Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. Berlin, den 3. Januar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1923*).

Vom Eisenbahndirektionspräsident a. D. v. **Schaewen.**

Das Jahr 1923 hat dem leidenden Europa immer noch nicht den Frieden gebracht. Die Hoffnung, die am Schlusse des vergangenen Jahres ausgesprochen wurde, daß die vorhandenen Anzeichen einer Wiederannäherung der Völker sich zu einer stärkeren Zusammenarbeit verdichten möchten, hat sich nicht erfüllt. Im Gegenteil, der Einbruch der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet hat bewiesen, daß der sogenannte Versailler Friedensvertrag von ihnen als Handhabe zur Fortsetzung des Krieges nach dem Kriege benutzt wird. Zwar ist nicht nur von deutscher, sondern auch von maßgebendster englischer Seite betont worden, daß diese Gewaltmaßnahme in dem Vertrage von Versailles keine Stütze findet, doch ist es bisher nicht gelungen, dieser Auffassung gegenüber der Waffengewalt zum Durchbruch zu verhelfen.

Dieser allem Völkerrecht widersprechende Einmarsch in das Ruhrgebiet gibt dem abgelaufenen Jahre das eigentliche Gepräge. Es kam nicht nur dahin, daß die Eisenbahnen eines der verkehrsdichtesten Industriegebiete der Welt so gut wie stillgelegt wurden, sondern daß darüber hinaus der Eisenbahnverkehr im übrigen Deutschland und in den benachbarten Ländern aufs empfindlichste getroffen wurde. Ja diese Erdrosselung Deutschlands hat zu einem wirtschaftlichen Rückschlag in der gesamten Welt geführt. Man denke nur an die Arbeitslosigkeit in England und an die Absatzstockungen in anderen Ländern. Der Einmarsch der Franzosen und Belgier ins Ruhrgebiet begann am 8. Januar mit starken Truppenbewegungen aus dem altbesetzten Gebiet in der Richtung auf Düsseldorf-Derendorf, Düsseldorf-Rath und Ratingen-West. Am 13. Januar zog sich die Besatzungslinie über Dinslaken-Gelsenkirchen-Bismarck-Kray-Steele-Kupferdreh bis Mettmann und wurde am 18. Januar auf die Linie von Wesel über Dorsten-Haltern-Sinsen-Lünen-Scharnhorst-Hörde-Herdecke-Vorhalle-Wülfrath-Neviges bis Düsseldorf ausgedehnt. Die Besatzungstruppen erstreckten schließlich die Besatzungszone über den ganzen Ruhrbezirk. Am 4. Februar wurden im Bezirk Karlsruhe die Bahnhöfe Appenweier und Offenburg besetzt. Durch die Stillegung des Betriebes wurde hier der Gesamtverkehr nach Kehl und Straßburg gesperrt. Der Nord-Südverkehr mußte über Württemberg-Immendingen-Singen-Waldshut umgeleitet werden. Auf der Strecke Kehl-Appenweier-Offenburg wurde am 17. März französischer Militärbetrieb eingerichtet.

Die Besatzungstruppen gingen dazu über, an den Grenzen des neubesetzten Gebietes Kontrollstellen einzurichten, wodurch die Abfuhr von Kohlen, Koks und Industrieerzeugnissen nach dem unbesetzten Gebiet unterbunden wurde. Zeitweise wurden auch Kohlensendungen für Holland, die Schweiz und Italien zurückgehalten.

Von deutscher Seite wurde der Rechtsbruch der Besatzungsmächte durch den sogenannten passiven Widerstand beantwortet. Die Beförderung von Kohlen für Frankreich und Belgien wurde am 18. Januar untersagt. Am 19. Januar wurde den Beamten verboten, den Befehlen der Besatzungsmächte Folge zu leisten. Die Eisenbahner der vergewaltigten Gebiete wurden die Hauptträger der Abwehrbewegung. Was sie für ihre vaterländische und opferfreudige Haltung zu erdulden gehabt haben, ist bekannt. Ausweisungen, Verhaftungen, Geld- und Gefäng-

*) Einige Angaben dieses Rückblicks konnten aus dem vom Reichsverkehrsministerium freundlichst zur Verfügung gestellten Entwurf zum Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für das Rechnungsjahr 1922 entnommen werden.

nisstrafen wurden in rücksichtslosester Weise gegen sie verhängt. Bis Anfang November wurden im altbesetzten Gebiet rund 23 400 Eisenbahner mit 63 700 Familienangehörigen, im neubesetzten Gebiet 5555 Eisenbahner mit 13 231 Familienangehörigen aus den Wohnungen vertrieben. Rund 20 400 Eisenbahner mit 53 900 Familienangehörigen wurden aus dem altbesetzten Gebiet und 5088 Eisenbahner mit 11 803 Familienangehörigen aus dem neubesetzten Gebiet ausgewiesen. Ferner sind zu verzeichnen: 5 Tötungen, 270 Mißhandlungen, Zuchthausstrafen von zusammen 20 Jahren und Gefängnisstrafen von zusammen 433 Jahren, nicht zu rechnen die zum Teil ins Unerschwingliche gehenden Geldstrafen.

Als nach dem Abbruch des passiven Widerstandes die Frage der Wiedereinstellung der Eisenbahner praktisch wurde, stellte die von den Besatzungsmächten eingesetzte Eisenbahnregie, die sich die Verwaltung der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten auch für die Zukunft anmaßte, die Forderung, daß die wiedereinzustellenden Kräfte einen Eid ableisten müßten, durch den sie sich zum Gehorsam und zur Treue gegenüber der Regie verpflichteten. Wenn auch von den Besatzungsmächten erklärt wurde, daß dieser Eid rein beruflicher Art sei, so ist doch mit der Ableistung dieses Eides den deutschen Eisenbahnern wohl das größte Opfer zugemutet worden, das von ihnen überhaupt verlangt werden konnte. Die Aufgabe des passiven Widerstandes hatte dabei, entgegen der Zusage der Besatzungsmächte, nicht den Erfolg, daß die bisherige Unterdrückungspolitik aufgegeben wurde. Schärfste Eingriffe in Eigentum, Freiheit und Leben kommen wie früher vor, wenn auch die Ausweisungen fast ganz abnahmen.

Nach mehrfachen vergeblichen Verhandlungen mit der französisch-belgischen Eisenbahnregie kam endlich im Dezember ein Abkommen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der Eisenbahnregie zustande, durch das ein modus vivendi geschaffen wurde. Das Abkommen ist von der Reichsregierung unter dem Druck der Verhältnisse und unter ausdrücklicher Ablehnung aller Rechtsfolgen, lediglich um dem Ruhrbezirk die Lebensmöglichkeit wiederzugeben, genehmigt worden. Der Bezirk der Eisenbahnregie ist durch dieses Abkommen fest umgrenzt. Auf den Übergangsstellen findet Zollabfertigung statt. Entsprechend dem Standpunkt der Reichsregierung, daß es sich nur um Schaffung eines modus vivendi handeln könne, ist der direkte Verkehr zwischen dem Reichsgebiet und Stationen, die von der Eisenbahnregie besetzt sind, ausgeschlossen. Der Wagenpark bleibt deutsches Eigentum. Die Wagenverteilung erfolgt durch das Hauptwagenamt. Die im Januar bei der Besetzung abgefahrenen Lokomotiven müssen der Eisenbahnregie in dem Maße zurückgegeben werden, in dem sich der Verkehr im besetzten Gebiet wieder belebt. Die Unterhaltung der Güterwagen erfolgt da, wo die Wagen reparaturbedürftig werden. Die Bahnunterhaltung der von der Eisenbahnregie betriebenen Strecken wird von dieser besorgt. Die Reichsbahn hat aber alle beweglichen Zubehörteile und Reservematerialien zurückzuliefern, die sich am 11. Januar im Gebiet der Regie befunden haben. Die Hauptwerkstätten Limburg und Dortmund sind wieder an die Reichsbahn zurückgegeben worden. Die von der Regie diesen Werkstätten zugeführten Betriebsmittel müssen aber dort für ihre Rechnung unterhalten werden.

In der Hauptfrage, der der Zurückberufung und Freilassung der vertriebenen und gefangengesetzten Eisenbahner, gelang es nicht, eine einwandfreie Zusage der Regie zu erlangen. Die Regie hat sich lediglich dazu verstanden, die Wiedereinstellung vertriebener Eisenbahner in dem Maße zuzusagen, wie es das Verkehrsbedürfnis erfordert, ohne sich nach irgendeiner Richtung zu binden. Tatsächlich ist ein Teil der deutschen Eisenbahner inzwischen wieder eingestellt worden. Immer noch aber schmachten viele unter den traurigsten Verhältnissen in den französischen Gefängnissen.

Das Abkommen mit der Regie hatte gewisse Erleichterungen, namentlich im Personenzugverkehr, zur Folge. Im Bezirk Karlsruhe fährt wieder eine größere Zahl von Personenzügen auf allen Strecken von und nach Offenburg, ebenso verkehren alle Personenzüge der Strecke Appenweier-Kehl. Der Bahnhof Kehl ist wieder von deutschem Personal übernommen und der gesamte Personen- und örtliche Güterverkehr auf der Strecke Appenweier-Oppenau wieder aufgenommen worden. Vor allem konnte der durchgehende Schnellzugsverkehr auf der Strecke Frankfurt a. Main-Basel über Freiburg wieder in Gang gesetzt werden. Dagegen lauten die Nachrichten aus dem Ruhrbezirk wenig ermutigend. Nach Angabe Sachkundiger würde eine deutsche Verwaltung mit den besten eingearbeiteten Kräften mehrere Wochen, ja Monate gebrauchen, um die in traurigster Verfassung befindlichen Bahnhöfe und Strecken wieder betriebsfähig zu machen. Wie dies einer fremden Verwaltung möglich sein soll, die dazu noch mit einem um das Vielfache verminderten Personenbestand auskommen will, ist nicht abzusehen. Die Mitte Dezember zum erstenmale auf Anfordern der Regie in größerem Umfang ausgeführte Leerwagenzuführung nach dem Ruhrbezirk hat denn auch sofort zu Betriebsschwierigkeiten geführt.

Der Ruhreinbruch blieb nicht ohne Rückwirkung auf den Osten. Gleichzeitig mit dem Vormarsch der Franzosen und Belgier besetzten die Litauer das M e m e l g e b i e t, wo infolgedessen der gesamte Eisenbahnbetrieb vom 11. bis 18. Januar ruhte. Später kam ein deutsch-litauischer Handelsvertrag zustande, durch den sich beide Teile auf dem Gebiete des Handels, der Schiffahrt und des Gewerbes im Grundsatz Meistbegünstigung zusicherten. Nach dem Handelsvertrage sollen im Personen- und Güterverkehr auf der Eisenbahn Reisende und Güter des anderen Staates wie die einheimischen behandelt werden.

Ein direkter Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen findet zunächst nur über den Übergang Eydtkuhnen-Wirballen statt. Der Güterverkehr nach dem Memelgebiet über Tilsit ist nach wie vor gesperrt.

Trotz dieser Vergewaltigung Deutschlands haben die Arbeiten für den i n t e r n a t i o n a l e n V e r k e h r, von denen Deutschland wegen seiner zentralen Lage nicht ausgeschaltet werden kann, nicht geruht. Zu denken ist hier vor allem an die 3. Revisionskonferenz des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr. Diese Konferenz hat im Mai in Bern unter Teilnahme der am Frachtübereinkommen von 1890 beteiligten Staaten, sowie unter Hinzuziehung von Spanien und Griechenland und der neugebildeten Staaten Estland, Finnland, Lettland und Litauen stattgefunden. Gleichzeitig ist in Bern der Entwurf eines Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beraten und festgestellt worden. Durch die Konferenz sind die Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des internationalen Verkehrs wieder gesichert worden.

Der I n t e r n a t i o n a l e E i s e n b a h n v e r b a n d (Union internationale des chemins de fer), dem die Deutsche Reichsbahn seit dem 1. Dezember 1922 als Mitgliedsverwaltung angehört und in dem sie die Stellung eines Vizepräsidenten bekleidet, hielt am 1. Oktober in Paris eine Generalversammlung ab, an der auch deutsche Vertreter teilnahmen. Außerdem fanden Sitzungen der Fachausschüsse dieses Verbandes, in denen die Deutsche Reichsbahn gleichfalls durchweg vertreten ist, statt. Bei den Verhandlungen in der Union spielte auch die Frage des Verhältnisses zu andern Verbänden eine Rolle, wobei in erster Linie an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen zu denken ist. Anfänglich schien es, als ob man dem Fortbestehen dieser Verbände wenig geneigt sei und die Einverleibung in die Union in Aussicht nehmen wolle. Schließlich sind aber Beschlüsse zustandegekommen, durch die der Fortbestand des Vereins als gesichert gelten kann. Bemerkenswert ist, daß nunmehr auch die russischen Bahnen der Union beigetreten sind.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat im abgelaufenen Jahre eine rege Tätigkeit entwickelt. Der Satzungsausschuß, der Güterverkehrsausschuß, der Wagenausschuß, der Preisausschuß und der Technische Ausschuß haben Sitzungen abgehalten, in denen wichtige Beschlüsse gefaßt worden sind. Die Krönung fanden die Arbeiten in der 58. Vereinsversammlung, die noch kurz vor Jahresschluß am 12./13. Dezember in Dresden stattgefunden hat. Aus den Arbeiten ist erwähnenswert, daß das Vereinswagen-Übereinkommen vollständig neu bearbeitet und in neuer Fassung herausgegeben worden ist. Ferner kam ein neues Übereinkommen über die Beförderung von Dienstbriefen zustande. Der Technische Ausschuß hat seine Arbeiten über die Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterwagen beendet und damit ein Werk fertiggestellt, das für die Entwicklung der Eisenbahnen Mitteleuropas von größter Bedeutung werden wird. Auch die Beschlüsse des Technischen Ausschusses über die Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes sind bei der wirtschaftlichen Lage, in der sich die Vereinsbahnen befinden, von grundsätzlicher Bedeutung.

Die Organisation der Reichseisenbahnen blieb im Grundsatze unverändert. Die Frage einer Umgestaltung der Reichseisenbahnen wurde im Zusammenhange mit der gesamten Verfassungsfrage aus politischen Kreisen Bayerns aufgeworfen, doch blieben die darüber angestellten Betrachtungen rein akademischer Natur.

Die deutschen Reichseisenbahnen wurden jedoch durch den Ruhreinbruch so empfindlich getroffen, daß im Augenblick, wo diese Zeilen geschrieben werden, noch nicht abzusehen ist, wie sich ihre Zukunft entwickeln wird.

Der Ruhreinbruch machte die Verlegung des Sitzes verschiedener Eisenbahnbehörden notwendig. So mußte u. a. der Sitz der Reichsbahndirektion Essen nach Hamm, der Sitz der Generalbetriebsleitung West von Essen nach Elberfeld verlegt werden. Die Reichsbahndirektion Berlin Osten konnte nach Fertigstellung der nötigen Baulichkeiten von Berlin nach Frankfurt (Oder) übersiedeln, wo sie ein angemessenes Heim gefunden hat, nachdem sie sich lange Zeit mit der notdürftigsten Unterkunft in Baracken hatte behelfen müssen. Die Generalbetriebsleitungen West, Ost und Süd blieben auch im abgelaufenen Jahre bestehen. Die finanzielle Lage der Reichsbahn hat neuerdings Anlaß gegeben, die Frage der weiteren Beibehaltung der Generalbetriebsleitungen wieder aufzurollen.

Zur Vereinfachung des inneren Dienstbetriebes der Reichsbahnverwaltung erließ der Reichsverkehrsminister zu Beginn des Jahres eingehende Vorschriften, die im wesentlichen die Hebung der Selbständigkeit der Amtsvorstände bezweckten. Die Aufhebung von Zuständigkeiten der Amtsvorstände durch die Reichsbahndirektionen wurde als unstatthaft bezeichnet, auch wenn sie in der Absicht erfolge, dadurch die Wirtschaftlichkeit zu heben. Die Überwachung des Dienstes in den einzelnen Dienstzweigen ist nach den gegebenen Bestimmungen in erster Linie Sache der Ämter. Daher werden Reisen von Bürobeamten der Direktionen zum Zweck von Nachprüfungen bei den Ämtern und Dienststellen grundsätzlich verboten. Die Güter-, Oberbau- und technischen Betriebskontrolleure sollen nach einem von der Reichsbahndirektion aufgestellten Plane den Vorständen der Ämter zur Verfügung gestellt werden. Ihre Tätigkeit gilt insoweit als Tätigkeit des Amtes. Beanstandungen und Mängel werden lediglich beim Amt behandelt.

Die Geldentwertung machte wiederholt Änderungen der Zuständigkeitsgrenzen der Verwaltungsstellen nötig, soweit die Zuständigkeit auf Geldbeträge gegründet ist. Nachdem man dazu übergegangen war, für die Tarife Grundzahlen zu bestimmen, die mit einer veränderlichen Schlüsselzahl vervielfältigt wurden, führte man das gleiche Verfahren auch für die Zuständigkeitsabgrenzung ein, bis schließlich mit der fortschreitenden Zunahme der Goldmarkrechnung die Schlüsselzahlen durch den jeweiligen Umrechnungskurs der Goldmark ersetzt werden konnten.

Die Notlage der Reichsbahn gab zu Sparmaßnahmen in weitestem Umfange Anlaß, zu denen auch die Zusammenlegung von Dienstgeschäften der Post- und Eisenbahnverwaltung gehört, die neuerdings in Erwägung genommen ist. Auch die Dezentralisierung der Aufsicht über die Privateisenbahnen gehört hierher.

Im Verhältnis der Reichseisenbahnen zu den Beamten und Arbeitern ist eine der wichtigsten Fragen die der Arbeitszeit. Die Erkenntnis, daß der infolge der Revolution eingeführte allgemeine Achtstundentag unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr unbeschränkt aufrechterhalten werden könne, begann sich zum Jahresschluß Bahn zu brechen. Nachdem bereits in wichtigen Industriezweigen (Bergbau, Metallbearbeitung) die bei der Revolution eingeführte verkürzte Arbeitszeit im Grundsatz aufgegeben war, schritt die Reichsregierung zunächst für die Beamten zu der Anordnung, daß die Arbeitszeit mindestens 54 Stunden wöchentlich betragen solle. Sehr empfindlich für die Beamtenschaft waren die Bestimmungen der Beamten-Abbauverordnung, durch welche auch noch verhältnismäßig rüstige Beamte vorzeitig in den Ruhestand versetzt werden können. Auch die Festsetzung der neuen Gehälter, die, in Gold gerechnet, namentlich in den höheren Stufen, zum Teil nicht einmal die Hälfte der Friedenssätze erreichen, verursachte eine gewisse Erregung.

Die Finanzlage der Reichsbahn, die am Schlusse des Jahres 1922 eine günstige Beurteilung erfuhr, wurde durch den Ruhreinbruch aufs schwerste erschüttert. Für die Zeit vom 1. April bis Ende des Jahres 1922 stellten sich die Einnahmen der Reichsbahn nach amtlicher Mitteilung auf 485 231 Millionen Mark, die Ausgaben auf 482 341 Millionen Mark, so daß ein geringer Überschuß verblieb. Dies Ergebnis wurde zurückgeführt sowohl auf eine starke Minderung der Ausgaben wie auf starkes Anziehen der Tarife. Der Personalstand der Reichsbahn wurde von seinem Höchststande im Jahre 1919 von 1 121 745 Köpfen auf 1 026 559 im Sommer 1922 herabgedrückt. Der Kohlenverbrauch, der im Jahre 1919 24,94 t auf 1000 Lokomotivkilometer betragen hatte, ging auf 18 t im Jahre 1920 und 17,5 t im Jahre 1922 zurück. Ebenso war es möglich den Ölverbrauch herabzudrücken. Er sank von 28,93 kg im Jahre 1919 auf 28,50 kg im Jahre 1920 und auf 23,53 kg im Jahre 1922. Der finanzielle Überblick und die Auswertung der erzielten Ergebnisse wird aber naturgemäß durch die Inflationswirtschaft erschwert, auf deren schwankendem Boden kaum vergleichsfähige Zahlen gefunden werden können.

Als die durch den Ruhreinbruch hervorgerufene Verkehrslähmung sich auszuwirken begann, geriet auch die Reichsbahn in immer schwierigere Finanzverhältnisse. Die Beschaffung der Kohlen vom Ausland und die sonst von der Reichsbahn infolge des Ruhreinbruchs zu tragenden Lasten waren dabei von ausschlaggebendem Einfluß. Zunächst trat infolge der Inflationswirtschaft die Verschlechterung der Finanzlage der Reichsbahn noch nicht klar zutage. Als aber am 15. November 1923 der Druck der Papiernoten aufhörte und die Reichsbahn auf sich selbst gestellt wurde, war sie zur Deckung ihrer Ausfälle genötigt, sich nach Krediten umzusehen. Zunächst wurde ein kleinerer Kredit zur Beschaffung von Kohlen nötig, für dessen Hergabe fiskalische Braunkohlenfelder in Pfand gegeben wurden. Später mußte nochmals Kredithilfe in Anspruch genommen werden, um die Forderungen der Reichsbahngläubiger zu befriedigen. Gegenüber den in der Presse verbreiteten Mitteilungen über die Höhe dieser Forderungen hat der Reichsverkehrsminister betont, daß es sich insgesamt um eine Schuld von 300 Millionen Goldmark handle. Über die Bauten und Beschaffungen laufen verschiedene Verträge, die bis zum 1. April 1924 schätzungsweise 200 Millionen ausmachen. Hinzu kommen für den gleichen Zeitraum rund

100 Millionen für Ausgaben, die mit dem Ruhrschicksal zusammenhängen. Über diesen Betrag von zusammen 300 Millionen hinaus soll im Kreditwege noch ein Betriebsfonds gebildet werden, den ein so großes Unternehmen, wie die Reichsbahn, nicht entbehren kann. Verhandlungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichsverband der deutschen Industrie haben zur Bildung einer Eisenbahnlieferanten G. m. b. H. geführt, die es jeder Industriefirma, die Leistungen oder Lieferungen für die Reichsbahn ausgeführt hat, ermöglicht, einen durch die getroffenen Abmachungen geschaffenen Wechselkreditweg zu beschreiten, um in Kürze die ihr von der Reichsbahn zustehenden Zahlungen zu erhalten.

Das Tarifwesen erfuhr eine grundsätzliche Änderung durch die Rückkehr zur Goldrechnung. Bis in den August 1923 hinein hatte die Reichsbahn daran festgehalten, die Anpassung ihrer Tarife an den sinkenden Geldwert in der Form allgemeiner prozentualer Erhöhungen der Tarifsätze vorzunehmen. Hierdurch entstanden erhebliche Kosten und sonstige Unzuträglichkeiten, die sich besonders fühlbar machten, als die Erhöhungen in immer kürzeren Zeiträumen vorgenommen werden mußten. Die Fahrpreise und Frachtsätze, die früher stabil waren, änderten sich fortgesetzt, womit für die Dienststellen wie für das Publikum große Erschwernisse verbunden waren.

Man entschloß sich deshalb zur Einführung sogenannter wertbeständiger Tarife, die für den Güterverkehr am 20. August, für den Personenverkehr am 1. September 1923 in Kraft traten. Die Fahrpreise und Frachtsätze wurden seitdem ermittelt aus den sogenannten Grundzahlen, die das beständige Element darstellten, und der veränderlichen Schlüsselzahl (Multiplikator).

Für den Personenverkehr ging man bei den Grundzahlen für die III. und IV. Klasse auf die bei Einführung der Verkehrssteuer am 1. April 1918 festgesetzten Sätze von 3,3 Pf. und 2,2 Pf. für das Kilometer zurück, wogegen für die II. und I. Klasse erheblich höhere Sätze, 9,9 und 19,8 Pf., vorgesehen wurden, die indessen später auf 6,6 Pf. für das Kilometer II. Klasse und auf 13,2 Pf. für das Kilometer I. Klasse ermäßigt wurden. Für den Güterverkehr wurden die Grundzahlen dadurch gefunden, daß die Tarifsätze vom 15. Februar 1923, die gegenüber dem Friedensstande etwa um das Fünftausendfache gesteigert waren, durch 5000 dividiert, also etwa auf den Friedensstand zurückgeführt wurden. Mit Gültigkeit vom 18. September wurde für den Güterverkehr die Schlüsselzahl auf 18 000 000 erhöht, wobei gleichzeitig die bisherigen Grundzahlen verdoppelt wurden. Für diese Verdoppelung waren hauptsächlich folgende Gründe maßgebend:

Da die Grundzahlen vom 20. August etwa dem früheren Friedensstande entsprachen, so war dabei nicht die allgemeine Weltteuerung, die sogenannte echte Teuerung berücksichtigt. Diese ist in den einzelnen Ländern verschieden hoch. Als durchschnittlicher Betrag der Weltteuerung wurden etwa 60 v. H. angenommen. Diese 60 v. H. stellen den durchschnittlichen Betrag dar, um den alle Preise gegen den Vorkriegsstand gestiegen waren. Sie waren demgemäß auch den Friedensfrachten zuzuschlagen. Für viele Stoffe, namentlich diejenigen, deren die Eisenbahn zur Betriebführung bedarf (Kohle, Eisen, Holz, Öl) ist die echte Teuerung wesentlich höher. Dazu kommt, daß die Eisenbahn vielfach Ausnahmetarife und sonstige Vergünstigungen übernehmen muß und die Tarife für den Personenverkehr nicht noch weiter steigern konnte. Mit Rücksicht hierauf sowie mit Rücksicht auf die Lasten der Ruhrbesetzung gelangte man zu der Verdoppelung der Friedens-Gütertarife.

Die Geldentwertung machte in der Folgezeit so stürmische Fortschritte, daß die Eisenbahntarife ihr infolge des Zeitverlustes, der auch mit der Feststellung neuer Schlüsselzahlen verbunden war, nicht mehr zu folgen vermochten. Im Güterverkehr blieb der Frachtsatzzeiger, der die Grundzahl enthält, zwar unverändert, es mußten aber jedesmal, wenn sich die Schlüsselzahl änderte, neue Umrechnungstafeln gerechnet, gedruckt und an die Güterabfertigungen gesandt werden, was immer mehrere Tage erforderte. Die Tarife blieben deshalb so stark zurück, daß sie an manchen Tagen nur einen geringen Bruchteil — $^1/_{10}$ und weniger — desjenigen Betrages erreichten, der sich bei Umrechnung nach dem amtlichen Dollarstande ergeben hatte.

Seit dem 1. November wird deshalb sowohl im Personen- wie im Güterverkehr von der Festsetzung der Schlüsselzahl abgesehen. Seitdem gelten die sogenannten Goldumrechnungstarife. Sie werden nach dem Umrechnungskurs vervielfältigt, der sich nach der Dollarnotierung an der Berliner Börse ergibt. Dieser Umrechnungskurs wird den Dienststellen täglich durch Telegramm bekanntgegeben. Er betrug am 1. November 17 Milliarden und ist inzwischen auf 1000 Milliarden gestiegen.

Mit dem Übergang zum reinen Goldumrechnungstarif war eine starke Erhöhung der Frachtsätze verbunden, da diese, wie erwähnt, bis dahin hinter der Geldentwertung immer stark zurückgeblieben waren. Es sind deshalb zahlreiche Beschwerden aus Interessentenkreisen erhoben worden, die alle dahin gehen, daß die jetzigen Frachtsätze für die Volkswirtschaft unerträglich seien und insbesondere den Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr unmöglich machen. Die Reichsbahn hat deshalb bereits Erhebungen eingeleitet, um zu untersuchen, wie diesen Beschwerden abzuhelfen ist. Etwa zu ergreifende Maßnahmen werden vornehmlich darauf abgestellt werden müssen, daß sie zu einer Wiederbelebung des gegenwärtig stark darniederliegenden Verkehrs führen und dadurch auch den Eisenbahnen neue Einnahmen zuführen. Für den Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr sind bereits verschiedene Erleichterungen getroffen:

Was insbesondere den Verkehr über die deutschen Seehäfen betrifft, so ist der Anfang damit gemacht, wieder besondere Ein- und Ausfuhrvergünstigungen einzuführen.

Am 1. November sind Einfuhrtarife für Jute, Wolle und Baumwolle, ferner Ausfuhrtarife für thüringische böhmische und Nürnberger Waren einschl. Porzellanwaren sowie für Siede-, Stein- und Hüttensalz in Kraft getreten. Die Verhandlungen über weitere derartige Tarife werden fortgesetzt. Sie erstrecken sich zurzeit besonders auf Eisen- und Stahlwaren, Bier, Papier, Hohlglaswaren und andere Artikel.

Für den Tierverkehr trat am 1. Dezember ein neuer Tarif in Kraft. Nach diesem Tarif wird die Fracht für lebende Tiere nicht mehr wie bisher für jede Klasse besonders, sondern nach einer Normalklasse berechnet. Diese Normalklasse ist in Stufen eingeteilt derart, daß je eine Stufe einem Stück entspricht. Die übrigen Tierklassen sind zur Normalklasse in ein bestimmtes ziffernmäßiges Verhältnis gebracht. Der Beförderungsschein als Begleitpapier für Tiersendungen ist fortgefallen und durch einen neueingeführten Tierfrachtbrief ersetzt.

Der Verkehr auf der Reichsbahn wies, soweit der Personenverkehr in Betracht kommt, im ersten Teil des Jahres bis zur Beendigung der Reisezeit eine bedeutende Steigerung auf. Die Zugleistungen im Personenverkehr, die von 1920 auf 1921 um 20 v. H., von 1921 auf 1922 um rund 7 v. H. gesteigert wurden, blieben zwar zunächst noch um ein Drittel hinter den Vorkriegsleistungen zurück, konnten aber zum Beginn des Fahrplans vom 1. Juni 1923 um rund 5 v. H. gesteigert werden. Schwierigkeiten entstanden im wesentlichen nur im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, der in Berlin von 28,4 Millionen Fahrten im Januar 1913 auf 53,8 Millionen im Januar 1923 und auf 57,7 Millionen im März 1923 stieg. Für den Betrieb recht empfindlich waren die Verkehrsstöße, die als Folge der sich wiederholenden Fahrpreiserhöhungen auftraten. Als der Ruhreinbruch die Kohlenversorgung zu gefährden schien, mußte Ende Januar 1923 zu weitgehenden Einschränkungen im Personenverkehr geschritten werden, die anfangs 10 v. H. der planmäßigen Zugleistungen betrugen und schon nach wenigen Tagen

auf 20 v. H. gesteigert wurden. Größere Einschränkungen wurden bei den Schnellzügen notwendig, da wichtigere Verkehre (Berufs-, Arbeiter-, Post-, Lebensmittelverkehr) geschont werden mußten. Infolge besserer Kohlenversorgung konnten beim Inkrafttreten des neuen Fahrplans am 1. Juni 1923 die Einschränkungen auf etwa 10 v. H. der planmäßigen Gesamtleistungen des neuen Fahrplans herabgesetzt werden.

Eine Neuerung brachte der Fahrplan vom 1. Juni 1923 durch die Einführung von „Fernschnellzügen" auf den Hauptschnellzugstrecken. Die Züge konnten indessen nur für beschränkte Zeit im Sommer gefahren werden.

Die Verschlechterung der Wirtschaftslage und die Erhöhung der Personentarife (Goldmarkrechnung) führte im Spätherbst zu einem bedeutenden Rückgang des Personenverkehrs. Das Reichsverkehrsministerium sah sich infolgedessen genötigt, vom 12. November ab etwa ein Fünftel der Züge des Fahrplans vom 1. Oktober fortfallen zu lassen. Erst zu Beginn des Dezember setzte eine gewisse Wiederbelebung des Personenverkehrs ein.

Der Güterverkehr wurde in empfindlicher Weise durch die Ruhrbesetzung beeinträchtigt. Der dadurch herbeigeführte Rückgang des Verkehrs kam in den Zahlen der Wagengestellung zum Ausdruck. Um Mitte Mai begann sich eine Besserung der Wirtschaftslage zu zeigen, beeinflußt durch die starke Markentwertung, die zu einem verstärkten Auslandsabsatz der Industrie führte. Von Mitte August ging der Güterverkehr infolge von Streiks in Mitteldeutschland und vielfacher Einschränkungen der industriellen Betriebe wieder zurück. In der Zeit des Ansteigens des Verkehrs, etwa von Mitte Mai bis Mitte August, gelang es nicht, die Wagenanforderungen voll zu befriedigen. Nachteilig machten sich dabei insbesondere die betrieblichen Folgen der Ruhrbesetzung sowie die Verkehrsstöße bemerkbar, die vor den sich in immer kürzeren Zeiträumen wiederholenden Tariferhöhungen zu beobachten waren. Von Mitte August ab machte sich der allgemeine Rückgang des Wirtschaftslebens auch bei den Wagenanforderungen fühlbar. Der Wagenbedarf konnte daher wieder voll befriedigt werden. Die Abfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse setzte infolge der späten Ernte erst von Mitte September ab allmählich ein.

Die Bautätigkeit hat auch während des Jahres 1923 trotz der großen Schwierigkeiten der Reichsbahn nicht geruht. Im Westen allerdings wurde sie durch die Besetzung des Ruhrgebiets empfindlich gestört, nur an der sogenannten dritten Ruhr-Abfuhrlinie nach dem Süden Hohenbudberg-Rommerskirchen-Liblar-Dernau konnte noch an einzelnen Stellen weitergearbeitet werden; u. a. war es noch möglich, beim Bau des an dieser Strecke gelegenen Rangierbahnhofs Mödrath, der hauptsächlich zur Bedienung des Braunkohlenverkehrs bestimmt ist, wesentliche Fortschritte zu erzielen. Dagegen war es im Bezirk der Reichsbahndirektion Trier nicht möglich, die Bauarbeiten an der zweiten Moselbahn Koblenz-Trier zu einem vorläufigen Abschluß zu bringen. Die Absicht, die kurze Teilstrecke bei Treis mit dem nahezu fertiggestellten Tunnel zu vollenden und an die bestehende Moselbahn anzuschließen, um mit Hilfe dieser Strecke den Cochemer Tunnel im Bedarfsfalle umfahren zu können, mußte auf Geheiß der Besatzungsmächte aufgegeben werden. Der nahezu fertiggestellte Tunnel bei Treis mußte zu Anfang des Jahres seinem Schicksal überlassen werden. Es bedurfte sogar langwieriger Verhandlungen, um die Erlaubnis zur Räumung der Baustelle zu erhalten.

Die Bauarbeiten im Osten wurden wesentlich durch die Grenzverschiebungen bedingt. Im Oberschlesien trat die Notwendigkeit hervor, die durch die willkürliche Grenzziehung eingetretene Verstümmelung der Bahnanlagen durch erhebliche Ergänzungen von Bahnhöfen und Strecken einigermaßen wieder auszugleichen. Die vorläufig hergestellten Grenz- und Zollbahnhöfe erwiesen sich zum Teil als vollkommen unzureichend, so hauptsächlich in Hindenburg und Beuthen, wo wesentliche Erweiterungsbauten in die Wege geleitet wurden. Um die neue Reichsbahndirektion Oppeln, die vorläufig in einer Schule untergebracht ist, arbeitsfähig zu machen, war es notwendig, mehrere hundert Wohnungen für Beamte fertigzustellen. Das neue Verwaltungsgebäude konnte unter Dach gebracht werden. Die Abtrennung Ost-Oberschlesiens wirkte auch auf den Bezirk Breslau zurück. Die stärkere Kohlenförderung in Niederschlesien führte zu Schwierigkeiten in Dittersbach, wo eine wesentliche Gleiserweiterung des Verschiebebahnhofs notwendig wurde. Die stärkere Belastung mehrerer Abfuhrlinien, deren Verkehr zeitweise stärker war als vor dem Kriege, erforderte den Ausbau dieser Linien. So wurde u. a. die Strecke Neusalz-Rothenburg zweigleisig ausgebaut und eine Teilstrecke des zweiten Gleises am 15. Dezember dem Betriebe übergeben. Auch die Grenzbahnhöfe Firchau, Schneidemühl und Fraustadt sowie der Bahnhof Neu-Bentschen mußten infolge der neuen Grenzziehung erweitert werden. Die Verlegung der Reichsbahndirektion Osten aus den Baracken in Berlin nach Frankfurt (Oder), die im September erfolgte, machte außer der Herrichtung der früheren Kaserne des Leib-Grenadierregiments zu einem Geschäftsgebäude den Bau von rund 400 Wohnungen notwendig.

Die Verstümmelung des deutschen Wirtschaftsgebietes im Osten und Westen erhöhte die Bedeutung des mittleren Industriegebiets. Es mußten daher in den Bezirken Halle, Magdeburg und Erfurt umfangreichere Bauten vorgenommen werden. So wurde u. a. der zweigleisige Ausbau der Braunkohlenabfuhrlinie Merseburg-Mücheln (Geiseltalbahn) notwendig. Im Magdeburger Braunkohlenrevier mußten verschiedene Bahnhofserweiterungen, z. B. in Buddenstedt und Offleben bei Helmstedt, in Angriff genommen werden.

Die Verkehrssteigerung in Mitteldeutschland trat insbesondere auch in Sachsen hervor. Zur Bewältigung des gestiegenen Verkehrs wurden verschiedene Streckenausbauten in Angriff genommen, so der viergleisige Ausbau zwischen Heidenau und Pirna, Dresden-A. und Freital-Potschappel, Niederwiesau und Chemnitz-Hilbersdorf, der zweigleisige Ausbau zwischen Kieritzsch und Geithain, Oberoderwitz und Taubenheim, Meißen-Triebischtal sowie Hartenstein-Wiesenburg.

In Berlin machte der Ausbau des Bahnhofs Friedrichstraße, wie an der Errichtung der Bahnsteighalle zu ersehen ist, erhebliche Fortschritte. An der südlichen Umgehungsbahn von Berlin lag der Schwerpunkt der Bauarbeiten beim Ausbau des westlichen Zweiges zwischen Seddin und Groß-Beeren. Sehr lebhaft wurde auch an der Herstellung des zweiten Gleises Tegel-Hennigsdorf gearbeitet und der viergleisige Ausbau der Strecke Frohnau-Birkenwerder gefördert.

Aus dem Bezirk Altona ist die Bautätigkeit an dem nördlichen Zweig der Umgehungsbahn zwischen Eidelstedt und Billwärder zu erwähnen.

In Königsberg (Pr.) wurde der neue Hafenbahnhof in Betrieb genommen. Den Betrieb führt die Reichsbahn. Auch der Umbau des Bahnhofs Königsberg selbst wurde tatkräftig gefördert. Beim Empfangsgebäude ist mit der Gründung begonnen worden. Die Brücken, mit Ausnahme der großen Pregelbrücke, sowie die Erdarbeiten gehen der Vollendung entgegen.

In Bayern beanspruchen die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den von München ausgehenden Strecken nach Garmisch-Partenkirchen, Holzkirchen, Regensburg, Kufstein-Salzburg das größte Interesse. Sie haben unter Anpassung an die vom Staate Bayern hergestellten Kraftwerke am Walchensee und an der mittleren Isar gute Fortschritte gemacht. Im übrigen beschränkte sich die Bautätigkeit in Bayern, abgesehen von dem Bau einiger Lokalbahnen, hauptsächlich auf größere Bahnhofsbauten bei München zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs.

In Württemberg war man nach der Inbetriebnahme der ersten Hälfte des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Oktober 1922 bemüht, die zur Vollendung dieses Bahnhofs notwendigen Arbeiten möglichst zu betreiben. Die Verkehrsumleitungen, die aus Anlaß der Besetzung der Ruhr und eines Teiles von Baden

notwendig wurden, haben es der Reichsbahn nahegelegt, eine Reihe von Bahnhofs- und Streckenausbauten mit größtem Nachdruck ihrer Fertigstellung zuzuführen, so u. a. zweite Gleise auf den Strecken Horb-Rottweil, Böblingen-Entingen, Jagstfeld-Osterburken, viergleisiger Ausbau Ludwigsburg-Cannstatt, Ausbau des Rangierbahnhofs Kornwestheim.

Am Schlusse des Kalenderjahres sah sich die Reichsbahn genötigt, aus Mangel an Mitteln eine Reihe von Bauten, zum Teil bedeutenden Umfanges, ganz einzustellen oder wenigstens langsamer zu betreiben.

Bei der Bahnunterhaltung wurde der Reichseinheitsoberbau wenigstens für eiserne Schwellen soweit entwickelt, daß demnächst erste Beschaffungen und Einbauten stattfinden können. Die planmäßige Gleiserneuerung trat mehr in den Hintergrund, statt ihrer widmete man sich einer planmäßigen Gleispflege.

Im Fernmeldewesen wurde auf einer Reihe von Strecken der Hughes-Fernschreiberbetrieb eingerichtet. Mehrere unmittelbare Fernsprechlinien wurden zwischen Zentrale und Direktionen hergestellt, was wesentliche Erleichterungen und Vereinfachungen zur Folge hatte.

Der Übergang zur elektrischen Zugförderung machte hauptsächlich auf den schlesischen Strecken Fortschritte. Im Februar wurde der elektrische Betrieb auf der Gebirgsstrecke Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal aufgenommen. Die Reichsbahn entschloß sich, die Ausdehnung des elektrischen Betriebes über Lauban hinaus bis Görlitz und bis in dem in der Nähe gelegenen Rangierbahnhof Schlauroth in Angriff zu nehmen. Auch der Plan, den elektrischen Betrieb auf der Linie Breslau-Liegnitz-Görlitz und im Glatzer Gebiet sowie auf der Strecke Dresden-Görlitz einzuführen, wurde in Bearbeitung genommen.

Im Werkstättenwesen machte die bereits früher eingeleitete Umstellung weitere Fortschritte. Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 19. Februar wurden die Eisenbahnhauptwerkstätten Cassel, Darmstadt 1, Durlach, Jülich, Karlsruhe, Limburg, Magdeburg-Buckau, Mülheim (Ruhr)-Speldorf, Neumünster, Offenburg, Paderborn 1 und 2, Schwetzingen und Stargard i. P. nach den in der Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltung der Hauptwerkstätten enthaltenen Richtlinien umgestellt. Die Eisenbahnwerkstätten-Ämter und Inspektionen wurden aufgehoben. Die Hauptwerkstätten führen nunmehr die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk". Die Gesamtleitung des Werkes obliegt dem Direktor des Eisenbahnausbesserungswerkes, dem die Leiter der Abteilungen unterstellt sind. Die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk" führt auch die neue Hauptwerkstätte Schwerte.

Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen hatten auch im Jahre 1923 unter der Ungunst der Verhältnisse empfindlich zu leiden. Verschiedene Bahnen mußten stillgelegt werden, so u. a. die erste mit Lokomotiven betriebene deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth. In den Geschäftsberichten der Gesellschaften kam, namentlich soweit sich die Einnahmen auf den Personenverkehr stützten, die Unzufriedenheit mit der Eisenbahntarifpolitik der Reichsbahn zum Ausdruck. Man beklagte, daß die Tarife zu spät der Geldentwertung gefolgt seien, auch technisch überhaupt niemals mit der Geldentwertung hätten Schritt halten können. Wenn auch die zum Schluß des Jahres eingeführte Berechnung der Tarife nach Goldmark den Privateisenbahnen und Kleinbahnen zu statten kommen wird, so ist die schwierige Lage dieser Unternehmungen damit noch keineswegs behoben. Um so bemerkenswerter sind die guten Erfolge, die verschiedene Privateisenbahnen und Kleinbahnen aufzuweisen haben. Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn erzielte einen für die damaligen Verhältnisse nicht unerheblichen Überschuß, aus dem sie eine Dividende von 8 v. H. verteilte. Noch erheblichere Dividenden, nämlich 100 v. H., konnten die Braunschweigische Landeseisenbahn und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ausschütten. Allerdings spielten die Dividenden bei der Geldentwertung im Verhältnis zu den Kosten der Unternehmung keine Rolle mehr. Die Tatsache ihrer Verteilung beweist lediglich, daß die Unternehmen trotz der Ungunst der Verhältnisse sich nicht nur selbst tragen, sondern darüber hinaus noch Gewinne erzielen konnten.

Die Kleinbahnen in Preußen erhielten Unterstützungen auf Grund des Anleihegesetzes zur Bereitstellung von Mitteln für Kleinbahnen. Dieses vom Preußischen Landtage im Juli angenommene Gesetz sah nach dem damaligen Geldstande zur Förderung der Kleinbahnen den Betrag von 450 000 000 ℳ, für Gewährung von Darlehen an notleidende nebenbahnähnliche Kleinbahnen den Betrag von 6 000 000 000 ℳ, insgesamt 6 450 000 000 ℳ vor. Außerdem wurde zur Unterstützung der Kleinbahnen der Frachtnachlaß für den Übergangsverkehr beträchtlich erhöht.

(Schluß folgt.)

Notwendigkeit der Aussonderung alter Akten.

Vom Eisenbahninspektor **Blasse**, Cassel.

Jeder Reichsbeamte, der bei seinen Arbeiten auf alte Akten zurückgreifen muß, weiß, wie schwierig oder gar unmöglich es ist, diese herbeizuschaffen. Die in den Registraturen geführten Aktenverzeichnisse sind unvollständig und unübersichtlich, nach ihnen kann man meist die erforderlichen Akten nicht ermitteln, und auf den Aktenböden lagern seit dreiviertel Jahrhundert wertlose Akten mit solchen von dauerndem Werte durcheinander geschichtet. Diese wertlosen Akten erschweren die Übersichtlichkeit, nehmen unnötigen Platz in Anspruch und behindern das Auffinden der notwendigen Akten. Gewisse Akten aus den ältesten Zeiten des Bahnbaues werden nur im Liegenschaftsbüro gebraucht, alle anderen sind nach bestimmten Zeiten entbehrlich und müssen beseitigt werden. Nach den für verschiedene Direktionsbezirke im Jahre 1914 herausgegebenen Bestimmungen über das Aussondern von Akten sollte jährlich eine Prüfung und Durchsicht der auszusondernden Akten stattfinden. In diesen Vorschriften sind Aufbewahrungsfristen für bestimmte Akten festgesetzt, andere sind bezeichnet, die dauernden Wert haben und aufbewahrt werden müssen. Solche Bestimmungen scheinen früher nicht bestanden zu haben, oder sie konnten wegen des Umfanges des zu bewältigenden Materials nicht befolgt werden. Man sehe sich mal den Aktenbestand auf den Direktionsböden an und man wird staunen, welche Menge von entbehrlichem Material noch aufbewahrt und verwaltet wird. Es sind z. B. stellenweise Akten vorhanden über die Inventarbeschaffungen für die allerersten Baubüros, über „Billettdefraudationen", über die geringfügigsten Streitigkeiten, Verpachtung von Böschungen, Bahnhofswirtschaften und dergl., über „Submissionen", über Abort- und Schornsteinreinigungen usw. usw. vor 50 und viel mehr Jahren. Die alten Akten über Einzelheiten der 1895 aufgelösten Bau- und Betriebsinspektionen haben dauernde Lagerstätten gefunden. Ebenso sind die ältesten Unfallakten noch vorhanden. Alle diese Akten haben durch Einsortierung, Umzüge und Aufschreibung schon viele Kosten verursacht. Es wäre zweckmäßig gewesen, schon vor solchen Umzügen die leicht erkennbaren entbehrlichen Akten auszusondern.

Die Vorschriften über die Aussonderung alter Akten sind in Preußen durch den Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. Februar 1918 in Erinnerung gebracht worden. Zu einer durchgreifenden Aussonderung mangelte es aber an Arbeitskräften. Auch war wohl nicht bekannt, daß die Menge des

Materials derart groß war, daß sich die Aussonderung nach dem Wortlaut der Bestimmungen von 1914 nicht durchführen ließ. Nach jenem Erlaß sollten, soweit es im Bereiche der preußischen Eisenbahnverwaltung möglich war, die zur Papiererzeugung dienenden Rohstoffe freigemacht und verwertet werden. Man hat den Erlaß, so gut es ging, befolgt, aber an das uralte Material konnte oder wollte niemand herangehen. Wäre an den maßgebenden Stellen bekannt gewesen, daß solches Material noch auf den Böden lagerte, so wäre wohl die Aussonderung unter Entbindung von dem Wortlaut der Bestimmungen von 1914 energisch angeordnet worden. Trotz der Aussonderungsvorschriften schwillt durch jährlichen Zugang die Aktenmenge derart an, daß ihr Gewicht in absehbarer Zeit eine Gefahr für die Gebäude werden muß. Um in ihren Räumen Platz zu schaffen, müssen die Registraturen jährlich die ältesten Akten aus dem geführten Bestande auf den Boden bringen. Dabei kann aber nur das auf den ersten Blick vernichtungsreife Material, wie Weglegesachen, ausgesondert werden; alles andere wird mehr oder weniger geordnet den schon zurückgelegten Akten beigepackt und in die Fächer hineingepreßt oder an irgendeiner Stelle gelagert. Die Aussonderungsvorschriften bieten auch die Möglichkeit, den meisten Akten eine unbegrenzte Lebensdauer zu schaffen. Ein ängstlicher Aktenverwalter kann sich immer auf den Wortlaut der Bestimmungen berufen, um der Aussonderung aus dem Wege zu gehen. Es sind z. B. als Schriftstücke von bleibendem Wert Verträge und Urteile aufgeführt, die zur Sicherung der Verwaltung oder dritter Personen aufbewahrt werden müssen. Das kann ein Registraturbeamter aber nur selten beurteilen. Es werden deshalb sämtliche Verträge über längst erledigte Leistungen oder Urteile aus ganz bedeutungslosen Streitigkeiten immer noch aufbewahrt. Auch Grunderwerbsakten verlieren zum großen Teil auf die Dauer ihren Wert. Diese Akten aus den Jahren der ersten Bahnbauten dauernd aufzubewahren, ist zwecklos, wenn in ihnen nicht etwas ganz besonderes enthalten ist. Die Grundstücke, die damals angekauft wurden, sind in den Karten doch nicht mehr aufzufinden, und da die Grunderwerbsverzeichnisse nicht zur Hand sind, haben auch die Akten keinen Wert. Das Eigentum ist inzwischen so sicher und einwandfrei an den Staat oder an das Reich übergegangen, daß niemand mehr daran rütteln kann. Es könnten z. B. sämtliche Grunderwerbsakten für die Gemeinden, in denen nach dem Erwerb das Zusammenlegungsverfahren stattgefunden hat, unbedenklich beseitigt werden. Auch Akten über Weichen- und Signalstellwerke sollen dauernd aufbewahrt werden. In diesen Akten ist aber meist nur der Schriftwechsel über die Beschaffung und Bezahlung dieser Einrichtungen enthalten. Ob dieser dauernd aufbewahrt werden muß, möchte ich bezweifeln. Die Beschreibungen und Zeichnungen, die vielleicht Wert haben, befinden sich an anderen Stellen. Aber auch deren Aufbewahrung erscheint zwecklos, weil sich durch Erfindungen und Verbesserungen diese Einrichtungen fortwährend ändern. Wozu Revisions- und Baukostenanschläge dauernd aufbewahrt werden sollen, weiß ich nicht. Daß alle Ministerialerlasse aufbewahrt werden müssen, erscheint zu weitgehend. Es gibt auch solche, die keinen dauernden Wert haben.

Tatsächlich dauernd aufzubewahren sind, abgesehen von grundlegenden Ministerialerlassen, für die Bearbeitung im Liegenschaftsbüro, nur Urkunden über die geschichtliche Entwickelung der Bahn und über Rechte und Verpflichtungen, die sich auf das Grundeigentum und bauliche Einrichtungen sowie auf das Nachbarrecht beziehen. Zu den ersteren gehören Verträge mit staatlichen oder kommunalen Körperschaften über Bahn- und Bahnhofsbauten oder damit zusammenhängender Anlagen, sowie Verträge mit Privaten über besondere Leistungen zu diesen Bauten, ferner Verhandlungen über die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme neuer Bahnen oder größerer Bahnanlagen. Rechte und Verpflichtungen von dauerndem Wert, die nicht schon bei den landespolizeilichen Prüfungen und Abnahmen festgestellt sind, bestehen bei Wege- und Vorflutanlagen, Einfriedigungen, Grundstücks- und Wassernutzungen sowie bei feuersicheren Einrichtungen in der Nähe der Bahn. Alle übrigen Schriftstücke sowohl des Liegenschaftsbüros als auch der anderen Büros haben nur begrenzten Wert. Bei einer westlichen Direktion besteht seit vielen Jahrzehnten der Gebrauch, dauernd aufzubewahrende Schriftstücke und Urkunden in einem Archiv zu sammeln. Dadurch wird der alte Aktenbestand erheblich vermindert.

Kurz zusammengefaßt sind die Gründe für die Beseitigung der alten Akten folgende:

1. Schaffung von Raum zur übersichtlichen Ordnung der wirklich notwendigen Akten, die dauernden Wert haben.
2. Herbeischaffung von Rohstoffen zur Papiererzeugung auf Grund des Ministerialerlasses vom 1. Februar 1918.
3. Beseitigung der gefährlichen Gewichtsmengen von den Dachböden.

Ein vierter, sehr wichtiger Grund für die Beseitigung der Akten ist die Beschaffung von Geld für das Reich. Aus diesem Grunde ist es vielleicht willkommen, daß diese Papiermassen, in denen große Werte stecken, noch vorhanden sind. Bei Durchführung der notwendigen Arbeiten lassen sich ganz bedeutende Einnahmen schaffen. Es ist daher Pflicht eines jeden Beamten, der Akten zu verwalten hat, jetzt dafür zu sorgen, daß die entbehrlichen freigemacht werden.

Es entsteht nun die Frage, wie diese Arbeiten mit den geringsten Kosten auszuführen sind. Ein Beamter, der im Registratur- und Verwaltungsdienst Bescheid weiß, muß für das Werk gewonnen werden. Er muß Lust zur Sache und Verantwortungsfreudigkeit mitbringen. Selbstverständlich ist seine Tätigkeit nicht dauernd auf dem Dachboden, sondern er muß die Arbeiten leiten und beaufsichtigen. Mindestens zwei intelligente und willige Arbeiter müssen ihm zur Verfügung gestellt werden. In jeder Bahnmeisterei, am Sitze der Direktion sind Leute, die aus Gesundheitsrücksichten den Dienst in der Rotte nicht verrichten können, die man nicht entlassen kann und die gern an vor rauher Witterung geschützten Stellen arbeiten. Solche Leute machen bei richtiger Anleitung einen Teil der Arbeit bald selbständig. Nur muß der aufsichtführende Beamte bei der Ausräumung der Fächer und Lagerstätten anwesend sein und wissen, was beseitigt wird, auch darf er sich nicht scheuen, einen staubigen Aktenband anzufassen und durchzublättern. An Material sind nötig: Handbesen, Schutzkittel, Seife und Bindfaden. Ferner ist Geduld nötig. Die Arbeiten lassen sich nicht in kurzer Zeit ausführen, die Leute müssen in Ruhe arbeiten können und dürfen bei dem staubigen Handwerk nicht geschädigt werden. Es ist, wie schon gesagt, unmöglich, die älteren und ältesten Akten einzeln nach Maßgabe der Vorschriften durchzusehen. Man kann sich schon nach den Aufschriften richten und darnach den größten Teil beseitigen; was tatsächlich Wert hat, wird man bald herausfinden. Wo Zweifel bestehen, schicke man die Akten an die Büros zur Prüfung. Diese werden bald finden, daß das meiste, vielleicht alles, entbehrlich ist. Auf diese Weise wird viel Platz geschaffen für die Einordnung der neueren, etwa seit 1895 entstandenen Akten. Für diese müßte nun die Aussonderung nach den Vorschriften von 1914 einsetzen. Dies kann aber nur durch die Büros geschehen, denen die Akten zuzuführen sind. Da diese dabei sehr verteilt werden, entsteht für die beteiligten Beamten nur eine geringe Arbeit. Sind nun bis zu den in den Aussonderungsvorschriften bestimmten Zeiträumen die Akten beseitigt, dann erst kann jährlich die Prüfung und Durchsicht der als unbrauchbar auszusondernden jüngeren Akten stattfinden. Aber man überlasse diese Arbeit nicht den Registraturbeamten, sondern man bestimme durch den Arbeitsplan einen Beamten, der in den Angelegenheiten des Büros Bescheid weiß und der jährlich die Akten durchzusehen hat. Besser ist vielleicht, wenn jeder in seiner Arbeitsrate die Akten zu prüfen hat. Die Beamten sollen dabei aber nicht engherzig und bürokratisch sein. Es ist ferner jährlich eine Vorlage nötig, um an diese Arbeiten zu erinnern und um festzustellen, daß sie auch wirklich ausgeführt werden.

Für die nach den Aussonderungen zurückgebliebenen ältesten und alten Akten muß ein übersichtliches Verzeichnis aufgestellt werden. Die neueren zurückgelegten Akten werden in den Registraturverzeichnissen, die jährlich zu ergänzen sind, weitergeführt.

Was von den Akten gesagt ist, gilt auch für die Bücher und Belege der Hauptkasse und für sonstige zahlreich auf den Böden der Direktionen, Ämter und Dienststellen lagernden sehr umfangreichen Papieransammlungen.

Wertvolle Funde werden bei solcher durchgreifenden Aussonderung gemacht. Vorgänge und Urkunden, die lange schmerzlich vermißt und vergebens gesucht worden sind, kommen zum Vorschein. Große Mengen guten alten und sauberen Schreibpapiers werden gewonnen, und die Buchbindereien erhalten willkommenen Zuwachs an Pappe, Leinen und anderen wertvollen Stoffen.

Wirtschaftliches vom Frachtstückgutverkehr.

Vom Amtmann **Schulze** in Halle (Saale).

In den Jahren 1900 bis 1905 wurde bei dem starken Anfall von Frachtstückgut infolge der Staffeltarife die Ver-, Umladung und Beförderung desselben grundlegend neu geregelt. Man baute neue Umladestellen, in denen Tag und Nacht gearbeitet wurde, paßte ihnen die Ladevorschriften an, schuf günstige Beförderungspläne für die Stückgutwagen u. dgl. mehr. — Es stellte sich jedoch bald heraus, daß man des Guten reichlich viel getan hatte und daß die Ausgaben die Selbstkosten überschritten. Am Unwirtschaftlichsten war durch den starken Verbrauch an Licht, geringere Leistungen als am Tage und durch den wesentlichen Mehrbedarf an Aufsichtspersonal usw. der Nachtdienst. Ihn aufzuheben bestanden jedoch Bedenken, weil nicht mit Unrecht befürchtet wurde, der damalige starke Verkehr sei andernfalls nicht zu bewältigen.

Unter meiner Leitung wurde in Wahren-Leipzig meines Wissens der erste Versuch zur Aufhebung des Nachtdienstes gemacht. Er gelang glänzend. Vor allem wurden die Befürchtungen, daß durch die Beseitigung des Nachtdienstes eine wesentliche Verlangsamung in der Beförderung eintreten würde, widerlegt.

Es stellte sich heraus, daß der Teil der in der Nacht umgeladenen Stückgüter, welcher früher in den Vormittagsstunden des nächsten Tages abrollte, in der Abbeförderung verzögert wurde. Der nicht unerhebliche Rest jedoch, der zwar nachts entladen wurde, aber in die Tagesabschnitte gehörte, blieb wie bisher ohne Verzögerung liegen. Dagegen trat für das am Tage umgeladene Gut dadurch, daß die Ausgangszüge dicht hinter den Schluß der Nachmittagsverladung gelegt werden konnten, eine erhebliche Beschleunigung in der Abbeförderung ein. Es kam wieder der alte Grundsatz: „Am Tage laden, nachts fahren" mit Recht zur Geltung. — In den letzten Jahren ist an vielen Stellen die Nachtarbeit wieder eingeführt. Zum mindesten besteht eine Früh- und eine Spätschicht.

Heute, wo überall gespart werden muß, gehe ich noch einen Schritt weiter. Ich habe hierbei die reinen Umladestellen im Auge, bei denen mit den Dienststunden auf die Interessenten nicht zu rücksichtigen ist, weil eine Anlieferung von Stückgut nicht stattfindet. Sie sind wohl ausnahmslos räumlich heute so ausgestaltet, daß sie ohne Schwierigkeiten das Doppelte des derzeitigen Verkehrs spielend bearbeiten können. Es besteht also keine Gefahr, daß sie bei Zusammenfassung der Umladung in eine Arbeitsschicht in Schwierigkeiten geraten. Drum fort mit Früh-, Spät- und Nachtdienst!

Der gesamte Verkehr läßt sich in einer Tagesschicht von etwa 8—12 und 1—5 abwickeln. Die Ersparnisse an Licht und Personal würden außerordentlich groß sein.

1. Ein Arbeiten bei künstlichem Lichte ist nur an den dunkelsten Wintertagen noch kurze Zeit notwendig.

2. Für die Auswirkung der Personalersparnisse nur ein Beispiel: Eine größere Umladestelle arbeitet zurzeit in drei Schichten. Sie braucht für Bühnenleitung, Arbeiterkontrolle, Ladeaufsicht, Ermittlungsdienst, Frachtbriefauszeichnung, Gewichtsaufschreibung, Bezettlung usw. in jeder Schicht rund 35 = $(35 \times 3) = 105$ Köpfe. Bei einer Schicht können, vorsichtig gerechnet, mindestens $^1/_3 = 35$ Köpfe gespart werden. Da etwa 10—15 reine Umladestellen im Bereiche der Reichsbahn vorhanden sind, dürfte sich ein Versuch schon lohnen. Hand in Hand hiermit hat selbstverständlich eine Neuregelung in der Zu- und Abbeförderung der Frachtstückgutwagen zu gehen, damit Verzögerungen in der Beförderung auf ein erträgliches Maß herabgedrückt werden.

Höhere und bessere Leistungen sowie eine Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse des Personals werden als ein weiterer Erfolg der reinen Tagesarbeit bald zu beobachten sein.

Die Staatsbahnen von Japan.

Das schwere Erdbeben in Japan hat die allgemeine Aufmerksamkeit auf das Inselreich im fernen Osten gelenkt*). Die Eisenbahnen haben unter dem Erdbeben zu ihrem Teil zu leiden gehabt, und namentlich dieser Umstand mag Anlaß bieten, sich einmal wieder mit dem Eisenbahnwesen Japans zu befassen, das in dieser Zeitung von berufener Seite wiederholt behandelt worden ist. Man kann den Japanern die Anerkennung nicht versagen, daß sie auch im Eisenbahnwesen sich als ein rühriges, aufstrebendes Volk erwiesen haben und sich ein Eisenbahnnetz aufgebaut haben, das sich unter denen anderer Länder in ähnlicher Lage wohl sehen lassen kann.

Im Jahre 1869 tauchten die ersten Pläne zum Bau von Eisenbahnen in Japan auf, und sie wurden so schnell verwirklicht, daß schon 1872 die Strecke Shimbashi-Yokohama, 1874 die Verbindung Kobe-Osaka und 1877 die Verlängerung nach Kioto fertiggestellt war. Der Bau wurde von Engländern geleitet. Eine Anleihe von 1 000 000 £ auf dem Londoner Geldmarkt lieferte die nötigen Mittel. Als Spurweite war die Kapspur, 1,067 m, gewählt worden, die sich auch hier als die richtige für die in der Entwicklung begriffenen Länder erwiesen hat.

Schwierigkeiten bei Beschaffung der Mittel für die Fortsetzung der Eisenbahnbauten sowie politische Unruhen veranlaßten dann eine Pause in der Entwickelung des japanischen Eisenbahnwesens. Sobald jedoch die Ordnung im Lande wiederhergestellt war, wurden 3 000 000 Yen aus dem Ergebnis einer inneren Anleihe für den Eisenbahnbau zur Verfügung gestellt. Sie wurden zunächst für die Strecke Kioto-Otsu und zu einer Verbindung von Nagahama am Ufer des Biwa-Sees nach Tsuruga an der Küste des Japanischen Meeres verwendet. Nachdem diese beiden Eisenbahnen 1880 und 1884 fertiggestellt worden waren, bestand mit Hilfe einer Dampferverbindung über den Biwa-See die Möglichkeit, die Insel Hondu von Osaka an der Küste des Stillen Ozeans nach Tsuruga am Japanischen Meer mit neuzeitlichen Verkehrsmitteln zu durchqueren. Auch auf der Nachbarinsel Hokkaido (Jesso) wurde 1882 die erste, gegen 90 km lange Eisenbahn eröffnet. 10 Jahre nach Aufnahme des Eisenbahnbaus besaß Japan ein Eisenbahnnetz von 185 km Länge.

Waren die bisher genannten Eisenbahnen Japans Staatsbahnen, so setzte nunmehr der Bau von Privatbahnen ein. Die erwähnten 3 000 000 Yen waren ausgegeben, neue staatliche Mittel nicht aufzutreiben, und so erhielt denn 1881 die Nihon-Eisenbahn, eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 20 000 000 Yen, die Genehmigung zur Ausführung ihrer sehr weitblickenden Pläne. Sie wollte ein Eisenbahnnetz von über 800 km Länge schaffen, durch das unter anderem Tokio mit Aomori an der Nordspitze von Hondo verbunden werden sollte. Der Grund und Boden wurde der Eisenbahngesellschaft zugewiesen und die Verzinsung des Anlagekapitals mit 8% auf 10 bis 15 Jahre gewährleistet, aber auch eine strenge Staatsaufsicht über Bau, Betrieb und Tarifwesen ausbedungen. Die Genehmigung sollte 99 Jahre laufen, nach 50 Jahren sollte aber der Staat ein Rückkaufsrecht haben. Das ganze Netz sollte in sieben Jahren fertiggestellt werden. 1882 wurde mit dem Bau begonnen und neun Jahre später waren die geplanten Bauten ausgeführt.

Die Nihon-Eisenbahn hatte günstige Betriebsergebnisse aufzuweisen, und dieser Umstand veranlaßte in jener Zeit die Gründung von 15 weiteren Privateisenbahngesellschaften, die vom Staate reichlich mit Geldmitteln unterstützt wurden. Die bedeutendsten unter ihnen waren die San-go-Eisenbahn mit 488 km, die Kobe mit Shimonoseki, und die Kiushiu-Gesellschaft mit 436 km, die Moji, Nagasaki und Yatsushiro verbindet. Eine andere Gesellschaft kaufte die Staatsbahn auf Hokkaido und erlangte die Genehmigung zum Bau weiterer Eisenbahnen auf dieser Insel. Allerdings ging die Entwicklung nicht stetig vor sich, es gab Rückschläge, bedingt durch wirtschaftliche Schwierigkeiten, und es wurde sogar erwogen, daß der Staat die Privatbahnen erwerben sollte. Die großen Privatgesellschaften behaupteten sich aber, und in den zehn Jahren zwischen 1881 und 1891 wurden 1875 km Privatbahnen gebaut, während das Staatsbahnnetz bis 1891 nur auf rd. 890 km angewachsen war.

Der Staatsbahnbau war um 1882 ziemlich zum Stillstand gekommen. Er lebte wieder auf, als sich die Regierung entschloß, eine Eisenbahn durch Mitteljapan entlang einer alten, über das Gebirge führenden Reichsstraße zu bauen, um den Anschluß an die Nihon-Eisenbahn zu erreichen. Nach Verlegung der Strecke in weniger gebirgige Gegenden wurde sie 1889 fertiggestellt und dadurch die Möglichkeit geschaffen, von Tokio bis Kobe, auf eine Entfernung von 612 km, einen durchgehenden Verkehr einzurichten. Um dieselbe Zeit wurde auch die 160 km lange Bahn Takasaki-Navetsu gebaut, die mit einer Abtschen Zahnstange über den Usui-Paß geführt ist.

*) Vergl. die Mitteilungen in Nr. 37, S. 613, 614 d. Ztg.

Den um diese Zeit gebauten Privatbahnen fehlte der planmäßige Zusammenhang, der nötig gewesen wäre, um für Japan ein einheitliches Verkehrsnetz zu schaffen. Zu diesem Zweck hätten zu den vorhandenen rd. 2600 km Eisenbahn noch über 5000 km gebaut werden müssen. Das war natürlich nicht möglich, aber die Regierung beschäftigte sich stark mit der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens, wobei ihr allerdings die Gesetzgebung nicht immer folgte. 1887 wurden zwar gemeinsame Bestimmungen zur Regelung der Rechtsverhältnisse der Privatbahnen erlassen, in denen die Frist für den Ankauf durch den Staat auf 25 Jahre festgesetzt wurde, aber dieser gesetzliche Rückhalt reichte nicht aus, um der Staatsgewalt den gewünschten Einfluß auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens zu verleihen. Ein Gesetzentwurf, der den Bau von nahezu 1300 km Eisenbahnen und den Erwerb der Privatbahnen vorsah, wurde 1891 vom Parlament verworfen. Im nächsten Jahre wurde jedoch ein ähnliches Gesetz angenommen, das aber privatem Unternehmungsgeist noch einigen Spielraum ließ. Im Laufe der Jahre wurde erkannt, daß die Bestimmungen von 1887 nicht mehr zeitgemäß waren, und 1900 wurden nach Ablehnung eines Verstaatlichungsgesetzes zwei Gesetze, ein Privatbahngesetz und ein Gesetz, das den Eisenbahnbetrieb regelte, erlassen; diese hoben alle bisherigen Bestimmungen auf, ersetzten sie zum Teil durch neue, waren aber zum Teil auch eine Zusammenfassung älterer Vorschriften und sind heute noch in Kraft.

In den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts tauchte zum dritten Male die Frage der Eisenbahnverstaatlichung auf. Es kam jedoch zu keiner Einigung darüber, ob die Staatsbahnen auch vom Staate zu betreiben seien oder ob ihr Betrieb einer Privatgesellschaft übertragen werden solle. Eine Klärung wurde erst nach dem Kriege mit Rußland erreicht, und im März 1906 wurde das Verstaatlichungsgesetz veröffentlicht, auf dem der heutige Zustand des japanischen Eisenbahnwesens beruht. Es gab damals etwas über 7725 km Eisenbahnen, von denen 5230 km im Besitz von 38 verschiedenen Gesellschaften waren. Den Staatsbahnen fehlte der einheitliche Zusammenhang, indem sich zwischen ihren Strecken Privatbahnen einschoben, und letztere bestanden auch aus zusammenhanglosen Einzelteilen. Nicht einmal die Hauptverbindung zwischen Hokkaido und Kiushiu stand unter einheitlicher Leitung, sondern war zum Teil Staats-, zum Teil Privatbahn.

Das Eisenbahngesetz von 1906 führte die Eisenbahnen einzeln an, die verstaatlicht werden sollten; nur einige Strecken von örtlicher Bedeutung blieben davon ausgeschlossen. Die Verstaatlichung sollte bis 1915 beendet sein, wurde aber von der Regierung so betrieben, daß schon im Jahre 1907 die 17 Gesellschaften, die in Frage kamen, in den Besitz des Staates übergingen. Das größte Netz unter ihnen war das schon erwähnte der Nihon-Eisenbahn mit 1385 km Streckenlänge, für dessen Erwerb 142,5 Mill. Yen aufgewendet wurden. Im ganzen gingen 4545 km Eisenbahnen in den Besitz des Staates über; sie wurden mit 482 Mill. Yen bezahlt.

Ebenso wie die Eisenbahnpolitik Japans in der Frage: Privatbahnen oder Staatsbahnen geschwankt hat, haben sich auch die Formen geändert, in denen die japanischen Eisenbahnen verwaltet werden. Bis zum Jahre 1907 wurde der Betrieb der Staatsbahnen von einer Stelle aus geleitet, wobei die einzelnen Zweige des Eisenbahnbetriebes besonderen Abteilungen unterstanden. Als die gesamten Haupteisenbahnen des Landes Staatsbahnen geworden waren, ergaben sich aus dieser Art der Verwaltung Schwierigkeiten. Die Staatsbahnen wurden daher aus der Zuständigkeit des Verkehrsministers ausgeschieden und einem besonderen Eisenbahnamt unterstellt, dem auch die Aufsicht über die Privatbahnen übertragen wurde. Das Eisenbahnamt unterstand unmittelbar dem Ministerpräsidenten. Das Eisenbahnnetz wurde in fünf Bezirke eingeteilt: Ost-, Mittel- und Westbezirk, die Hauptinsel Hondo, während Hokkaido und Kiushiu je einen Bezirk für sich bildeten. An der Spitze jedes Bezirks stand ein Leiter mit weitgehenden Vollmachten. Es wurden zwei beratende Körperschaften geschaffen: ein Rat höherer Beamten und ein Rat der Direktoren. 1913 wurde die Hauptverwaltung umgestaltet, wobei einige vorher abgeschaffte Abteilungen wieder ins Leben gerufen wurden. Die technischen Angelegenheiten wurden einem technischen Leiter unterstellt und von den nicht-technischen Angelegenheiten getrennt. Die letzteren wurden im Büro des Präsidenten, in der Abteilung für die Verwaltung der Privatbahnen, in der Verkehrs- und der Wirtschaftsabteilung bearbeitet. Im allgemeinen ging das Bestreben dahin, die Geschäfte an einer Stelle zusammenzufassen, und dementsprechend wurde auch für die Beschaffung und Verteilung der Vorräte ein besonderer Beamter eingesetzt. Das Werkstättenwesen wurde der Zuständigkeit der örtlichen leitenden Beamten entzogen und dem Direktor der technischen Abteilung unmittelbar unterstellt. Dann wurden auch die Abteilungen aufgehoben und die Geschäfte einzelnen leitenden Beamten übertragen, deren jedem ein Stab von Hilfskräften beigegeben wurde. Die beiden beratenden Körperschaften und ein Untersuchungsausschuß wurden aufgehoben. Im Jahre 1915 wurde das Eisenbahnamt nochmals umgewandelt. An der Spitze steht seitdem wie vorher ein Präsident mit einem Vizepräsidenten und einem beiden untergeordneten Oberingenieur. Die Abteilungen wurden wieder eingerichtet, und zwar gibt es eine Wirtschafts-, eine maschinen- und eine bautechnische Abteilung, eine Verkehrsabteilung, eine Abteilung für die Verwaltung der Privatbahnen und das Büro des Präsidenten. Im Büro des Präsidenten werden die persönlichen Angelegenheiten bearbeitet, die Urkunden und Akten verwaltet; ferner besteht hier je eine Unterabteilung für Wohlfahrtszwecke und für Forschungstätigkeit, und auch die Aufsichtsbeamten sind dieser Abteilung eingegliedert. Die Verkehrsabteilung umfaßt neben einer Gruppe für allgemeine und internationale Angelegenheiten je eine solche für den Personen- und den Güterverkehr, für Zugförderung und für den Seeverkehr. In der maschinentechnischen Abteilung wird die Elektrotechnik von dem Maschinen- und Wagenwesen getrennt bearbeitet, und in der bautechnischen Abteilung wird neben den Planungen und dem Neubau die Bahnunterhaltung und der Ausbau des Netzes in besonderen Gruppen geleitet. Zur Wirtschaftsabteilung gehört außer dem Rechnungswesen auch die Verwaltung der Vorräte.

Die japanischen Staatsbahnen umfaßten Ende 1921 ein Netz von 11 940 km Streckenlänge mit 16 485 km Gleislänge. Der Betriebsmittelpark bestand aus 3306 Lokomotiven, 8066 Personen- und 52 119 Güterwagen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Pünktliche Zahlung gestundeter Frachtgebühren. Für verzögerte Begleichung gestundeter Eisenbahnfrachten ist eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 % der Frachtschuld zu erlegen. Den Frachtstundungsnehmern entstehen bei pünktlicher Zahlung keinerlei Nachteile. Die Reichsbahn muß andererseits, bei ihrer Finanzlage, mit allen Mitteln darauf halten, daß die ihr zustehenden Einnahmen pünktlich ihren Kassen zugeführt werden. Eine Entziehung laufender Einnahmemittel ist für sie — selbst auf kurze Zeit — kaum noch tragbar. Wenn sich die Reichsbahn trotzdem entschlossen hat, das bisherige System der Frachtenstundung beizubehalten, so geschah dies, wie der Reichsverkehrsminister auf die Anträge wirtschaftlicher Verbände mitteilt, nicht zum mindesten in der bestimmten Erwartung, daß die Frachtstundungsnehmer diesem Entgegenkommen durch pünktliche Zahlung an den vorgeschriebenen Zahlungstagen gebührend Rechnung tragen würden. Die Erwartung habe sich leider nicht bestätigt.

Um sich vor Zahlungsverzögerungen zu schützen, bleibt der Reichsbahn nur der Weg der Anwendung hoher Vertragstrafen oder aber der der sofortigen Lösung des Stundungsverhältnisses.

— Abrechnungsverkehr mit der Reichsbahn. Die Reichsbahndirektionen sind vorübergehend, und zwar vorläufig bis zum 31. Januar 1924, ermächtigt worden, auf Antrag eine Aufrechnung der Frachtschulden der Stundungsnehmer mit deren Forderungen gegen die Reichsbahn zuzulassen. In dem Antrag hat der Stundungsnehmer nachzuweisen, daß ihm eine Forderung an die Reichsbahn mindestens in Höhe der Frachtschulden zusteht und daß die Reichsbahn mit der Begleichung der Forderung im Rückstand geblieben ist. Die Aufrechnung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Frachtstundungsschuld zu begleichen ist.

— Der Reichsbahn-Wechselkreditverkehr zur Befriedigung industrieller Forderungen im Betrage von mehr als 1000 Goldmark (Zahlungen bis 1000 Goldmark werden unmittelbar von der zuständigen Reichsbahndirektion geleistet) wird nach der D. A. Z. in der Weise gehandhabt, daß die anspruchberechtigte Firma, soweit sie sich u. U. nicht mit Bezahlung durch Frachtenaufrechnung usw. einverstanden erklärt, einen Dreimonatswechsel auf das Eisenbahnzentralamt zieht, wohin er über die zuständige Reichsbahndirektion, die den Wechsel beglaubigt, geleitet wird. Das Eisenbahnzentralamt gibt den Wechsel an die in demselben Gebäude befindliche „Eisenbahnlieferanten G. m. b. H." weiter, die zur Erledigung von Zahlungen für industrielle Lieferungen und Leistungen von den beteiligten Industriekreisen in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium errichtet worden ist (vgl. Nr. 51, S. 829, Jahrg. 1923 d. Ztg.). Von hier geht der Wechsel an die Reichsbank; die den

Betrag auf wertbeständiger Grundlage (nötigenfalls auf einem von der Firma bei der Reichshauptbank zu errichtenden Konto) zur Verfügung der Firma stellt. Die Lombard- bzw. Diskontsätze werden von der Reichsbahn getragen. Der Reichsbahn steht das Recht zu, die Wechsel auf die Reichsbank zweimal für je drei Monate zu prolongieren. Eine entsprechende Verpflichtungserklärung ist jedem Wechsel beizufügen.

— **Neue Bedingungen für Frachtstundung.** Am 1. Januar d. J. sind neue Bedingungen für monatliche und eintägige Frachtstundung in Kraft getreten. Sie sind als Anlage II und III in den zu gleichem Zeitpunkt erscheinenden Nachtrag 1 zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, Teil III, aufgenommen. Folgende Neuerungen in den beiden Stundungsverfahren sind hervorzuheben:

1. Monatliche Frachtstundung. Monatliche Frachtstundung kann zukünftig nur gewährt werden, wenn der Stundungsnehmer monatlich 50 Sendungen aufliefert oder empfängt oder wenn sein monatliches Frachtaufkommen mindestens 600 Goldmark erreicht. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der Reichsbahndirektion. Bei der Ermittlung dieses Durchschnittsbetrages ist jedoch darauf zu achten, daß die bei manchen Verkehrtreibenden zu gewissen Jahreszeiten aufkommenden größeren Frachtanfälle nicht unberücksichtigt bleiben. Für die vom 1. Januar ab gestundeten Frachten ist die Frachtstundungsgebühr von 3 v. T. auf 6 v. T. erhöht. Für die Erhebung der Gebühr gelten folgende Bestimmungen: Von der auf volle Goldmark aufzurundenden Gesamtsumme der monatlichen Schuld ist eine Gebühr von 6 v. T. zu berechnen, die nach den für die Frachtberechnung maßgebenden Grundsätzen abzurunden ist. Die Gebühr beträgt mindestens eine Goldmark. Sie entfällt, wenn im Abrechnungsmonat kein Eintrag in der Frachtstundungsrechnung gemacht worden ist. Bei der Feststellung der für die Berechnung der Gebühr maßgebenden Monatsschuldsumme sind die geleisteten Wochenzahlungen nicht abzurechnen. Dagegen sind die nach Ablauf der tarifmäßigen Frist zahlbaren Nachnahmen und die Gutschriften abzuziehen. Die Gebühr ist bei der monatlichen Abrechnung der Summe der gestundeten Beträge zuzusetzen. In Zukunft sind nur wertbeständige Sicherheiten zugelassen. Nähere Bestimmungen über den Ersatz der jetzigen, dieser Vorschrift nicht entsprechenden Sicherheiten treffen die vorgesetzten Verwaltungen. Die Bezahlung der gestundeten Beträge hat entweder bar oder im Wege des Bankabrufes zu erfolgen. Zahlungen mit Verrechnungsscheck und im Wege der Banküberweisung ohne Bankabruf dürfen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Zahlungen mit Anweisungen der Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. sind unzulässig.

2. Eintägige Frachtstundung. Für die eintägige Frachtstundung ist vom 1. Januar 1924 ab ebenfalls eine Frachtstundungsgebühr eingeführt. Sie beträgt 1 v. T. und ist wie folgt zu erheben: Von der auf volle Goldmark aufzurundenden Tagesschuld ist eine Gebühr von 1 v. T. zu berechnen, die nach den für die Frachtberechnung maßgebenden Grundsätzen abzurunden ist. Mindestgebühr 10 Goldpfennig. Die nach Ablauf der tarifmäßigen Frist zahlbaren Nachnahmen und die Gutschriften sind bei der Feststellung der für die Berechnung der Gebühr maßgebenden Tagesschuldsumme abzuziehen. Die Gebühr wird der Tagesschuld zugesetzt. Die Tagesschuld ist entweder bar oder im Wege des Bankabrufes zu bezahlen. Ausnahmsweise können Verrechnungsschecks zugelassen werden. Zahlungen im Wege der Banküberweisung oder Bankabruf nach den durch den Nachtrag 1 bekanntgegebenen Änderungen zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, Teil III, mit Anweisungen der Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. sind unzulässig.

— **Nutzungsgebühren.** Auf Vorstellungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie hat der Reichsverkehrsminister folgenden Bescheid erteilt: „Die Reichsbahndirektionen sind angewiesen, die Grundzahlen für Nutzungsentgelte künftig auf der Goldmarkbasis zu ermitteln. Damit fallen die beklagten Verschiedenheiten aus der Anwendung anderer Umrechnungsfaktoren (Roggenpreis, Kohlenpreis usw.) weg. Bei der Bestimmung der Grundzahlen soll unter voller Würdigung der zeitigen Notlage der Reichsbahn die notwendige Rücksicht auf die Allgemeinheit gewahrt werden. Da eine allgemeine Regelung der in den Einzelfällen zu erhebenden Gebühren angesichts der tatsächlichen Mannigfaltigkeit der Gestattungen und Nutzungen von hier aus nicht erfolgen kann, ist für die Würdigung des einzelnen Falles die Reichsbahndirektion, im Notfalle deren Präsident anzugehen. Für Beschwerden hierher würden sich nur Fälle offenbarer Unbilligkeit eignen."

— **Falsches Notgeld der Reichsbahn.** Der höchste Nennwert des im Verkehr befindlichen auf Papiermark lautenden Notgeldes beträgt 20 Billionen Mark; Scheine mit höherem Nennwert sind Fälschungen, vor deren Annahme gewarnt wird.

— **Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien.** Zwischen dem Deutschen Reich und Polen ist ein Abkommen über den erleichterten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien zustandegekommen, über dessen Inhalt folgendes berichtet wird:

Der erleichterte Eisenbahndurchgangsverkehr, welchen Deutschland Polen zugesteht, erfolgt auf den folgenden Strecken:

1. Chorzow-Beuthen o. Bf.-Szarlei (Scharley) und weiter Lubliniec (Lublinitz)-Cziasnau-Kreuzburg-Kostau-Hanulin (Birkenfelde) für den Personen- und Güterverkehr,
2. Chorzow-Beuthen Hbf.-Beuthen-Stadtwald-Nowy Radzionkow (Neu-Radzionkau) und weiter Lubliniec (Lublinitz)-Cziasnau-Kreuzburg-Kostau-Hanulin (Birkenfelde) für den Personenverkehr,
3. Chebzie (Morgenroth)-Karf-Beuthen-Stadtwald-Nowy Radzionkow (Neu-Radzionkau) und weiter Lubliniec (Lublinitz)-Cziasnau-Kreuzburg-Kostau-Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr,

   Lubliniec (Lublinitz)-Cziasnau-Kreuzburg-Kostau-Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr.

Als Betriebswechselbahnhöfe für den erleichterten Durchgangsverkehr kommen die Bahnhöfe Chorzow, Beuthen Hbf., Chebzie (Morgenroth), Tarnowickie Gory (Tarnowitz), Lubliniec (Lublinitz) und Hanulin (Birkenfelde) in Frage.

Die Wagenparks für die privilegierten Züge und Zugteile stellt Polen.

Die Stärke der Güterzüge wird auf 120 Achsen festgesetzt. Das Bruttogewicht der Güterzüge darf 1400 Tonnen nicht übersteigen.

Soweit eine Haftpflicht der Eisenbahn begründet ist, haftet mit einigen Ausnahmen für alle mit dem Fahrbetriebe zusammenhängenden Personen- und Sachbeschädigungen diejenige Eisenbahnverwaltung, auf deren Gebiete die Beschädigung eingetreten ist, und zwar selbst dann, wenn die Beschädigung auf das Verschulden der anderen Eisenbahnverwaltung oder ihres Personals zurückzuführen ist. Das gilt sowohl Dritten gegenüber, wie für das Verhältnis der Verwaltungen untereinander.

Der Güter-, Eilgut- und Tierverkehr unterliegt mit gewissen Änderungen und Ergänzungen den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen, die in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 und in dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und 19. September 1906 enthalten sind.

Die Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Bahnen finden Anwendung, sofern sie den Bestimmungen dieses Abkommens nicht widersprechen.

— **Zugzusammenstoß bei Oranienburg.** Am ersten Weihnachtsfeiertage gegen 6 Uhr vormittags fuhr nach amtlicher Meldung der Personenzug 205 auf den am Einfahrtsignal des Bahnhofs Oranienburg haltenden Vorortzug 33 auf. Zwei Wagen wurden zertrümmert und gerieten in Brand. Ein Postschaffner, der sich im Postabteil des letzten Wagens befand, wurde hierbei getötet. Vier weitere Eisenbahnbedienstete bzw. Reisende wurden leicht verletzt. Das Gleis Oranienburg-Berlin war bis 11 Uhr 15 Min. vormittags gesperrt. Der Betrieb wurde auf Gleis Oranienburg-Berlin eingleisig von 8 Uhr ab durchgeführt. Um 11 Uhr 15 Min. vorm. wurde der zweigleisige Betrieb wieder aufgenommen. Die Ursache ist nach einer privaten Meldung darauf zurückzuführen, daß der Lokomotivführer des Personenzuges 205 infolge des anhaltenden starken Schneesturms weder das Signal noch den auf freier Strecke liegenden Vorortzug sehen konnte.

— **Störungen im Eisenbahnverkehr.** Der Eisenbahnverkehr wurde durch Schneeverwehungen während der Weihnachtsfeiertage empfindlich gestört. Verspätungen von 4 bis 6 Stunden waren in beiden Richtungen unvermeidlich. Besonders empfindlich wurde der gesamte Verkehr durch die Störungen im Bahntelegraphennetz behindert. Durch den ungeheuren Schneefall sind die Leitungen oft auf viele Kilometer zerrissen, die Masten umgestürzt. Es wird einer Arbeit von mehreren Tagen bedürfen, um hier wieder einen ordnungsmäßigen Betrieb einrichten zu können. Infolge Ausfalls der telephonischen und telegraphischen Verständigungsmöglichkeiten mußten die Züge zum Teil durch Meldezettel abgefertigt werden und verloren bei den so notwendig werdenden Aufenthalten auf den Stationen oft 20 bis 30 Minuten.

— **Die Sorge der Reichsbahn um erholungsbedürftige Kinder.** Die Liebestätigkeit im Ausland hat Tausenden von deutschen Kindern freien Aufenthalt in der Schweiz und in Dänemark, in Österreich und in Holland gewährt; einige Schwierigkeit bot die Beförderung dieser Kinder, die nur in Holland und in

Österreich und stellenweise in Dänemark gebührenfrei fahren. Auf den deutschen Bahnen werden die Kinder allgemein in der dritten Klasse in D-Zügen befördert gegen eine Gebühr, die einem Viertel des Fahrpreises der vierten Klasse entspricht, so daß die längste dieser Auslandsreisen, von Berlin nach Basel, 4,90 ℳ kostet und auf ein Kilometer ein halber Pfennig entfällt. Außerdem hat der Reichsverkehrsminister in einem besonderen Erlaß auf die entgegenkommende Behandlung reisender Ferienkinder hingewiesen: „Der Beförderung erholungsbedürftiger Kinder ist besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit zuzuwenden; es sollen dafür nur bequeme und für den Zweck besonders geeignete Wagen verwendet werden, die sich in durchaus einwandfreiem Zustande befinden. Für die Sammlung der Kinder auf den Ausgangsbahnhöfen sowie für das Umsteigen auf den Unterwegsstationen sind geeignete Räume bereitzuhalten, auch soll bei der Unterbringung und beim Umsteigen wirksame Unterstützung geleistet und den Führern und Helfern an die Hand gegangen werden."

— **Änderung der Dienstzeit des Eisenbahnpersonals.** Der Erlaß des Reichskabinetts über die Mehrarbeit der Beamten bedingt auch eine Änderung der vorläufigen Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der deutschen Reichsbahnen vom 5. August 1922. Der Reichsverkehrsminister hat die Spitzengewerkschaften zu Verhandlungen hierüber eingeladen.

— **Aufhebung des Vorverkaufs von Platzkarten.** Der Vorverkauf von Platzkarten für D-Züge ist am 1. d. M. im allgemeinen eingestellt worden. Bei der Reichsbahndirektion Berlin ist mit Rücksicht auf die dort bestehenden besonderen Verhältnisse der Vorverkauf noch beibehalten worden.

— **D-Zug-Unglück bei Fulda.** Wie aus Frankfurt (Main) gemeldet wird, stieß am Sonnabend, 10 Uhr 18 Min., in Bahnhof Burghain (in der Nähe von Fulda) anscheinend wegen Überfahrens des Einfahrtsignals der D-Zug 282 (Holland-Münster-Frankfurt (Main) auf einen im Überholungsgleis haltenden Güterzug. Der Schlußbremser des Güterzuges wurde getötet, vier Reisende des D-Zuges und ein Bremser des Güterzuges wurden leicht verletzt. Die Reisenden konnten nach erfolgter Behandlung die Weiterreise mit einem Ersatzzug fortsetzen. Die Untersuchung ist sofort eingeleitet worden.

— **Fahrplanänderung Leipzig-Naumburg.** Die Schnellzüge D 242/241 Leipzig-Naumburg werden seit dem 15. Dezember v. J. nur noch bis Corbetha geführt; um den Anschluß nach Frankfurt a. M. (die Züge führen Kurswagen Leipzig-Frankfurt) zu erhalten, wird das Schnellzugpaar D 42/41 Berlin-Frankfurt künftig in Corbetha halten, außerdem auch in Weißenfels, so daß sich folgender Fahrplan ergibt: D 242 ab Leipzig 9.45 vm., an Corbetha 10.20 vm., D 42 ab Berlin Anh. Bhf. 7.35 vm., ab Halle 10.07, an Corbetha 10.31, ab 10.39, an Weißenfels 10.49, an Frankfurt a. M. 5.09 nm.; D 41 ab Frankfurt 6.59 vm., an Weißenfels 2.01, an Corbetha 2.12 nm. (D 241 ab 2.26 nm., an Leipzig 2.59 nm.), ab Corbetha 2.20, von Halle 2.22, an Berlin Anh. Bhf. 5.29 nm.

— **Nachträge zum Winterfahrplan.** Neben dem amtlichen Nachtrag zum Reichskursbuch, der zum Preise von 50 ₰ durch alle Postanstalten zu beziehen ist, sind jetzt auch zu den übrigen Kursbüchern ausführliche Nachträge erschienen: so gibt die Kursbuch- und Verkehrs-Verlagsgesellschaft einen Nachtrag zu „Storms Kursbuch" heraus; der fünf Bogen starke Band ist einseitig gedruckt, so daß die Teile in den Kursbuchtext eingefügt werden können (Preis 3 ℳ); auch das „Mitropa-Kursbuch" hat eine Reihe von Berichtigungsblättern zu einem Nachtrag vereinigt, in dem sämtliche Schnellzugsveränderungen sowie alle ausfallenden Schlaf- und Speisewagenläufe berücksichtigt sind.

— **Die Elbeschiffahrt stillgelegt.** Infolge des starken Treibeises auf der Elbe haben die Elbeschiffahrtsunternehmungen ihren Betrieb bis auf weiteres völlig eingestellt.

— **Über die Lage des Hamburger Seefrachtenmarktes** berichtet der Spediteur-Verein Herrmann & Teilnehmer in Hamburg wie folgt: Die wirtschaftliche Öffnung der besetzten Rhein- und Ruhrgebiete lassen eine Belebung des Frachtengeschäftes in abschbarer Zeit erhoffen, wofür sich die ersten Anzeichen durch vermehrte Anfragen aus den besetzten Gebieten bereits geltend machen. Die beteiligten Verkehrskreise sind sich klar, daß Hamburg für Transporte aus West- und Süddeutschland wegen des durch die hohen Bahnfrachten begünstigten Wettbewerbs des Rheinweges, gegenüber den holländischen und belgischen Häfen einen schweren Stand haben wird und infolgedessen auf eine Verbilligung der Spesen in Hamburg energisch hingearbeitet werden muß; es sind mit Rücksicht hierauf Rollgelder und Expeditionsspesen wiederholt herabgesetzt und auch die Kaiverwaltung wird sich hoffentlich entschließen, die geforderte weitere Ermäßigung der Kaigebühren zu genehmigen. Das Herabdrücken der Platzkosten steht jedoch außer Verhältnis zu den von den Reedereien im ausgehenden Verkehr geplanten Frachterhöhungen, von welchen allerdings nicht nur Hamburg, sondern auch die anderen im Wettbewerb stehenden Seehäfen betroffen werden. Die Raten für Verladung nach Amsterdam sind bereits vor einigen Tagen gemeinsam von den nach dort fahrenden Gesellschaften heraufgesetzt. Außer den bereits in unserem letzten Bericht für den 1. Januar 1924 angekündigten Erhöhungen der Konferenzraten der Süd-Amerika-Linien, erhöhen zu diesem Termine auch die sämtlichen nach der Ostküste von Nordamerika und die nach dem Orient, der Levante und dem Schwarzen Meer fahrenden Reedereien ihre Frachtsätze um annähernd 20—30 %.

Bei der vorgerückten Jahreszeit wird eine Reihe von Häfen durch den Eisgang für die Schiffahrt unzugänglich. Der Donauverkehr ist bereits eingestellt. Konstanza ist nunmehr an Stelle von Galatz und Braila der Eingangshafen für die Balkanländer. Auch die schwedischen Häfen von Gefle an nordwärts werden nicht mehr bedient. Von finnischen Häfen werden nur noch bis auf weiteres Helsingfors, Abo und Mäntyluoto angelaufen, während für die Ausfuhr nach Rußland Riga, Reval und Libau in Frage kommen. Der Winterzuschlag nach den nördlichen Häfen der Ostsee ist auch in diesem Jahre wieder am 15. Dezember von 25 % auf 33⅓ % erhöht worden.

Am 8. Dezember wurde in Washington der Handelsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland unterzeichnet. Die Grundlage dieses Vertrages bildet die Gewährung einer beiderseitigen Meistbegünstigung. Der Vertrag geht über das rein wirtschaftliche Gebiet weit hinaus und greift auch auf rechtliche, kulturelle und andere Fragen über. In dem Vertrag finden unter anderem folgende Punkte ihre Regelung: Einreise und Niederlassung; Erwerbung und Übertragung von beweglichem und unbeweglichem Eigentum; Ausübung des Handels- und Gewerbebetriebes; Zulassung und Gründung von Gesellschaften, Beteiligung an ihnen und ihre Besteuerung; Aus-, Ein- und Durchfuhr; Handelsreisende und Musterverkehr. Einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages bildet ein eingehendes Konsularabkommen. Die Geltungsdauer beträgt 10 Jahre vom Tage der Ratifikation ab. Nach dem Ablauf dieser Zeit gilt eine einjährige Kündigungsfrist.

Von der deutschen und der spanischen Regierung wurde eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer des vorläufigen Handelsübereinkommens bis zum 31. Mai 1924 vereinbart. Auch das mit Italien bestehende vorläufige Wirtschaftsabkommen ist unverändert auf weitere 9 Monate verlängert worden.

Die deutsche Regierung hat die Wiedererstattung der von der englischen Zollbehörde erhobenen 26proz. Reparationsabgabe bis auf weiteres ausgesetzt, ohne daß daraus Ansprüche an das Deutsche Reich hergeleitet werden können. Ausgenommen sind Lieferungen auf Grund von Verträgen, die am 15. November bereits abgeschlossen waren, und wofern diese Verträge bis zum 30. November 1923 an die Friedensvertrag-Abrechnungsstelle, Charlottenburg, Berliner Straße 17, unter Beifügung einer beglaubigten Abschrift angemeldet und die fraglichen Reparationsscheine bis zum 31. März 1924 eingereicht werden.

Nachdem das ehemalige Memelgebiet an die litauische Republik angegliedert und die Stadt Memel zum Hauptumschlagsplatz der Republik bestimmt worden ist, ist auch für das Memelgebiet der litauische Zolltarif in Kraft getreten. Die litauischen Zollbestimmungen decken sich im wesentlichen mit den früheren russischen Zollgesetzen. Die Zollabfertigung in Memel wird außerordentlich scharf gehandhabt.

Nach Abzug der interalliierten Behörden aus Konstantinopel ist es nunmehr wieder möglich, die Entlöschung der Güter für Konstantinopel den Wünschen der Empfänger entsprechend in Galata oder Stambul vorzunehmen.

— **Herabsetzung der Hotelpreise in Baden.** Wie der Badische Verkehrsverband mitteilt, ist eine allgemeine Senkung der Hotelpreise zu beobachten: der Mindestpensionspreis einschl. Zimmer beträgt für den Tag in St. Blasien im ersten Hotel 6 ℳ, in guten mittleren Hotels 4 ℳ und in einfacheren Gasthäusern 3,50 ℳ. Die Pensionspreise in Todtmoos betragen 3 bis 5 ℳ, die Übernachtungsgebühr für Wintersportler und Touristen 0,60 bis 1 Mark.

Österreich.

— Der Betrieb auf den österreichischen Südbahnlinien. Am 1. Januar 1924 ist der Betrieb auf den Strecken der ehemaligen Südbahngesellschaft von den österreichischen Bundesbahnen übernommen worden. Dadurch wurden, um den ungestörten Bahnbetrieb bis zur endgültigen Umorganisierung zu gewährleisten, eine Reihe von Verfügungen notwendig. Dazu gehörte vor allem die Umwandlung der Betriebsdirektion Wien der ehemaligen Südbahn in die „Betriebsdirektion Wien der Südbahn in Liquidation". Dieser Betriebsdirektion kommt der Wirkungskreis einer Bundesbahndirektion zu. Die Erstellung der in- und ausländischen Personen-, Gepäck- und Gütertarife und alle darauf bezughabenden Angelegenheiten, die bisher von der Generaldirektion bzw. Betriebsdirektion Wien der Südbahngesellschaft besorgt wurden, sind mit 1. Januar d. J. auf die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen (kommerzielle Direktion) übergegangen. Insbesondere besorgt daher diese Direktion nun die Erstellung der Tarife für die Hauptlinien der Südbahngesellschaft und für die Pachtbahnen (Graz-Köflacher Bahn, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) und die Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg, Leibnitz-Pölfing-Brunn, Peggau-Uebelbach, Kühnsdorf-Eisenkappel und Mixnitz-St. Erhard. Desgleichen sind nunmehr die Geschäftsführungen in den in- und ausländischen Personen-, Gepäck- und Güterverkehren, die bisher die Südbahn innehatte, auf die kommerzielle Direktion der österreichischen Bundesbahnen übergegangen. Alle Angelegenheiten des Wagendienstes, welche bisher durch die bestandene Generaldirektion der Südbahngesellschaft behandelt wurden, werden nunmehr von der Generaldirektion „Fachgruppe für den Wagendienst", besorgt.

Am 1. Januar d. J. wurde der bisher von der Südbahn geführte Betrieb der Linien Bleiburg-Innichen und Kühnsdorf-Eisenkappel von der Bundesbahndirektion Villach, der Betrieb der Linie Kufstein-Brenner von der Bundesbahndirektion Innsbruck übernommen, wodurch die Betriebsinspektorate Klagenfurt und Innsbruck überflüssig wurden. Auch das Betriebsinspektorat Wien dürfte in absehbarer Zeit aufgelassen und der gleichen Stelle in Graz eine andere betriebstechnische Rolle zugewiesen werden.

— Die Elektrisierung der Bundesbahnen. Am 21. Dezember v. J. wurde auf der Arlbergbahn auch die Strecke von Imst bis Landeck dem elektrischen Probebetrieb übergeben, so daß jetzt die ganze rund 70 km lange Strecke von Innsbruck bis Landeck für die Führung elektrischer Züge eingerichtet ist. Am 23. Dezember erfolgte auf der Salzkammergutbahn (Linie Steinach-Irdning-Attnang-Puchheim) die Unterspannungsetzung einer Teilstrecke und die erste Probefahrt mit einer elektrischen Lokomotive. Die Probefahrten gingen ohne Anstand vonstatten.

— Tarifkonferenz. In den letzten Tagen hat in Wien eine Tarifkonferenz für den Orientexpreßzug und für die damit im Zusammenhange stehenden Verkehre stattgefunden, bei der sämtliche beteiligten Verwaltungen vertreten waren. Die Konferenz führte in allen Fragen zu einem vollkommenen Einverständnis.

— Einsetzung eines Fremdenverkehrsausschusses. In Ausführung einer von der Fremdenverkehrsenquete im vorigen Sommer gegebenen Anregung hat der Bundesminister für Handel und Verkehr einen Ausschuß einberufen, dem die Aufgabe zufallen soll, zu allen wichtigen Fremdenverkehrsfragen beratend Stellung zu nehmen und bei deren Lösung mitzuwirken. Auch wird sich dieser Ausschuß mit der selbständigen Einbringung von Anträgen über die zur Hebung des Fremdenverkehrs zu treffenden Maßnahmen sowie gegebenenfalls auch mit der Abgabe von Gutachten zu von der Regierung in Aussicht genommenen Maßnahmen zu befassen haben.

Am 20. Dezember v. J. fand unter dem Vorsitz des Bundesministers Dr. Schürff die gründende Sitzung dieses Ausschusses statt, als dessen geschäftsführenden Vorsitzenden der Bundesminister für Handel und Verkehr den Präsidenten des österreichischen Verkehrsverbandes, Landeshauptmann a. D. Leopold Steiner, bestellte.

Aus dem vom Vorstand der Verkehrssektion, Sektionschef Hirt, erstatteten Bericht über die seit der Fremdenverkehrsumfrage erzielten Ergebnisse sei unter anderem erwähnt: Besuchern der Wiener Messe wird in Zukunft die Einreise ohne besondere Einholung eines Sichtvermerkes bei bedeutender Gebührenermäßigung möglich sein. Anträge wegen Erlangung von Reiseerleichterungen für weitere Kreise, die für den einheimischen Fremdenverkehr von Bedeutung sind, sind in Vorbereitung. Hinsichtlich der Paß- und Zollrevision auf der Eisenbahn sind bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Die Revision der Schnellzüge findet nunmehr auch in den reichsdeutschen Grenzorten im Zuge statt.

Weiter betont der Bericht die Notwendigkeit der weitestgehenden Förderung des Wintersports, die jedoch mit der sehr schwierigen Lösung der Unterkunftsfrage eng zusammenhängt. Von der vom Bundesministerium für Handel und Verkehr eingeleiteten Aktion: „Bauet Hotels in Österreich!", die viel Interesse gefunden hat, sind greifbare Erfolge um so mehr zu erhoffen, wenn die Gasthausbauten von den in Aussicht genommenen Steuerbegünstigungen Nutzen ziehen können. Bezüglich Reklame und Propaganda wird gesagt, daß diese ihren Schwerpunkt ins Ausland zu verlegen hätte, um durch Heranziehung hochwertiger Valuta die Zahlungsbilanz günstig zu beeinflussen. In diesem Zusammenhange werden die hohen Verdienste hervorgehoben, die sich die Wiener Korrespondenten der auswärtigen Blätter und die Inlandspresse um die Förderung des Fremdenverkehrs erworben haben. Der Bericht verweist ferner auf die bedeutenden Erfolge, die das Österreichische Verkehrsbureau und die Österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft zu verzeichnen haben, und gedachte der ersprießlichen selbstlosen Tätigkeit der altbewährten Landesverbände für Fremdenverkehr. Eine der vornehmsten Aufgaben des Ausschusses sei es, für die materielle Sicherstellung dieser wertvollen Organisationen einzutreten. Der besondere Wert der Wiener Messe als Werberin für den österreichischen Fremdenverkehr wurde gebührend gewürdigt.

Hinsichtlich des so sehr gewünschten Abbaues der Fremdenverkehrsabgabe wurde das erfreuliche Beispiel, das Vorarlberg und Tirol gegeben haben, lebhaft begrüßt. Der Bericht schließt mit der Mitteilung, daß für das Jahr 1924 wieder ein Hotelbuch mit festen Preisen herausgegeben werden und daß im Frühjahr in Linz die erste österreichische Fremdenverkehrsausstellung nach dem Kriege stattfinden soll.

Übrige europäische Länder.

— Wiedereinführung von Rückfahrkarten bei den schwedischen Staatsbahnen. Die schwedische Eisenbahndirektion beantragt bei der Regierung die Einführung von Hin- und Rückfahrkarten für Reisen bis hinauf zu 70 km, die im Laufe von 2 Tagen oder bei Einrechnung eines Sonn- und Feiertages in 3 Tagen ausgeführt werden. Der Antrag sieht einen durchschnittlichen Nachlaß von 33 % der Kosten für zwei einfache Fahrkarten nach jetzigem Tarif vor und soll die Eisenbahnen voll wettbewerbsfähig mit den Automobilen bei deren gegenwärtigen Taxen machen. Die Maßnahme wird in besonderem Hinblick auf den Vorortverkehr getroffen, der jetzt schwer unter dem Wettbewerb der Automobile leidet.

Seit dem Jahre 1920 ist nämlich an Stelle der früheren, während einer langen Reihe von Jahren festgestellten Zunahme des Reiseverkehrs ein Rückgang gefolgt mit Ausnahme des Reiseverkehrs auf Monatskarten, der im großen ganzen fortwährend zunahm. Vom Jahre 1919 auf 1921 ist der Rückgang 23 %, auf das Jahr 1922 29 %, und auf den Zeitraum Sept. 1922 bis August 1923 33 %, und für das ganze Jahr 1923 wird der Rückgang zu 35 % berechnet. Da während dieser Zeit etwa 1300 km neue Staatsbahnen hinzugekommen sind, ist das Ergebnis sehr wenig vorteilhaft. Die Abnahme war für die niedrigsten Entfernungen größer; für die Entfernung von 1—50 km 40 % im Jahre 1923. Gleichzeitig ist die Anzahl der Reisenden auf Monatskarten im Nahverkehr von 1919 auf 1923 um 8 % gestiegen. Das Verhältnis zwischen den Monatskarten, deren Kosten sehr niedrig sind, und den einträglicheren Reisen hat sich also sehr wesentlich verschoben — um ungefähr 80 % — im ungünstigen Sinne. Die Verschiebung ist von größerer Bedeutung für die Eisenbahnlinien, auf denen Vorortverkehr stattfindet, besonders auf den Vorortstrecken bei Stockholm und Malmö, aber auch bei Göteborg, Norrköping, Jönköping, Örebro u. a. Die Verschlechterung des Reisendenverkehrs ist jedoch größer, als die Ziffern ausweisen, da sie eintrat, obwohl die Bevölkerung in dem Verkehrsbereiche sehr zunahm. Die vornehmste Ursache der Verschlechterung ist die Entwicklung des Motorverkehrs, aber ein nicht geringerer Anteil darf auch den jetzigen, im Verhältnis zur allgemeinen Preislage zu hohen Fahrpreisen auf kürzere Entfernungen zugeschrieben werden.

Um erhöhten Personenverkehr an sich zu ziehen, will die Eisenbahndirektion die erwähnte 33prozentige Preissenkung für Hin- und Rückfahrkarten einführen. Der Grundpreis soll ungefähr 4,2 Öre für das Kilometer werden. Die Regierung rechnet damit, daß die Einführung der neuen Fahrkarten auf die Dauer für die Wirtschaft der Staatsbahnen nicht unvorteilhaft werden wird. Bei dem Verkehr des Jahres 1923 würde man mit einer Minderung der Einkünfte um 1 600 000 Kr. rechnen können, aber anderseits hat man auf Zurückgewinnung von Verkehr zu rechnen, der die Minderung des Einkommens wieder aufwiegt. Die Minderung im Jahre 1924 würde also nicht zu bedeutend

werden, doch stellt die Eisenbahndirektion eine Abnahme der Einnahmen um 700 000 Kr. für dieses Jahr als Folge der teilweisen Tarifsenkung in Rechnung.

Inwieweit in Schweden die Bahnen allgemein, nicht nur die Staatsbahnen, von dem Wettbewerb der Automobile beeinflußt werden und Rechnung zu tragen bemüht sind, geht aus einigen anderen schwedischen Nachrichten hervor. Um dem Automobilwettbewerb entgegenzuwirken, hat die Stockholm-Nynäs Trafikbolag um die Erlaubnis nachgesucht, regelmäßigen Automobilverkehr auf gewissen Wegstrecken im Anschluß an die Eisenbahn einrichten zu dürfen.

Auch die Hanastadt-Bolmensbahn hat an Stelle der ursprünglich geplanten Erweiterung des Eisenbahnnetzes Autoverkehr in großem Umfange auf mehreren bedeutenden Verkehrswegen im westlichen Småland einzurichten beschlossen.

Wie anderwärts ist wohl auch in Schweden der wirtschaftliche Wettbewerb des Automobils teilweise dadurch begünstigt, daß die Eisenbahn für ihre Fahrbahn wirtschaftlich vollkommen aufzukommen hat, während dies beim Automobil nicht oder nur unvollkommen der Fall ist. Dr. S.

— Kritik der Staatsrevisoren an den schwedischen Staatsbahnen. Der diesmalige Bericht der Staatsrevisoren über die schwedische Staatsverwaltung ist nunmehr erschienen (vgl. d. Ztg. 1922, Nr. 47, S. 913). Es handelt sich um eine besondere, bei uns nicht bekannte Einrichtung, wonach ein Ausschuß alljährlich an der ganzen Staatsverwaltung Kritik übt, wobei die Staatsbahnen als bedeutendster Zweig der Staatsverwaltung naturgemäß einen wesentlichen Anteil in Anspruch nehmen. Die Kritik hat schon einige Male ziemliches Aufsehen erregt, und man scheint ihr alle Jahre in den verschiedenen Zweigen der schwedischen Staatsverwaltung mit einiger Spannung entgegenzusehen. Diesmal scheinen es meist Kleinigkeiten zu sein, die die Revisoren an den Staatsbahnen auszusetzen haben.

Vor allem wird beanstandet, daß der Erneuerungsfonds der Staatsbahnen immer mehr für Anlagen in Anspruch genommen wird in Fällen, in denen die Staatsleitung darüber zu bestimmen hätte. So wurden 1 500 000 Kr. für einen Umbau der Staatsbahnstation in Göteborg aufgewendet, wodurch für sämtliche Räume die Bodenfläche um 200 % vermehrt wurde, woneben eine durchgreifende Umlegung der Gleislage stattfand und neue Bahnsteige auf eine Gesamtlänge von 880 m ausgeführt wurden. Der Umbau der Staatsbahnstation in Malmö kostet um 1 655 000 Kr. mehr, als dem Reichstag angegeben wurde. Dieser Überschuß soll ebenfalls dem Erneuerungsfonds entnommen werden. Ähnlich liegt es bei der Station Sjöholmen. Die Revisoren verlangen, daß die Befugnisse der Eisenbahndirektion in Sachen des Erneuerungsfonds näher klargelegt werden.

Dann beanstanden die Revisoren die Höhe der Ausgaben der Staatsbahnen für Repräsentation. Die Verhandlungen, die diese Kosten veranlaßten, sollen in mehreren Fällen nicht von der Bedeutung gewesen sein, daß sie so festliche Veranstaltungen auf Kosten des Staates bedingen konnten. Natürlich müsse die Eisenbahndirektion internationale Höflichkeit beobachten, aber das bringe noch nicht unbedingt mit sich, daß bei diesem Zusammentreffen mit ausländischen Eisenbahnbeamten teuere Festmahlzeiten auf Staatskosten abgehalten werden. Ferner wird beanstandet, daß Druck und Korrektur der erneuerten Sicherheits- und Signalordnung etwas teurer ausgefallen sei. Die Revisoren haben auch den Bahnhof in Lund besucht und, allerdings nicht einstimmig, gefunden, daß die Bahnsteige und der Bahnsteigtunnel für die Allgemeinheit, insbesondere im Ortsverkehr, nur mit großer Zeitvergeudung zu benützen sind. Die Dampffährenlinie Malmö-Kopenhagen arbeitet seit mehreren Jahren mit Verlust. Die Direktion soll die Möglichkeit, ein zufriedenstellenderes Ergebnis zu erzielen, prüfen. Auch mit der Linie Trälleborg-Saßnitz geht es rückwärts, und die Revisoren fragen an, ob es vom wirtschaftlichen Standpunkt nach wie vor vertretbar sei, daß der Betrieb immer noch mit zwei personenführenden Touren am Tage nach beiden Richtungen durchgeführt werde, und regen an, daß die Reisenden dritter Klasse mehr Platz bekommen. Die Bezüge der Bahnärzte seien in gewissen Fällen zu hoch. Eine Regelung sei notwendig, wobei auch zu erwägen sei, die Freifahrt der Bahnärzte, die eine ständige Freikarte auf allen Staatsbahnen haben, auf den jeweiligen Distrikt zu beschränken.

Der fertige Teil der Staatsbahn Forsmo-Hoting dürfte sowohl zum Vorteil der Allgemeinheit wie dem des Staates mit einem Zugpaar in vorläufigen Betrieb genommen werden. Die staatlichen Automobillinien im Bohuslän haben ihre Haltepunkte zu weit voneinander entfernt. Die den Automobilverkehr regelnden Vorschriften sind außergewöhnlich umfangreich und der Vereinfachung bedürftig. Bei den Dienstreisen fehlt teilweise die Angabe des Reisezweckes. Dr. S.

— Erhöhung der Eisenbahntarife in Polen. Das polnische Eisenbahnministerium hat bekanntgegeben, daß am 1. Januar 1924 eine Aufwertung der Eisenbahntarife eintritt auf Grund eines Kurses, der zweimal monatlich bekanntgegeben wird. Der Grundtarif bleibt unverändert.

— Vereinigung der weißrussischen und baltischen Bahnen in Rußland. Im August 1922 wurden die weißrussischen und baltischen Bahnen unter einer Direktion und Verwaltung vereinigt. Da diese Bahnen unabhängig voneinander gebaut wurden, besteht keine unmittelbare Verbindung zwischen ihnen. Unter diesen Umständen ist die Arbeit der Eisenbahnen äußerst erschwert, da jede Umstellung der Wagen von der einen Bahn auf die andere mittels einer Gürtelbahn erfolgen muß. Es soll deshalb nunmehr die Verbindung beider Linien erfolgen. Die Bearbeitung des Planes ist durchgeführt. Es sind drei Wahlprojekte vorhanden.

Nach den beiden ersten Wahlprojekten ist die Vereinigung auf dem Wege des sog. Marinskischen Halbringes, der vom Alexejewskischen Verbindungszweig ausgeht und auf der Strecke zwischen Moskau-Baltiskaja und Podmoskownaja einmündet, vorgesehen. Der Unterschied zwischen den beiden Wahlprojekten besteht darin, daß nach dem ersteren der ganze Personenverkehr auf den früheren Alexanderbahnhof der weißrussischen Strecke übertragen wird. Von diesem Bahnhof aus gehen alle Fernzüge nach Sebesk und Riga sowie alle Vorortzüge beider Strecken (Pendelverkehr) zwischen den Endpunkten des Vorortverkehrs Moshaisk der weißrussischen Strecke (103 Werst von Moskau) und Wolokolainsk der baltischen Strecke (117 Werst von Moskau). Nach diesem Wahlprojekt würde der ehemalige Windauer Bahnhof der baltischen Strecke für den Personenverkehr geschlossen, und es würden für die im Bereiche des Bahnhofes wohnenden Reisenden zwei Haltestellen am neuen Verbindungszweig errichtet werden. Die Kosten für die Ausführung dieses Projekts sind auf 30 000 Goldrubel veranschlagt, während die Ersparnis im Betriebe auf der weißrussischen und baltischen Strecke nach Ausführung der Verbindungslinie auf etwa 170 000 Goldrubel jährlich geschätzt wird.

Nach dem zweiten Wahlprojekt werden alle Züge auf den Alexanderbahnhof übertragen, und die Vorortzüge laufen in den baltischen Bahnhof ein zur Aufnahme der in der Nachbarschaft wohnenden Reisenden. Die Kosten dieses Wahlprojektes sind auf ungefähr 56 000 Goldrubel veranschlagt bei einer Ersparnis im Betriebe von etwa 90 000 Goldrubel jährlich. Zu den Nachteilen beider Wahlprojekte ist zu rechnen der unnütze Zuglauf teils auf dem Alexejewskischen Verbindungszweig und teils auf dem Marinskischen Ring in einer Ausdehnung von ungefähr 7 Werst.

In Anbetracht dieser Nachteile hat die Direktion ein drittes Projekt aufgestellt. Nach diesem ist die Vereinigung des Alexejewskischen Zweiges mit der baltischen Hauptlinie in kürzester Richtung vorgesehen, mit einer Abkürzung von 3 Werst. Die Ausführung dieses Projektes ist mit großen Erdarbeiten, mit Erbauung eines gemauerten Durchlasses und hauptsächlich mit bedeutenden Kosten für Abtragung einiger Gebäude und für Enteignung von Kulturland verknüpft. Aus finanziellen Gründen mußte man zu einem mittleren Projekt zwischen dem ersten und dem zweiten greifen. Nach ihm wird im Alexanderbahnhof der Verkehr der Fernzüge und auch eines Teils der Vorortzüge vereinigt, während die Mehrzahl der Vorortzüge, wie bisher, vom baltischen Bahnhof ausgeht. Dr. S.

— Luftverkehrslinien in Rußland. Die Sowjetregierung plant die demnächstige Schaffung von neuen großen Luftverkehrslinien von Moskau nach Petersburg, Charkow, Archangel, Minsk und Wladiwostok. Ferner sollen drei weitere Linien in Zentralasien geschaffen werden und zwei in der kirgisischen Republik. Auf der transsibirischen Strecke ist soeben ein erster Versuch unternommen worden. Der von Moskau abgehende Flieger erreichte in vier Tagen Novo-Nikolajewsk. Die künftige Luftlinie geht von Petersburg aus über Moskau-Kasan-Jekaterinenburg-Omsk-Nikolajewsk-Kraßnojarsk-Irkutsk-Tschita-Chabarowsk-Wladiwostok. Die Linie folgt also ungefähr der Linie der sibirischen Bahn. Während man mittels Eisenbahn die ganze 10 000 km lange Strecke in 18 Tagen durchfährt, würde sie fliegend bei Betriebsstillstand in der Nacht in fünf Tagen im Sommer und in sechs Tagen im Winter zurückgelegt werden.

— Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Der Bundesrat hat am 21. Dezember v. J. den neuen Verwaltungsrat der Bundesbahnen, der sich aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und 13 weiteren Mitgliedern zusammensetzt (gegenüber 55 wie bisher), wie folgt bestellt: Präsident Dr. G. Keller, Ständerat, Winterthur; Vizepräsident Emile Gaudard, Nationalrat in Vevey; als Mitglieder: Ingenieur G. Bener, Direktor der Rhätischen Bahnen, in Chur; Ingenieur C. A. Bonzanigo in Bellinzona; Nationalrat R. Bratschi, Generalsekretär

des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes in Bern; Nationalrat H. Calame, Staatsrat in Neuenburg; Chemiker Dr. G. Heberlein, Industrieller in Wattwil; Nationalrat Dr. E. Klöti, Stadtrat, in Zürich; Prof. Dr. Laur, Brugg; Albert Lombard, Bankier, in Genf; Ständerat Dr. J. Räber in Küßnacht; Alt-Nationalrat F. Rothpletz, Ingenieur in Bern; Bankpräsident W. Sänger in Basel; Regierungsrat Schmid in Frauenfeld und Nationalrat H. Walther, Regierungsrat in Luzern.

— **Forderung auf Privatisierung der französischen Staatsbahn.** Eine vorbereitende Versammlung der Anhänger und Vereine der republikanisch-demokratischen und sozialen Partei aus dem Seine-Gebiet erhob nach der „Chronique des Transports" folgende Forderungen: rücksichtslose Sparmaßnahmen in den staatlichen Betrieben und allmähliche Beseitigung der überzähligen Beamten, Überlassung aller staatlichen industriellen Betriebe, die weder die öffentliche Ordnung noch die Sicherheit berühren, an die Privatunternehmung, vor allem Prüfung der Frage, inwieweit die Verwaltung der Staatsbahn umzuformen ist. Die „Chronique des Transports" erinnert hinsichtlich des letzten Punktes an die Tatsache, daß die Umwandlung der Staatsbahn bereits durch eine außerparlamentarische Kommission unter dem Vorsitz des Herrn Colson geprüft worden ist, und daß diese Kommission am 8. März 1922 empfohlen hat, das Staatsbahnnetz an eine Gesellschaft zu verpachten, für welche die Kommission auch bereits die Satzungen entworfen hat.

Fremde Erdteile.

— **Der Verkehr im Panamakanal.** Der Verkehr im Panamakanal hat im Rechnungsjahr 1922/23 jeden bisherigen Jahresverkehr an Gütermengen übertroffen. 3697 Schiffe mit zusammen 19 568 000 t Gütern haben den Kanal durchfahren, wobei die amerikanische Flagge den größten Zuwachs aufzuweisen hat, während einzig die japanische Flagge im Zurückgehen begriffen ist. Der Betriebsüberschuß betrug 12 064 000 Dollar oder 2 862 000 Dollar mehr als im Vorjahre.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Am 2. Januar 1924 ist als Teilstrecke der geplanten Nebenbahn Kiel-Holtenau die 3,7 km lange, eingleisige Nebenbahn Hassee-Eichhof für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen worden. Sie erhält den Bahnhof III. Klasse Eichhof als vorläufige Endstation. Der Bahnhof Eichhof ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Da eine große Kopf- und Seitenrampe vorhanden ist, können Fahrzeuge jeder Art verund entladen werden. Tier-, Feuergut- und Sprengstoffverkehr ist ausgeschlossen. Ladekran und Gleiswage sind nicht vorhanden.

Verkehrseinstellung.

Bundesbahndirektion Wien-West. Mit 1. Januar 1924 ist der Personenverkehr in der Strecke Heiligenstadt-Alserstraße der Wr. Stadtbahn eingestellt, dagegen bleibt der Personenverkehr in der Strecke Alserstraße-Meidling, Hauptstraße-Hütteldorf-Hacking aufrecht und wird mit diesem Tage die bisher gesperrte Haltestelle Alserstraße eröffnet. Weiter wird der Gesamtgüterverkehr von bzw. nach der Station Michelbeuern dauernd eingestellt.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ist der Bahnhof 1. Klasse Leipzig Eilenb. Bf., der zurzeit dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr dient, für den Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen worden. Gepäck (nicht Expreßgut) wird dort dann nur noch unabgefertigt mitgenommen, sofern es vom Reisenden in Leipzig Eilenb. Bf. unmittelbar am Packwagen aufgeliefert wird. Nachträgliche Abfertigung findet auf einer geeigneten Unterwegs- oder der Bestimmungsstation statt. Im Verkehr nach Leipzig Eilenb. Bf. ist die Abfertigung von Gepäck nur dann zugelassen, wenn sich der Reisende ausdrücklich bereiterklärt, dieses sofort nach Ankunft des Zuges in Leipzig Eilenb. Bf. am Packwagen in Empfang zu nehmen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Januar 1924 ab ist die Befugnis des Bahnhofs 2. Klasse Magdeburg Elbbahnhof zur Annahme von Frachtstückgut auf Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von einem Absender an einen Empfänger beschränkt. Das Ver- und Entladen aller Frachtstückgutsendungen ist vom Absender oder Empfänger auszuführen. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Hauptbahnhof verwiesen.

Anderweitige Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Infolge Übernahme des Bahnhofes Röderau in den Direktionsbezirk Dresden ist die Grenze zwischen den Bezirken der Reichsbahndirektionen Halle (Saale) und Dresden vom 1. Januar 1924 ab von Stein 141 700 bzw. 141 480 der Bahnstrecken Röderau-Riesaer Verbindungsbogen und Röderau-Zeithainer Verbindungsbogen nach Stein 137 300 der Bahnstrecke Falkenberg-Röderau verlegt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Januar 1924 ab hat die Station Oehde die Bezeichnung „Barmen-Oehde" und die Station Bracken die Bezeichnung „Barmen-Nächstebreck" erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 263 vom 18. Dezember 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und abschriftlich an die übrigen Vereinsverwaltungen, betreffend: Antrag auf Ergänzung der Anmerkung zu §.4 des VWÜ.;

Nr. III 266 vom 29. Dezember 1923 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder und abschriftlich an die nach § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen, betreffend: Die Abstimmung über die Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 31. Dezember 1923);

Nr. III 267 vom 28. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Firmenänderung;

Nr. IV 302 vom 20. Dezember 1923 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend: Vereinsabrechnung in Goldmark;

Nr. IV 306 vom 27. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Die Preise für die kostenpflichtigen Abdrücke und für die amtlichen Bekanntmachungen in der Vereinszeitung;

Nr. V 846 vom 27. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsbeiträge;

Nr. VI 80 vom 27. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Januar 1924 ab wird die Befugnis des Bahnhofs 2. Klasse Magdeburg Elbbahnhof zur Annahme von Frachtstückgut auf Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von einem Absender an einen Empfänger beschränkt. Das Ver- und Entladen aller Frachtstückgutsendungen ist vom Absender oder Empfänger auszuführen.

Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Hauptbahnhof verwiesen.

Magdeburg, den 26. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion. (4)

2. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ.

In der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz am See wurde wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr am 24. Dezember eingestellt.

Wien, den 24. Dezember 1923.
Österreichische Bundesbahnen. (7)

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ.

Wegen Lawinenstürzen wurde am 24. Dezember der Gesamtverkehr in der Strecke Langen-Bludenz der Arlbergbahn und in der Strecke Innsbruck-Scharnitz der Mittenwaldbahn auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Österr. Bundesbahnen. (24)

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ.

Wegen katastrophaler Schneefälle wurde der Gesamtgüterverkehr auf unseren Linien am 27. Dezember bis auf weiteres eingestellt.

Salzburg, den 27. Dezember 1923.
Direktion der Salzburger Eisenb.- u. Tramway-Gesellschaft. (8)

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ. machen wir bekannt, daß die Strecken Bruck Ndf.-Petronell, Götzendorf-Gr. Schwechat und Parndorf-Kittsee infolge Schneeverwehung am 25. Dezember 1923 unfahrbar wurden. (34)

Wien, den 26. Dezember 1923.
Bundesbahn-Direktion Wien NO.

Zu § 10, 1 a VWÜ.
Wegen Schneeverwehung wurden folgende Strecken gesperrt:
Amberg-Lauterhofen 24. bis 28. XII. 1923;
Neustadt (Aisch)-Demantsfürth Ühlfeld 25. bis 26. XII. 1923;
Windsheim-Steinach bei Rothenburg 25. bis 26. XII. 1923;
Siegelsdorf-Markt Erlbach 25. XII. 1923;
Neumarkt (Oberpfalz)-Beilngries 25. XII. bis 26. XII. 1923;
Bayreuth-Thurnau 26. XII. 1923;
Ranna-Auerbach (Oberpfalz) 26. XII. 1923;
Erlangen-Gräfenberg 26. bis 27. XII. 1923;
Amberg-Schnaittenbach 26. bis 27. XII. 1923;
Pressath-Kirchenthumbach vom 25. XII. 1923 an, Dauer unbestimmt;
Ebermannstadt-Muggendorf vom 26. XII. 1923 an, Dauer unbestimmt;
Roth-Greding vom 30. XII. 1923 an, Dauer unbestimmt.
München, 31. Dezember 1923. (33)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10, 1 a VWÜ.
a) Wegen Schneeverwehungen gesperrt:
1. Strecke Traunstein-Waging vom 25.—27. XII. 1923;
2. Strecke Endorf-Obing am 25. und 26. XII. 1923;
3. Strecke Freising-Mainburg vom 25. bis 27. XII. 1923;
4. Strecke Garmisch-Mittenwald vom 26. XII. 1923 bis auf weiteres;
5. Strecke Garmisch-Griesen vom 26. XII. 1923 bis auf weiteres;
6. Strecke Ingolstadt Nord-Riedenburg vom 26. XII. bis auf weiteres;
7. Strecke Kalteneck-Eging vom 26. XII. 1923 bis auf weiteres;
8. Strecke Waldkirchen-Haidmühle vom 26. XII. 1923 bis auf weiteres;
9. Strecke Wunsiedel-Leupoldsdorf vom 26. XII. 1923 bis auf weiteres.
b) Wegen Entgleisung war gesperrt die Strecke Geßertshausen-Türkheim (Bay.) Bf. vom 27. bis 28. XII. 1923.
München, 29. Dezember 1923. (35)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10, Ziffer 1 a VWÜ.
Auf den Linien der österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) traten infolge Schneeverwehungen und Lawinenstürze folgende Verkehrsstörungen (Unterbrechungen) ein:
a) Linie Lambach-Haag a. H., beginnend am 25. Dezember 1923, dauert fort;
b) Linie Vöcklabruck-Kammer, beginnend am 26. Dezember 1923, beendet am 27. Dezember 1923;
c) zwischen den Bahnhöfen Steeg i. O.-Ö. und Bad Aussee, beginnend am 27. Dezember 1923, beendet am 28. Dezember 1923;
d) Linien der Salzkammergut-Lokalbahn (Salzburg-Bad Ischl), beginnend am 25. Dezember 1923, dauert fort. (10)
Österreichische Bundesbahnen.

Gemäß § 10/1 a des VWÜ. geben wir bekannt, daß wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr in der Strecke Schwarzenau-Zlabings vom 25. bis 26. Dezember eingestellt war. (32)
Wien, den 28. Dezember 1923.
Österreichische Bundesbahnen.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a des VWÜ.
Wegen Schneeverwehung waren die Schmalspurstrecken Oschatz-Strehla am 25. und 26. Dezember 1923, Freital-Potschappel-Kesselsdorf am 25. und 26. Dezember 1923 und Klingenberg-C.-Frauenstein am 25. Dezember 1923 zeitweise unfahrbar. (9)
Dresden, den 28. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

---

3. Verkehrseinschränkung.

Deutsche Reichsbahn, Bez. Dresden.
Vom 1. Februar 1924 an wird der Frachtstückgutverkehr in Dresden Elbufer Altstadt auf Umschlaggüter beschränkt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (14)
Dresden, am 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

---

4. Verkehrseinstellung.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. Verkehrseinstellung.
Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Güterannahme im Verkehre zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest (auch Budapest D. U. B.) Zemun und Belgrad untereinander sowie der Schleppladungsverkehr nach und von allen Donaustationen vorläufig eingestellt. (16)
Regensburg, den 28. Dezember 1923.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Einstellung der Güterannahme.
Infolge Kälteeinbruchs wird die Güterannahme in allen Relationen bis auf weiteres eingestellt.
Die Wiedereröffnungsmaßnahmen werden zeitgerecht kundgemacht.
Hinsichtlich des in Gelegenheitsfahrten abzuwickelnden Schleppladungsverkehres werden Auskünfte fallweise durch die Direktion und die beteiligten Agentien erteilt. (15)
Wien, am 28. Dezember 1923.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife 30, 31 und 33).
Mit sofortiger Gültigkeit:
Aufnahme von Leipzig-Plagwitz in den A. T. 30 (Jute), Glückstadt u. Waldkirchen-Zschopenthal in den A. T. 31 (Baumwolle), Bernsbach, Besigheim, Erbendorf Nord, Feuerbach, Großdubrau, Halfing, Heimenkirch, Kötzting, Krummenaab, Neckarhausen b. Horb, Oberstaufen, Passau, Scheidegg, Simbach (Inn), Steinbach a. Wald, Steinwiesen, Weickersdorf (Sa.) u. Weiler (Allgäu) in den A. T. 33 (Thür. Waren usw.).
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2)
Altona, den 27. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Gütertarif Teil II. Heft 1.
Der Ausnahmetarif 14 für frische Feld- und Gartenfrüchte in Wagenladungen tritt mit dem 31. 12. 1923 außer Kraft.
Köln, den 29. Dezember 1923. (25)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.
Mit sofortiger Gültigkeit ist der Tarifpunkt Kehl Grenze in dem oben bezeichneten Tarifheft zu streichen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).
Breslau, den 30. Dezember 1923. (29)
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" einzelne Frachtzuschlagsätze geändert in den Unterabschnitten zu 16, 19, 21, 22, 22 a, 30, 36, 37, 39, 48, 49, 52, 56, 65, 66, 69, 74, 76 a, 88, 92, 93, 96 b, 97, 98 und 100 a.
b) Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I c — Tfv. 4 b.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab werden in der Bestimmung für Breslau Viehhof die für Rechnung der Stadt Breslau zu erhebenden Gebühren erhöht.
Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 31. Dezember 1923. (28)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C I b.
Mit Wirkung vom 1. Januar 1924 werden für frisches Fleisch von Rindern und Schweinen bei Aufgabe als Eilstückgut zwischen Basel Bad. Bf. und Wilchingen-Hallau, Neunkirch und Schaffhausen ermäßigte Sätze eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (13)
Karlsruhe, den 27. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Mit sofortiger Gültigkeit wird für Tabak in Wagenladungen von mindestens 10 t von den Niederlanden nach der Tschechoslowakei im Durchgang durch Deutschland bis auf weiteres ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, der an die Auflieferung von 1500 t durch einen Absender innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten gebunden ist.
Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn bei der Firma Ivers & von Staa in Rotterdam und die Reichsbahndirektion in Köln.
Köln, den 29. Dezember 1923. (26)
Reichsbahndirektion.

Am 1. Januar 1924 wird der Eisenbahn-Gütertarif der Saarbahnen neu ausgegeben. Der Tarif besteht aus drei Teilen:
Teil I, enthaltend die allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr. Preis 2,00 Frs.
Teil II, enthaltend die Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung. Preis 4,50 Frs.
Teil III, enthaltend die örtlichen Bestimmungen, Kilometerzeiger, Frachtsatzzeiger, Ausnahmetarife, Nebengebührentarif und Übersichtskarte der Saarbahnen. Preis 2,50 Frs.
Die Tarifteile können zu den angegebenen Preisen von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.
Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:
1. Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A, vom 1. Februar 1922, nebst Nachträgen;
2. Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, vom 1. Januar 1923, nebst Nachträgen;
3. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, für den Binnenverkehr der Saarbahnen vom 1. Januar 1922, nebst Nachträgen.
Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (30)
Saarbrücken, den 29. Dezember 1923.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird der Ausnahmetarif 10 für frische, nicht zur Industrieverarbeitung bestimmte Kartoffeln in Wagenladungen durch einen neuen Ausnahmetarif mit erhöhten Frachtsätzen ersetzt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres enthält die Sondernummer 167 des Tarifanzeigers.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Dezember 1923. (1)
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 9 — Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 wird die Station Röderau dem Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden zugeteilt. Die Abfertigung der Sendungen von und nach Röderau hat daher vom genannten Zeitpunkt ab lediglich auf Grund der Wechseltarife für den Verkehr mit den Stationen der Reichsbahndirektion Dresden zu erfolgen. Etwa dadurch eintretende Entfernungserhöhungen gelten erst vom 1. Februar 1924 ab. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Dezember 1923. (18)
Reichsbahndirektion.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 erhält die Ziffer 9 des Warenverzeichnisses folgende Fassung: 9. Butter, Butterschmalz, Margarine, Fette und Öle wie in Ziffer 1—3 der Tarifstelle Fette und Öle der Klasse B genannt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (23)

Berlin, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 tritt die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln und dem Nottarif mit allen Stationen bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (21)

Berlin, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 werden in dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel in Ziffer 1 des Abschnittes Frachtberechnung bei den Gütern der Klasse F (3 A—3 D des Warenverzeichnisses) Kürzungen für Ladungen von 5 t nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (20)

Berlin, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Nottarif. Tfv. 7.

Der Nottarif wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 29. Februar 1924, verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (6)

Berlin, den 27. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel, die mit dem 31. d. M. abläuft, wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 29. Februar 1924, verlängert. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 werden im Geltungsbereich dieses Ausnahmetarifs unter den ausgeschlossenen Bahnen die Königsberg-Cranzer Eisenbahn und die Westfälische Landes-Eisenbahn gestrichen. Im weiteren tritt der Ausnahmetarif 14 für frische Feld- und Gartenfrüchte der Klasse C in Wagenladungen mit dem 31. Dezember 1923 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (5)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

---

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen ein, in den Unterabschnitten zu 3, 6, 18, 57, 66, 86 und 110 (Änderung der Bestimmung für Bremen, Aufnahme einer Bestimmung für Lehesten). Durch diese Tarifmaßnahmen werden die Frachtzuschläge teilweise ermäßigt.

b) Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I e — Tfv. 4 b.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bestimmung für Nürnberg Viehhof geändert.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (19)

Berlin, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte C I b und D. Tfv. 4 a und 6.

Infolge dauernder Stillegung der Rhene-Diemeltalbahn sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab zu streichen:

a) im Heft C I b der Unterabschnitt „85. Rhene-Diemeltalbahn";
b) im Heft D die Stationsnamen: Eckefeld, Martenberg und Reinhard.

Näheres erteilt die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (22)

Berlin, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Nordisch-schweizerischer Güterverkehr.

Ab 10. Januar 1924 werden Sendungen mit direktem Frachtbrief nur befördert, wenn u. a. Fracht usw. bis zur deutsch-schweizerischen Grenze vom Absender bezahlt, ab dieser Grenze an den Empfänger überwiesen werden. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 30. Dezember 1923. (27)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1924 werden die direkten Frachtsätze für Mittelschefflenz und Wittlingen (Tarifheft 1) aufgehoben. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (12)

Erfurt, den 28. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 treten im obengenannten Tarif verschiedene Entfernungsänderungen ein. Das Nähere ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn zu ersehen. (3)

Oppeln, den 24. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich für die beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Der Gesamtverkehr zwischen Triest, Pola und Rovigno und der Republik Österreich und zwischen Triest und der tschechoslowakischen Republik wird ab 15. Dezember 1923 über Tarvis geleitet. Es ist daher im Abschnitt C (Verkehr mit Triest) unter Ziffer 1 bei den Leitungsangaben statt Piedicolle und Postumia durchgehends Tarvis zu setzen.

München, den 27. Dezember 1923. (11)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 bis auf weiteres treten folgende Tarifänderungen in Kraft.

Die Frachtberechnung im Verkehre zwischen bayerischen Schiffsstationen untereinander erfolgt in der Goldmarkwährung.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern auf Goldpfennig beträgt 0,25.

Für die örtlichen Nebengebühren an bayer. Schiffsstationen sowie die in deutscher Frachtberechnungswährung zu berechnenden Nebengebühren treten Ansätze in Goldpfennigen in Geltung.

Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (17)

Regensburg, im Dezember 1923.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Pers.- und Gep.-Tarif. Teil II.

Zum 1. Januar 1924 erscheint der Nachtrag III. (31)

Erfurt, im Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. Berlin, den 10. Januar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1923.

Vom Eisenbahndirektionspräsident a. D. v. Schaewen.

(Schluß.)

Den österreichischen Eisenbahnverhältnissen wurde durch die Hilfsaktion des Völkerbundes zugunsten Österreichs der Stempel aufgedrückt. Der Völkerbund erklärte sich auf Grund von Verhandlungen in Genf bereit, an Deutsch-Österreich eine Anleihe von 650 Millionen Goldkronen zu geben, wovon 130 Millionen zur Rückzahlung früherer Schulden dienen sollen. Der Erlös der Anleihe ist zur Deckung des Defizits der Jahre 1923/24 bestimmt. Nach dieser Übergangszeit soll der Haushalt ins Gleichgewicht kommen. Die Durchführung des Finanzplanes wird von dem Kommissar des Völkerbundes, dem außerordentlich weitgehende Vollmachten eingeräumt sind, überwacht. Die österreichischen Bundesbahnen wurden in Durchführung dieses Planes durch das Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 als selbständiger Wirtschaftskörper aus dem allgemeinen Staatshaushalt losgelöst. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" wird durch den Vorstand geleitet, dessen Vorsitzender den Titel Generaldirektor führt. Die Überwachung der Geschäftsführung der österreichischen Bundesbahnen bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen liegt einer Verwaltungskommission ob, deren Mitglieder von der Bundesregierung für eine dreijährige Amtsdauer berufen werden. Die Vorstandsmitglieder bestellt der Vorsitzende der Verwaltungskommission auf Grund von Dienstverträgen, die von der Bundesregierung bestätigt werden müssen. Auf die so gebildete neue Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" ist die Verwaltung der Bundesbahnen am 1. Oktober 1923 übergegangen. Zum Präsidenten der Verwaltungskommission wurde der Generaldirektor Dr.-Ing. Georg Günther und zum Generaldirektor der frühere Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck, Hofrat Ing. Siegmund, berufen. Unter der Generaldirektion der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" bleiben die Bundesbahndirektionen zur Leitung des örtlichen Betriebsdienstes bestehen. Der Schwerpunkt der Verwaltung liegt bei der Generaldirektion. Die neue Verwaltung ist mit Tatkraft an die Umgestaltung der Verhältnisse herangegangen und hat insbesondere eine Neuregelung der Tarife zum 1. Januar 1924 vorbereitet. Sowohl die Gütertarife wie die Personentarife werden erhöht. Dabei wurde aber nicht die bisher übliche schematische Erhöhung durch einen Multiplikator gewählt, sondern man hat eine vollkommene Umarbeitung der Tarife im Einvernehmen mit den berufenen Interessentenkreisen vorgenommen. In dem neuen Gütertarif sind fünf Stückgutklassen und fünf Wagenladungsklassen, letztere nebst den zugehörigen Nebenklassen für 5-Tonnen-Sendungen sowie neun Spezialtarife, gleichfalls mit Nebenklassen, vorgesehen. Für einzelne Frachtgegenstände, namentlich solche, die zur Ausfuhr bestimmt sind, treten Ermäßigungen ein, denen an anderer Stelle Erhöhungen gegenüberstehen. Im großen und ganzen werden die neuen Frachtsätze das 14 500fache der Friedenssätze betragen, während der Kohlenpreis etwa das 42 000fache der Friedenspreise ausmacht.

Die Tariferhöhung im Personenverkehr beträgt für die 3. Klasse im allgemeinen 25 %. Die Fahrpreise für die 2. und 1. Klasse werden, wie bisher, durch Verdoppelung und Verdreifachung der Fahrpreise 3. Klasse gebildet. Da die Fahrpreise auf den österreichischen Bundesbahnen sehr niedrig gehalten waren, so werden nach dieser Tariferhöhung die Selbstkosten der Beförderung auch in Zukunft nicht erreicht werden. Die Tarife sind niedriger als z. B. die der Deutschen Reichsbahn oder der tschecho-slowakischen Staatsbahnen.

Die finanzielle Lage der österreichischen Bundesbahnen kann sich natürlich nur allmählich bessern. Der letzte Monat der alten Verwaltung (September) hat nach den schätzungsweise ermittel-

ten Zahlen noch einen Betriebsverlust von über 100 Milliarden Kronen gebracht. Der Voranschlag für 1924 sieht einen Bundeszuschuß von 482,4 Milliarden vor. Im Jahre 1923 betrug der Zuschuß nach dem Voranschlag 1911,3 Milliarden Kronen. Bei den Zahlen für 1924 ist aber zu berücksichtigen, daß in den Ausgaben nicht enthalten ist ein Betrag von 200 Milliarden Kronen, den der Bund als Anteil am Pensionsaufwand für Bundesangestellte übernommen hat, sowie der Ertrag der Eisenbahnverkehrssteuern mit 702 Milliarden Kronen. Werden diese beiden Posten, um vergleichsfähige Zahlen zu erhalten, beim Voranschlag für 1924 zugesetzt, so ergibt sich ein Betriebsausfall von 1384,4 Milliarden Kronen, was gegenüber dem Jahre 1923 eine Verbesserung um 526.9 Milliarden Kronen bedeutet.

Die Arbeiten zur Elektrisierung verschiedener Strecken der Bundesbahnen machten im abgelaufenen Jahre erfreuliche Fortschritte. Am weitesten gediehen die Elektrisierungsarbeiten der Arlberglinie (Innsbruck-Bregenz). Dort konnte im Sommer die Teilstrecke Innsbruck-Telfs für den elektrischen Betrieb freigegeben werden, worauf der Bau der Streckenausrüstung in der Anschlußstrecke bis Landeck so betrieben wurde, daß noch in den letzten Tagen der elektrische Probebetrieb auf dieser Strecke vor sich ging. Für elektrischen Betrieb soll auch die Wiener Stadtbahn eingerichtet werden. Zwischen dem Bunde und der Gemeinde Wien ist nach langwierigen Verhandlungen ein Abkommen zustandegekommen; demzufolge die Gemeinde Wien die Stadtbahnlinien übernimmt und sich verpflichtet, auf diesen Linien elektrischen Betrieb einzurichten. Der Bürgermeister von Wien hat den Auftrag erteilt, die Vorarbeiten zur Elektrisierung der Wiener Stadtbahn sofort in Angriff zu nehmen.

Die Verhältnisse der österreichischen Südbahn wurden von Grund aus neu geregelt. Im Frühjahr fand eine Konferenz in Rom statt, die am 29. März ihre Arbeiten beendete. Es wurden zwei Abkommen unterzeichnet, nämlich eins betreffend die Regelung des Übergangsverkehrs, das nur zwischen den beteiligten Staaten abgeschlossen wurde, das andere betreffend die administrative und technische Neuordnung des Netzes der Südbahngesellschaft, das zwischen den beteiligten Staaten sowie zwischen diesen Staaten und der Südbahngesellschaft unter Beitritt des Komitees, das die Besitzer der von der Gesellschaft ausgegebenen Obligationen vertritt, abgeschlossen worden ist. Im Unterzeichnungsprotokoll des Südbahnabkommens war dessen Genehmigung durch die Reparationskommission und das Kontrollkomitee für Österreich, ferner des österreichischen Nationalrates vorbehalten worden. Vor der Behandlung des Südbahnabkommens im Kontrollkomitee erhob der Generalkommissar Dr. Zimmermann eine Reihe von Bedenken, die zu neuen Verhandlungen, insbesondere mit der italienischen Regierung, führten. Diese Verhandlungen brachten für Österreich verschiedene Erleichterungen, der Generalkommissar konnte daher erklären, daß er gegen die Ratifizierung des Abkommens nichts einzuwenden habe. Der österreichische Nationalrat und Bundesrat haben daraufhin das Südbahn-Abkommen genehmigt. Die frühere Südbahn-Gesellschaft führt nunmehr den Namen „Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft)“. Sie hat ihren Sitz in Wien. Die in Südslawien und Italien gelegenen Strecken gingen in den Betrieb der südslawischen und italienischen Staatsverwaltung über. Gleichzeitig sind auch die in Südslawien belegenen Pachtstrecken der früheren Südbahngesellschaft in den Betrieb der südslawischen Staatsbahnen übernommen worden. Desgleichen gehen die österreichischen Linien der Südbahn mit 1. Januar 1924 in den Betrieb der österreichischen Bundesbahnen über.

Das durch die sogenannten Friedensverträge schwer getroffene Ungarn konnte auch im Jahre 1923 noch zu keinem rechten Aufstieg gelangen. Das Land hatte unter den Folgen des Krieges und noch mehr unter den Folgen der Nachkriegspolitik dauernd zu leiden.

Vor allem sei an die fünfmonatige Herrschaft der Kommune und die rumänische Besetzung in den Monaten August—Oktober 1919 erinnert, durch welche die Königlich ungarischen Staatsbahnen einen großen Teil der Fahrbetriebsmittel und der Unterhaltungsstoffe einbüßten. Die Lage wurde noch dadurch verschärft, daß ein ansehnlicher Teil des Fuhrparkes als Wiedergutmachungs- und Waffenstillstandsmaterial abgegeben werden mußte. Eine ausreichende Vermehrung des Fuhrparkes durch Neuanschaffung war angesichts der überaus schwierigen finanziellen Lage bis jetzt nicht möglich. Demzufolge mußte mit den durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogenen Mitteln das Auskommen gefunden werden.

Die schweren, in Deutschland zur Genüge bekannten Erscheinungen des Währungsverfalls machten auch den Eisenbahnen eine Gesundung unmöglich. Gehalts- und Tariferhöhungen folgten sich abwechselnd. Im Sommer kam es zu einem Streik des Lokomotivpersonals, der indessen von der Regierung durch rücksichtslose Maßnahmen unterdrückt wurde. Der Verband der Lokomotivführer wurde aufgelöst und die Mitglieder des Exekutivausschusses der Streikenden wurden verhaftet.

Die Betriebsergebnisse für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1922 bis 30. Juni 1923 ergaben folgendes Bild: Die Betriebsausgaben betrugen 57 493 Millionen Kronen, wovon 25 354 Millionen auf Personalausgaben entfielen. In dieser Summe sind auch die außerordentlichen Unterstützungen der Pensionäre und die Gesamtkosten der Naturalverpflegung des Personals einbegriffen. Demgegenüber stellten sich die Gesamteinnahmen nur auf 34 980 Millionen, wozu allerdings noch 10 595 Millionen treten, die als Transportsteuer verrechnet wurden, so daß sich die Gesamteinnahmen auf 45½ Milliarden Kronen beliefen. Immerhin verblieb ein beträchtlicher Betriebsverlust. Von den Einnahmen entfielen 7 517 Millionen auf den Personen- und Gepäckverkehr, 23 363 Millionen auf den Güterverkehr und 4 100 Millionen auf verschiedene Einnahmen. Für Neubauzwecke wurden 7074 Mill. Kronen verausgabt, die durch eine bei der Geldinstitutszentrale auf 30jährige Tilgung aufgenommene Anleihe gedeckt wurden.

Die Bewältigung des Güterverkehres hat die Königlich ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1923 vor große Aufgaben gestellt, deren Lösung um so schwieriger war, als bekanntlich in dem vornehmlich Landwirtschaft betreibenden Lande Ungarn der Herbstverkehr stoßweise eintritt und in verhältnismäßig kurzer Zeit abläuft. Die Eröffnung neuer Zuckerfabriken, Erschließung einiger Kohlenwerke, das Emporschwellen der Bautätigkeit und der erhöhte Ertrag der Landwirtschaft haben den Güterverkehr wesentlich erhöht. Die Anzahl der zur Aufgabe gelangten Wagenladungen belief sich in den Monaten Januar—November 1923 auf 1 464 560 Wagen, gegen 1 386 514 Wagen in gleichem Zeitraume des Vorjahres. Die Erhöhung beträgt somit rund 6 %. Im einzelnen beträgt die Steigerung bei den Getreidesendungen rund 24 %, Zuckerrüben 60 %, Kohle 9 %, und bei den Baustoffsendungen rund 24 %. Bei anderen Gütern liegt zum Teil ein Rückgang vor. Es ist erklärlich, daß bei dem so gestiegenen Verkehr eine pünktliche Wagengestellung nicht möglich war und namentlich bei den Getreidesendungen größere Verzögerungen eintraten. Doch gelang es, den Wagenbedarf wenigstens für verderbliche Güter und Kohlensendungen insoweit zu decken, daß im großen ganzen das Wirtschaftsleben durch den Wagenmangel nicht allzusehr zu leiden hatte.

Ähnliche große Aufgaben stellte der Personenverkehr. Hinsichtlich der Fahrzeuge war hier die Lage womöglich noch schwieriger als bei den Güterwagen. Nicht genug, daß die rumänische Besatzung den größten Teil der Personenwagen wegschleppte, es wurden die Wagen neuester Bauart abgeführt und veraltete, laufunfähige Wagen, Wagentrümmer im wahren Sinne des Wortes, wurden zurückgelassen. Die Verwüstung war so groß, daß noch anfangs des Jahres 1920 Güterwagen in regelmäßigen Personenzügen verwendet werden mußten. Die Vermehrung des Personenwagenparks durch Neuanschaffung konnte sich aus den bereits erörterten Gründen

nur in bescheidenem Rahmen bewegen. Aus diesem Grunde war es auch nicht möglich, den Fahrplan so auszugestalten, wie es den Bedürfnissen entsprochen hätte.

An Anstrengungen, aus den schwierigen Verhältnissen herauszukommen, hat es in Ungarn nicht gefehlt. So ist man, wie in anderen Ländern, an einen planmäßigen Beamtenabbau herangetreten und beabsichtigte, den Beamtenstand bis zum 31. Dezember 1923 im allgemeinen um 20 % herabzusetzen. Die ungünstige Lage Ungarns in bezug auf die Brennstoffversorgung — das Land ist vorwiegend auf die Verwertung der einheimischen minderwertigen Braunkohle, von Torf usw. angewiesen — lenkte die Aufmerksamkeit auf die Elektrisierung der Eisenbahnen. Von anderer Seite wurde diesem Plane unter Hinweis auf die nur in beschränktem Umfange vorhandenen Wasserkräfte widersprochen und einer Rationalisierung des Bergbaus sowie der Verwendung von Dampfturbinen-Lokomotiven und Ölmotoren-Lokomotiven das Wort geredet. In diesem Gedankengang bewegt sich auch ein Preisausschreiben des ungarischen Handelsministers zur wirtschaftlichen Ausnutzung der einheimischen minderwertigen Kohlensorten. Andererseits war man auf eine Hebung des Verkehrs bedacht. In diesem Zusammenhang verdient schließlich auch das Bestreben hervorgehoben zu werden, zu einem neuen, den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes angepaßten Gütertarif zu gelangen, der eine neue Güterklassifikation vorsieht. Die Tarifarbeiten wurden so gefördert, daß das Erscheinen des neuen Gütertarifs zum 1. Februar 1924 in Aussicht steht.

Allmählich gelang es den ungarischen Verwaltungen, sich in den Verkehr mit dem Auslande mehr und mehr einzuschalten und nicht nur solche direkte Beförderungsmöglichkeiten zu schaffen, die den ungarischen Verfrachtern zugute kommen, sondern sich auch an solchen Verkehren zu beteiligen, in denen die ungarischen Eisenbahnen als Durchgangsbahnen in Frage kommen. So trat im verflossenen Jahre außer dem ungarisch-schweizerischen, ungarisch-französisch, belgisch und luxemburgischen, ungarisch-polnisch-oberschlesischen Güterverkehr auch der deutsch-rumänische, österreichisch-rumänische, tschechoslowakisch-rumänische, deutsch-jugoslavische, österreichisch-jugoslavische und tschechoslowakisch-jugoslavische Güterverkehr ins Leben. Die ungarischen Bahnen stehen somit mit Ausnahme der nordischen Länder (Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen), Bulgarien, Türkei und Rußland bereits mit sämtlichen europäischen Eisenbahnen in Verbindung. Das Jahr 1924 eröffnet die Hoffnung, ähnliche Verbindungen auch mit den Staaten herzustellen, mit denen dies bisher noch nicht gelungen ist. Die Leitung der ungarischen Staatsbahnen und die Ungarische Fremden-Verkehrs-Aktiengesellschaft nahmen ferner mit dem bekannten Reisebüro von Cook Verbindungen auf und gelangten zu einem Abkommen mit dem Cook'schen Fahrbüro, demzufolge ausschließlich die ungarischen Fremdenverkehrskanzleien die Cook-Unternehmung vertreten werden. Die Cook-Büros haben sich verpflichtet, den Fremdenverkehr Ungarns nach Möglichkeit zu fördern. Zu diesem Zwecke werden diese die Fahrkarten der ungarischen Eisenbahnen einführen und auch zusammengestellte Eisenbahnkarten für Reisende nach dem Orient ausgeben, wodurch die Hauptstadt Ungarns in den Verkehr eingeschaltet wird.

Neubauten konnten im vergangenen Jahre wegen der schlechten finanziellen Lage des Staates nur in sehr geringem Maße durchgeführt werden. Es wurden nur einige kleinere Arbeiten in Angriff genommen, die dazu dienen sollen, den Betrieb des staatlichen Eisenbahnnetzes den neuen Grenzen und den neuen Verkehrsrichtungen, soweit dies schon jetzt unumgänglich nötig ist, anzupassen. Ein neuer Donau-Umschlagbahnhof wird in Baja erbaut. Die in Baja am Donauufer erbaute Umladestation wird mit der Eisenbahnlinie Baja-Bátaszék durch ein Schleppgleis verbunden werden. Die Wiederherstellungsarbeiten der im Jahre 1919 durch die Rumänen gesprengten großen Theißbrücken waren im Jahre 1923 bei zwei Theißbrücken noch nicht beendet. Zuerst wurde die Theißbrücke bei Tiszafüred endgültig fertiggestellt. Sodann wurden die Wiederherstellungsarbeiten der Theißbrücke bei Kisköre im Herbst 1922 in Angriff genommen. Die Arbeiten sind bereits soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung des Verkehrs auf dieser Brücke voraussichtlich im Januar 1924 erfolgen wird.

Im Bahnunterhaltungsdienst wurde die Verwendung in eigener Regie erzeugter Eisenbetonschwellen in bescheidenem Maße fortgesetzt. Es sind bereits 45 000 Betonschwellen verlegt.

Alle Bemühungen der ungarischen Regierung, die schwierigen Verhältnisse zur Gesundung zu bringen, werden nur dann von Erfolg begleitet sein, wenn es dem Lande gelingt, zu einer Befestigung der Währung zu gelangen. Die ungarische Regierung ist, wie bekannt, an den Völkerbund wegen Gewährung einer Anleihe herangetreten. Die Verhandlungen scheinen mit Aussicht auf Erfolg geführt zu werden. Man kann dem schwergeprüften Lande in seinem Bestreben, aus den unsicheren Verhältnissen herauszukommen, nur von Herzen volles Gelingen wünschen.

In den Niederlanden haben sich die Verkehrsverhältnisse gleichfalls nicht günstig entwickelt. Aus dem Bericht, den die Niederländischen Eisenbahnen für das am 31. März 1923 ablaufende Geschäftsjahr 1922 vorlegten, ergab sich ein Gesamtverlust von 28,4 Millionen Gulden, von dem 12,6 Millionen auf die Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft und 15,8 Millionen auf die Holländische Eisenbahngesellschaft entfielen. Für das Geschäftsjahr 1923 liegen nähere Zahlen noch nicht vor; doch rechnet man in Holland auch für dieses Jahr noch mit einem beträchtlichen Verlust, der auf etwa 25 Millionen Gulden geschätzt wird.

Bemerkenswert ist der starke Rückgang des Güterverkehrs. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr gingen im Geschäftsjahr 1922 um mehr als 15 % zurück, obwohl schon das Jahr 1921 einen Rückgang um rund 9 % gebracht hatte. Sehr stark war die Verminderung im binnenländischen Verkehr, wo sie 11,51 % betrug. Im Verkehr mit Deutschland zeigte sich ein Einnahmerückgang um 22,18 % und im Durchgangsverkehr sogar um 84 %. Man geht wohl nicht fehl, wenn man diese Verhältnisse in Zusammenhang bringt mit der Verschiebung der politischen Lage am Rhein. Mit Rücksicht hierauf kann auch für das Jahr 1923 auf eine Hebung des Verkehrs nicht gerechnet werden, weil im Gegenteil die Besetzung des Ruhrbezirks einen noch nachteiligeren Einfluß auf die Verkehrsentwicklung in Holland ausgeübt haben wird.

Das Bestreben der Niederländischen Eisenbahnen ging unter diesen Umständen in der Hauptsache auf eine Herabminderung der Ausgaben. Die Betriebsausgaben gingen von 194 Millionen Kronen im Jahre 1921 um 11 % auf 172 Millionen im Geschäftsjahr 1922 zurück. Den größten Teil, nämlich 71 %, verschlangen die Ausgaben für das Personal. Den Verwaltungen gelang es zum ersten Male, die Kopfzahl zu verringern, und zwar von 51 078 auf 47 567. Außerdem kam der Verwaltung die Herabsetzung der Kohlenpreise um durchschnittlich 43 % zugute. Da gleichzeitig die Güte der Kohlen besser wurde und das Personal sich wieder mehr an Sparsamkeit gewöhnte, gingen die Ausgaben für Brennstoff um 52 % zurück. Die Ersparnis an Personal wurde hauptsächlich erzielt durch Ausdehnung der Dienstzeiten und die Aufhebung der Streckenüberwachung auf den Hauptlinien. Der Stundenlohn und der Zeitlohn der beschäftigten Arbeiter wurde herabgesetzt. Da aber die verfügten Ersparnismaßnahmen nicht ausreichten, sah man sich genötigt, das Personal vor die Wahl zu stellen, ab 1. Januar 1923 zwischen einer Herabsetzung der Löhne und einer Verminderung der Pensionsansprüche zu wählen; das zweite wurde vorgezogen und demgemäß eingeführt.

In der Hoffnung, daß die verfügten Ersparnisse eine Verbesserung des Betriebs-Ergebnisses zur Folge haben werden, sind die Niederländischen Eisenbahnen dazu übergegangen, zum 1. April 1923 Tarifermäßigungen vorzunehmen. Die Tarife für Frachtstückgüter wurden auf Entfernungen unter 100 km we-

sentlich herabgesetzt. Auch wurde für den Personenverkehr auf den Strecken, die früher den besten Verkehr gehabt hatten, der billige Nahverkehr versuchsweise wieder eingeführt. Ebenso wurden zum Ersatz für die früher abgeschafften Kilometerkarten die Personentarife auf Entfernungen über 200 km ermäßigt. Diese Tarifmaßnahmen haben allerdings nicht dazu beitragen können, die Betriebsergebnisse zu verbessern. Die Einnahmen bleiben auch weiterhin hinter denen des Jahres 1922 zurück. Der Grund hierfür ist zweifellos in der Besetzung des Ruhrbezirks zu suchen. Die Besetzung des Ruhrbezirks zeigt sich auch in dem Darniederliegen des Hafens von Rotterdam, der mehr und mehr seinen Verkehr zugunsten von Antwerpen verloren hat.

Der Rückgang zeigt sich ferner im Verkehr zwischen England und dem Kontinent, der in den Verkehrszahlen der Vlissinger Linie zum Ausdruck kommt. Die Anzahl der beförderten Reisenden ist zwar von 26 699 im Jahre 1921 auf 29 795 gestiegen, doch verdient demgegenüber hervorgehoben zu werden, daß dieser Verkehr sich im Jahre 1914 auf über 200 000 Reisende stellte. Bis zum 1. Juni 1922 verkehrten die Schiffe sechsmal wöchentlich bei Nacht zwischen Vlissingen und Folkestone. Seit dem Tage wurde die Nachtverbindung mit England der Linie Hoek van Holland-Harwich überlassen, und die Vlissinger Schiffe verkehrten nunmehr bei Tage, und zwar auch Sonntags. Die Flotte der Gesellschaft besteht jetzt nur noch aus drei modernen, fast 3000 Tonnen großen Schiffen. Infolge der Ruhrbesetzung wurden die Verbindungen mit Deutschland über Vlissingen während zweier Monate unterbrochen, und auch heute noch wird der Verkehr durch diese Besetzung empfindlich gehemmt.

Trotz dieser verhältnismäßig nicht günstigen Verkehrsentwicklung hat die Stadtgemeinde Vlissingen bei der holländischen Regierung beantragt, den Ausbau ihres Hafens zu beschleunigen. Eine große Denkschrift, in der sich u. a. auch ein Gutachten des deutschen Volkswirtschaftlers Prof. Harms in Kiel befindet, legt die Gründe dar, aus denen sich ein großzügiger Ausbau der Vlissinger Hafenanlagen empfiehlt. Es handelt sich nicht um einen Wettbewerb Vlissingens gegenüber Rotterdam und Amsterdam, sondern um die Schaffung von Einrichtungen für den Eilgüterverkehr auf der Grundlage der Bedeutung Vlissingens, die es heute besitzt. Die Denkschrift verlangt für die Erweiterung des Hafens die Einstellung von 800 000 Gulden in den niederländischen Staatsetat für 1924.

Die Schweiz hat es verstanden, die Schwierigkeiten, in welche die Eisenbahnen des Landes infolge der Nachwirkungen des Weltkrieges geraten waren, im wesentlichen zu überwinden. Die Verwaltung der Bundesbahnen hat mit strenger Folgerichtigkeit an dem Gedanken festgehalten, daß nicht eher mit dem Abbau der Tarife vorgegangen werden dürfe, als bis die Gesundung der Eisenbahnen eingetreten sei. Die Tarife sind bekanntlich in der Schweiz infolge der allgemeinen Weltteuerung beträchtlich über den Vorkriegsstand erhöht worden, weil andernfalls die Kosten für Betriebsstoffe (Kohle, Öl, Eisen) und die sonstigen erhöhten Ausgaben nicht aus den Einnahmen hätten gedeckt werden können. Die Volkswirtschaft des Landes hat sich für diese Last als tragfähig erwiesen. Das verflossene Jahr hat eine nicht unerhebliche Verkehrssteigerung gebracht. Auf der andern Seite gelang es, die Betriebsausgaben sehr stark herabzudrücken. Im Zusammenhang damit steht die Verlängerung der Dienstzeit der Eisenbahnbediensteten auf Grund verständiger Auslegung des Arbeitszeitgesetzes.

Nach dem Betriebsausweis für den November d. J. betrug der Betriebsüberschuß der Bundesbahnen für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November d. J. 103 Millionen Franken gegen 30 Millionen Franken im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Nach den Bemerkungen zum Voranschlag für 1924 berechtigen die bisher erzielten Ergebnisse zu der Erwartung, daß sich in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1923, für die im Voranschlage ein Fehlbetrag von 25 Millionen Franken vorgesehen war, ausgleichen werden. Unter diesen Umständen hat sich die Bundesbahnverwaltung dazu entschlossen, mit dem Abbau der Tarife zum 1. Januar 1924 vorzugehen. Allerdings soll sich die Tarifermäßigung zunächst nur auf den Personenverkehr beschränken. Es ist in Aussicht genommen, das alte Verhältnis von 10 : 7 : 5 zwischen I., II. und III. Klasse wiederherzustellen, auf Rückfahrkarten eine Ermäßigung von 20 % zu gewähren und größere Preisermäßigungen für Gesellschafts- und Schulfahrten zuzugestehen. Für den Güterverkehr, der fast um das Dreifache verteuert worden ist, stehen Erleichterungen einstweilen noch nicht bevor.

Trotz der bisher noch bestehenden verhältnismäßig hohen Fahrpreise war die Schweiz im letzten Sommer von Fremden recht gut besucht. Das ist nicht allein den Bundesbahnen, sondern auch den Alpenbahnen und Gasthäusern zugute gekommen. So hatten z. B. die Berner Oberlandbahnen, die von Interlaken aus nach Lauterbrunnen und Grindelwald führen, bis August 1923 rund 803 000 Franken gegen 690 000 Franken im Vorjahre eingenommen; die kilometrischen Einnahmen dieser Bahn sind von 21 591 auf 25 099 Franken gestiegen, während die Ausgaben trotz größerer Leistungen etwas zurückgegangen sind.

Von einschneidender Bedeutung für die Eisenbahnen der Schweiz war die Neuorganisation der Bundesbahnverwaltung. Die bestehenden fünf Kreisdirektionen wurden auf drei vermindert und die Kreisdirektionen in Basel und St. Gallen aufgehoben. Den beiden betroffenen Städten wurde ein Ausgleich dadurch gewährt, daß nach Basel die gesamte Materialverwaltung und nach St. Gallen die Verkehrskontrolle verlegt wurde. Außerdem haben beide Städte je eine als „Inspektion“ bezeichnete Dienststelle zur Überwachung des Betriebes, zur Auskunfterteilung über Tariffragen und zur Erledigung von Reklamationen erhalten. Die Zahl der in der Generaldirektion der Bundesbahnen tätigen Generaldirektoren wurde von 5 auf 3 herabgesetzt. Ferner sind Werkstättenwesen und Materialverwaltung bei der Generaldirektion für den ganzen Bereich der Bundesbahnen zusammengezogen worden. Der finanzielle Erfolg der Neuorganisation infolge der Zusammenlegung von Geschäften usw. wird auf etwa 5 Millionen Franken jährlich angenommen.

Die Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen macht erfreuliche Fortschritte. Nachdem durch Bundesbeschluß vom 2. Oktober 1923 aus Bundesmitteln 60 Millionen Franken zur Verfügung gestellt worden sind, sollen die Linien Zürich-Winterthur und Zürich-Meilen-Rapperswil (77 km), deren Elektrisierung im Anschluß an die Anlagen des elektrischen Netzes vorteilhaft durchgeführt werden kann, in den Jahren 1924 bis 1926 fertiggestellt werden, was eine Vorschiebung um 4 Jahre bedeutet. Weiter handelt es sich um die Linie Palézieux-Lausanne-Genf.

In Schweden, wo die Eisenbahnen infolge der Einwirkungen des Krieges wie in den meisten Ländern Europas mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, scheint sich eine Besserung der Verhältnisse anzubahnen. Nach den Angaben im Haushaltsanschlag für 1924 ist es gelungen, im Jahre 1923 eine Personalverminderung um 370 Köpfe vorzunehmen. Überdies gehen die Brennstoffpreise weiter zurück. Im Jahre 1924 wird mit einem Steinkohlenpreise von 25 Kronen für die Tonne gerechnet, gegenüber einem Preise von 30 Kronen im Jahre 1923. Man nimmt daher eine Minderausgabe für Brennstoffe von 6 Millionen Kronen im Jahre an. Unter Berücksichtigung dieser Umstände sieht der Voranschlag für 1924 einen beträchtlichen Betriebsüberschuß vor (nach der Berechnung von Dr. Saller 40 Millionen Kronen). Zu beachten ist dabei aber, daß die Ausgaben die Kosten für Verzinsung des Anlagekapitals, die sich nach Saller auf rund 38 Millionen stellen sollen, nicht enthalten. Wenn sich die schwedischen Staatsbahnen also auch selbst werden tragen können, so scheint es doch so, als ob nennens-

werte Zuschüsse zu allgemeinen Staatszwecken aus dem Betriebe der Staatsbahnen nicht zu erwarten sind.

Der Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs hat die Verwaltung der schwedischen Staatseisenbahnen neuerdings veranlaßt, Tarifermäßigungen für den Personenverkehr vorzuschlagen. Seit dem Jahre 1920 ist der Personenverkehr nämlich, abgesehen von dem verhältnismäßig billigen Verkehr auf Monatskarten, ständig zurückgegangen. Der Rückgang betrug im Jahre 1922 gegenüber dem Vorjahr 29 % und in dem Zeitraum vom September 1922 bis August 1923 sogar 33 % gegenüber dem Vorjahr. Für das ganze Jahr 1923 wird der Rückgang auf 35 % geschätzt. Am stärksten zeigte sich die Verkehrsverschlechterung im Nahverkehr (bis zu 50 km), wo sie für 1923 40 % beträgt. Um den Verkehr von Kraftwagenlinien fort und wieder an sich zu ziehen, will die Staatseisenbahnverwaltung für Reisen bis zu 70 km Rückfahrkarten mit zweitägiger Gültigkeit einführen, auf die eine Preisermäßigung von 33 % gegenüber den bisher gültigen Tarifen gewährt wird. Rechnungsmäßig ergibt diese Vergünstigung naturgemäß einen beträchtlichen Ausfall, den man aber durch Rückgewinnung von Verkehr einigermaßen einzubringen hofft.

Einen breiten Raum in der schwedischen Öffentlichkeit nahm die Erörterung über die Elektrisierung der Linie Stockholm-Gothenburg ein. Sobald die Elektrisierung dieser Strecke durchgeführt sein wird, was im Herbst 1925 der Fall sein soll, werden 60 Dampflokomotiven überzählig. Die schwedische Staatsbahn hat sich daher schon jetzt entschlossen, keine neuen Dampflokomotiven mehr zu beschaffen. Die neu zu beschaffenden elektrischen Lokomotiven sind an ein schwedisches Konsortium zum Preise von 210 000 Kronen für das Stück vergeben worden.

Von Bedeutung für den Verkehr mit Deutschland ist der Ausbau des Hafens von Trälleborg. Die Hafenbaudirektion von Trälleborg beschloß westlich der jetzigen Hafenanlage ein neues Hafenbecken von 100 m Breite auszubauen. Dadurch soll Platz geschaffen werden für zwei neue Güterfähren nebst einem Kohlenkai für den Bedarf der Staatsbahnen. Die Staatsbahnen haben sich mit dem Vorschlag einverstanden erklärt.

Eine Besserung der Lage der Eisenbahnen läßt sich auch in den beiden andern nordischen Ländern, in Norwegen und in Dänemark feststellen. Für Norwegen liegt der Betriebsabschluß für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1921 bis 30. Juni 1922 vor. Danach ist der Fehlbetrag, der seit dem Jahre 1917/18 eine regelmäßige Erscheinung war, auf 4 370 Millionen Kronen zurückgegangen gegenüber einem Fehlbetrage von 17 857 Millionen Kronen im Jahre 1920/21. Die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bahnen sind im Jahre 1921/22 gegen das Vorjahr um 12,1 % gesunken. Sehr umfangreich waren die Pläne zur Erweiterung des Bahnnetzes in Norwegen. Am 23. Februar 1923 hat der frühere Generaldirektor Fleischer in der norwegischen Ingenieurvereinigung in Kristiania einen Vortrag über diese Baupläne gehalten, in dem er die vielen Vorschläge über den Ausbau des Bahnnetzes auf das praktisch mögliche Maß zurückführte.

Neuerdings hat die Generaldirektion der norwegischen Staatseisenbahnen einen Plan für die Neuorganisation der Verwaltung vorgelegt, der vor allem eine größere Selbständigkeit der Generaldirektion zum Ziele hat und daneben die Schaffung eines Eisenbahnrates vorsieht. Von der Generaldirektion sollen künftig alle Fragen selbständig entschieden werden, die nicht die Verfassung berühren oder dem Storthing und der Regierung unterbreitet werden müssen. Der Eisenbahnrat soll aus 28 oder 24 Mitgliedern bestehen, von denen die Hälfte vom Storthing auf drei Jahre gewählt wird. Für die Wahl der andern Hälfte steht das Vorschlagsrecht den Interessentenvertretungen (Landwirtschaft, Industrie, Handel) und dem Personal zu. Der Eisenbahnrat ist als ein Organ zur Abgabe von Gutachten gedacht in Fragen, die das Verhältnis der Eisenbahnen zur Allgemeinheit und den Benutzern berühren. Lohnfragen gehören nicht zur Zuständigkeit des Eisenbahnrats.

Die dänischen Staatseisenbahnen haben für das letzte am 31. März 1923 endigende Finanzjahr einen Betriebsüberschuß von 6 800 000 Kr. abgeliefert gegenüber einem Fehlbetrag von mehr als 60 000 000 Millionen im vorhergehenden Jahre. In den Verkehr Gjedser-Warnemünde wurde von den dänischen Staatseisenbahnen eine neue Fähre eingestellt, um gegenüber dem Wettbewerb der Saßnitz-Trälleborg-Linie besser gerüstet zu sein.

Aus Finnland wird über das Ergebnis des Betriebsjahres 1921 berichtet, daß es ungünstiger war als das des Vorjahres. Die Einnahmen stiegen zwar infolge der am Anfang des Jahres in Kraft getretenen Tariferhöhungen, der Verkehr ging indessen von 931 679 000 Tonnenkilometern auf 834 740 000 zurück. Den Hauptanteil am Güterverkehr hat der Holzversand, der rund 54 % des Gesamtgüterverkehrs ausmacht. Wenn die Einnahmen infolge der Tariferhöhung auch von 378,4 auf 461,5 Millionen Finnmark stiegen, so wuchsen andrerseits die Ausgaben wegen der Geldentwertung und der infolgedessen eintretenden Steigerung aller Preise von 305,2 auf 418,5 Millionen. Der Reinüberschuß, der im Vorjahre noch 73,2 Millionen betragen hatte, ging daher auf 43 Millionen Finnmark zurück. In den letzten Monaten des Jahres 1923 blieben die Tarife der finnischen Staatsbahnen im wesentlichen unverändert, und man rechnet für dieses Jahr mit einem beträchtlichen Einnahmeüberschuß.

In der Verwaltung der finnländischen Staatsbahnen wurde zum Beginn des Jahres 1923 eine Neuorganisation durchgeführt, die auf eine größere Zentralisierung der Verwaltung hinausläuft. Die Zahl der Abteilungen in der Generaldirektion wurde von 11 auf 9 vermindert.

Der unmittelbare Verkehr zwischen Deutschland und Finnland erfuhr durch die Einrichtung eines Schnelldampferverkehrs zwischen Lübeck und Helsingfors eine Verbesserung.

Auch der Plan einer besseren Verbindung zwischen Finnland und Schweden scheint greifbare Gestalt anzunehmen. Ein schwedisch-finnischer Verkehrsausschuß hat sich mit dieser Frage beschäftigt und schlägt vor, daß die Staatsbahnverwaltungen der beiden beteiligten Länder diesen Verkehr in die Hand nehmen sollen, weil nur dann eine erstklassige Verbindung geschaffen werden könne. Man denkt an einen regelmäßigen Nachtverkehr zwischen Stockholm und Abo mittels Dampfschiffen oder Dampffähren von 2000 t Größe mit 15 Knoten Geschwindigkeit und hofft, daß sich bis zum Jahre 1926 die Linie werde einrichten lassen. Der Ausschuß hat unter Aufstellung eines genauen Kostenanschlages vorgeschlagen, daß die Regierungen baldigst in Verhandlungen über die Einrichtung dieser Seefahrtverbindung, die als ein Glied des Durchgangsverkehrs zwischen Finnland und Westeuropa über Schweden gedacht ist, eintreten sollen.

In den drei Randstaaten Lettland, Litauen und Estland scheinen die Eisenbahnverhältnisse den Weg befriedigender Entwicklung einzuschlagen. In Lettland ist für das nächste Jahr eine Erhöhung der Personentarife beschlossen worden, um die erhöhten Ausgaben für den Materialverbrauch und das Personal zu decken. Unter Festhaltung des Verhältnisses von 1 : 2 : 4 sollen die Preise in der III. Klasse von 1½ auf 2, in der II. Klasse von 3 auf 4 und in der I. Klasse von 6 auf 8 Santimi (100 Santimi = 1 Lat) erhöht werden.

In Litauen ist man an einen Ausbau des Eisenbahnnetzes herangegangen. Im litauischen Eisenbahnetat 1924/25 sind für Bahnbauten 24 Millionen Lits vorgesehen. Außerdem wird über Verhandlungen des litauischen Verkehrsministers über eine Eisenbahnanleihe in London berichtet, die in Höhe von 23 Millionen Lits zum Bau der Strecke Memel-Schaulen und zum Ankauf rollenden Materials aufgelegt werden soll. Durch den geplanten Bahnbau will Litauen die Möglichkeit erhalten, unter Ausschaltung lettländischer Bahnen und des Umschlagverkehrs über Libau in unmittelbaren Verkehr mit Memel treten zu können.

Im Verhältnis zu Deutschland trat am 1. Mai ein direkter Güterverkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königs-

berg einerseits und den lettländischen und estländischen Staatsbahnen andrerseits über Litauen in Kraft. Ferner wurde am 15. Mai ein Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ostpreußen und Estland über Litauen eingeführt.

Die Nachrichten aus Rußland lassen eine rege Tätigkeit des Volkskommissariats für Verkehrswesen erkennen. Die praktischen Erfolge scheinen allerdings manches zu wünschen übrig zu lassen. Die Fürsorge erstreckte sich im wesentlichen auf die Hauptstrecken und die Pflege des Personenverkehrs. Der Güterverkehr scheint noch sehr gering zu sein. Die Hauptmängel liegen in dem schlechten Zustand der Bahnanlagen und Betriebsmittel. Nach einem im Januar 1923 veröffentlichten Bericht in der „Ekonomitscheskaja Schisn" besteht in der Schienenwirtschaft ein Fehlbetrag von 13 400 Werst. Bei jährlich 2000 Werst Schienenauswechselung würde sich die Schienenerneuerung bis 1941 erstrecken. Man hatte zunächst für 1923 die Auswechselung der Schienen wenigstens für 1600 Werst geplant. Bei dem Stande der russischen Metallversorgung mußte das Volkskommissariat für Verkehrswesen jedoch diesen Plan aufgeben und den Voranschlag von 1600 Werst auf 800 Werst herabsetzen. Noch schlimmer steht es mit der Schwellenwirtschaft. Für das Jahr 1922 hatten die Bahnen einen Bedarf von 44 Millionen Schwellen angemeldet, am Ende des Jahres hatten sie aber nur 10½ Millionen erhalten. Der Bestand an gebrauchsfähigen Lokomotiven soll sich etwas gebessert haben. Ebenso soll der Güterwagenpark eine geringe Besserung aufweisen. Im ganzen lassen aber der Zustand und die Unterhaltung der Personen- und Güterwagen, von denen über 50 vH beschädigt sind, außerordentlich viel zu wünschen übrig. Unter diesen Umständen ist es verständlich, wenn man in Rußland zu einer Einteilung der Strecken in solche erster, zweiter und dritter Ordnung gekommen ist und ernstlich erwogen hat, den Betrieb auf den Strecken dritter Ordnung ganz einzustellen. Wenn es nicht dazu gekommen ist, so waren für diese Entscheidung neben wirtschaftlichen auch militärische Gesichtspunkte bestimmend.

Für die wirtschaftliche Lage der russischen Eisenbahnen ist eine Bemerkung im „Wjestnik Putej Soobschenja" charakteristisch, in dem die Frage besprochen wird, ob es richtig sei, die Tarife so zu bemessen, daß sie die Selbstkosten der Eisenbahn decken. Es wird dort betont, daß diese Frage vielleicht für die deutschen Verhältnisse zu bejahen sei, wo der Güterverkehr 80 % der Vorkriegszeit erreicht habe und infolgedessen die Ausgaben, die vom Verkehr unabhängig sind, sich auf eine genügende Gütermenge verteilen. In Rußland, wo der Güterumschlag ungefähr ein Drittel der Vorkriegszeit betrage, lägen die Verhältnisse aber wesentlich verschieden. Hier müsse die Hauptsorge der Eisenbahnen auf eine Vermehrung des Güterverkehrs gerichtet sein. Dies hat aber die russischen Bahnen nicht abgehalten, die Tarife im Laufe des Jahres 1923 kräftig zu erhöhen. Die gegenwärtigen Tarife gehen, in Goldmark umgerechnet und nach dem Warenindex bedeutend über die Vorkriegstarife hinaus. Die Erhöhung beträgt für den Güterverkehr in manchen Fällen 300 %. Auch die Personentarife überschreiten die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung. Die hohen Tarife haben dazu geführt, daß der Warenverkehr sich in vermehrtem Umfange der Landstraße zugewandt hat. Es sind Fälle festgestellt worden, in denen sich ein Güterverkehr auf der Landstraße zwischen Mohilew und Moskau, also auf 570 Werst Entfernung, entwickelt hat.

Für den internationalen Verkehr ist die Aufstellung eines Fahrplans für die transsibirische Bahn zwischen Moskau und Wladiwostok von Bedeutung. Es ist eine wöchentlich dreimalige Verbindung mit einer Reisedauer von 18 Tagen vorgesehen gegenüber einer Reisedauer von 12—13 Tagen in der Vorkriegszeit. Die Züge führen Schlaf- und Speisewagen.

Unter den Abkommen, die russischerseits mit ausländischen Gesellschaften abgeschlossen worden sind, verdient für den Eisenbahner der Vertrag der deutschen „Gesellschaft für wirtschaftliche Beziehungen mit dem Osten" über den Bau der Bahn Mga-Rybinsk und die Waldkonzession im Bereiche dieser Bahn Beachtung. Diese Bahn, in die die russische Regierung schon 25 Millionen Goldrubel hineingesteckt hatte, soll von der genannten Gesellschaft fertiggestellt werden. Außerdem obliegt der Gesellschaft die Verwertung der Holzerzeugnisse im Lande selbst durch Errichtung von Holzsägewerken, Zellulose- und ähnlichen Fabriken sowie einer Schwellentränkanstalt.

In Polen spiegelt sich die ungünstige wirtschaftliche Lage des Landes auch in den Eisenbahnverhältnissen wieder. Der Fehlbetrag betrug im Jahre 1921 mehr als 50 Milliarden, im Jahre 1922 nach dem Voranschlag 62 Milliarden und für 1923 wird er auf 150 Milliarden geschätzt. Besonders schlecht scheint es um den Lokomotivpark bestellt zu sein. Die polnischen Eisenbahnen verfügen über 100 verschiedene Typen von Lokomotiven, die zudem teilweise recht alt sind. Das Durchschnittsalter beträgt über 20 Jahre. Dadurch wird die Wirtschaftlichkeit naturgemäß sehr ungünstig beeinflußt. Für den Güterverkehr sind vom Lokomotivpark nur 24 % tatsächlich brauchbar. Fast die Hälfte des Bestandes eignet sich nur für den Rangierbetrieb. Der Ausbesserungsstand ist auf 34 % gestiegen. Um dem starken Mangel an Lokomotiven abzuhelfen, hat die polnische Eisenbahnverwaltung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrssteigerung einen Beschaffungsplan für die Zeit bis 1931 aufgestellt, nach dem insgesamt 2676 Lokomotiven neu eingestellt werden sollen. Ob dieser Plan sich aber wird durchführen lassen, ist nach der Finanzlage des Landes zweifelhaft. Auch der Wagenpark ist unzureichend. Der Bedarf an offenen Wagen konnte kaum in der Höhe von 35 % gedeckt werden.

Die andauernd fortschreitende Entwertung der polnischen Mark nötigte die polnischen Eisenbahnen zu fortgesetzten Tariferhöhungen. Schließlich wurde die Einführung wertbeständiger Tarife nach deutschem Muster erwogen. Am 1. Januar ist die Einführung eines neuen, vollständig umgearbeiteten Gütertarifs mit teilweise neuer Klasseneinteilung erfolgt.

Die Tschechoslowakei erweiterte ihr Netz durch Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer und der Buschtehrader Eisenbahn. Die Linien der Aussig-Teplitzer Bahn wurden der Staatsbahndirektion Prag zugeteilt, während für die Buschtehrader Bahn eine neue Staatsbahndirektion errichtet worden ist.

Der Zentraleisenbahnrat der tschechoslowakischen Eisenbahnen beschäftigte sich mit einer Umgestaltung der Eisenbahnen nach kaufmännischem Muster. Der für diesen Zweck vom Zentraleisenbahnrat eingesetzte Reorganisationsausschuß hat seine Arbeiten noch nicht beendet. Er kam zu dem Ergebnis, daß über diese Frage zunächst die wirtschaftlichen Körperschaften um ihre Meinung befragt werden müßten. Außerdem hält der Ausschuß vorerst auch noch die nähere Unterrichtung über verschiedene Fragen des inneren Dienstes für erforderlich.

Die wirtschaftliche Lage der tschechoslowakischen Eisenbahnen ist nach dem Voranschlag für 1924 nicht ungünstig. Die Einnahmen sind auf 4602 Millionen, die Ausgaben auf 4174 Millionen tschechische Kronen veranschlagt, was einen Überschuß von mehr als 400 Millionen ergibt. Dabei rechnet die Verwaltung mit einer beträchtlichen Herabsetzung der sächlichen Ausgaben, nämlich um 400 Millionen Kronen. Ob dies Ergebnis zu erzielen sein wird, muß abgewartet werden.

In Rumänien ist es bis jetzt nicht gelungen, die Eisenbahnen zur Gesundung zu bringen. Der Betriebsverlust im Jahre 1922 betrug für das 8434 Kilometer umfassende Gesamtnetz, von dem 7128 km unter staatlicher Verwaltung stehen, 30 Millionen Franken. Aus einer Eingabe der Eisenindustrie an die Regierung geht hervor, daß die Industrie erhebliche Beträge für die Ausbesserung von Betriebsmitteln aufgewendet hatte, für die eine Bezahlung nicht erfolgt war. Dem rumänischen Verkehrsminister wurde daher für das Jahr 1923 ein außerordentlicher Kredit von 1080 Millionen Lei eingeräumt, von dem 900 Millionen zur Ausbesserung des rollenden Materials in in- und ausländischen Werkstätten und 108 Millionen zur Ausbesserung der Wagen an Ort und Stelle durch private und Regie-Arbeitergruppen bestimmt sind. Dieser außerordentliche Aufwand soll

seine Deckung zum Teil in den Geldeingängen für Grundstücksabtretungen finden. Der schlechte Zustand des Betriebsmittelparks wird auch durch die Tatsache beleuchtet, daß Rumänien eine große Anzahl von Lokomotiven und Wagen zur Ausbesserung an die Skoda-Werke nach Pilsen sandte. Von den Wagen soll nur etwa die Hälfte in brauchbarem Zustande sein.

Um der Schwierigkeiten Herr zu werden, schritt man zur Einsetzung von Generalinspektoraten. Den Generalinspektoraten, drei an der Zahl, ist die Aufsicht über die Verkehrslinien in den ihnen zugewiesenen Bezirken übertragen worden. Sie haben für Abstellung sich ergebender Unzuträglichkeiten zu sorgen und sollen Vorschläge zur Verbesserung der Eisenbahneinrichtungen einreichen.

Unter diesen Umständen kann es nicht Wunder nehmen, daß die Gerüchte über Abtretung der rumänischen Staatsbahnen an eine Privatunternehmung nicht verstummen wollen. Schon Anfang 1920 setzten Bestrebungen nach dieser Richtung ein, sie fanden aber einen entschiedenen Widerstand bei dem Ministerpräsidenten Bratianu, der die Auffassung vertrat, daß Rumänien imstande sei, sich allein zu helfen. Nach einer französischen Quelle sollen jedoch neuerdings wiederum Verhandlungen zwischen der rumänischen Regierung und einem Konsortium englischer Hüttenwerke schweben, die die Verpachtung der rumänischen Staatseisenbahnen zum Gegenstand haben.

Auch in Italien hat bekanntlich die Frage der Entstaatlichung der Staatseisenbahnen auf Grund des Programms Mussolinis eine Rolle gespielt. Inzwischen ist der Gedanke, nachdem der Abgeordnete Torre zum Generalkommissar für die Eisenbahnen mit diktatorischen Vollmachten bestellt worden ist und gute Erfolge erzielt hat, anscheinend wieder aufgegeben worden. Die Tätigkeit des Generalkommissars hat eine Hebung der Disziplin und des Pflichtgefühls des Personals zur Folge gehabt und dazu beigetragen, den Betrieb wieder regelmäßig zu gestalten und die finanziellen Ergebnisse zu verbessern. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1923 hob sich der Güterverkehr gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um etwa 16½ %. Der Ausbesserungsstand ging sowohl bei den Lokomotiven wie bei den Wagen beträchtlich zurück. Ebenso gelang es dem Generalkommissar durch rücksichtslosen Beamtenabbau eine bedeutende Verminderung der Personalausgaben zu erreichen. Während Ende 1921 rund 240 000 Köpfe vorhanden waren, soll die Zahl Ende 1923 nur 180 000 betragen, von denen 47 000 bereits bis zum 1. September abgebaut waren. Dies Ergebnis ist zum Teil durch Änderung der Bestimmungen über den Achtstundentag erreicht worden. Beispielsweise wird die bloße Dienstbereitschaft nur mit zwei Drittel der Dauer angerechnet. Die Ersparnis an Personalausagben wird für das Rechnungsjahr 1924/25 auf rund 380 Millionen Lire veranschlagt. Die Einnahmen sind in den ersten sechs Monaten des Jahres 1923 gegenüber dem Vorjahre um 9,1 % gestiegen. Das abgelaufene Geschäftsjahr, auf das der Generalkommissar nur zum Teil Einfluß üben konnte, schließt mit 900 Millionen Lire Verlust, d. h. mit 100 Millionen weniger, als im Voranschlage angenommen war und mit 350 Millionen weniger als im Vorjahre. Der Generalkommissar hofft schon im Rechnungsjahr 1925/26 das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herstellen zu können.

Frankreich hatte die Folgen der Ruhrbesetzung auch im eigenen Lande zu spüren. Bei den Eisenbahnen trat in dem menschenarmen Lande infolge der Abgabe von Personal nach der Ruhr Mangel an Arbeitskräften ein. Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten mußte auf eine Anfrage wegen Einhaltung des Achtstundentages bei der Midi- und Paris-Orléans-Bahn erklären, daß von verschiedenen Beamtenklassen die Leistung einer Überstunde habe verlangt werden müssen, weil infolge von Abgaben nach der Ruhr und allgemeiner Verkehrssteigerung Personalmangel eingetreten sei. Die französische Eisenbahner-Zeitung, die „Tribune des Cheminots", ging sogar soweit, zu behaupten, daß der verhängnisschwere Wagenmangel, von dem Frankreich im Jahre 1923 heimgesucht wurde, allein auf die Rechnung des Personalmangels zu setzen sei. Wie aus andern Nachrichten hervorgeht, ist der Wagenmangel zum Teil auf schwere Betriebsstockungen zurückzuführen, die eine Folge der durch die Ruhrbesetzung hervorgerufenen Verkehrsstörungen waren. Vermutlich hat auch der Mangel an Lokomotiven dabei eine Rolle gespielt.

Die französischen Eisenbahnen arbeiteten nach wie vor mit Betriebsverlust. Im Jahre 1922 belief sich dieser Betriebsverlust auf 1150 Millionen Franken; er fällt nach französischen Angaben allein der schematischen Anwendung des Achtstundentages zur Last, die einen Mehraufwand von 1500 Millionen Franken erfordert. Auch das Jahr 1923 wird mit einem Betriebsverlust abschließen. Bei Einführung von Ausnahmetarifen für Wein wurde von den französischen Eisenbahnen, die sich gegen diese Belastung auf das entschiedenste, aber ohne Erfolg, wehrten, angegeben, daß der Betriebsverlust bis zum Herbst des Jahres 1923 bereits 1300 Millionen betrage.

Die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen haben nach einem Bericht der englischen „Railway Gazette" unter dem Übergang von deutschen zu französischen Verwaltungs- und Betriebsformen schwer gelitten. Seit dem Waffenstillstand sind bis auf das Jahr 1922 Überschüsse nicht erzielt worden. Die Betriebszahl war bis auf 119 % gestiegen und ist erst 1922 auf 83 % zurückgegangen. Die Einnahmen betrugen im letzten Jahre 521 Millionen, die Ausgaben 483 Millionen Franken, so daß ein Überschuß von 38 Millionen, nach Abzug der Zinslast für das Anlagekapital, von 32 Millionen Franken verblieb, der an die Gemeinschaftskasse der Wirtschaftsgemeinschaft der französischen Eisenbahnen abgeführt wurde. Die französische Regierung verfolgt den Plan, das elsaß-lothringische Eisenbahnnetz der französischen Ostbahn einzuverleiben, doch besteht in weiten Kreisen des ehemaligen Reichslandes lebhafte Abneigung dagegen.

Die zum Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal eingesetzte Gesellschaft hat auch im Jahre 1923 ihre Arbeiten fortgesetzt, doch ist bei dem ablehnenden Standpunkte Englands auf eine Verwirklichung dieses Planes in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Neuerdings wird auch der Plan einer Fährverbindung erwogen.

Die Belgischen Staatseisenbahnen, die im Jahre 1922 mit einem Betriebsverlust von 16 Millionen Franken abschnitten, hofften im Jahre 1923 einen Betriebsüberschuß zu erzielen. Die Tatsache, daß zum 1. Januar 1924 eine Erhöhung der Personentarife um 25 % und der Gütertarife um 10 % eintritt, spricht indessen nicht dafür, daß die Ergebnisse sehr glänzend gewesen sind.

Die internationale Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft in Brüssel mußte sich das Eindringen englischen Einflusses gefallen lassen. Es wurde eine Kapitalerhöhung beschlossen, durch die einer englischen Gruppe Einfluß auf die Verwaltung gewährt wird. Der Verwaltungsrat wurde neu gewählt und zum ersten Vizepräsidenten Sir Davison Dalziel-London bestellt, die Stelle des Präsidenten wird einstweilen offengehalten.

Die Eisenbahnen in England sind bekanntlich zu vier großen Gruppen zusammengeschlossen worden. Der Zusammenschluß, der neben betrieblichen Vorteilen auch den Inhabern von Eisenbahnwerten Nutzen bringen soll, ist im Jahre 1923 im großen und ganzen beendet worden. Das englische Vorbild hat auch auf Irland zurückgewirkt. Die irische Regierung hat unter Ablehnung der von einem Sachverständigenausschuß geforderten Verstaatlichung der irischen Eisenbahnen die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, Pläne für den Zusammenschluß der Eisenbahnen Irlands in solcher Form vorzulegen, daß hierdurch der Vorteil des Staatsbetriebes gewahrt bleibe. Falls diese Pläne nicht bis Ende März 1923 eingereicht würden, sollte der Zusammenschluß durch ein Gesetz bis zum 1. Juli 1923 erzwungen werden. Die freiwillige Arbeit der Eisenbahngesellschaften war durchaus befriedigend, so daß mit Rücksicht hierauf die Frist verlängert worden ist.

Über die Betriebsergebnisse konnten die englischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre befriedigende Berichte vorlegen.

Die Berichte, die sich auf das Jahr 1922 beziehen, zeigen vor allem einen sehr starken Rückgang der Ausgaben. Während die Ausgaben sich im Jahre 1921 noch auf 246 Millionen Pfund Sterling beliefen, betrugen sie im Jahre 1922 nur 190,6 Millionen. Am stärksten war die Ersparnis im Lokomotivbetriebsdienst, aber auch in den andern Dienstzweigen, so bei der Bahnunterhaltung und im Werkstättendienst wurden beträchtliche Ersparnisse erzielt.

Die Einnahmen waren beim Personenverkehr im Jahre 1922 geringer als im Vorjahr, während der Güterverkehr eine Steigerung aufweist. Die Entwicklung des Personenverkehrs spiegelt den Rückgang der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bevölkerung wieder. Die Zahl der Reisenden zeigt einen Rückgang von insgesamt 31 Millionen, woran namentlich die I. Klasse beteiligt ist. Die Steigerung des Güterverkehrs ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß im Jahr 1921 infolge eines lang andauernden Bergarbeiterstreiks sehr starke Ausfälle im Kohlenverkehr zu verzeichnen waren. Die Verkehrsentwicklung war also nicht besonders günstig und wird auch im Jahre 1923 kaum einen Aufschwung gewonnen haben. Die guten finanziellen Ergebnisse — Gesamtüberschuß aller englischen Eisenbahnen 47,2 Millionen Pfund Sterling gegenüber einem Betriebsverlust von 9,2 Millionen im Jahre 1921 — haben vielmehr ihren Grund in wirtschaftlicherer Betriebsführung. Die Dividenden, die verteilt werden konnten, beliefen sich bei einigen Gesellschaften auf 7½ bis 8½ %. Der niedrigste Satz ist der der Londoner Metropolitan-Eisenbahn mit 3½ %.

Die guten finanziellen Ergebnisse gaben den Anlaß, an einen Tarifabbau heranzutreten. Am 1. Januar 1923 wurden die Fahrpreise für den Personenverkehr von 175 % auf 150 % herabgesetzt. Trotzdem wollten die Klagen über zu hohe Fahrpreise nicht verstummen, weil die Bevölkerung infolge der verminderten wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die Last hoher Fahrpreise nur schwer zu ertragen vermag.

Für den Güterverkehr traten allgemeine Ermäßigungen am 1. Mai 1923 in Kraft. Den Hauptvorteil hatten die landwirtschaftlichen Ezeugnisse, für welche die Tarife von 175 % der Vorkriegssätze auf 150 % herabgesetzt wurden. Für Rohstoffe wurde keine Ermäßigung gewährt. Kohle, Koks, Eisen und Stahl zahlen, wie bisher, 160 %, Eisenerze 140 % der Vorkriegssätze. Dagegen wurden die Sätze für solche Güter, die bisher 175 % der Vorkriegssätze zahlten, auf 160 % ermäßigt. Für landwirtschaftliche Erzeugnisse ist man sogar, wie bereits erwähnt, auf 150 % heruntergegangen.

Die für die englischen Eisenbahnen besonders schwierige Frage des Güterwagenparks ist auch im verflossenen Jahre keiner Lösung zugeführt worden. Bekanntlich steht ein sehr bedeutender Teil der auf den englischen Eisenbahnen laufenden Güterwagen im Eigentum Privater, namentlich der Zechen und Hütten. Insgesamt sind 614 000 Privatgüterwagen, hauptsächlich für den Kohlen- und Erzverkehr vorhanden, deren Aussonderung und Zustellung für die Eisenbahnen eine große Last bedeutet. Von der durch das Verkehrsgesetz vom Jahre 1919 eingeräumten Ermächtigung, die Privatgüterwagen zwangsweise zu erwerben, haben die Eisenbahnen bisher keinen Gebrauch gemacht. Im Gegenteil scheint es so, als wenn sie sich mit Neuanschaffungen von Privatgüterwagen, die durch den schlechten Unterhaltungszustand des Parks bedingt sind, abgefunden haben. Allerdings wollen die Eisenbahnen die Neubeschaffungen von Privatgüterwagen dazu benutzen, um den bisher üblichen kleinen Güterwagen mit einem Ladegewicht von etwa 10—12 t durch großräumige Wagen von 20 t Ladegewicht zu ersetzen.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika können auf ein gutes Wirtschaftsjahr zurückblicken. Für die Eisenbahnen brachte der Sommer 1923 einen Verkehr von noch nicht dagewesener Stärke. Trotz der starken Anforderungen und trotz des schlechten Zustandes der Lokomotiven und Wagen, der eine Folge des Ausstandes in den Werkstätten war, konnte der Verkehr ohne Stauungen und Störungen bewältigt werden. Man sieht daher dem Betriebsergebnis der Eisenbahngesellschaften für 1923 mit Vertrauen entgegen. Schon das Jahr 1922 hatte den Eisenbahnen gegenüber dem Jahr 1921 eine beträchtliche Besserung gebracht. Der Überschuß belief sich im Jahre 1922 nach Abzug von Steuern, nicht beitreibbaren Außenständen, Renten und dergleichen auf 777 Millionen Dollar gegenüber 616 Millionen Dollar im Jahre 1921. Die Betriebszahl (Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen) ging von 82,61 % im Jahre 1921 auf 79,32 % im Jahre 1922 zurück. Für das Jahr 1923 rechnet man mit der Wahrscheinlichkeit, daß die Eisenbahngesellschaften es zu Überschüssen bringen werden, die die Verteilung des ihnen gesetzlich zugestandenen Höchstgewinns gestatten. Bekanntlich ist der Gewinn, den die Eisenbahngesellschaften ausschütten dürfen, begrenzt. Die Tarife sollten ursprünglich so festgesetzt werden, daß eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 6 % erreicht wird; vom 1. März 1922 sollte das Bundesverkehrsamt diesen Prozentsatz neu regeln. Dies ist inzwischen geschehen und die Verzinsung auf 5¾ % herabgesetzt worden. Das Anlagekapital ist zunächst versuchsweise geschätzt worden. Die endgültige Festsetzung des Anlagekapitals bereitet, wie aus den inzwischen beim Bundesverkehrsamt eingegangenen Anmeldungen einzelner Eisenbahngesellschaften hervorgeht, große Schwierigkeiten. Obwohl nur kleinere Unternehmungen die Festsetzung des Anlagekapitals beantragt haben, konnten sich die 11 Mitglieder des Ausschusses, welche die Abschätzung zu begutachten hatten, über die Grundsätze der Berechnung nicht einigen. Gerichtsentscheidungen sprechen sich dafür aus, daß die Kosten maßgebend sein müßten, die der Aufbau bei heutigen Preisen erfordern würde. Der Mehrheitsbericht ist indessen der Auffassung, daß die Abschätzung auf dem Stande der Löhne und Preise vom 30. Juni 1914 aufgebaut werden müßte und daß ein Zuschlag dazu in Ansatz zu bringen sei, der dem bisher aufgebrauchten Anlagekapital entspreche. Es wird erwartet, daß die strittigen Fragen schließlich von den Gerichten werden entschieden werden müssen.

Auf Grund der günstigen Entwicklung waren die Eisenbahngesellschaften in der Lage, Anschaffungen großen Umfanges vorzunehmen. Im Jahre 1922 sind zur Beschaffung von Betriebsmitteln 245 Millionen Dollar und zur Erweiterung der baulichen Anlagen 195 Millionen Dollar aufgewendet worden. Im Jahre 1923 waren zur Beschaffung von Betriebsmitteln 625 Millionen Dollar und für Bauten 425 Millionen Dollar in Aussicht genommen. Diese umfangreichen Aufträge der Eisenbahngesellschaften haben wesentlich zur Belebung der gesamten Industrie beigetragen. Insbesondere wird die gute Beschäftigung der Waggonindustrie hervorgehoben.

Der Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften zu größeren Gruppen, der ebenso wie in England auch in den Vereinigten Staaten vorgesehen ist, hat bisher noch nicht stattgefunden. Man spricht von der Bildung von 19 Gruppen, und die Arbeiten für die Gruppierung sind im Gange. Es verlautet indessen, daß, wenn auch die Vorschläge für die Zusammensetzung der Gruppennetze endgültig aufgestellt sein werden, doch ein Zwang auf die Eisenbahngesellschaften nicht ausgeübt werden solle.

Von den außereuropäischen Eisenbahnen verdienen schließlich die Eisenbahnen Japans der Erwähnung im Hinblick auf den schweren Schicksalsschlag, den sie infolge des Erdbebens erlitten haben. Der Hauptbahnhof in Tokio, der erst vor neun Jahren gebaut und als das größte Bauwerk seiner Art der Stolz der Japaner war, wurde zerstört. In einem Umkreis von 150 Kilometern um Tokio war der Eisenbahnverkehr durch das Erdbeben zunächst völlig unterbunden. Der Gesamtschaden, den die Japanischen Staatseisenbahnen durch das Erdbeben erlitten haben, wird von dem Vorstande des Eisenbahnamtes in Kobe, Okada, auf 95 Millionen Yen oder 9½ Millionen Pfund Sterling angegeben. Nach Okadas Feststellung wird die Wiederherstellung der Eisenbahnen etwa 2 Jahre Zeit erfordern und, soweit die Ausgaben im laufenden Rechnungsjahre zu leisten sind, 2 Millionen Pfund Sterling für die Eisenbahnstrecken und 750 000 Pfund Sterling für Personen- und Güterwagen kosten.

Vom englischen Güterverkehr.

Die englischen Eisenbahnen verfügen über einen Park von 480 000 Güterwagen für allgemeine Zwecke, von denen 390 000 offen und 90 000 bedeckt sind, und von 777 700 Güterwagen für den Kohlen- und Erzverkehr (mineral traffic), von denen aber nur 213 700 bahneigene Wagen sind, während die übrigen 564 000 Privatbesitz sind. Dazu kommen noch 50 000 Privatwagen, die zu anderen Zwecken als zur Beförderung von Kohle und Erz dienen. Abgesehen von einigen besonderen Verkehrsbeziehungen, in denen großräumige Güterwagen verwendet werden, herrscht unter den englischen Güterwagen noch der kleine Wagen vor. Im Kohlenverkehr haben z. B. die Wagen ein durchschnittliches Ladegewicht von 11,7 t; die untere Grenze ist 8 t, als Großraumwagen spricht man schon solche mit 20 t an, und aus der Durchschnittszahl, die unter dem Mittel bleibt, ergibt sich, daß das Ladegewicht der Mehrzahl der Wagen in der Nähe der unteren Grenze liegt. Die Beibehaltung der zweiachsigen Güterwagen mit kleinem Fassungsraum wird im wesentlichen mit den kurzen Entfernungen begründet, auf die in England die Güter zu befördern sind; namentlich wird dabei auch auf den Gegensatz zu Amerika mit seinen großen Entfernungen hingewiesen, wo bekanntlich das Ladegewicht des einzelnen Kohlenwagens 100 t bereits überschritten hat. Dort werden aber auch die Güter, namentlich Kohle, in großen Mengen versandt, während in England der Stückgutverkehr stark ins Gewicht fällt, bei dem es schon schwer ist, das Ladegewicht kleiner Wagen auszunutzen, geschweige denn einen großen Wagen auszulasten; sogar im Kohlenverkehr, also bei einem Massengut, rechnen die englischen Eisenbahnen damit, daß die kleineren Abnehmer, selbst kleinere Händler, nicht immer bereit sind, größere Mengen auf einmal abzunehmen. Anders liegen die Verhältnisse freilich da, wo Kohle und Erz in großen Mengen zwischen Zeche, Hafen und Hüttenwerk befördert werden, und für diesen Verkehr wird neuerdings für den Großraumwagen Stimmung zu machen gesucht. Daß hier, von Ausnahmen abgesehen, noch die kleinen Wagen in überwiegender Zahl verwendet werden, hängt zum Teil auch mit den mechanischen Vorrichtungen zum Entladen, also den Aufzügen, Kippern u. dgl. zusammen, die noch für den kleinen Wagen gebaut sind. Infolge der Schwierigkeiten für die Unterhaltung, die der Krieg zur Folge gehabt hat, sind aber alle diese Anlagen zurzeit stark heruntergewirtschaftet, und auch der Wagenpark ist stark erneuerungsbedürftig. Man hält daher den jetzigen Zeitpunkt für besonders geeignet, um den Übergang zum Großraumwagen zu machen, indem für ausgemusterte kleine Wagen große eingestellt und die Entladeanlagen, anstatt sie instand zu setzen, umgebaut werden.

Die vielen Privatgüterwagen sind für die englischen Eisenbahngesellschaften recht lästig. Sie sind im allgemeinen nur in einer Richtung beladen zu befördern und müssen dann dem Ausgangspunkt wieder leer zugeführt werden. Es wird für sie daher Lokomotivzugkraft aufgewendet, die nichts einbringt, und sie verursachen besondere Verschiebearbeit, um sie zur Rückfahrt zu sammeln. Zudem erschwert der Mangel an Einheitlichkeit im Bau den Umgang mit diesen Wagen. Es ist deshalb versucht worden, sie ganz abzuschaffen. Der Verkehrsminister hat aber von der Befugnis, die ihm gesetzlich erteilt war, sie anzukaufen, keinen Gebrauch gemacht, und die Zeit, wo man in England von einem Staatsbetrieb sprechen konnte, wo also der Verkehrsminister Anlaß zu einem so weitgehenden Eingriff in die Güterwagenwirtschaft der Eisenbahnen gehabt hätte, ist nun wieder vorüber. Die Eisenbahngesellschaften sind zurzeit durch andere Dinge, namentlich durch die Veränderung des Aufbaus des englischen Eisenbahnwesens infolge der Gruppenbildung, zu sehr in Anspruch genommen, als daß sie der zwar wichtigen, aber nicht an erster Stelle stehenden Frage der Privatgüterwagen besondere Aufmerksamkeit widmen könnten, und zudem scheuen sie die hohen Kosten, die der Erwerb dieser Fahrzeuge erfordern würde. Die Große Westbahn hat daher einen anderen Weg eingeschlagen, um die Angelegenheit einen Schritt vorwärts zu bringen und dabei zu gleicher Zeit die Einführung eines Großraumwagens, dessen Wert sie richtig erkannt hat, zu fördern. Sie hat nämlich an die Zechen- und Hüttenbesitzer und sonstige Großgewerbetreibende ihres Bezirks ein Rundschreiben gerichtet, in dem sie um ihre Mithilfe beim Bau von Güterwagen mit größerem Fassungsraum bittet. Sie hat schon seit Jahren mit 20- und 30-t-Wagen für den allgemeinen Verkehr Versuche angestellt, aber nur mit geringem Erfolg. Hinsichtlich des Kohlen- und Erzverkehrs, der bei ihr 70 % des gesamten Verkehrs ausmacht, hat sie die Überzeugung gewonnen, daß der Großraumwagen sowohl der Eisenbahngesellschaft als dem Absender und Empfänger der Güter Vorteile bringt. Zwei 10-t-Wagen kosten etwa 50 % mehr als ein 20-t-Wagen, so daß bei der Erneuerung der demnächst auszumusternden Wagen große Ersparnisse erzielt werden können, wenn immer zwei 10-t-Wagen durch einen solchen für 20 t ersetzt werden. Dadurch würden auch die Gleisanlagen, die jetzt bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht sind, sowohl in den Zechen und Hütten wie auf den Bahnhöfen, noch längere Zeit den Ansprüchen ohne Erweiterung genügen. Die Ersparnisse, die die Eisenbahn dadurch erzielt, daß sie die hierfür nötigen Ausgaben vermeiden kann, und die sich auch im Betriebe durch die Bewegung einer geringeren Anzahl von Wagen- und Zugeinheiten ergeben, kommen dabei auch den Verfrachtern zugute, weil das Eisenbahngesetz von 1921 verlangt, daß die Überschüsse aus dem Eisenbahnbetriebe, wenn sie eine gewisse Höhe überschreiten, dazu verwendet werden müssen, die Tarife herabzusetzen.

Über die Güterwagengemeinschaft, die die englischen Eisenbahnen im Kriege geschlossen und nach dem Kriege beibehalten haben, ist schon in Nr. 7 und Nr. 23 dieser Zeitung vom 23. Februar 1922 (S. 147) und vom 15. Juni 1922 (S. 464) berichtet worden. Diese Gemeinschaft leidet sehr unter der Mannigfaltigkeit in der Bauart der Güterwagen, die seinerzeit nach den Entwürfen der einzelnen Gesellschaften gebaut worden sind. Da aber die Zersplitterung der englischen Eisenbahnen nunmehr wenigstens bis zu einem gewissen, sehr weitgehenden Grade dadurch beseitigt worden ist, daß die mehr als 100 Gesellschaften zu vier Gruppen zusammengefaßt worden sind, bedarf es zur Einführung einheitlicher Formen nur noch des Zusammenwirkens der leitenden Beamten der vier Gruppen, statt wie früher, derjenigen von 100 und mehr Gesellschaften, so daß nunmehr Aussicht besteht, im Güterwagenbau eine weitergehendere Einheitlichkeit als bisher zu erreichen.

Die Züge mit Stückgut und Nahrungsmitteln für die Großstädte verkehren in England meist des Nachts. Die Güter werden am Nachmittag vom Erzeuger oder Großhändler aufgeliefert, die Fische in den Fischereihäfen verladen. Bei den kurzen Entfernungen, die zurückzulegen sind, können die Züge, in den Abendstunden abfahrend, gegen Morgen meist ihr Ziel erreichen, so daß ihr Inhalt am Morgen in der Markthalle oder beim Kleinhändler zum Verkauf verfügbar ist. Hierzu ist aber nötig, daß solche Züge fahrplanmäßig wie Personenzüge behandelt werden, und bei der infolgedessen einzuhaltenden hohen Fahrgeschwindigkeit müssen wiederum, soll die Betriebssicherheit gewahrt bleiben, die Güterzüge durchgehende Bremsen besitzen. Neben diesen Zügen haben aber die englischen Eisenbahnverwaltungen einen lebhaften Verkehr von geschlossen durchgehenden Zügen, für Kohle aus den Zechengleisen zu den Verbrauchern und zur Ausfuhr nach den Häfen, für Erze zu den Hütten, für Baustoffe usw. zu den Verwendungsstellen. Um den Güterverkehr flüssig zu erhalten, namentlich aber auch den Wagendienst zu überwachen, sind Betriebsleitungen eingesetzt, die auch darauf zu achten haben, daß die Zugkraft der Lokomotive voll ausgenutzt wird, daß die Dienstpläne der Zugbegleitmannschaften richtig aufgestellt und sachgemäß durchgeführt werden usw. Durch sie sollen Stauungen verhindert und, wenn sie doch eingetreten sind, beseitigt werden; Umleitungen des Verkehrs, der Ausfall und die Einlegung von Bedarfsgüterzügen wird durch sie angeordnet, ja, ihre Fürsorge geht so weit, daß sie die einzelnen Wagen den zu ihrer Beförderung am besten geeigneten Zügen zuteilen. Eine solche Betriebsleitung besteht z. B. in Manchester für den Nordbezirk der Nordwestgruppe, d. i. für das Verkehrsgebiet der ehemaligen Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn, eins der verkehrsreichsten Gebiete von Mittelengland. Hier sitzen 17 Mann in einem großen Saal, dessen Wände mit Schaubildern ihres Dienstbereichs behängt sind, und leiten, im wesentlichen mit Hilfe des Fernsprechers, den Güterzugdienst. Kleine Lämpchen auf den Plänen zeigen den jeweiligen Verbleib der Züge an, nicht nur in den Hauptgleisen, sondern auch in Überholungs- und Nebengleisen, Kreuzungs- und Privatanlagen. Die Farbe der Lämpchen ist je nach der Fahrtrichtung und der Art der Züge verschieden. Der Leiter sitzt an einem erhöhten Platz in der Mitte dieses Saales; sobald er an den Schaubildern eine Unregelmäßigkeit bemerkt, fordert er den zuständigen Beamten zu einer Aufklärung auf. Dieser hat vor sich ein Abbild des Schaubilds an der Wand, in dem er durch eingesteckte Stifte je nach den eingehenden Meldungen den jeweiligen Verbleib eines jeden Zuges kennzeichnet; die Stellung der Stifte überträgt sich selbsttätig auf die Schaubilder an der Wand. Auf diese Art werden nicht nur der Lauf von Zügen von einem Bahnhof zum anderen, sondern auch das Ladegeschäft, die Verschiebebewegungen, das Einnehmen von Kohle und Wasser durch die Lokomotive, kurz alle Bewegungen von dem Augenblick an, wo eine Lokomotive den Schuppen verläßt, bis zu dem, wo sie ihn wieder erreicht, und alle Wagenbewegungen und -stillstände, mögen sie nun auf dem Nachbarbahnhof oder 100 km davon entfernt vor sich gehen, überwacht. Neben dieser Regelung des Güterzugdienstes in örtlich getrennten Bezirken besteht noch eine weitere Überwachung nach sachlichen Gesichtspunkten, indem besondere Stellen den

Verkehr der Viehzüge, das Tränken und Füttern des Viehes bei diesen, die Verteilung der Leerwagen, die Dienstzeiten der Lokomotiv- und Zugmannschaften überwachen. Ferner werden bei der Betriebsleitung statistische Unterlagen gesammelt, die erkennen lassen, wann und wo Unregelmäßigkeiten vorgekommen sind, so daß sofort Maßnahmen getroffen werden können, um deren Wiederholung zu verhüten. Die Tätigkeit der Betriebsleitung erstreckt sich auf die täglichen Bewegungen von 30- bis 40 000 beladenen Wagen; es ist durch sie erreicht worden, daß gegen 90 % der Güter innerhalb 24 Stunden, von dem Rest der bei weitem größte Teil innerhalb zweimal 24 Stunden ihr Ziel erreichen. Bei Würdigung dieser Leistung darf der daneben noch zu bewältigende dichte Personenzugverkehr nicht außer acht gelassen werden.

Neben der Zugleitung in Manchester bestehen noch eine Anzahl ähnlicher Einrichtungen in anderen Bezirken. Sie alle arbeiten zurzeit noch je für sich; es wird aber angestrebt, sie miteinander in Verbindung zu bringen und so die einheitliche Zugleitung über größere Bezirke auszudehnen. Hiervon erwartet man einerseits eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, andererseits aber auch eine Beschleunigung des Wagenumlaufs. Durch die dabei geführte Statistik sollen ferner die Hauptrichtungen des Güterverkehrs ermittelt werden, um auf dieser Grundlage den Fahrplan nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten aufbauen zu können. Auch in England ist man also bemüht, an Stelle der bloßen mehr gefühlsmäßigen Erfahrung wissenschaftliche Grundlagen über den Eisenbahnbetrieb zu setzen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Einnahmen der Reichsbahn im November v. J. Die Reichsfinanzverwaltung veröffentlicht in ihrem Ausweis über die Einnahmen von Post und Reichsbahn im November die Einnahmen der Reichsbahn zum ersten Male in Goldmark. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen danach 39 579 913 Goldmark, aus dem Güterverkehr 156 829 842 Goldmark, die sonstigen Betriebseinnahmen 3 432 911 Goldmark. Insgesamt wurden 199 842 666 Goldmark vereinnahmt.

— Keine Preisermäßigung für Fahrrad-Zeitkarten. Nach Herabsetzung der Monats- und Wochenkartenpreise, die sozialen Erwägungen entsprach und den Berufsverkehr schonen sollte, ist die Ermäßigung auch der Zeitkartenpreise für Fahrradaufbewahrung beantragt worden; dagegen ist andererseits eine Erhöhung dieser Sätze vorgeschlagen worden mit der Begründung, daß die Aufbewahrung von Fahrrädern mehr Platz und größere Arbeit erfordere als die Aufbewahrung gewöhnlicher Gepäckstücke und daß die Unterbringungsmöglichkeiten auf vielen Stationen außerordentlich beschränkt seien. Da die Reichsbahn — als selbständiges kaufmännisches Unternehmen — unbedingt darauf achten muß, die Einnahmen mit ihren Selbstkosten in Einklang zu bringen, und da bereits die Schonung des Berufsverkehrs starke Einnahmeausfälle bedingt, also „Soziallasten" darstellt, die eigentlich von anderen Verwaltungen getragen werden müßten, hat sich der Reichsverkehrsminister zu einer Herabsetzung der Zeitkartenpreise für Fahrradaufbewahrung nicht entschließen können; jedoch sollen die Preise zunächst auch nicht erhöht werden, und nur im Notfall, wenn durch die Fahrradaufbewahrung Schwierigkeiten auf einzelnen Stationen entstehen, wird man Zeitkarten für Fahrradaufbewahrung nicht ausgeben und für Fahrräder die Gebühr für größere Gepäckstücke erheben, die nicht unter den Begriff „Handgepäck" fallen.

— Reichsbahntransporte und Besatzungsschäden. W. T. B. teilt mit: Bei Entschädigungsansprüchen aus Besatzungsmaßregeln verzichtet die Reichsbahn, soweit ihre Haftung in Frage kommt, auf den Einwand der Verjährung in den Fällen, in denen a) der Schaden sicher oder vermutlich auf Eingriffe der Besatzungsmächte in die Beförderung zurückzuführen ist; b) über schwebende Forderungen trotz erleichterter Beweisführung nicht entschieden werden kann, weil die Beibringung von Unterlagen nicht möglich ist und c) die Anträge spätestens bis 31. März 1924 bei der Reichseisenbahn eingereicht sind. Die Reichsbahndirektionen sind entsprechend verständigt.

— Verbrecherische Anschläge. Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 21. Dezember 1923 werden die Reichsbahndirektionen ermächtigt, für die Ermittelung und Anzeige der Täter bei vorsätzlicher Gefährdung von Eisenbahnzügen und verbrecherischen Anschlägen gegen die Bahnanlagen oder gegen Reisende und Beamte an Stelle der im Erlasse vom 5. Januar 1923 (vgl. Nr. 4, S. 67, Jahrg. 1923 d. Ztg.) angegebenen Beträge Belohnungen bis zu 1000 Goldmark, in der Regel nicht unter 200 Goldmark je nach Lage des Falles selbständig auszusetzen. Ferner können nach dem Ermessen der Reichsbahndirektionen außerordentliche Belohnungen im Gesamtbetrage bis zur Höhe dieser Sätze gewährt werden, wenn die Urheber derartiger Verbrechen vor Aussetzung einer Belohnung ermittelt worden sind oder wenn durch außergewöhnliche Umsicht oder entschlossenes Handeln die Gefährdung von Eisenbahnzügen oder verbrecherische Anschläge gegen die Bahnanlagen oder gegen Reisende und Beamte rechtzeitig abgewendet oder wesentlich herabgemindert worden sind.

— Ermäßigung der Gütertarife. Der Reichsverkehrsminister beabsichtigt, den Reichseisenbahnrat noch in diesem Monat einzuberufen, um ihn über Art und Umfang einer etwaigen Ermäßigung der Eisenbahngütertarife gutachtlich zu hören. Die für das Gutachten erforderlichen Vorlagen und Unterlagen werden zurzeit im Reichsverkehrsministerium vorbereitet.

— Güterverkehr Deutschland-Rußland über Litauen, Lettland und Estland. Am 1. Januar d. J. ist ein direkter Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg einerseits und Rußland anderseits über Litauen-Lettland und Estland in Kraft getreten. Der Verkehr ist beschränkt auf den Übergang Eydtkuhnen-Wirballen. In den Tarif sind vorläufig folgende Stationen aufgenommen: a) deutsche: Allenstein, Braunsberg, Dt. Eylau, Elbing, Eydtkuhnen, Gumbinnen, Heiligenbeil, Insterburg, die Königsberger Bahnhöfe, Lyck, Marienburg (Westpr.), Marienwerder (Westpr.), Osterode (Ostpr.), Pillau, Prostken und Tilsit; b) russische: Moskau und Petersburg.

Als Vertragsrecht gilt das Internationale Übereinkommen nebst den Ausführungsbestimmungen in der Fassung vom 22. Dezember 1908, den einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees sowie den hierzu vereinbarten „Besonderen Bestimmungen" im Abschnitt 3 des Tarifs. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt mit direktem internationalen Frachtbrief, die Ausfüllung der Frachtbriefe und der Begleitpapiere in der Sprache des Versandlandes. Die Frachten und Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den am Tage des Abschlusses des Beförderungsvertrages gültigen Binnentarifen der beteiligten Bahnen berechnet. Die Frachterhebung erfolgt in beiden Richtungen für die Beförderungsstrecke des Versandlandes in Frankatur von dem Absender, für den Rest bis zur Empfangsstation in Überweisung vom Empfänger. Nachnahmen, Barvorschüsse, Interessedeklarationen sind nicht zugelassen. Die Aufgabe von beschleunigtem Eilgut ist ausgeschlossen.

— Sammelguttarif Basel-Warnemünde und Saßnitz. Mit Gültigkeit vom 12. Dezember 1923 wurde ein Ausnahmetarif (Ausnahmetarif 42) für Sammelgüter der Tarifklasse A für Wagenladungsgüter in Monatsmindestmengen von 180 t eingeführt, die von Basel Bad. Bhf. mit der Deutschen Reichsbahn nach Warnemünde oder Saßnitz zur Ausfuhr nach den nordischen Ländern befördert werden. Frachtzahlung erfolgt in Schweizer Währung in Basel.

— Wieder „Gesellschafts-Sonderzüge". Während der letzten Monate bedenklichsten Kohlenmangels hatte das Reichsverkehrsministerium die Führung von Sonderzügen allgemein ablehnen müssen, um die gesamte Leistungsfähigkeit der Reichsbahn dem lebenswichtigen Verkehr vorzubehalten; jetzt, nach einer kleinen Entspannung der Lage, hat der Reichsverkehrsminister gestattet, daß von Gesellschaften oder Vereinen beantragte Sonderzüge zu den im Tarif vorgesehenen Bedingungen wieder befördert werden; jedoch muß auch bei diesen Gesellschafts-Sonderzügen nach dem Grundsatz verfahren werden, daß im Personenzugverkehr keine Leistung unter den Selbstkosten ausgeführt werden darf. Die Entscheidung bleibt den Reichsbahndirektionen überlassen.

— Der Skandinavien-Schweiz-Expreß. Am 19. Januar wird, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" mitteilt, der Skandinavien-Schweiz-Expreß, der wegen Kohlenmangels und infolge der Verkehrsunterbrechung bei Offenburg den Betrieb zu Beginn vorigen Jahres einstellen mußte, wieder aufgenommen; besonders die Schweiz legte großen Wert auf die Wiedereinstellung des Zuges, der den Verkehr zwischen Warnemünde/Saßnitz und Basel im Anschluß an die Fährschiffe von Gjedser/Trälleborg vermittelt. Der von der Mitropa mit allen modernen Reisebequemlichkeiten ausgestattete Expreß soll

wöchentlich einmal, am Sonnabend-Sonntag nach Basel, am Montag-Dienstag von Basel nach Warnemünde-Saßnitz laufen und stellt folgende Schnellverbindungen her: Kopenhagen-Basel in 26 Std., Stockholm-Basel in 40 Std. und Kristiania-Basel in 42 Std: ab Stockholm 7.45 nm, ab Kristiania 5.15 nm, an Saßnitz-Hafen 1.10 nm; ab Kopenhagen 10.15 vm, an Warnemünde 4.15 nm; ab Saßnitz (Sonnabends) 2.53 nm, ab Warnemünde 5.05 nm über Rostock, Magdeburg, Kreiensen, Cassel, Marburg, Bad Nauheim nach Frankfurt a. M. (an 5.36 vm), weiter über Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, an Basel Bad Bhf. (Sonntags) 11.29 vm (Anschluß nach Genf an 5.50 nm, Chur 4.49 nm, Mailand 8.12 nm), Rückfahrt von Basel (Montags), ab Basel Bad. Bhf. 6.10 nm (mit Anschluß von Mailand ab 6.25 vm, Chur 12.06 nm, Genf 6.50 vm), an Warnemünde 11.49 vm, an Kopenhagen 7.10 nm; an Saßnitz 3.12 nm, an Kristiania 12.39 nm, an Stockholm 9.45 vm. Auf der Rückfahrt stellt der Expreß eine ausgezeichnete Schlafwagenverbindung Basel-Berlin her: ab Basel 6.10 nm, an Magdeburg 7.03 vm, ab Magdeburg (mit D 179) 7.17 vm, an Berlin Potsd. Bhf. 9.18 vm, also Basel-Berlin in 15 Stunden.

— **Die Schnellzugverbindung (London-)Holland-Wien.** Durch die Wiedereinstellung der österreichischen Schnellzüge D 406/405 ist die günstige Verbindung Holland-Wien (mit Schlafwagen Leipzig-Passau) von neuem hergestellt: ab London 8.30 nm, ab Amsterdam 8.06 vm, ab Hannover 5.53 nm, an Leipzig 11.30 nm, ab 11.55 nm (über Passau) an Wien, Westbf., 4.50 nm; ab Wien, Westbf., 1.35 nm, an Leipzig 6.15 vm, ab 6.32 vm, ab Hannover 1.06 nm, an Amsterdam 8.34 nm, an London 8.38 vm.

— **Nachtverbindung Hamburg-Dänemark.** Infolge einstweiligen Ausfalls der Schiffsverbindung Kiel-Korsör (vgl. Nr. 51, S. 843, Jahrg. 1923 d. Ztg.) verkehren seit 4. d. M. folgende Züge wieder regelmäßig täglich: Zug 927 Flensburg ab 11,40 Uhr abends, Pattburg an 12,21 Uhr nachts; Zug 934 Pattburg ab 12,34 Uhr nachts, Flensburg an 1,08 nachts. Der Zug 927 vermittelt im Anschluß an den Schnellzug D 38/48 (Hamburg, Hauptbahnhof ab 7,50 Uhr abends) seit 4. d. M. die einzige Nachtverbindung mit Dänemark.

— **Schiffsverkehr nach Danzig und Pillau.** Der Personendampferverkehr Swinemünde-Danzig-Pillau ist am 4. d. M. bis auf weiteres eingestellt worden, da die deutsche Reichsregierung keine Zuschüsse mehr zahlt.

— **Die Verkehrsnot im Ruhrgebiet.** Der D. A. Z. wird aus dem Ruhrgebiet geschrieben: Der Eisenbahnverkehr im Ruhrgebiet leidet immer noch darunter, daß die französische Regie in Verkehrsfragen mehr verhandelt und unterhandelt, anstatt handelt. Das vor Wochen in Mainz von der Regie mit der Reichsbahn abgeschlossene Abkommen, auf das man seinerzeit auf beiden Seiten große Hoffnungen setzte, ist zum größten Teil Theorie geblieben, und als Mantelabkommen kam auch weniger dieses selbst, als vielmehr die in seinem Rahmen abzuschließenden Sonderabkommen für die Praxis in Betracht. Wenn es also am 10. Dezember „in Kraft trat", so will das noch nicht heißen, daß es dann in der Praxis des Verkehrs anders würde. Und im großen und ganzen ist auch alles auf dem alten erbärmlichen Zustand geblieben.

Die Durchführung der Personenzüge vom besetzten ins unbesetzte Gebiet ist immer noch nicht erreicht. Der Paketverkehr soll erst jetzt in Gang kommen, und im Güterverkehr hat die Wagengestellung noch kein größeres Ausmaß erreicht, und die durchlaufende Verfrachtung der Güter kommt jetzt erst langsam zustande, und zwar nicht ohne unter den Zollschwierigkeiten zu leiden.

Das Dortmunder Sonderabkommen brachte endlich eine Einigung über den durchgehenden Güterverkehr. Die bisher noch nicht in Betrieb genommenen Bahnhöfe, die teils in französischer, teils in deutscher Verwaltung sind, sollen nunmehr wieder in Betrieb kommen, und die für das besetzte Gebiet bestimmten Güter sollen bis zu den Übergangsbahnhöfen durchgeführt werden, von denen sie dann weitergeleitet werden. Auf den deutschen Bahnhöfen fahren die Züge bis in die Mitte des Bahnhofes, um die Güter zu übergeben, und auf den in Händen der Regie befindlichen Übergangsbahnhöfen übergeben die Deutschen die Güter im französischen Bahnhof selbst. Aber, obwohl man die Zollabfertigung auf das kürzeste Zeitmaß einschränkt, so verhindert sie doch, daß ein wirklicher durchgehender Verkehr zustandekommt. Der Durchgangsverkehr der Personenzüge scheitert einstweilen daran, daß die Franzosen das Abkommen, auf das man sich geeinigt hatte, ohne es zu unterschreiben, in die Tasche steckten und nichts mehr von sich hören ließen!

Sehr geklagt wird auch über die mangelhafte Beförderung der Sonderzüge, die Rohstoffe und Waren zu den industriellen Werken bringen oder sie wegbringen sollen. Auch die Verteilung der Leerwagen liegt noch sehr im argen. Das Wagenamt leistet kaum einen Bruchteil der Wagengestellung, wie sie das frühere deutsche Wagenamt ermöglicht hatte. Im Frieden hatte es täglich Durchschnittsbestellungen von 40 000 Wagen, darunter 33 000 Kohlenwagen, und in der Nachkriegszeit eine solche von 30 000 bzw. 22 000. Über ihre jetzige Leistung oder besser Leistungsunfähigkeit schweigt sich die Regie aus.

Viel Schuld an diesem Elendszustand trägt die falsche Personalpolitik der französischen Eisenbahnregie. Sie verwendet die deutschen Eisenbahner an falschen Stellen. Sie bezahlt sie erheblich schlechter als die französischen, so daß sie besonders bei der geringen Kaufkraft des Franken im Vergleich zur Rentenmark unmöglich von ihrem Einkommen leben können, und ferner verwendet sie zu viele mit dem verästelten Verkehr des Ruhrbezirks nicht vertraute französische und zu wenig deutsche Eisenbahner. Mit den schlechten Ergebnissen dieser Personalpolitik aber verhindert sie die Arbeitsaufnahme an der Ruhr und macht der Micum die Durchführung ihres Abkommens illusorisch.

— **Weiterabfertigung von Gütersendungen nach dem besetzten Gebiet.** Die Sped.- u. Schiff.-Ztg. teilt folgende unter dem 23. Dezember v. J. ergangene Entscheidung des Reichsverkehrsministers mit: „Die Eisenbahn ist nach §§ 73 (1) und 76 der Ausführungsbestimmungen II, 2 der Eisenbahnverkehrsordnung berechtigt, unter Umständen die Weiterabfertigung von Gütern abzulehnen. Von diesem Recht wird in der Regel nur dann Gebrauch gemacht, wenn die Weiterabfertigungen einen solchen Umfang annehmen, daß sie die ordnungsmäßige Weiterführung des Betriebes unmöglich machen. Solange die Franzosen und die Belgier die Abbeförderungsmöglichkeiten nach dem von ihnen besetzten Gebiet durch Abschneiden der Hauptstrecken stark beschränkt hatten, mußte die Weiterabfertigung gesperrter Sendungen nach dem besetzten Gebiete der Reichsbahndirektionen Essen, Elberfeld und Köln allgemein untersagt werden. Die Verkehrstreibenden waren nämlich immer mehr dazu übergegangen, die durch die Sperre nach dem besetzten Gebiet von der Annahme ausgeschlossenen Sendungen zunächst nach einem Bahnhof in der Nähe des besetzten Gebietes aufzugeben, um unter dem Drucke der durch diese Wagen verursachten Betriebshinderung die Weiterabfertigung von dort nach der endgültigen Bestimmungsstation im besetzten Gebiet zu erreichen. Auch nachdem jetzt mit der französisch-belgischen Regiebahn Bestimmungen für den Verkehr mit den im Regiebetriebe befindlichen Stationen vereinbart worden sind (vgl. Nr. 162 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr vom 18. Dezember 1923), muß die Weiterabfertigung von Sendungen von den im Reichsbahnbetriebe befindlichen Tarifübergangspunkten auf späteren Antrag des Absenders oder Empfängers grundsätzlich ausgeschlossen bleiben."

— **Erleichterungen im Verkehr mit dem besetzten Gebiet.** Die interalliierte Rheinlandkommission hat eine Verfügung erlassen, wonach für die im besetzten Gebiet ansässigen Personen der Verkehr zwischen diesem Gebiet und dem unbesetzten Deutschland freigegeben und für die Bewohner der unbesetzten Nachbarbezirke Verkehrserleichterungen geschaffen werden. In besonders dringenden Fällen können Bewohner des besetzten Gebietes, die den Besuch von im unbesetzten Deutschland wohnenden Personen zu erhalten wünschen, im Namen dieser Personen ein Gesuch beim Delegierten der Rheinlandkommission ihres Kreises einreichen. Die Verfügung tritt sofort in Kraft.

Eine weitere Erleichterung in der Beschaffung der Einreisegenehmigung hat die Handelskammer zu Düsseldorf erwirkt: Anträge können an die Geschäftsstelle der Handelskammer gerichtet werden, die für möglichst schleunige Erledigung sorgt; dem schriftlichen Antrag sind ein Personalausweis mit Lichtbild von der Polizeibehörde des Wohnortes, zwei Lichtbilder und 22,50 franz. Franken beizufügen.

Die Fahrt nach Düsseldorf war bisher nur durch Umsteigen in Vohwinkel möglich, da der Betrieb der Deutschen Reichsbahn nur bis Düsseldorf-Gerresheim reichte, von wo aus Straßenbahnverbindung nach Düsseldorf bestand; jetzt wird der Eisenbahnverkehr bis Düsseldorf-Hauptbahnhof durchgeführt. Vorläufig verkehren von und bis Gruiten und Vohwinkel nur Personenzüge, die den Anschluß an die Kölner Schnellzüge vermitteln; demnächst soll jedoch auch der Schnellzugverkehr bis Düsseldorf-Hauptbahnhof aufgenommen werden.

— **Der Eisenbahnverkehr zwischen dem unbesetzten und dem besetzten Gebiet** hat sich in den letzten Tagen sehr verstärkt, da die Reichsbahn alle Gütersperren aufgehoben hat. Erhebliche Schwierigkeiten sind in Vohwinkel eingetreten, da der Eisenbahnverkehr stundenweise durch die französische Zollverwaltung unterbrochen wird. Zwischen 12 und 3 Uhr findet eine tägliche Mittagspause der Zollposten von 1½ bis 2 Stunden durchschnittlich statt. Eine weitere Verkehrspause

tritt zwischen 6½ und 9 Uhr nachmittags ein durch Nichtanwesenheit des Zollpostens. In diesen Pausen ist die Zollkontrolle unterbrochen und der ausgehende Zugverkehr ruht daher völlig. Vorstellungen sowohl von deutscher wie von französischer Seite sind fruchtlos geblieben, da die französischen Zollbeamten erklären, von französischem Militär und der Eisenbahnregie unabhängig zu sein. Die Zustände sind betriebsstörend und gänzlich unhaltbar.

— **Die Zollkontrolle in Dortmund.** Wie der D. A. Z. aus Dortmund gemeldet wird, wird seit 5. d. M. der Eisenbahnverkehr von Hamm nach dem besetzten Gebiet in der Richtung über Scharnhorst bis Dortmund-Hauptbahnhof durchgeführt. Die Kontrolle, die bisher in Scharnhorst ausgeführt wurde, wird auf dem Hauptbahnhof Dortmund erledigt. Auch die Zollkontrolle ist am gleichen Tage nach Dortmund verlegt worden. Der Aufenthalt in Scharnhorst fällt nunmehr fort. Der Dortmunder Hauptbahnhof wird je zur Hälfte der deutschen Eisenbahnverwaltung und der französisch-belgischen Regie zugeteilt. Von und bis Dortmund ins unbesetzte Gebiet werden von nun ab deutsche Fahrkarten ausgegeben.

— **Abkommen der Ruhrorter Hafenverwaltung mit der Regie.** Wie Havas aus Düsseldorf mitteilt, ist zwischen der französischen Eisenbahnregie und der Hafenverwaltung der Städte Duisburg, Ruhrort und Dorstfeld ein neues Abkommen getroffen worden. Am 7. November 1923 war bekanntlich die Hafenverwaltung der drei genannten Städte durch einen besonderen Vertrag mit den Besatzungsbehörden in ihr Amt eingesetzt worden.

— **Die Not der deutschen Regiebeamten.** Aus dem Ruhrgebiet wird uns geschrieben: Am 11. Januar jährt sich der Tag des Einzugs der Franzosen ins Ruhrgebiet, der soviel Unglück, Not und Elend der Rhein- und Ruhrbevölkerung, insbesondere aber uns Eisenbahnern gebracht hat. Wer hielt vornehmlich den passiven Widerstand aufrecht? Waren es nicht unsere wackeren Eisenbahner an Ruhr und Rhein; wie wurde ihnen gedankt? Ausweisung und Gefangennahme war ihr Los und noch heute schmachten aus dem Bezirk Essen allein 20 Eisenbahner in französischen Kerkern und harren des Tages ihrer Befreiung, und wieviele ausgewiesene Familien weilen noch fern der Heimat und warten auf die Rückkehr in ihr Heim. Als nun der passive Widerstand abgeblasen wurde, waren es wiederum die Eisenbahner, die die ersten größten Opfer brachten, denn nun galt es auf Geheiß des Ministers sich zum Übertritt zur Regie zu melden und den Eid zu leisten. Auch dieses Opfer wurde bereitwilligst gebracht, und nun? — Trotz des Mainzer Abkommens ist von einem Wiederaufbau und von einer Hebung des Verkehrs nichts zu bemerken, obgleich wir deutschen Regieeisenbahner alle zur größten Arbeitsleistung bereit sind. Und wie hält die Regie ihr Versprechen den Beamten gegenüber? Das Statut, das alle bisher bestehenden Rechte sichern und das Verhältnis der Beamten zur Regie regeln sollte, ist bis heute noch nicht erschienen, obgleich die meisten Beamten jetzt zwei Monate bei der Regie sind. Und wie ist die Bezahlung? Die Eisenbahner des unbesetzten Deutschlands erhalten Bezüge, die kaum zum Lebensunterhalte reichen, und was erhält der deutsche Regiebeamte und -arbeiter? Im Monat Dezember ein Drittel und im Monat Januar, nach einer kleinen Erhöhung, die Hälfte der Bezüge der Beamten, die mit ihm auf der gleichen Stufe stehen, aber bei der deutschen Verwaltung sind. Das sind die materiellen Opfer, hinzu kommen noch die seelischen, denn die meisten Eisenbahner, auch solche, die bisher in leitenden Stellungen waren, arbeiten unter der Leitung französischer Beamter, denn nur die Franzosen sind Chefs, und sind deren Schikanen ausgeliefert. All diese Opfer sind nicht dazu angetan, die Arbeitsfreudigkeit zu heben und zu fördern und dadurch den Wiederaufbau und den Verkehr zu sichern. Wäre es da nicht angebracht, wenn die übrige deutsche Bevölkerung und die Eisenbahner des unbesetzten Deutschlands uns in unserer Not unterstützten und dadurch auch ihr Teil am Wiederaufbau beitrügen, denn nur die gemeinsame Not und Arbeit kann uns festigen und stärken für ein neues, freies Deutschland.

— **Berechnung der Privatanschlußgebühren.** Der Reichsverkehrsminister teilte dem Reichsverband der Deutschen Industrie auf seine verschiedenen Eingaben und mündlichen Verhandlungen mit, daß dem Vorschlage, die Gebühren nicht für die einzelnen Wagen, sondern für die Bedienungsfahrt zu berechnen, und nach der Anzahl der bei einer Bedienungsfahrt durchschnittlich beförderten Wagen abzustufen, nicht entsprochen werden kann.

Dagegen hat der Reichsverkehrsminister den wiederholten Vorstellungen des Reichsverbandes, die Pauschvergütungen herabzusetzen, entsprochen. Die Reichsbahndirektionen sind angewiesen worden, mit Wirkung vom 1. Dezember 1923 neue Pauschgebühren bei den Privatgleisanschlüssen zu erheben, die wesentlich geringer sind als die in den Privatanschlußpauschtarifen vom 27. September 1923 vorgesehenen Gebühren. Folgende Ermäßigungen sind vorgesehen:

1. Das Jahresgehalt eines Wärters für die Bewachung und Bedienung des Anschlusses wird von 2400 ℳ auf 2040 ℳ herabgesetzt (§ 10 Ziffer 1 der P. A. B.).

2. Die Vergütung für eine Arbeitsstunde für die Bewachung und Bedienung des Anschlusses soll statt 1 ℳ nur 85 ₰ betragen (§ 10 Ziffer 1 der P. A. B.).

3. Die Pauschvergütung für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung der Gleise und Weichen für das laufende Meter Gleis soll jährlich von 90 ₰ auf 50 ₰ ermäßigt werden (§ 11 P. A. B.).

4. Für Gangbarhalten und Schmieren der Weichen und Drehscheiben usw. jährlich sollen folgende Ermäßigungen gelten.

	in den Hauptgleisen der Reichsbahn ℳ (1/1)	in den Nebengleisen der Reichsbahn u. in Anschlußgleisen, die von Lokomotiven befahr werden ℳ (1/2)	in den übrigen Anschlußgleisen ℳ (1/3)
a) für eine einfache Weiche	von 50 auf 45	von 25 auf 20	von 17 auf 15
b) für eine doppelte Weiche	„ 69 „ 60	„ 35 „ 30	„ 25 „ 20
c) für eine einfache Kreuzungsweiche .	„ 85 „ 75	„ 43 „ 35	„ 28 „ 25
d) für eine doppelte Kreuzungsweiche .	„ 128 „ 120	„ 64 „ 60	„ 43 „ 40
e) für ein Weichenkreuz (4 einfache Weichen)	„ 154 „ 150	„ 77 „ 75	„ 51 „ 50
f) für eine Drehscheibe	—	„ 30 „ 25	„ 30 „ 25

(§ 12 P. A. B.).

5. Die jährlichen Beleuchtungskosten bei einer Bedienungsfahrt sollen statt 10 ℳ 7,50 ℳ betragen.

Außerdem erklärte der Reichsverkehrsminister sich mit dem Vorschlage des Reichsverbandes der Deutschen Industrie einverstanden, den § 23 Ziffer 1 der Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse in seiner alten Fassung unverändert zu lassen, so daß nunmehr der Reichsverkehrsminister bei Änderungen der Anschlußgleis- und Pauschgebühren an eine monatliche Kündigungsfrist wieder gebunden ist.

— **Über den Stand der Flußfrachten und die Verkehrsverhältnisse in Hamburg** berichtet der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer folgendes: Der scharfe Frost, der am 20. Dezember einsetzte und vorläufig noch in unverminderter Stärke anhält, hat die Binnenschiffahrt innerhalb kurzer Zeit zum völligen Erliegen gebracht. Eine Beförderung auf dem Wasserwege ist daher zurzeit nach keiner Richtung hin möglich, dagegen können die Güter in die Fahrzeuge eingeladen werden, um bei Wiederaufnahme der Flußschiffahrt Beförderung zu finden. Auch der Verkehr innerhalb des Hamburger Hafens selbst steht ganz im Zeichen der winterlichen Erschwerungen; die Schuten und Leichter sind nur unter Aufwendung besonders starker Schleppkräfte zu bewegen, und die Entstehung der hierfür zu zahlenden Gebühren, der sogenannten Eiskosten, ist daher zurzeit unvermeidlich.

Im übrigen macht sich die allgemein stille Geschäftslage auch in Hamburg stark fühlbar. Weder der Einfuhr- noch der Ausfuhrverkehr sind lebhaft und Betriebseinschränkungen in den Verkehrsunternehmungen daher an der Tagesordnung. Es zeigt sich aber auch die Auswirkung dieser Verhältnisse in einem Preis- und Gebührenabbau, der insofern recht erfreulich ist, als er hoffentlich dazu beitragen wird, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens wieder zu heben. Da im Laufe des Monats Dezember die Lagerungs- und Transportunternehmer ihre Sätze nicht unerheblich ermäßigt hatten, wird voraussichtlich demnächst auch die Kaiverwaltung zu einer weiteren Herabsetzung ihrer Gebühren — die erste hatte, wie in unserem letzten Bericht bereits erwähnt, schon am 12. November stattgefunden — schreiten. Außerordentlich wünschenswert würde es auch sein, wenn die deutschen Eisenbahntarife, deren Höhe insbesondere den Durchgangsverkehr sehr stark beeinträchtigt hat, eine Ermäßigung erführen, worüber bald eine Entscheidung zu erwarten ist. Auch die Flußfrachten werden jetzt eine größere Nachgiebigkeit zeigen, denn während bisher die Elbeschiffahrts-Vereinigung das für Hamburg wichtigste Gebiet, nämlich den Elbefrachtenmarkt, monopolartig beherrschte, tritt mit dem Auseinanderbrechen dieses Kartells, dessen Vereinbarungen am 31. Dezember abgelaufen und nicht erneuert worden sind, freier Wettbewerb auf der Elbe wieder in seine Rechte. Ebenso scheint auch im Verkehr mit den märkischen Wasserstraßen der Wettbewerb sich verstärken zu wollen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Fritsche, bisher in

Berlin, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Wilhelm Kayser, bisher in Hagen (Westf.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.); die Regierungsräte Fitzner, bisher in Guben, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aschersleben, Dr. jur. Moormann, bisher in Uelzen, zur Reichsbahndirektion nach Altona, Pichier, bisher in Trier, zur Reichsbahndirektion nach Magdeburg, Dr. jur. Henning, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Stralsund, Warnke, bisher in Altona, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Uelzen, Rimrott, bisher in Aschersleben, zur Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), Boerschel, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Glogau, die Regierungsbauräte Wolfhard, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Harburg, Köppe, bisher in Göttingen, als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks nach Erfurt, Happel, bisher in Harburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Bremen, Hickmann, bisher in Erfurt, in den Bereich des Eisenbahn-Zentralamts, der Eisenbahn-Oberinspektor Nord, bisher in Magdeburg, nach Frankfurt (Oder), als Vorstand des neuerrichteten Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst.

In den Ruhestand sind getreten: der Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion Holzbecher in Magdeburg, die Oberregierungsbauräte Stephani in Elberfeld und Tesnow in Cottbus, der Regierungsrat Dr. Gerhard in Würzburg, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Pattberg in Cassel, Garthe in Elberfeld, Kapitzki in Königsberg (Pr.) sowie Leonhard Schulz in Rosenheim und Robert Schulze in Zittau.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste ist erteilt: dem Regierungsrat Rummelspacher und dem Regierungsbaurat Dr.-Ing. Gaede, beide bisher in Berlin.

Österreich.

— **Österreichs Kohlenförderung.** Die inländische Kohlenförderung im Monat November 1923 mit 25 Arbeitstagen betrug 14 780 t Steinkohle und 240 508 t Braunkohle. An der Gesamtförderung von 255 288 t waren beteiligt: Niederösterreich mit 28 991, Steiermark mit 145 725, Kärnten mit 7632, Oberösterreich mit 34 978, Tirol mit 3190 und Burgenland mit 34 772 t. Während gegenüber der Oktoberförderung von 275 681 t in 27 Fördertagen ein Ausfall von 20 399 t zu verzeichnen ist, hat die inländische Kohlenförderung im Vergleiche mit dem Monat September mit gleichfalls 25 Arbeitstagen eine Steigerung um 7820 t erfahren.

— **Personalnachricht.** Der Unterrichtsminister hat den Ministerialrat a. D. Dr. Erwin Theyer, der zuletzt im Bundesministerium für Verkehrswesen tätig war, zum Honorardozenten für Eisenbahngesetzkunde an der Grazer Technischen Hochschule bestellt.

Ungarn.

— **Die Tarifreform.** Wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) berichtet, werden die ungarischen Staatsbahnen für eine Reihe von Gütern, die für die nationale Wirtschaft von Wichtigkeit sind, Ausfuhrtarife einführen. Für diese Ausfuhrtarife ist eine neue Form gefunden worden. Sie besteht darin, daß Güter, deren Ausfuhr tarifarisch gefördert werden soll, um ein oder zwei Klassen niedriger klassifiziert werden, was in der Gütereinteilung in einer besonderen Rubrik zum Ausdruck gebracht wird. Dadurch werden die Ausfuhrbegünstigungen auch dem Verkehr durch Ungarn zugänglich. Der durch Ungarn sich bewegende Durchgangsverkehr ist also an den neuen ungarischen Tarifmaßnahmen ebenso beteiligt wie Ungarn selbst.

— **Beabsichtigte Einführung eines direkten Tarifs Ungarn-Triest.** Wie der Allgem. Tarif-Anz. (Wien) berichtet, ist am 4. Januar d. J. ein Beamtenausschuß aus Vertretern der beteiligten Eisenbahnverwaltungen in Budapest zusammengetreten, dem die Ausarbeitung des direkten Tarifes für den Verkehr zwischen den ungarischen Stationen und dem Seehafen Triest obliegt; mit der Fertigstellung dieses Tarifes dürfte jedoch der großen technischen Schwierigkeiten halber kaum vor dem Frühjahr 1924 zu rechnen sein. Diese Erwägung war maßgebend dafür, daß die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen auf Drängen der wirtschaftlichen Kreise zwischenzeitlich die Einführung tarifarischer Ermäßigungen für die wichtigsten Ein- und Ausfuhrgüter (z. B. Zucker, Reis, Gummiwaren, Möbel, Roheisen, Eisenwaren) beim ungarischen Handelsministerium beantragt hat, welche bei Aufgabe der Sendungen mit direkten Frachtbriefen von oder nach Triest hinsichtlich des ungarischen Durchlaufs Gültigkeit haben sollen. Die Nachlässe von den tarifmäßigen Sätzen werden durchschnittlich 20—35 % betragen. Die Entscheidung des Handelsministers steht noch aus, doch dürfte die Genehmigung erteilt werden und die Inkraftsetzung der erwähnten Maßnahmen schon im Laufe der nächsten Tage erfolgen.

— **Personalnachrichten.** Auf Vorschlag des Generaldirektors der Györ-Sopron-Ebenfurter (Raab-Ödenburg-Ebenfurter) Eisenbahn, Hofrates Karl Haich, wurde Dr. Eugen Holl, Inspektor der Ungarischen Staatsbahnen a. D., Schriftleiter der amtlichen Fachzeitung: Vasuti és Közlekedési Közlöny (Zeitschrift für Eisenbahn- u. Verkehrswesen) zum Betriebsdirektor der obengenannten Eisenbahn ernannt. Dr. Eugen Holl stand fast zwei Jahrzehnte hindurch im Dienste der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen und hat während dieser Zeit seine Arbeitskraft in vorbildlicher Weise entfaltet. Er hat insbesondere durch erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnrechtspflege die Aufmerksamkeit seiner vorgesetzten Eisenbahndirektion auf sich gelenkt. Auch schriftstellerisch hat sich Dr. Holl erfolgreich betätigt und früher in den Spalten dieser Zeitung unter der Rubrik: „Ungarn" als Berichterstatter gewirkt.

Niederlande.

— **Billige Gesellschaftsreisen.** Seit 1. Januar 1924 geben die Vereinigten Niederländischen Eisenbahnen Gesellschaftsfahrkarten für Reisen, bei denen Hin- und Rückfahrt an demselben Tage erfolgen muß, für Gesellschaften von mindestens 10 Personen aus, die in der zweiten Klasse 5 Cents und in der dritten Klasse 3½ Cents für das Kilometer, mindestens aber 30 Cents für die zweite und 20 Cents für die dritte Klasse kosten. Diese Preise sind nur wenig höher als die — gegenüber den Friedenspreisen auf das Doppelte gestiegenen — Preise für die einfache Fahrt und stellen somit eine wesentliche Tarifermäßigung dar.

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Kunze-Knorrbremse in Schweden.** Nach einer Äußerung des schwedischen Generaldirektors Granholm soll mit Beginn 1926 die Kunze-Knorrbremse am ganzen Wagenpark der schwedischen Staatsbahnen eingeführt sein.

Dr. S.

— **Vorschlag zu einem Verschmelzungsgesetz für die schwedischen Privatbahnen.** Als der Eisenbahnausschuß von 1918 aufgelöst wurde, wurde die wichtige Frage, ob es sich empfehle, durch Eingreifen des Staates zur Sammlung der schwedischen Privatbahnen in Gruppen beizutragen, unbehandelt zurückgestellt. Der Leiter der eisenbahnwirtschaftlichen Untersuchungen des Ausschusses, Bureaudirektor S. Norrman, hat seitdem diese Frage näher studiert und in einem Bericht vom 5. September 1923 an das Verkehrsdepartement einen Entwurf zu einem „Verschmelzungsgesetz" samt Begründung eingereicht. Der Berichterstatter meint, daß aus den Privatbahnen — die Ostküstenbahn eingerechnet — folgende Gruppen gebildet werden sollten:

a) Sechs Gruppengesellschaften mit hauptsächlich vollspurigen Eisenbahnen. Eisenbahnen in Schonen 1432 km, östliche Eisenbahnen Südschwedens 1282 km, westliche Eisenbahnen Südschwedens 1267 km, Dal-Värmland-Dalarna-Eisenbahnen 1466 km, Eisenbahnen in der Mälarlandschaft 1232 km, Eisenbahnen von Uppland und Norrland 722 km.

b) Vier Gruppengesellschaften auf dem Festlande mit hauptsächlich schmalspurigen Eisenbahnen. Blekinge-Småland-Eisenbahnen 575 km, Eisenbahnen von Östergötland 446 km, Eisenbahnen von Västergötland-Göteborg 540 km und Roslagenbahnen 279 km.

c) Eisenbahnen der Inseln. Zwei Gruppen. Eisenbahnen von Öland 151 km und Eisenbahnen von Gotland 160 km.

Aus dem aus 37 Paragraphen bestehenden Gesetzentwurf heben wir hervor, daß der Zusammenschluß zu größeren Verwaltungen und Wirtschaftseinheiten in Aktiengesellschaftsform stattfinden soll. Spätestens ein halbes Jahr nach Gesetzverlautbarung soll für jede im Gesetz vorgesehene Gruppe ein von den betreffenden Eisenbahnen gemeinsam aufgestellter Verschmelzungsplan bei der Regierung eingereicht werden. Weiter sind Bestimmungen für neuhinzukommende Bahnen, für Übernahme von Privatbahnen durch den Staat, für Regelung des Eisenbahnbetriebes, Gleichförmigkeit der Bahnen, des rollenden Materials und der Ausrüstung, für Durchführung des Gemeinschaftsbetriebes auf Vereinigungsstationen, Hafenanlagen, Einführungsgleisen, Werkstätten u. a. sowohl der Privatbahnen untereinander als in Gemeinschaft mit den Staatsbahnen unter Annahme der Staatsbehörde als erste Berufungsstelle getroffen, ebenso Bestimmungen über Regelung, Aufstellung und Herabsetzung der Tarife.

Der Vorschlag macht nicht Anspruch, bis ins einzelne ausgearbeitet zu sein, sondern will nur den Ausgangspunkt für einen

kommenden Meinungsaustausch bilden. Es bleibt abzuwarten, welche Maßnahmen der Entwurf ins Leben rufen wird. Es ist klar, daß viele Hindernisse noch zu überwinden sind. Das Ziel, das der Entwurf sich gesteckt hat, die Eisenbahnunternehmungen durch Verminderung der Verwaltungskosten zur Gesundung zu bringen, die Möglichkeit, einheitlichere und niedrigere Tarife herbeizuführen, eine raschere Erneuerung des rollenden Materials zu veranlassen und dessen Einheitlichkeit zu fördern und vieles andere bedeuten jedoch solche Fortschritte in volkswirtschaftlicher Richtung, daß man lebhaft wünschen muß, daß der Entwurf sich irgendwie verwirklichen läßt. Welche im Ausland oft übersehene Bedeutung in Schweden die Privatbahnen haben, mag der Hinweis beleuchten, daß Ende 1921 in Schweden 5506,8 km vollspurigen Staatsbahnen 9386 km (darunter 5951,7 km vollspurige) Privatbahnen gegenüberstanden. Dr. S.

— **Eisenbahnen in Litauen.** Zur direkten Verbindung Memel-Riga ist ein Schlafwagen eingestellt worden, der über Prekuln-Mitau läuft. Spode.

— **Neue Verbindung Riga-Petrograd.** In Ausführung der Beschlüsse der Konferenz über den russischen Transitverkehr (vgl. Vereinszeitung 1923, Nr. 49, Seite 816) wird am 1. Februar 1924 die neue direkte Verbindung im Personenverkehr zwischen Riga und Petrograd, ohne Umsteigen, eröffnet. Der direkte Zug verläßt Riga um 2 Uhr nachm., fährt über Hinzenberg-Ramotzkoje (lett. Jesiki)-Alt-Schwaneburg (lett. Vecgulbene)-Pytalowo (lett. Jaunalatgale)-Ritupe (russ. Shogowo)-Ostrow-Pskow und trifft nach 27 Stunden in Petrograd ein. Zoll- und Paßrevision sollen in den Wagen stattfinden.

Gleichzeitig wird eine neue direkte Verbindung zwischen Riga und Orel über Dünaburg (lett. Dangawpils)-Indra (russ. Balbinowo)-Bigosowo (russ. Grenzstation)-Witebsk-Smolensk hergestellt, und zwar mit etwa 35stündiger Fahrzeit. Spode.

— **Der Arbeitstag bei den lettländischen Staatseisenbahnen** ist auf sechs Stunden im Bürodienst (von 9—3) und acht Stunden im äußeren Dienst festgesetzt. An Sonnabenden dauert die Bürozeit nur bis 1 Uhr, ist also um zwei Stunden verkürzt. Mit Rücksicht auf die niedrige Arbeitsleistung in den Eisenbahnbehörden tritt der Verkehrsminister in einem Bericht an das Ministerkabinett vom Dezember 1923 für eine Aufhebung der Bestimmungen über den verkürzten Dienst an Sonnabenden und Einführung der siebenstündigen Arbeitszeit ein, wodurch ein Personalabbau sich ermöglichen lasse. Gegen diese Stellungnahme haben sich die betroffenen Eisenbahner gewendet und der Auffassung Ausdruck gegeben (am 22. Dezember), daß eine Verlängerung der Arbeitszeit bei den Bahnen nur gleichzeitig mit der Einführung des siebenstündigen Arbeitstages in den anderen Staatsbehörden durchgeführt werden könne.

Die Anträge der Eisenbahner im Verein mit denen aller anderen Staatsbeamten auf Gewährung einer Weihnachtsgratifikation zur Aufbesserung der materiellen Lage wurden wegen Mangels an Mitteln vom Finanzminister abgelehnt. Spode.

— **Wertbeständige Tarife bei den polnischen Eisenbahnen.** Der am 1. d. M. in Kraft getretene neue Gütertarif der polnischen Eisnbahnen sieht anstatt der bisherigen sechs Tarifklassen 10 Klassen vor. Die Tarifsätze sollen auf der Basis des Goldfranken festgesetzt werden. Die Einzahlung erfolgt in polnischen Mark; die Umrechnung ist auf Grund von Multiplikatoren vorzunehmen, die periodisch vom Eisenbahnminister festgesetzt werden. Für Rohstoffe sind verhältnismäßig niedrige, für Fertigfabrikate dagegen verhältnismäßig höhere Sätze als vor dem Krieg vorgesehen. Die Personentarife sind wie folgt festgesetzt, für die 3. Klasse 20 Centimes (20 Einheiten) für je 10 km, für die 2. Klasse 40 Centimes, für die 1. Klasse 60 Centimes. Für Schnellzüge beträgt der Fahrpreis für die 3. Klasse 30, 2. Klasse 60, 1. Klasse 90 Centimes. Für Gepäckbeförderung ist der Preis für je 10 kg und 10 km auf 2,5 Centimes festgesetzt.

— **Maßnahmen zur Behebung der Betriebsmittelnot in Polen.** Der Mangel an Lokomotiven und Wagen ist bei den polnischen Eisenbahnen immer noch beträchtlich. Die gegenwärtige Finanzlage des polnischen Staates macht eine Abhilfe auf diesem Gebiet recht schwierig. Im Augenblick erscheint es sogar zweifelhaft, ob die in den letzten Monaten auf lange Frist erteilten Staatsaufträge voll aufrechterhalten werden können. Nach den bis zum Herbst v. J. abgeschlossenen Verträgen waren 245 Lokomotiven in Bestellung. Davon waren 35 Personenzuglokomotiven und 27 Güterzuglokomotiven bei deutschen Firmen bestellt; ferner 100 Güterzuglokomotiven bei belgischen, 13 Güterzuglokomotiven bei österreichischen, 25 Güterzuglokomotiven bei amerikanischen und 45 Güterzuglokomotiven bei inländischen Firmen in Auftrag gegeben. Außerdem war die Lieferung von 35 Lokomotiven starker Bauart für die staatlichen Schmalspurbahnen vorgesehen. Mit polnischen Fabriken läuft bereits ein Lieferungsvertrag über 225 Personenwagen. An Güterwagen wurden neu bestellt: bei inländischen Werken 6375, in Amerika 7505, ferner 15 Kesselwagen in Deutschland und 150 in Frankreich. Hiernach würde sich die gesamte Vergrößerung des Güterwagenparks auf 14 045 Wagen belaufen. Ein erst kürzlich eingebrachter Antrag auf weitere Vergrößerung des Wagenparks, hauptsächlich für den oberschlesischen Bedarf (es soll sich um rd. 5000 Wagen gehandelt haben), ist vom Finanzministerium abgelehnt worden. Der Herstellung von Lokomotiven im Inlande haben lange Zeit die größten technischen Schwierigkeiten entgegengestanden; auch heute muß noch ein großer Teil des Materials vom Auslande bezogen werden. Die Frage des Umbaues der von Rußland auf Grund des Rigaer Friedensvertrages übernommenen breitspurigen Lokomotiven, die mehrfach Gegenstand von erregten Parlamentsdebatten gewesen ist, scheint noch keine endgültige Lösung gefunden zu haben. Voraussichtlich wird man aber der in Aussicht genommenen österreichischen Firma den Auftrag wieder entziehen, um ihn an inländische Werke zu geben. Sechs dieser breitspurigen Lokomotiven sind inzwischen leihweise an Lettland abgegeben worden, und, wie es heißt, soll Lettland dafür drei vollspurige Lokomotiven an Polen zur Verfügung stellen.

Weitere Schwierigkeiten bestehen im Werkstättenwesen. Man hat allerdings im Jahre 1922 begonnen, eine Reihe von staatlichen Eisenbahnwerkstätten zu errichten, so die in Prußkow für 352, in Kursk für 80, in Tarnow für 200 Wagenstände, und ferner eine Lokomotivwerkstätte für 20 Stände, daneben eine Hilfswerkstätte in Kleparow in der Nähe von Lemberg. Der Bauplan für 1923 sah auch die Errichtung von Werkstätten oder deren Umbau in Skalmierzyce, Posen, Warschau, Lemberg, Lapy und von einigen Hilfswerkstätten sowie die Inbetriebnahme der Werkstätten Kattowitz und Tarnowitz vor. Trotzdem reicht dieser Apparat nicht aus, weil vor allem die Frage der Finanzierung der erforderlichen technischen Einrichtungen auf Schwierigkeiten stößt.

Im Zusammenhang mit der Finanzfrage ist neuerdings auch die Frage der Abtretung oder Verpachtung der polnischen Eisenbahnstrecken aufgeworfen worden, und man hat eine Schätzung des Wertes der polnischen Eisenbahnen vorgenommen. Nach den mitgeteilten Zahlen soll der Gesamtwert der polnischen Staatsbahnen sich auf 4 291 095 000 Franken belaufen.

— **Tarifänderungen in der tschechoslowakischen Republik.** Das Gesetz über die Herabsetzung der Verkehrssteuer von 30 auf 15 % in der Tschechoslowakei tritt, wie der Allg. Tarif-Anzeiger (Wien) berichtet, nach Annahme im Abgeordnetenhaus, am 1. März d. J. in Kraft. Die Regierung ist bemüht, die neuen Tarife ebenfalls mit dem 1. März d. J. auszugeben. Sollte dieser Zeitpunkt für die Ausgabe der neuen Tarife nicht eingehalten werden können, so würden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. vorläufige Abschlagstafeln zu den Gebührenberechnungstafeln erscheinen.

— **Erhöhung der Pensionen in Frankreich.** Der französische Senat hat sich mit dem von der Kammer beschlossenen Pensionsgesetz befaßt und gegenüber den Kammerbeschlüssen noch weitere Pensionserhöhungen verlangt. Der Finanzminister führte in der entscheidenden Senatssitzung aus, daß der ursprüngliche Vorschlag der Regierung im ersten Jahre der Geltung des Gesetzes 18 Millionen und nach Auswirkung des Gesetzes auf die Gesamtheit der Beamten 300 Millionen Franken gekostet haben würde. Nach den Beschlüssen der Kammer würde eine Belastung des Staates von 263 Millionen im ersten Jahr und von 800 Millionen im Beharrungzustande eingetreten sein. Die Beschlüsse des Senats erhöhten diese Ausgaben auf 293 Millionen für das erste Jahr und 800 Millionen für den Beharrungszustand. Dazu kämen die mittelbaren Kosten, die den Staat durch Aufwendungen für die Eisenbahnen träfen. Diese Kosten beliefen sich auf 10 Millionen für das erste Jahr und 150 Millionen für den Beharrungszustand. Man müsse also mit einem Aufwand von 300 Millionen für das erste Jahr und von einer Milliarde für den Beharrungszustand rechnen. Demgegenüber hätten im Jahre 1914 die Pensionen dem Staate 305 Millionen gekostet. Bei einer vollen Auswirkung des Gesetzes sei der Gesamtaufwand für den Staat auf mehr als 1 Milliarde 600 Millionen Franken zu veranschlagen.

— **Teuerungszulagen der Beamten in Frankreich.** Das Sinken des Franken hat zur Forderung der Beamten auf Erhöhung der Teuerungszulagen Anlaß gegeben. In der „Chronique des Transports“ wird auf die ungeheure Belastung der Staatsfinanzen durch die erhöhten Teuerungszulagen und die Schwierigkeit der Deckung hingewiesen. Maurice Ajam führt dazu im „Exportateur Français“ aus, daß die Frage der erhöhten Teuerungszulagen gar nicht aufgeworfen werden sollte. Denn es wäre nicht folgerichtig, vom Staat in einem Augenblick die Erhöhung der Ge-

hälter zu verlangen, in dem man sich allgemein mit dem Gedanken beschäftige, die Staatsbetriebe zu industrialisieren. Auch die Staatsbetriebe unterlägen den wirtschaftlichen Gesetzen und wenn man die Erhöhung der Personalbezüge ins Auge fasse, so müsse man gleichzeitig an eine Erhöhung der Tarife denken. Die „Chronique des Transports“ bemerkt dazu, daß Herr Ajam zwar nur vom Staatsbahnnetz spreche, daß aber seine Betrachtungen in gleicher Weise für die großen Privatbahnen gelten, die zu einer gemeinsamen Wirtschaft zusammengeschlossen seien. Die gegenwärtige Teuerungszulage von 720 Fr. koste den Eisenbahngesellschaften 350 Millionen. Wenn die Zulage auf die geforderte Höhe von 1800 Fr. gebracht werde, so würde die Ausgabe für die Teuerungszulagen sich auf 800—900 Millionen erhöhen. Der Unterschiedsbetrag müsse entweder durch Tariferhöhungen aufgebracht oder vom Staate getragen werden. Auf alle Fälle dürfe man nicht erwarten, durch die geforderten Erhöhungen die Gefahr der französischen Finanzlage zu vermindern oder der allgemeinen Teuerung zu begegnen.

Die Erhöhung der Teuerungszulagen ist kurz vor Weihnachten in der Kammer verhandelt worden, die Verhandlung wurde aber auf Anfang Januar vertagt.

— **Der Ärmelkanaltunnel.** Auf der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses der Internationalen Handelskammer wurde die Frage des Ärmelkanaltunnels behandelt. Die Gesamtkosten werden nach der „Verkehrstechnik“ auf etwa 20 Millionen engl. Pfund veranschlagt und die Bauzeit auf 12 Jahre. Mit Rücksicht auf die lange Bauzeit schlug der französische Vertreter eine Fährverbindung vor. Der Ausschuß faßte eine Entschließung, in der er sich für Tunnel und Fähre aussprach, für die letztere als zwischenzeitliche Einrichtung.

— **Der Interessenkampf in der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Zu dieser Frage, über die wir wiederholt (vgl. Nr. 45, S. 748, Jahrg. 1923 d. Ztg.) berichtet haben, weiß die D. A. Z. zu melden, daß die Vorgänge in der Internationalen Schlafwagengesellschaft zum Eingreifen der französischen Regierung führten, die gegen die Zurückdrängung des französischen Einflusses bei der Gesellschaft Stellung nahm. Dieser Streit soll jetzt durch einen Vergleich beendet worden sein. Der auf Nichtigkeitserklärung des fraglichen Generalversammlungsbeschlusses in Brüssel angestrengte Prozeß wurde zurückgezogen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsmitgliedschaft.

Mit Rücksicht darauf, daß der Betrieb der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) nicht dauernd, sondern nur vorübergehend eingestellt war, ist diese Bahn nach wie vor als Mitglied des Vereins zu betrachten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,7 km lange Güternebenbahn Hassee-Eichhof, Teilstrecke der vollspurigen Nebenbahn Kiel-Holtenau, ist vom 2. Januar 1924 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Altona zugerechnet worden.

Übergang von Vereinsbahnstrecken einer Vereinsverwaltung in den Betrieb einer anderen Verwaltung.

Am 1. Januar 1924 sind die in der Republik Österreich gelegenen Linien der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vorm. Südbahn-Gesellschaft) einschließlich der von ihr betriebenen Lokal- und Pachtbahnen in den Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen übergegangen. Es sind daher den Vereinsbahnstrecken der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft an eigenen Linien 638,57 km sowie die Strecken Liesing-Kaltenleutgeben (6,74), Spielfeld-Radkersburg (30,73), Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt-Grammat-Neusiedl (64,80), Leoben-Vordernberg (15,46) und Leibnitz-Pölfingbrunn (24,77), zusammen 781,07 km, ab- und denen der Österreichischen Bundesbahnen zugerechnet worden.

Firmenänderung.

Der Name der Eisenbahn „Bentheimer Kreisbahn“ ist in „Bentheimer Eisenbahn“ geändert worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Eisenach-Bebra gelegene Bahnhof Wartha (Werra) wird vom 15. Januar 1924 ab für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 200 vom 31. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das 9. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens;

Nr. III 271 vom 29. Dezember 1923 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 4 Ziffer 1 RIV. bezüglich der Rückverwendung fremder Wagen;

Nr. IV 306 vom 27. Dezember 1923 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Preise für die kostenpflichtigen Abdrucke und für die amtlichen Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Eisenach-Bebra gelegene Bahnhof Wartha (Werra) wird vom 15. Januar 1924 ab für den öffentlichen Verkehr geschlossen. (41)

Erfurt, den 3. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden folgende Stationsnamen geändert:

Königin-Luisegrube Südfeld in Guidogrube,
Koksanstalt Glückauf bei Königin-Luisegrube Südfeld in Koksanstalt Glückauf. (43)

Oppeln, den 31. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Februar 1924 ab werden die Bahnhöfe Hönze und Barfelde für den Tierverkehr geschlossen. (40)

Cassel, den 31. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ.

Die Strecke Kempten-Isny ist vom 24. Dezember 1923 an bis auf weiteres wegen Schneeverwehung gesperrt.

München, den 30. Dezember 1923. (50)
Reichsbahndirektion München.

Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Kufstein-Innsbruck der Südbahnlinie Kufstein-Brennero mit 27. Dezember 1923 der Gesamtgüterverkehr eingestellt. Dauer der Unfahrbarkeit noch unbestimmt.

Wien, den 31. Dezember 1923. (51)
Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft).

Wegen Schneeverwehung wurden unfahrbar am 28. Dezember 1923 die Strecke Parndorf-Kittsee, am 29. Dezember 1923 die Strecken Korneuburg-Hohenau, Mistelbach-Gänserndorf, Götzendorf-Groß Schwechat, Dobermannsdorf-Stammersdorf, Retz-Drosendorf und am 30. Dezember die Strecke Laa a. d. Th. Stadt-Neusiedl-Dürnholz.

Wien, den 30. Dezember 1923. (57)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Wegen starken Schneefalls und Schneestürme mußte der Güterverkehr auf der Linie Eisenerz-Vordernberg am 24. Dezember eingestellt werden. Dauer der Unterbrechung vorläufig 2. Januar 1924.

Villach, den 29. Dezember 1923. (53)
Bundesbahndirektion Villach.

Wegen Schneeverwehung und Entgleisung mußte der Verkehr auf der Linie Amstetten-St. Michael zwischen Waidhofen und Oberland vom 25. Dezember bis 26. Dezember 1923 eingestellt werden.

Villach, den 29. Dezember 1923. (54)
Bundesbahndirektion Villach.

Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) traten infolge Schneeverwehung folgende weitere Verkehrsstörungen (Unterbrechungen) ein:

a) Linien Wels-Rohr und Sattledt-Grünau, beginnend am 29. Dezember 1923, beendet am 31. Dezember 1923;
b) Linie Friedburg - Lengau - Schneegattern, beginnend am 31. Dezember 1923, dauert fort.

Linz, den 3. Januar 1924. (56)
Bundesbahndirektion Linz.

Infolge weiterer Verschlechterung der Schneeverhältnisse im Bereiche der Bundesbahndirektion Innsbruck mußte am 26. Dezember der gesamte Verkehr in den Strecken Landeck-Langen der Arlbergbahn und Scharnitz-Reutte der Mittenwaldbahn eingestellt werden, so daß seit diesem Tage die Gesamtstrecken Landeck-Bludenz und Innsbruck-Reutte bis auf weiteres für jeden Verkehr gesperrt sind. Mit gleichem Tage wurde auch der Gesamtgüterverkehr in der Strecke Hallein-Wörgl eingestellt.

Innsbruck, den 29. Dezember 1923. (55)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

Wegen Schneeverwehung wurde der gesamte Güterverkehr auf den Linien der Wiener Lokalbahn am 25. Dezember und auf der Strecke Mürzzuschlag-Neuberg, ferner nach der Station Martinsberg-Gutenbrunn am 29. Dezember 1923 eingestellt.

Wien, den 29. Dezember 1923. (52)
Bundesbahndirektion Wien West.

Wegen Schneeverwehung war die Strecke Geising (ausschl.)-Altenberg am 3. und 4. Januar 1924 unfahrbar.

Dresden, den 5. Januar 1924. (60)
Reichsbahndirektion.

Wegen Schneeverwehung wurden die Strecken Mannersdorf-Gr. Schwechat, Zellerndorf-Sigmundsherberg, Simmering Übg.-Oberlaa, Korneuburg-Mistelbach, Gänserndorf-Mistelbach, Siebenbrunn L-Engelhardtstetten, Breitstetten-Orth am 1. Januar 1924 unfahrbar.

Wien, den 2. Januar 1924. (61)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Wegen Schneeverwehung wurde der Güterverkehr mit Rollschemeln auf der Strecke Ober-Grafendorf-Ruprechtshofen vom 24. bis 30. Dezember 1923 eingestellt. (62)

Wien, den 4. Januar 1924.
Bundesbahndirektion Wien West.

5. Verkehrswiederaufnahmen.

Mit 5. Januar ist der Gesamtgüterverkehr auf unseren Linien Salzburg-Lamprechtshausen, Salzburg-Hangenderstein wieder aufgenommen worden.

Salzburg, den 4. Januar 1924. (58)
Salzburger Eisenbahn- und Tramway Ges.

Der Güterverkehr auf der Strecke Mürzzuschlag-Neuberg wurde am 5. Januar 1924 wieder aufgenommen.

Wien, den 5. Januar 1924. (63)
Bundesbahndirektion Wien West.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit dem 10. Januar 1924 tritt die Eckernförde-Kappelner Kreisbahn dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln bei. (59)

Berlin, den 7. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Tarifpunkt K e h l Grenze zu streichen. An seine Stelle tritt K e h l.

Hannover, den 5. Januar 1924. (47)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1924 wird die Station Linden Hafen unter den Binnenumschlagsplätzen des Ausnahmetarifs 3c nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (38)

Berlin, den 2. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

---

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib. — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 ab, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. In den Unterabschnitten zu 1, 6, 17, 23, 29, 58, 59, 60, 67, 70, 91 und 96 werden die Frachtzuschläge für Sendungen des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln ermäßigt.
2. Im Unterabschnitt „45c Königsberg-Cranzer Eisenbahn“ werden die besonderen Frachtzuschläge für Sendungen des Ausnahmetarifs 10 aufgehoben.
3. Der Unterabschnitt „65 Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn“ wird durch folgende Bestimmung ergänzt: „Für Torf der Klasse F wird k e i n Zuschlag erhoben“.

b) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c. — Tfv. 4b.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen für Eger und München Süd geändert und ergänzt.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (42)

Berlin, den 3. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Am 10. Januar 1924 werden die Stationen Aschaffenburg-Goldbach und Obereichstätt sowie die Stationen Gumpenried-Asbach, Ruhmannsfelden, Teisnach und Viechtach der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in das Tarifheft 7 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Güterabfertigungen Auskunft.

Dresden, am 3. Januar 1924. (39)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Fracht auf den schmalspurigen Linien für Sendungen des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln zu den um 50 v. H. ermäßigten Frachtsätzen der Klasse F berechnet. (45)

Dresden, am 4. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1924 wird die Station Rodenberg (Deister) als Versandstation in Abteilung IV A 1a des Tarifs aufgenommen. (36)

Hannover, den 29. Dezember 1923.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1924 werden bei dem Ausnahmet. 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte der Klasse E Frachtsätze in tschechoslowakischen Kronen für 5 t Sendungen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (48)

Berlin, den 5. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C Ib (Tfv. 4a) und C II (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1924 ab wird die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 2d für Haus- und Straßenkehricht usw. als Empfangsbahn aufgenommen. Ferner wird vom gleichen Tage ab im Verkehr mit den Bahnhöfen dieser Bahn für Sendungen des Ausnahmetarifs 2d ein Frachtzuschlag von 12,8 Goldpfennigen für 100 kg erhoben.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn Berlin C 2, Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Januar 1924. (49)
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg. (Tfv. 10.)

Mit Wirkung vom 9. Januar 1924 werden die Lade- und Krangebühren der §§ 8 (1) a, b, c und 9 (1) b (Harburg Hbf.) um 2 Goldpfennige, die bisherige Krangebühr zu § 9 (1) um 1 Goldpfennig ermäßigt. (44)

Altona, den 4. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

A. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif. (Kartierungstarif).

Nachdem zwischen der Reichsbahn und der Regie gemäß den Verhandlungen in Mainz vom 1. Dezember 1923 ein Übergangsverkehr vereinbart ist, treten in den obengenannten Tarifen Änderungen ein, welche im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn veröffentlicht sind.

Oppeln, den 31. Dezember 1923. (37)
Reichsbahndirektion Oppeln,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
T a r i f v o m 15. M ä r z 1923.

Mit Gültigkeit v o m 1. J a n u a r 1924 wurden die Stationen M i t t e l s c h e f f l e n z (Ob Bill) und W i t t l i n g e n (Halt. Kand) für den Güter- und Tierverkehr geschlossen. Sie sind deshalb in der Entfernungstafel II auf den Seiten 33, 37, 43, 47, 53 und 57 zu streichen. (46)

München, den 3. Januar 1924.
Tarifamt b. RVM, ZB.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. Berlin, den 17. Januar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Steigerung der Leistungen des Eisenbahnbetriebes durch die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Vom Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Regierungsbaurat, Berlin.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn hätte für den Betrieb wesentliche Vorzüge. Einmal werden die Fahrzeiten um ein Viertel verkürzt. Dann kann die Zugfolge durch die größere Anfahrbeschleunigung der elektrischen Züge, die schnellere Räumungszeit, bei gleichzeitiger Einführung der selbsttätigen Streckenblockung, erheblich vermehrt werden. Ferner sind bei dem elektrischen Betrieb, bei Einführung der Triebwagenzüge, keine Lokomotiven notwendig. Es wird also all die Arbeit und Zeit gespart, die jetzt zum Anfeuern, Bekohlen und Wassernehmen der Lokomotiven, zur Fahrt der Lokomotiven von und nach den Zügen, zum Umsetzen in den Kehranlagen nötig ist. Die Züge sind ohne die geringste Rangierarbeit jederzeit fahrbereit. Es werden die Lokomotivschuppen, Bekohlungs- und Wasseranlagen, Lokomotiv- und Umsetzgleise und das hierfür nötige Personal für andere Betriebszwecke frei. Es kann eine große Zahl von Weichen auf den Abstellbahnhöfen und in den Kehrgleisen entfallen. Außer dem Weichenmaterial wird dadurch viel Zeit und Arbeit und auch Personal (Außenweichensteller) für die Unterhaltung gespart. Wie wesentlich dies ist, mögen einige Beispiele zeigen:

Die Leistungen des Dampfbetriebes haben an zwei Punkten des Berliner Stadt- und Ringbahnverkehrs ihren Höhepunkt erreicht, einmal auf der Stadtbahnstrecke Stralau-Rummelsburg-Friedrichstraße und dann im Potsdamer Ringbahnhofe. Auf der Stadtbahn verkehren jetzt in den Stunden des stärksten Verkehrs, des Berufsverkehrs, von 6 bis 8 Uhr früh und 4 bis 7 Uhr nachmittags 24 Züge stündlich in jeder Richtung. Morgens fahren die Bahnreisenden vor allen Dingen in die Stadt und nachmittags nach ihrer Wohnung an den Ring- oder Vorortlinien zurück. In den 24 Zügen werden 30 000 Personen befördert (Sept. 1922). Die Züge sind in dieser Zeit weit über das vorgesehene Maß belastet, denn statt 1000 Personen sind in einem Zuge 1800. Am Tage fahren auf der Stadtbahn in jeder Richtung 350 Züge mit etwa 170 000 Reisenden. Eine dichtere Zugfolge als 2½ Minuten ist beim Dampfbetrieb mit Rücksicht auf das langsame Anfahren der Züge praktisch kaum zu erreichen. Beim elektrischen Betrieb kann dagegen durch die kürzere Räumungszeit der Züge die Zugzahl zunächst auf 30 und später, wenn es der Verkehr erfordern sollte, noch weiter erhöht werden. Gleichzeitig ist, da die Zugkraft mit der Motorzahl und -stärke leicht erhöht werden kann, die Einführung neuer Wagen mit größerem Fassungsvermögen möglich. Die Leistung der Stadtbahn kann so, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, auf das Doppelte gesteigert werden.

Zugart	Zugzahl in der Stunde	Besetzung Höchstleistung	Beförderte Personen in der Stunde	Beförderte Personen in der Sekunde
Elektr. Zug . .	30	2600 [1])	78 000	21
Dampfzug . .	24	1800 [2])	43 200 [3])	12

Die Besetzungen mit 2600 bzw. 1800 Menschen stellen die nach Zählungen festgestellten Höchstleistungen dar. Planmäßig sollten die Züge nur mit 1800 (600 Sitzplätze und 1200 Stehplätze) bzw. 1000 Menschen (500 Sitzplätze und 500 Stehplätze) höchstens besetzt sein.

[1]) 600 Sitzplätze, 2000 Stehplätze. [2]) 500 Sitzplätze, 1300 Stehplätze. [3]) Nach Zählungen nur 30 000.

Noch weniger als auf der Stadtbahn ist beim jetzigen Dampfbetrieb im Potsdamer Ringbahnhof eine Verdichtung des Zugverkehrs möglich. Der Potsdamer Ringbahnhof ist Kopfbahnhof. Es enden dort die beiden Ringlinien von Wilmersdorf und Tempelhof, die bei Schöneberg, dem Vorbahnhof des Potsdamer Ringbahnhofs, in eine zweigleisige Linie zusammenlaufen. In Schöneberg müssen, obwohl der Verkehr nach dem Potsdamer Bahnhof drängt, Züge ausgesetzt und die Reisenden auf die verbleibenden schon stark belasteten Züge verwiesen werden. Denn durch den Lokomotivwechsel im Potsdamer Ringbahnhof und die Kreuzung jedes zweiten einfahrenden Zuges mit einem ausfahrenden Zuge (Abb. 1) ist die Zugzahl, die der Bahnhof bewältigen kann, auf 12 beschränkt. (Abb 2.) Es besteht 10-Minutenverkehr (6 Züge in der Stunde) von und nach Wilmersdorf

Potsdamer Ringbahnhof.

Bahnhof Charlottenburg.

Abb. 7. Bahnhof Savignyplatz.

und ebenso 10-Minutenverkehr (6 Züge in der Stunde) von und nach Tempelhof. Die Züge sind überfüllt. In einer Stunde des Berufsverkehrs werden 20 000 Personen befördert (Sept. 1922). Am Tage kommen 100 000 Personen mit den Ringzügen an und die gleiche Zahl fährt ab. Der Betrieb ist sehr schwierig. Bei jeder Zugfahrt müssen die Weichen, Signale und Blockeinrichtungen für den einfahrenden Zug bedient, nach seiner Einfahrt die Weichen für die Fahrt der neuen Zuglokomotive vom Kehrgleise nach dem Bahnsteiggleise umgelegt werden. Die neue Zuglokomotive fährt dann zum Zuge, wird angekuppelt und es findet die Bremsprobe statt. Gleichzeitig wird der Zug neu beschildert. Alsdann werden Weichen, Fahrstraße und Block für die Ausfahrt bedient. In der Zwischenzeit sind die Reisenden ein- und ausgestiegen. Die ankommende Zuglokomotive ist angekuppelt. Der Zug fährt nun aus. Nach dem Befahren des Kontaktes wird die Weiche für die Fahrt der angekommenen Zuglokomotive nach dem Kehrgleis umgelegt. Die Maschine fährt in das Kehrgleis. Nach dem Zurücklegen der Weiche ist das Gleis wieder für die Einfahrt eines Zuges frei, soweit diese Fahrt nicht durch die Kreuzung eines Zuges behindert wird. Diese vielen, von den verschiedenen Betriebsbeamten ausgeführten Arbeiten ermöglichen eine Fülle von Betriebsstörungen und erfordern wenigstens 3 bis 4 Minuten Aufenthalt für jeden Zug. (Abb. 2.) Als weitere Schwierigkeit kommt hinzu, daß der Dienstplan des Lokomotivpersonals eingehalten werden muß. Das eine Bahnsteiggleis im Ringbahnhof ist für die Richtung nach Tempelhof und das andere für die Züge nach Wilmersdorf bestimmt. Hiernach ist der Umlaufsplan der Lokomotiven festgelegt und entsprechend wartet in dem Kehrgleise an der Wilmersdorfer Seite eine Maschine für Richtung Wilmersdorf und in dem anderen Kehrgleise eine Maschine für Richtung Tempelhof. Folgen sich nun durch Unregelmäßigkeiten zwei Züge gleicher Richtung, z. B. nach Tempelhof, so muß entweder der zweite Zug vor dem Bahnhof halten, bis der erste ausgefahren ist, oder er fährt in das Bahnsteiggleis, das für die Züge nach Wilmersdorf bestimmt ist. Läßt der Fahrdienstleiter nun diesen Zug mit der Wechselmaschine nach Tempelhof fahren, so bringt er den Dienstplan für diese Maschine in Unordnung. Läßt der Fahrdienstleiter dagegen den Zug nach Wilmersdorf ausfahren, so muß die angekommene, am Zugschluß stehende Lokomotive nach dem anderen Bahnsteiggleis umgesetzt werden, wenn sie nicht aus ihrem Dienstplan gebracht werden soll. Das Umsetzen ist aber natürlich bei dem dichten Zugverkehr sehr störend und zeitraubend. Am Tage ist dies weniger nachteilig, da in Westend ein Ausgleich stattfindet. Abends aber, wenn die Lokomotiven und Personale nach der Heimatstation zurück müssen, ist eine Änderung des Dienstplanes betrieblich sehr störend. Beim elektrischen Betrieb fallen, da wir keine Lokomotiven haben, all diese Störungen und Betriebshemmungen fort. Es bleibt nur die Kreuzung jedes zweiten einfahrenden Zuges mit der Fahrstraße des ausfahrenden Zuges bestehen. Die Zugzahl läßt sich daher von 12 auf 24 Züge in der Stunde bei stärkstem Verkehr steigern. (Abb. 3 und 4.) Es kann also 5-Minutenverkehr von und nach Wilmersdorf (12 Züge) und 5-Minutenverkehr von und nach Tempelhof (12 Züge in der Stunde) eingeführt werden. Hiermit entfällt auch das Ausschalten der Züge in Schöneberg. Der Verkehr wird weit besser bedient und fast alle Betriebsstörungen und Schwierigkeiten des Potsdamer Ringbahnhofes werden beseitigt. Der Fahrplan läßt sich nicht nur schneller und dichter, sondern auch pünktlicher durchführen. Dies ist um so wichtiger, als jede Verspätung im Potsdamer Ringbahnhof sich auf den ganzen Ringbetrieb und bei Ringzügen in die Stadt, auch auf den Zugverkehr der Stadtbahn überträgt. (Es werden übrigens zurzeit Zeitstudien im Potsdamer Ringbahnhof ausgeführt, um die günstigste, schnellste und zweckmäßigste Durchführung des Betriebes nach Elektrisierung des Ringes zu ermitteln.) Der Betrieb im Potsdamer Ringbahnhof wird bei der Elektrisierung weiter dadurch erleichtert, daß später in Schöneberg nach Durchführung aller Ringbahnzüge die dortigen Kehrgleise zum Abstellen von Zügen frei werden. Jetzt besteht beim Potsdamer Ringbahnhof und in seiner Nähe keine Möglichkeit, Züge abzustellen. Bei dem schwierigen und starken Verkehr ist dies außerordentlich nachteilig.

Beim elektrischen Betrieb können im übrigen allgemein die Abstellgleise besser ausgenutzt werden. Dieser Vorteil macht sich in Charlottenburg besonders günstig bemerkbar. Durch kleinere bauliche Veränderungen, Ausbau des Gleisstumpfes auf volle Zuglänge, kann die Fahrgleisanlage ganz außerordentlich leistungsfähig gestaltet werden. (Siehe Abb. 5 und 6.) Der Betrieb ist später so gedacht, daß bei dichter Zugfolge zur Vermeidung von Kreuzungen der ein- und ausfahrenden Züge ins Kehrgleis der Zug vom Bahnsteig nach Kehrgleis 1 und von dort nach Gleis 2 fährt. Dort besteigt ein neuer Triebwagenführer das andere Ende des Zuges und der Zug fährt durch Gleis 3 nach der anderen Bahnsteigkante. So kann ein ununterbrochener Zuglauf erreicht werden. Nachts lassen sich in der Anlage 3 Züge, statt nur eines Zuges beim Dampfbetrieb, abstellen. Dabei ist jeder Zug,

da ihn nur der Triebwagenführer zu besteigen braucht, jederzeit abfahrbereit.

Zum Schluß möge noch darauf hingewiesen werden, daß durch das Einlegen einer einfachen Weichenverbindung zwischen den Streckengleisen vor dem Bahnhof beim elektrischen Betrieb, z. B. auf Bahnhof Savignyplatz, der Betrieb erleichtert werden kann. Treten in Charlottenburg Störungen ein, so kann ein nach Charlottenburg bestimmter Zug (siehe Abb. 7) in Savignyplatz ohne jede Rangierbewegung, nur dadurch, daß der Triebwagenführer an das andere Ende des Zuges geht, auf das andere Streckengleis zurückfahren. Im Zuglauf tritt somit keine Stockung ein. Dies ist besonders während des Berufsverkehrs morgens günstig, wenn die Menschen in die Stadt strömen und die Züge nach Charlottenburg leer, in der Gegenrichtung dagegen überfüllt sind.

Dann sei noch erwähnt, daß ein großer Vorteil beim elektrischen Betrieb sich daraus ergeben würde, daß er sich den großen Verkehrsschwankungen im Stadtbahnverkehr durch Einlage von Halbzügen leichter anpassen kann. Werden doch in der Stunde des stärksten Verkehrs viermal soviel Menschen befördert, als in der verkehrsschwachen Zeit am Tage. Beim Dampfbetrieb ist die Schwächung der Züge in den kurzen Wendezeiten schon wegen der Rangierarbeiten nicht möglich.

Hiermit mögen diese kurzen Bemerkungen über die Steigerungen der Betriebsleistung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn durch die Elektrisierung, die übrigens wegen der Kosten zunächst zurückgestellt werden mußte, abgeschlossen werden. Die Kosten sind natürlich sehr erheblich. Aber man darf auch nicht vergessen, daß der Verkehr, der nach dem Kriege durch die Wohnungsnot, die Zunahme der Berufstätigkeit, Entwicklung der Innenstadt zur Geschäftsstadt und die Tarifbildung, um fast 100 % gestiegen ist, häufiger, schneller, pünktlicher, bequemer (keine Rauchplage) bedient werden kann. Auch werden große wirtschaftliche Vorteile erreicht. Denn durch die Verwendung von Braunkohle statt hochwertiger, zum Teil aus England stammender Steinkohle, durch das wirtschaftlichere Verfeuern der Kohle in festen Anlagen statt unter dem Lokomotivkessel und durch die geringeren Zugförderkosten, da beim elektrischen Betrieb die Zugkraft zeitweilig ausgeschaltet und im Gefälle ausgenutzt werden kann, treten große Ersparnisse ein. Die Transportkosten der Kohle und die vielen Arbeiten zur Bedienung der Lokomotiven, das Be- und Entladen der Kohlen, die Rangierfahrten der Lokomotiven entfallen. Dazu kommt die Personalersparnis z. B. durch Ersatz eines Triebwagenführers für einen Lokomotivführer und Heizer und der Fortfall vieler Rangierer.

Der Vorsitzende der Berliner Handelskammer zur Entwickelung der deutschen Wirtschaft im Jahre 1923.

In der letzten vorjährigen Sitzung der Handelskammer zu Berlin wurde mitgeteilt, daß die Kammer ihren Jahresbericht auch diesmal aus Ersparnisgründen nur in stark gekürzter Form herausgeben könne; er soll anfangs Januar als Beilage zum Dezemberheft der „Mitteilungen" der Handelskammer versandt werden. Über die allgemeine Entwicklung des Wirtschaftslebens gab der Präsident, Herr Franz v. Mendelssohn, eine Übersicht, aus der wir folgendes mitteilen.

Kein Jahr hat gleich große Abweichungen von jeder Norm für das Wirtschaftsleben Deutschlands gebracht wie das Jahr 1923. Krankheitserscheinungen waren es, wie sie in gleicher Art wohl überhaupt in den großen Krisen der Menschheitsgeschichte noch nicht erlebt wurden. Der 30jährige Krieg mag gegen Person und Eigentum, gegen die wirtschaftliche Kultur unseres Vaterlandes in noch roheren Formen gewütet haben. Die bolschewistische Konstruktion des Wirtschaftslebens im neuen Rußland hat da, wo sie in bestehende Gebilde wirtschaftlicher Hochkultur eingriff, in die industriellen und Verkehrsunternehmungen beispielsweise, vielleicht noch radikaler niedergelegt, was sie vorfand. In dem Maße aber, in dem das moderne deutsche Wirtschaftsleben sich über die ursprünglichen Formen erhoben hatte, in dem es bis in die letzten Winkel hinein im Hinblick sowohl auf die Benutzung der natürlichen Grundlagen, als auch auf die Organisation der menschlichen Arbeit von der feinsten Technik beherrscht war, in dem gleichen Maße war es auch empfindlicher geworden, mußte jede Störung sich durch das ganze Getriebe fortsetzen, bot es schädlichen Einflüssen übergroße Angriffsflächen, konnten nicht, wie in Rußland, große Schichten unberührt bleiben und aus unzerstörbarem Boden alsbald wieder gewohnte Kräfte ziehen. Die Dichte unserer Bevölkerung, sonst Grundlage unserer Arbeit für das Ausland und Quelle großer Einnahmen dorther, wurde uns nun bei jeder neuen äußeren Erschütterung die Quelle schwerer innerer sozialer Gefahren.

Während der Kriegsjahre und während der folgenden Jahre des sogenannten Friedens hat die deutsche Volkswirtschaft ungeheure Teile ihres Sachvermögens unproduktiv aufwenden oder an den siegreichen Feind abgeben müssen, ist also entsprechend tief verarmt. An der Wiederauffüllung der Lücken war sie verhindert, weil unter dem ihr Abgesogenen sich gerade auch wichtige Produktionsmittel befanden, wie z. B. Kohlen — weil sie unentbehrliche ausländische Rohstoffe nicht bezahlen und beziehen konnte — weil die Arbeitsleistung im Gefolge von Krieg und Staatsumwälzung zeitweilig stark nachließ — weil die eigentliche produktive Arbeit durch den Gang der Dinge mit einer Menge unproduktiver Arbeit, mit Leerlauf belastet war. Bei dem großen Mißverhältnis hätte unsere Verarmung schon längst in ihrer vollen, erdrückenden Schwere zutage treten müssen, wenn nicht das Reich, bei dem die Leistungen an die Feinde in ihrer geldlichen Gestalt schließlich zusammenliefen, unter hemmungsloser Ausgabe von Papiergeld diejenigen, welche das Sachvermögen herzugeben hatten, geldlich immer wieder scheinbar entschädigt hätte. So konnte das Wirtschaftsleben in Gang gehalten, insbesondere auch ein ansehnlicher Export bzw. eine Veredelungsarbeit für das Ausland betrieben, konnten dadurch Geldforderungen an das Ausland erworben und mit ihnen unentbehrliche Importe bestritten werden.

Auf solche Weise wurde erzielt, was man, im Ausland nicht ohne Neid und Besorgnis, die Blüte der deutschen Industrie auf dem Trümmerfeld des Krieges nannte. Wer aber den Dingen auf den Grund sah, wußte, daß die Quellen versiegen mußten, daß die Blüte nur eine Scheinblüte war, und bangte der Zeit entgegen, da die mephistophelische Kunst des Geldmachens ihre wahre Natur auch uns offenbaren würde.

Man muß sich die Hauptzüge der wirtschaftlichen Entwicklung seit dem Kriege vergegenwärtigen, weil man das Wirtschaftsjahr nicht besser kennzeichnen kann als mit dem Satze, daß es den Schlußstrich unter diese Entwicklung gesetzt, die Scheinblüte zum Verwelken gebracht, die befürchtete Katastrophe herbeigeführt hat.

Zu Ende 1922 hatten wir noch der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß eine Verständigung mit unseren Gläubigern aus dem Versailler Frieden uns rationelle Bewirtschaftung wenigstens unseres verstümmelten Reichsgebietes freigeben und dem arbeitsamen deutschen Volke die Wiederaufrichtung einer bescheidenen Existenz ermöglichen würde. Geschweige denn, daß es zu solcher Verständigung gekommen wäre, mußten wir eine Gewalttat unserer beiden westlichen Nachbarn erleben, die uns wohl schon öfters angedroht worden war, an deren Wirklichkeit zu glauben sich aber das durch den Bruch der Bedingungen des Waffenstillstandes von 1918 und dann durch das Versailler Diktat schon so schwer gekränkte Rechtsbewußtsein des deutschen Volkes mit jeder Faser gesträubt hatte. Unbedeutendes Zurückbleiben der deutschen Reparationsleistungen an Kohle und Holz hinter den Verpflichtungen, von Frankreich und Belgien behauptet, von Deutschland bestritten, boten den beiden alliierten Staaten den offenbar willkommenen Vorwand, „sich ihr Recht zu holen". Der 11. Januar 1923 wird ewig zu den schwärzesten Tagen deutscher Geschichte rechnen: starke französische und belgische Truppen, kriegsmäßig gerüstet gegen das nach dem Kriege völlig entwaffnete und auf fortdauernde Wehrlosigkeit sorgfältig kontrollierte Deutschland, überschritten die Grenze des zuvor vertragsgemäß besetzt gehaltenen rheinischen Landes gegen das Ruhr-Kohlenrevier. Bis heute halten sie dies Gebiet besetzt, und der Tag der Befreiung ist noch nicht zu sehen.

Wie dieser Einbruch vom Standpunkt des Rechtes und der Moral der Völkergemeinschaft, der politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Zweckmäßigkeit für die friedenbrechenden Staaten zu beurteilen sei, welche wahren Beweggründe ange-

sichts des offenbar vernichtenden Ausfalles dieses Urteiles bei Franzosen und Belgiern anzunehmen sind, das alles gehört vor den Richterstuhl der Geschichte, und Deutschland kann ihrem Spruche getrost entgegensehen. Ebenso gehört in die Geschichte, wie die Gewalt ausgeübt wurde, wie die vergewaltigte deutsche Bevölkerung des besetzten und ebenso die des freigebliebenen Deutschlands und die Regierung die einzige mögliche Gegenwehr in „passivem Widerstande" fanden, in der Vermeidung jeglicher zur Erreichung der Zwecke des Feindes nützlichen Hilfeleistung, überhaupt jedes Verkehrs mit dem Feinde, um ihn zu belehren, daß Aussaugung wirtschaftlicher Lebenskräfte aus Deutschland, wie sie der Versailler Vertrag den Siegern eingeräumt hat, nur auf dem Wege über die geordnete Staatsgewalt des deutschen Volkes, nicht aber durch räuberischen Zugriff Fremder auf Quellen dieser Kräfte möglich sei. Weiter gehört es der Geschichte an, wie dieser Kampf mit ungleichen Waffen durch zehn Monate standhaft durchgeführt wurde, bis Deutschland auch diesen Krieg durch wirtschaftliche Entkräftung verlor. Die Geschichte wird aber auch endlich darüber urteilen, ob die anderen Völker recht daran taten, der Tragödie Deutschlands und dem Übermut des von der Koalition zur größten Militärmacht erhobenen Frankreichs zuzuschauen — nicht ohne an unserem Schicksal Anteil zu nehmen, nicht ohne gegen das uns angetane Unrecht zu protestieren, nicht ohne durch großmütige private Hilfeleistung an die Opfer der Gewalt die tiefe Dankbarkeit jedes deutschen Herzens zu erwerben — aber doch ohne durch politische und moralische Machtmittel die Bedrücker in die Schranken des Rechtes zu verweisen.

Wir haben hier nur den wichtigsten Folgen des Einbruchs für das wirtschaftliche Leben Gesamtdeutschlands und insbesondere unseres Bezirkes nachzugehen; das besetzte Gebiet selbst wird sicher die entsprechende Schilderung seiner schweren und furchtbaren wirtschaftlichen Leiden nicht schuldig bleiben.

Wie früher schon im Laufe seiner Geschichte, und zuletzt wieder im Weltkriege, Deutschlands Schwäche seine geographische Lage in der Mitte anderer Staaten war, so war jetzt nach dem Kriege seine Schwäche wiederum die geographische Lage seiner für die Wirtschaft wichtigsten Teile nahe der Ost- und Westgrenze, die dem Feinde den Griff an unsere Kehle äußerst leicht machte: 1920/21 raubte er uns Oberschlesiens wichtigere Hälfte, jetzt legte er die Hand auf die Westmark. Jedermann weiß, daß die Gebiete an Ruhr und Rhein mit ihren Bodenschätzen, ihrer Verkehrslage, ihrer dichten arbeitsamen Bevölkerung unentbehrliche tragende Stützen der industriellen Entwicklung Deutschlands sind. Als die Besatzungsmächte den Verkehr der Reisenden und der Waren über die Grenzen des unbesetzten Gebietes mehr und mehr abschnürten, unterbanden sie hüben und drüben unzählige und große geschäftliche Verbindungen. Bestellte Roh- und Hilfsstoffe konnten nicht an die Stätte ihrer Weiterverarbeitung, fertige Erzeugnisse nicht an die Verbraucher oder Wiederverkäufer gelangen; der Empfänger wußte lange nicht, ob er das Bestellte bekommen werde, wenn er es bekam, war es oft zu spät, und wenn es ausblieb, so war Ersatz schwer und teuer, oder gar nicht zu beschaffen; etwa angezahltes Geld war zunächst verloren. Unterdessen hatte der Lieferer keine Verwendung für seine versandbereite Ware, und hatte das darin angelegte Geld nicht als Kapital für seinen Betrieb verfügbar. Wohl kamen regelmäßig beide Teile als Geschäftsfreunde, als Leidensgenossen und als Deutsche einander entgegen, aber das Entgegenkommen hat in dem geschäftlich Möglichen eine nicht allzu weite Grenze. Daß man bei Neuanknüpfung von Geschäften die an den alten erlebten Gefahren berücksichtigte und sich zurückhielt, war nur zu begreiflich. Könnte man die so an privaten Geschäften entstandenen Schäden zahlenmäßig ermitteln, so würde ihre Summe eine furchtbare Zahl darstellen. Im besetzten Gebiete drohte das wirtschaftliche Leben unter den Maßnahmen der Besatzungstruppen einerseits, des passiven Widerstandes andererseits überhaupt mehr und mehr zu erliegen. Für die Volkswirtschaft lagen in all dem neue Ursachen jener Minderproduktion und jenes Leerlaufes, deren Schäden wir oben dargelegt haben. Es gab aber auch neue Verschuldung an das Ausland, wenn das unbesetzte Gebiet unentbehrliche Rohstoffe, wie Kohlen, Eisen, Metalle, Chemikalien, das besetzte Nahrungs- und Futtermittel, statt vom anderen Teile, aus dem Auslande beziehen mußte: neue Ansprüche an den schon so stark beanspruchten Markt der ausländischen Zahlungsmittel, oder neue entwertende Ausfuhr von Reichsmark. Dem Markte der ausländischen Zahlungsmittel fehlten diejenigen, welche gerade Rheinland-Westfalen mit seinen starken Exporten ihm sonst zuzuführen pflegten.

Diejenige Kategorie der Schäden aber, welche von allen die tiefste und allgemeinste, bis in die letzte deutsche Hütte reichende Wirkung tat, war das Weißbluten der Reichsfinanzen und des ganzen deutschen Geldwesens. Dem Reiche entgingen die Steuereinnahmen aus seinem steuerkräftigsten Gebiete, die Reichseisenbahn lag still in einem der wenigen Teile ihres Netzes, die sonst noch Überschüsse geliefert hatten; statt Einnahmen zu erzielen, erlitt sie schwere Verluste und Störungen durch Wegnahme ihrer Fahrzeuge, Vernichtung von Anlagen, Material usw. Daß das Reich wegen des tatsächlichen Kriegszustandes die Reparationsleistungen an Kohle usw. einstellte, brachte demgegenüber keine ausreichende finanzielle Entlastung. Die Belastung andererseits wuchs ins Ungemessene durch die Notwendigkeit, die von ihrem Erwerbe abgeschnittene Bevölkerung des besetzten Gebiets mit Natural- und Geldleistungen vor dem Verhungern zu bewahren. Die Einbruchsmächte vermochten diese Hilfsaktion nur allzu wirksam zu unterbinden, indem sie an den Grenzen oder innerhalb des Rhein-Ruhrgebietes die Transporte abfingen. Was sie an Reichsbanknoten „beschlagnahmten", was also das Reich belastete, ohne irgendeinem Deutschen zuzukommen, vielmehr offenbar auf die Devisenmärkte geworfen wurde und dort den Kurs der Mark drückte, geht in das Gebiet der Trillionen. Abgesehen von großen privaten Sammlungen und von einer später als „Rhein-Ruhr-Abgabe" eingeführten Sondersteuer wurden die Mittel dazu durch die Notenpresse beschafft. Es ist müßig, nachträglich zu erörtern, ob das der richtige Weg war. Er wurde eingeschlagen, und das Ergebnis war, daß die Reichsbanknote auch ihren letzten Halt verlor. Die Beträge der diskontierten Schatzanweisungen des Reiches und des entsprechenden Umlaufs der Reichsbanknoten stiegen mehr und mehr und immer schneller in jene Zahlenregionen empor, mit denen sonst nur die Astronomie operiert, und die sich jeder menschlichen Vorstellung entziehen. Ebenso stiegen die Preise. Schließlich war die im Frieden so hochgeachtete Million ein Nichts, die Billion war die Werteinheit, ein Umsatz von einer Trillion keine Seltenheit. Die Herstellung dieser Geldzeichen, welche dem Bedarf oft nicht schnell genug folgen konnte, das Rechnen und das Hantieren damit lieferten neue schlimme Beiträge zum Kapitel der unproduktiven Arbeit in einer nach Produktion schreienden Wirtschaft. Schlimmer war es, daß die in Papiermark ausgedrückten Preise der Waren und Leistungen auch jenes geringe Beharrungsvermögen verloren, ohne das kein Geld funktionieren kann. Sie stiegen täglich, oft stündlich, man kalkulierte bei jeder Preisstellung Risikoprämien für Geldentwertung ein, suchte durch Klauseln, die in reicher Zahl ersonnen wurden, den Schaden dem Gegenkontrahenten aufzuladen. Der wirtschaftliche Austausch, der in der Preisstellung immer ein Kampfmoment enthält, artete in einen wilden Krieg Aller gegen Alle aus. Hier vor allem bewährte sich, was wir eingangs hervorhoben, daß eine Volkswirtschaft wirtschaftsfeindlichen Eingriffen in dem Maße mehr ausgesetzt ist, in dem sie sich von Eigenproduktion und Naturalwirtschaft des einzelnen entfernt und zu Arbeitsteilung und Austausch der Produkte, dem an sich produktiven System entwickelt hat. Charakteristisch war die allerorten in den Städten zu beobachtende Sehnsucht nach Rückkehr zum eigenen Bau der Kartoffeln, des Kohls, zur eigenen Geflügelzucht und Schweinemast, eine Sehnsucht, die beim heutigen Zustand sich nur für wenige befriedigen läßt. Auch der häufig gewordene Naturalaustausch von Kleidung, Möbeln und ähnlichem gegen Nahrungsmittel u. a. gehört hierher.

Die große Masse des wirtschaftlichen Austausches konnte selbstverständlich der Vermittlung des Geldes nicht entraten, und da das eigene mehr und mehr den Dienst versagte, griff man zu fremdländischem. Nicht, daß tatsächlich ein großer Umlauf von Dollars, Gulden, Franken, Pfunden stattgefunden hätte; er war alsbald durch gesetzliche Einschränkungen behindert worden, und hätte auch ohne sie seine Grenze in der verfügbaren Menge solcher Geldzeichen gefunden, die durch den Bedarf ihrer heimischen Volkswirtschaften bestimmt ist und von unserem Bedarf nur kleine Teile mitdecken kann. Aber zur Be- und Verrechnungsgrundlage standen sie zur Verfügung. Die kaufmännische Kalkulation hatte bei Wahl einer Fremdgeldbasis Kostenelemente, die tatsächlich in der gesetzlichen Reichsmarkwährung aufliefen, nach einem doch mehr oder minder zufälligen Börsenkurse in die Fremdwährung umzurechnen, und mußte später, beim Verkauf, wieder in die Reichsmark zurückrechnen, sei es, daß man den Verkaufspreis in Mark stellte, sei es in der Fremdwährung, umrechenbar in Mark zum Börsenkurs. Das bedingte umständliches Rechnen, also wieder unproduktive Arbeit und Kursrisiken, war aber immer noch eher zu tragen als das Wagnis der Entwertung, das man bei Papiermark einging. So kamen die fermden Währungen, voran der Dollar, mehr und mehr zur ideellen Herrschaft in unserem Zahlungswesen. Wenig verschlug es dabei, daß sie sich meist in das Gewand einer Goldmark oder einer anderen Phantasieeinheit kleideten, denn die „Goldmark" war definiert als ein bestimmter Teil derjenigen Papiermarksumme, für die man an der Börse die Einheit der betreffenden Fremdwährung kaufen konnte, zuletzt meist als 10/42 Dollar, stand also in unmittelbarer Abhängigkeit vom Dollar bzw. Pfund, Gulden usw.

Ungleich dem äußerlichen Vorgang der Zahlung ist die Kalkulation und die darauf berechnende Preisforderung, als ein innerer Vorgang in der Überlegung des Verkäufers, einer gesetz-

lichen Reglementierung unzugänglich. Da, wie angeführt, nur die Kalkulation in Fremdwährung noch einen leidlich festen Boden hatte, setzte sie sich immer mehr durch, beginnend bei denen, die wegen Verwendung ausländischer Materialien schon immer mit einem Teil Fremdwährung zu rechnen gehabt hatten, dann übergehend auch auf mächtige Gruppen von Produzenten inländischer Rohstoffe, weiter auf Fertigfabrikanten, Großhandel, Kleinhandel. Das ging nicht ohne Kämpfe ab, denn die Kalkulation auf Goldbasis bedeutete Preiserhöhung, aus zwei Gründen. Indem der Börsenkurs des Papiermark-Gegenwertes der Goldeinheit beständig in die Höhe ging, stieg automatisch der Papiermarkpreis der Ware mit. Sodann aber ergab die Zurückrechnung aus der Papiermark, die Division durch Millionen, bald durch Milliarden, dann Billionen, solche Goldmarkzahlen, die neben jenen winzig erschienen, manchmal denen der Vorkriegszeit nahe kamen oder hinter ihnen zurückblieben. Psychologisch begreiflich führte das zu der Tendenz, die gefundenen Goldmarkpreise nach oben zu korrigieren. Sie hatte jedenfalls einen berechtigten Kern, denn das frühere Rechnen mit den Unsummen der Papiermark hatte die Gefahr des Irrtums nach unten in sich geschlossen, die Gefahr ungenügender Einrechnung der tatsächlich eingetretenen Substanzverluste. Verglichen mit der Vorkriegszeit produzierte man tatsächlich teurer bei Achtstundentag und bei verringerter Produktionsmenge, also relativ größerem Anteil jedes Produktes an den — gestiegenen — Generalunkosten; sollte man also nicht wirklich zu billig sein? Zumal wenn der Vergleich mit Auslands-Goldpreisen etwa ergab, daß die eigenen niedriger waren? Es soll hier auf diese berechtigten Gründe der Goldpreiserhöhung hingewiesen werden; inwieweit sich die Erhöhungen in den dadurch gezogenen Grenzen hielten oder aber in falscher Rechnung oder in Machtausnutzung sie überschritten, wäre Sache der Einzeluntersuchung.

Jedenfalls also kam mit der Umstellung der Kalkulation der Warenpreise auf Goldbasis noch eine weitere starke Triebkraft neben der Noteninflation in das Niveau der Papiermarkpreise. Löhne und Gehälter hatte man lange Zeit auf der Basis von Indexzahlen mit mehr oder minder künstlichen Rechnungen versucht, der Teuerung folgen zu lassen, wobei sie aber, da die Indexzahlen ja immer nur die Vergangenheit registrieren können, hinter der Gegenwart regelmäßig zurückblieben. So kam auch von dieser Seite immer unabweisbarerer der Ruf nach der Goldbasis.

Man kann sagen, daß die Möglichkeiten der Papiermarkwährung bis zum letzten ausgeschöpft waren, als die Reichsregierung sich im Herbste entschloß, sie noch nicht rechtlich, aber doch tatsächlich durch eine Hilfswährung auf goldwerter Basis beiseite zu schieben. Welchen Zweig der Gewerbetätigkeit man auch befragt, mit erschreckender Einförmigkeit wird berichtet, daß, etwa von der Mitte des Jahres an, d. i. die Zeit, wo der Markkurs jeglichen Halt verlor — das Geschäft stockte, weil niemand mehr Dispositionen zu treffen, Unternehmungen einzuleiten wagte, der Konsum die hohen und in den phantastischen Zahlen noch höher scheinenden Preise einfach nicht mehr aufzubringen vermochte. Jedem Wirtschaftenden war das Verhältnis zwischen seinen Einnahmen und den vernünftigerweise daraus zu bestreitenden Ausgaben völlig unübersichtlich geworden. Sicher war nur, daß man Geld oder Forderungen nicht irgendwie für spätere Verwendung aufsparen durfte: man hätte dann wertlose Papierstücke in Händen gehabt. Daher ein völliges Versiegen des Sparkapitals, das so wichtige Funktionen in unserer Volkswirtschaft zu erfüllen hat, daher ein allgemeines Hasten, jede Geldeinnahme sofort in Sachwert zu verwandeln: vor allem in Nahrungsmittel, aber auch z. B. in Aktien, die trotz Milliarden- und Billionenkursen in Gold immer noch billig waren. Unser Bericht über Bank- und Börsenwesen wird darüber noch einiges sagen.

Neben der Verwirrung und Lähmung unseres inneren Wirtschaftslebens brachte die allgemeine Erhöhung der Preise aber auch eine Lähmung unserer Warenausfuhr, die uns doch die einzige Möglichkeit bietet, regulär ausländische Zahlungsmittel zu erwerben und dafür die unentbehrlichen Auslandsmaterialien zu kaufen. Die Ausfuhr hatte ja schon lange mit der Gegnerschaft in ihren Bestimmungsländern zu kämpfen. Zölle, Einfuhrverbote, Spezialmaßnahmen gegen „deutsche Schleuderpreise" waren ihr entgegengestellt. Dazu begegneten sie dem Mißtrauen ausländischer Besteller gegen die Einhaltung von Preisen, Fristen, Qualitäten, geschäftlichen Abreden aller Art seitens der deutschen Lieferer. Wohl war in gewissem Maße Unzuverlässigkeit bei uns eingerissen. Sie beruhte nur verhältnismäßig selten auf bösem Willen oder Nachlässigkeit des Lieferungspflichtigen; in den meisten Fällen war er selbst machtlos gegen die allgemeine Unordnung unserer Wirtschaft. Deutsche Besteller kannten diese Verhältnisse und übten Nachsicht, wie sie selbst oft genug Grund hatten, Nachsicht zu erbitten. Ausländischen Bestellern dagegen erschienen jene Unkorrektheiten leicht unverzeihlich und als Grund, den nächsten Bedarf lieber aus einem Lande mit geordneten Verhältnissen zu beziehen. Soweit mag Deutschland einen gewissen Verlust seiner Auslandskundschaft sich selbst verdient haben. Unverdient aber ist, daß der Ruf seiner Unzuverlässigkeit weit über Gebühr im Ausland verbreitet worden ist und auch Leute zur Zurückhaltung bestimmt, die nie selbst schlimme Erfahrungen gemacht haben. Geschäftige ausländische Konkurrenten haben in dieser Beziehung und unter gleichzeitiger düsterer Schilderung unserer politischen Verhältnisse eine Lügenpropaganda betrieben, gegen die wir mit geistigen Mitteln nicht aufkommen konnten bei unseren geschrumpften Beziehungen und Geldern. Als Waffe stand uns nur die — neuerdings zum Glück im wesentlichen wiederhergestellte — Korrektheit unseres geschäftlichen Verhaltens und die Güte der Waren, wirksamer aber die Billigkeit zu Gebote, durch die wir im Drange unserer Not immer noch in gewissem Umfange jene Hindernisse überwanden. Etwa seit Mitte des Jahres aber ertönt aus allen exportierenden Branchen, wiederum mit erschreckender Einförmigkeit, die Klage: die inländischen Preise haben die ausländischen erreicht oder überschritten, neue Ausfuhrgeschäfte sind nicht mehr möglich.

Als eine weitere schwere Folge der Aufblähung der Preise muß eine allgemeine Schwächung der Betriebskapitalien hervorgehoben werden. Regelmäßig haben die Erlöse aus den Endprodukten der Industrie oder aus den Verkäufen des Handels nicht hingereicht, um die Roh- oder die Vorprodukte bzw. die Lagerwaren in gleicher Menge wiederzubeschaffen, weil deren Preise inzwischen stärker gestiegen waren. Kredite waren schwer und nur zu Kosten zu beschaffen, welche die Wiedereinbringung in den dereinstigen Verkaufspreisen zweifelhaft machten. So schwanden die Läger, auch große und kapitalkräftige Firmen konnten ihre Einkäufe nur in vielen kleinen Posten nach und nach bewerkstelligen, sahen die „Substanz" mehr und mehr schwinden.

Schwinden der Substanz des Absatzes im In- und Auslande mußte zur Einschränkung, wenn nicht Stillegung der Betriebe führen. So ist denn auch auf der ganzen Linie zu beobachten: Entlassung von Arbeitskräften, Kurzarbeit, furchtbares Anwachsen der Zahl der Erwerbslosen. Und man sollte es nicht glauben: bei dieser in der Wirtschaft selbst liegenden Tendenz zur Personalentlassung besteht die Prämie fort, die im vergangenen Sommer der Staat darauf gesetzt hat, indem er auf der ungeeignetsten Bemessungsgrundlage, auf der Arbeiterzahl, die hohe „Betriebssteuer" aufbaute. Die Betriebe schädigt er dadurch schwer, aber sich selbst auch, da die öffentlichen Lasten zur Erwerbslosenfürsorge ins Ungemessene wachsen; während jene Steuer die Arbeitskräfte aus gegebenen Arbeitsstätten hinausdrängt, erstrebt man, erreicht aber nicht, „produktive Arbeitslosenfürsorge" der öffentlichen Körperschaften, deren Leistungen bekanntlich fragwürdig sind. Die Arbeitslosigkeit steht als schwerste Sorge dieses Winters vor uns. Bereits kann der Fremde, der durch Berlins Straßen geht, eine früher hier unbekannte Erscheinung konstatieren: zahllose zerlumpte Jammergestalten von Bettlern. Und wenn er weiter forschen würde, so würde er zahllose Opfer konstatieren, die Hunger und Seuchen, vor allem die früher mit großen Mitteln erfolgreich bekämpfte Tuberkulose, dahinrafften. Man wird — wie bei den vollzogenen und angestrebten Wegnahmen deutschen Landes, so auch hier — an das Wort gemahnt, das kalte gallische Grausamkeit sprach, als sie unser jetziges Schicksal mit dem Vertrage von Versailles vorbereitete, und nach dem sie seither handelt: „Es leben 20 Millionen Deutsche zu viel."

Wie schon kurz berührt, entschloß sich die Reichsregierung im Spätherbst zu entscheidenden Schritten hinsichtlich des dermaligen Zentralproblems unserer Not, der Geldverfassung. Die Lage war vollends kritisch geworden dadurch, daß die Landwirtschaft in weitem Umfange den Verkauf ihrer Erzeugnisse gegen Papiermark ablehnte, der städtischen Bevölkerung also schon zur Jahreszeit der gefüllten Scheuern der Hunger drohte. Es mußte also, da man Zwangsmittel etwa nach sowjetrussischem Vorbilde nicht anwenden wollte und auch nicht als wirksam erachten konnte, schleunig ein Geld geschaffen werden, mit dem man die Ernte in Bewegung setzen konnte. Als Ziel wurde bekanntlich eine Goldwährung aufgestellt, als Lösung für die Zwischenzeit, bis die Goldwährung ermöglicht werden könnte, wurden die Rentenbankscheine geschaffen, deren Rechtsverhältnis hier als bekannt vorausgesetzt werden muß, als deren wesentliche Eigenschaft nur hervorzuheben ist, daß sie sichergestellte Forderungen auf jährliche Leistungen der gesamten deutschen Landwirtschaft, der Industrie und des Handels in Gold oder dessen Gegenwert repräsentieren, deren Dienst einer unabhängigen, dem Zugriff des Reiches entzogenen Stelle, der Deutschen Rentenbank, übertragen ist. Seit Mitte November sind die Rentenbankscheine in Umlauf gesetzt. Zugleich wurde dem Reiche die fernere Diskontierung von Schatzanweisungen bei der Reichsbank untersagt, also die Quelle weiterer Inflation verstopft, der Reichsbank wurden

Rentenmarkbeträge überwiesen, um damit das Übermaß von Papiermarknoten aus dem Umlauf zurückzuziehen.

Wir können jetzt auf eine etwa einmonatige Erfahrung mit der neuen Ordnung unserer Zahlungsmittel zurückblicken und mit Befriedigung feststellen, daß sie günstig gewirkt hat. Dem weiteren Absinken der Papiermark ist Einhalt getan, man hat sie in Deutschland auf der Basis 4,2 Billionen ℳ = 1 Dollar oder 1 Billion ℳ = 1 Goldmark halten können, und die ausländischen Notierungen sind dem etwa gefolgt, haben sogar zeitweilig die Papiermark schon wieder höher bewertet. Die Rentenmark hat, ihrer guten Fundierung entsprechend, den Wert einer Goldmark im inländischen Verkehre behauptet, für das Ausland ist sie nicht bestimmt, soweit sie aber doch dahin gelangt ist, hat man sie, soweit wir sehen, auch dort etwa wie eine Goldmark bewertet. An Versuchen, sie zu diskreditieren, haben es Spekulanten, welche die beim Sinken der Papiermark gemachten Gewinne schmerzlich vermißten, leider nicht fehlen lassen; ein Treiben, das angesichts der furchtbaren Erfahrungen, die das deutsche Volk mit seiner früheren Währung hat machen müssen, als verbrecherisch bezeichnet werden muß. Glücklicherweise hat es bisher Erfolg nicht gehabt; die Bevölkerung w i l l sich den endlich gewonnenen Halt nicht wieder nehmen lassen und v e r t r a u t dem neuen Wertpapier und Zahlungsmittel, dessen Rechtsverhältnisse ja wesentlich andere, bessere als die des alten sind. Ein Aufatmen der Befreiung geht durch das ganze Land, der Befreiung von der ständigen Angst um die Entwertung des sauer Erworbenen, um die sich jagenden Preiserhöhungen; der Befreiung von der toten Last des Rechnens mit unfaßbaren Zahlen auch bei den unbedeutendsten wirtschaftlichen Vorgängen des täglichen Lebens. Von den astronomischen zu irdischen, zu klein-bürgerlichen von Billionärs-Zahlen zurückgekehrt, gewann man wieder eine Übersicht über seine Haushaltsführung. Dabei sah man erst, was zuvor der Schleier des fiktiven Geldes verhüllt hatte, wie klein Vermögen und Einkommen im Vergleich zur Vorkriegszeit geworden waren. Trotzdem entschloß man sich zu Ausgaben, die über das Gebiet des täglichen Brotes hinausgehen, nun eher wieder als zur Billionenzeit. In allen Berichten des Kleinhandels kehrt die Beobachtung wieder, daß die lange verödeten Läden sich im letzten Monat wieder mit Käufern zu füllen begannen. Unterstützt wurde das durch einen erheblichen A b b a u a u c h d e r i n P a p i e r m a r k g e z a h l t e n P r e i s e, den namentlich der Einzelhandel vornahm, und der vorgenommen werden konnte, weil man nun auf die starken Prämien für Geldentwertung verzichten konnte, die vordem hatten einkalkuliert werden müssen. Dieser Preisabbau löste ein Rabattsystem ab, das man vorher, ehe genügend Rentenmark im Verkehr waren, vorübergehend bei Zahlung in Stücken der Reichs-Goldanleihen oder in Rentenmark vielfach angewandt hatte, um die Kauflust anzuregen.

Wie bald man aber auch mit den verkleinerten Zahlen der Ausgaben am Rande der ebenso verkleinerten Einnahmen angekommen sein wird, und wie der Zwang zu strengster Sparsamkeit fortbesteht, diese Erfahrung werden viele noch erst machen müssen. Es kann eben keine Regelung des Geldwesens die Schwerkraft der Grundtatsache aufheben, von der wir ausgingen: daß die deutsche Volkswirtschaft bei den ihr auferlegten Hemmungen nur einen Bruchteil ihrer Friedensleistung produziert, und daß der Anteil an dem Produkt, der auf den einzelnen entfällt, ihm folgerichtig nur einen Bruchteil seines Friedensverbrauches liefert.

Überhaupt wird man sich hüten müssen, das Währungsproblem als gelöst zu betrachten, so lange nicht die im Grundsatz beschlossene G o l d w ä h r u n g tatsächlich soweit durchgeführt ist, daß sie uns den unbedingt notwendigen Warenaustausch mit dem Auslande wieder zu finanzieren ermöglicht.

Die R e i c h s f i n a n z e n, zu deren formeller Balancierung die Notenpresse in den rasenden Lauf versetzt worden war, haben den plötzlichen Ruck der Stillstellung nicht ertragen können, trotzdem man unmittelbar vor Torschluß sie noch mit vielen Trillionen Papiermark bevorratet, und trotzdem die Rentenbank durch ein großes Darlehen die Abdeckung der schwebenden Schulden zu ermöglichen hat. Die bisher verschleierte Zahlungsunfähigkeit trat nun auf verschiedenen Gebieten zutage, so bei der Reichsbahn — die sich durch eine dem Geldreformgedanken zuwiderlaufende Notgeldausgabe zu helfen sucht —, ferner bei den Reparationszahlungen an die Gläubiger aus dem Versailler Vertrage, die sich in der Form der Befriedigung deutscher Firmen, sei es für Sachlieferungen (an Frankreich, Belgien, Portugal, Italien, Jugoslavien), sei es für die von der englischen Regierung beschlagnahmten 26 % des Wertes der deutschen Warenausfuhr nach England und Schottland vollzogen. Die Einstellung dieser Zahlungen im November (unter einer gewissen Schonung der Ansprüche aus laufenden Geschäften), so sehr sie dem Auslande gegenüber durch die unerhörte, mit dem Ruhreinbruch uns zugefügte Schwächung begründet war, mußte leider auch den vielen, mit großen Beträgen an diesen Ausfuhren beteiligten deutschen Firmen schwere Verlegenheiten und Schäden bringen und stark zu den Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen beitragen.

Unser Bericht wird das hier Gesagte noch an einer kurzen Schilderung des Geschäftsganges einiger wichtiger Zweige erläutern und Sondervorkommnisse in ihnen erwähnen. Auch das Gebiet der Steuergesetzgebung, die im vergangenen Jahre ungemein stark das Wirtschaftsleben beeinflußt und beunruhigt hat, bedarf einer Behandlung. Hier aber soll nur noch kurz auf die Frage eingegangen werden, die uns alle am meisten beschäftigt: die Frage, ob und wie wir von der Zukunft die Wiederherstellung eines erträglichen Zustandes unserer Volkswirtschaft und unserer Einzelgeschäfte erwarten dürfen.

Unsere Volkswirtschaft gleicht, von der organisatorischen Seite gesehen, sowohl in der privaten als auch in der staatlichen Einflußsphäre einem Trümmerhaufen. Es heißt aufräumen und neu bauen. Wo immer wirtschaftliche Beziehungen von Mensch zu Mensch durch G e l d vermittelt werden, d. h. heutzutage fast in allen wirtschaftlichen Beziehungen, müssen wir noch den Wust beseitigen, den uns das abgewirtschaftete Geldsystem hinterlassen hat, und uns mit dem neuen einleben. So muß der Kaufmann zunächst an die schwierige Aufgabe gehen, seine Bilanz auf Goldmark zu stellen, wie es ja nun auch gesetzlich vorgeschrieben wurde. Dabei wird die traurige Wahrheit der allgemeinen Vermögensverminderung sich in erschreckender Größe aus den bisherigen Nebeln herausheben. Wir müssen unserem Geldwesen die gesunde Basis wahren, bzw. in der Hauptsache, für den Verkehr mit dem Auslande, noch schaffen, indem wir auf dem Wege zur G o l d w ä h r u n g fortschreiten. Die gegenwärtige H i l f s w ä h r u n g müssen wir sorgfältig hüten, damit sie uns über die Zwischenzeit hinweghilft. — Wir müssen die P r o d u k t i o n w i e d e r s t e i g e r n, indem wir alle sich bietende Hilfsmittel der Technik und Organisation anwenden, vor allem aber indem wir alle fleißig und unverdrossen a r b e i t e n. Erfreulich und ein Lichtblick in dem dunklen Bilde unserer Wirtschaft ist es, daß an verschiedenen Stellen, namentlich in der grundlegenden Urproduktion in den Bergwerken, sich die Arbeiterschaft bereitgezeigt hat, den Achtstundentag nicht mehr als unverbrüchliche Norm zu behandeln. Gewiß soll hier so wenig wie in früheren Jahresberichten einem die Volkskräfte verzehrenden Übermaß von Arbeit das Wort geredet werden, sondern nur einem vernünftigen Maß, welches unter voller Berücksichtigung der Gesundheit doch eine rationelle Führung der Betriebe unter Vermeidung schädlichen Leerlaufes gestattet. Daß wir uns überall von solchem Leerlauf und v o n u n p r o d u k t i v e r A r b e i t b e f r e i e n und frei halten, ist eine weitere wichtige Forderung, die sich aus den Erlebnissen der letzten Jahre ergibt. Ferner müssen wir das h o h e N i v e a u u n s e r e r P r e i s e d u r c h a u s w i e d e r e r m ä ß i g e n; das Kapital, ebenso aber auch die Arbeiter müssen sich in ihren Ansprüchen bescheiden im Hinblick auf die bittere Wahl, ob sie wenig verdienen oder gar keine Arbeit haben wollen. Es darf nicht dabei bleiben, daß jede Produktionsstufe die hohe Preisforderung der vorausgegangenen schilt, selbst aber hohe Preise fordert, und daß keiner mit dem Abbau anfangen will.

Der Absatz unserer Produktion im Inland wird enge Schranken finden in der Armut unserer Bevölkerung, mit der wir nun leider einmal für längere Zeit rechnen müssen. Um so wichtiger ist es, mit allen Kräften den A b s a t z n a c h d e m A u s l a n d wiederzugewinnen, zu erweitern. Dazu muß in den privaten Beziehungen das oben geschilderte Mißtrauen der Ausländer gegen unsere Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit wieder besiegt werden; jeder von uns muß sich in seinem Verhalten klar machen, daß er mitverantwortlich ist für den Kredit des Ganzen. In der Güte unserer Erzeugnisse werden wir den Wettbewerb auf den Auslandsmärkten schon bestehen, denn wir können zum Glück sagen, daß w i r t e c h n i s c h a u f d e r H ö h e g e b l i e b e n s i n d. Unserer Regierung aber liegt die Plicht ob, bei den fremden Regierungen auf die Beseitigung der staatlich errichteten Hindernisse hinzuwirken. So auf die Beseitigung der Valutazuschläge mancher Länder, aber auch auf die Gewährung der M e i s t b e g ü n s t i g u n g. Der Versailler Vertrag beweist seine Monstrosität bekanntlich auch darin, daß er Deutschland verpflichtet, den Gegenkontrahenten bei sich die Meistbegünstigung zu gewähren, während er eine entsprechende Pflicht der Gegenkontrahenten nicht vorsieht. Das siegreiche Deutschland hatte 1871 im Frankfurter Friedensvertrag bei Frankreich sich die Meistbegünstigung bedungen, aber sie ebenso auch dem unterlegenen Teil gewährt; sie sollte die Basis für ein dauerndes wirtschaftsfriedliches Verhältnis abgeben. So erschien überhaupt in den zahlreichen Handelsverträgen bis zum Weltkrieg die Gewährung der g e g e n s e i t i g e n Meistbegünstigung sozusagen als ein elementares Erfordernis der handelspolitischen guten Sitte und Anständigkeit. Erfreulicherweise fehlt es nicht an Anzeichen, daß man sich zu dieser Auffassung zurückbesinnt; es sollte das mit allen Kräften gefördert werden, da wir Differentialzölle heute und in absehbarer Zukunft schlechterdings nicht mehr überwinden können.

Zur Neuordnung der Privatwirtschaft muß aber auch die der Wirtschaft des Staates kommen. Daß auch für sie äußerste Sparsamkeit notwendig, ist zum Glück jetzt allgemein anerkannt, und ernste Maßnahmen im Sinne dieser Erkenntnis sind im Werke. Wir müssen auf diesem Wege fortfahren. Andererseits aber haben sich auch die Wirtschaftskreise in ihrer überwiegenden Masse zu der Erkenntnis durchgerungen, daß dem Staate gegeben werden muß, was des Staates ist, was er notwendig braucht. Auch großen Anforderungen des Staates gegenüber darf die früher wohl beobachtete „Steuerscheu" als grundsätzlich überwunden gelten. Für die Weckung einer „Steuerfreudigkeit" wird es freilich unbedingt notwendig sein, das Steuerwesen Deutschlands von den schweren ihm anhaftenden Mängeln zu befreien und es auf einfache, übersichtliche und gerechte Formen zu bringen.

Das Problem des Neubaus stellt Aufgaben von ungeheurer Größe. Aber für deren Erfüllung hat das vergangene Jahr doch eine unumgängliche Vorbedingung erfüllt: es hat den tiefen Ernst unserer Lage in das helle Tageslicht gestellt — für uns und für die anderen Glieder der Völkergemeinschaft.

Daß auch die anderen Völker sehen, daß es sich bei uns um Sein oder Nichtsein handelt, ist für uns von größtem Wert. So schwer dem deutschen Volke, bei dem Bewußtsein von Tüchtigkeit und Kraft und bei dem Gefühl unverdient schweren Schicksals, das Geständnis wird, es muß doch gesagt werden: wir sind so schwer geschwächt, daß wir ohne fremde Hilfe nicht wieder zu Kräften kommen können.

Vor allem bedürfen wir seitens der Gegner der Schonung der kümmerlichen Reste unserer Produktions- und Finanzkräfte, die durch die feindliche Gewalttat des vergangenen Jahres aufs Neue schwer herabgemindert worden ist. Mögen die gegenwärtig schwebenden Verhandlungen zu einer objektiven Feststellung der deutschen Leistungsfähigkeit führen, und möge die daran geknüpfte Bemessung unserer Reparationsleistungen uns endlich von solchen Blutentziehungen befreien, deren Fortsetzung für uns tödlich wäre.

Wir bedürfen aber nicht nur der Ruhe vor An- und Eingriffen, wir bedürfen auch der positiven Hilfe des Auslandes. An die völlige Gesundung unserer Währung werden unsere Wirtschaftskreise ihre ganze Kraft und ihre ganzen Mittel setzen, aber diese werden der Ergänzung durch ausländischen Kredit bedürfen. Unsere letzte Ernte wird uns bei sparsamstem Verbrauch die Lebensmittel vielleicht für acht bis zehn Monate des Erntejahres liefern; wie wir für den Rest sorgen sollen, ist ein Problem, das bei dem jetzigen Zustande der Möglichkeiten des Exportes von Fabrikaten auch nur mit Auslandskredit lösbar erscheint. Die erlittenen Kapitalverluste werden vielen deutschen Firmen die rationelle Ausnutzung vorhandener Anlagen und Arbeitskräfte nur ermöglichen, wenn ausländisches Kapital ihnen z. B. mit Warenkredit beispringt, wofür sie ihm in ihren technisch und organisatorisch intakten Einrichtungen gute Sicherheit und Gewinnaussicht bieten können. Und so ist noch auf zahlreichen anderen Gebieten positive Hilfe des Auslandes nötig.

Dürfen wir nun Hilfe des Auslandes in beiderlei Richtungen erwarten?

Man leiht Hilfe nur jemandem, der ihrer bedürftig und würdig ist. Daß es uns sehr schlecht ergeht in jeder Beziehung, das dürfte, zumal nach diesem Jahr, niemandem mehr zweifelhaft sein, es sei denn dem Oberflächlichen, der, wie es leider vorkommt, durch das Auftreten einzelner übler Prasser sich in seinem Urteil bestimmen läßt. Daß unser Volk als Ganzes eines besseren Loses als desjenigen würdig ist, das ihm beschieden ist und weiter droht, daß es mit seiner zähen Energie an seiner Rettung arbeiten wird, wenn man ihm eine Hand reicht, dürfte in dem nicht, oder nicht mehr, von Kriegsleidenschaft verblendeten Teile des Auslandes ebenfalls anerkannt sein. Die große Lüge, mit welcher man uns um das Wohlwollen eines großen Teiles der Menschheit gebracht hat, die Lüge von unserer alleinigen oder überwiegenden Schuld am Weltkriege, wird auch draußen mehr und mehr als das erkannt, was sie ist. Jene beiden Voraussetzungen einer Hilfeleistung dürfte das deutsche Volk also erfüllen.

Wir wollen gewiß nicht vergessen, daß uns Kundgebungen und Taten der Sympathie zuteil geworden sind, die der Deutsche um so dankbarer aufnimmt, je weniger er damit verwöhnt wurde. Wir sind auch davon überzeugt, daß Humanität nicht nur eine Idee, sondern, zum Glück und zur Ehre der Menschheit, auch reale Macht in derselben ist. Aber für das, was hier zu leisten ist, fragt es sich vor allem, inwieweit die Hilfe, die man Deutschland gewährt, dem Helfer auch einen eigenen Nutzen versprechen werde. Es ist schon berührt worden, daß z. B. Kreditgewährungen durchaus ratsam erscheinen können vom rein geschäftlichen Standpunkte aus. Darüber hinaus aber beantwortet sich die Frage am besten durch eine allgemeine Betrachtung. Menschenschicksal ist es von Uranfängen an bis auf die höchsten Kulturstufen hinauf, daß einer den anderen notwendig braucht, um der Natur den Lebensbedarf abzugewinnen, daß er aber auch stets in dem anderen den Nebenbuhler um den Genuß des Gewonnenen findet. Das gilt für das Leben der Individuen wie für dasjenige der Völker. Die Perioden wechseln, in denen mehr die eine oder die andere Seite des Gemeinschaftslebens betont wird. Hinter uns liegt eine Welle der Nebenbuhlerschaft der Völker. Die Hoffnung, daß eine Periode der Besinnung auf die gegenseitige Mitarbeiterschaft bald folge, ist nicht ohne Stützen. Wenn man zu Beginn des Krieges und vorher von Engländern oft das Wort hören konnte: „um alles, um was Deutschland ärmer gemacht wird, wird England reicher werden", so ist davon jetzt nicht mehr viel die Rede. Im Gegenteil mehren sich die englischen Stimmen, welche den Wegfall deutscher und anderer Kundschaft, der mit unserer Verarmung verbunden ist, schwer empfinden und als eine der Quellen der Arbeitslosigkeit in England ansehen. Auch das Unterliegen der Schutzzollidee bei den letzten englischen Wahlen ist ein Sieg der völkerverbindenden über die völkertrennenden Ideen. Ebenfalls in den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Ansicht anscheinend im Wachsen, daß man im eigenen Interesse die wirtschaftliche Aufreibung Europas, insbesondere auch Deutschlands, nicht ihre Wege gehen lassen darf, sondern sie bekämpfen muß. Vertrauen wir, daß wie in den genannten, auch in den anderen Ländern diese Erkenntnis weitere Fortschritte macht, daß die Nationen sich darauf besinnen, daß noch Raum für alle auf der Erde ist.

Jedenfalls ist es für den Deutschen noch nicht Zeit, nach dem Worte seines Dichters hoffnungslos der Götterstärke zu weichen und müßig und bewundernd seine Werke untergehen zu sehen, sondern er muß mit allem Ernst und mit aller Kraft versuchen, den Brand zu löschen und sein Haus wiederaufzubauen!

Beitrag zur Frage der Abschätzung der Bodenwerte.

Vom Oberregierungsrat **G. Schneider**, Magdeburg.

Die Abschätzung von Grundstücken hat nach dem Kriege verwickelte, widerspruchsvolle und stark individuelle Formen angenommen, zumal nach dem vernichtenden Zusammenbruche unserer Währung.

Bei den Grunderwerbungen der Eisenbahnverwaltung im Bereiche der Reichsbahndirektion Magdeburg ist es bisher noch immer gelungen, auf dem Vertragswege Preise zu erzielen, die unbedenklich gezahlt werden konnten. Erst am 17. und 19. Oktober 1923 haben bei der Entschädigungsfeststellung im Enteignungsverfahren, betreffend große Erweiterungen auf dem Bahnhofe Halberstadt, die landwirtschaftlichen Sachverständigen einen Weg betreten, der beim ersten Blicke gangbar erscheinen mag. Die Sachverständigen haben nämlich den Wert der Ländereien zu finden gemeint durch Umrechnung der Friedenspreise (Goldmark) in Papiermark, und zwar legen sie den Goldkurs zugrunde, den die Finanzämter auf Grund der Bekanntmachung des Reichsministers der Finanzen gemäß § 23 der Durchführungsbestimmungen vom 23. August 1923 zum Gesetz vom 11. August 1923 (RGBl. I, S. 769) zur allgemeinen Kenntnis bringen, was zurzeit täglich geschieht. Bei einer näheren Prüfung dieser Methode bin ich aber zu der Überzeugung gelangt, daß sie unbrauchbar ist, und zwar aus folgenden Gründen:

Es ist im Wirtschaftsleben durchaus nicht üblich, den Goldmarkkurs als allgemein maßgeblichen Wertmesser zu betrachten. Das beweisen schon die vielen Indexzahlen, die sehr voneinander abweichen, ein Beweis dafür, daß die Geldentwertung sich ganz verschieden auswirkt. Demgemäß sind die Preissteigerungen ganz verschieden. So war z. B. am 15. Oktober 1923 die preisbestimmende Wirtschaftszahl (unter Fortlassung von 5 Nullen):

für allgemeine Lebenshaltung	6 919
der Großhandelsindex	10 930
der Hotelindex	6 000
der Buchhandelsindex	11 000

während die Goldmark auf 8950 stand.

Hiernach weichen die Preisbildungen auf den verschiedenen Wirtschaftsgebieten stark voneinander ab. Warum sollen sich also die Grundstückpreise gerade nach der Goldmark richten?

Bei den einzelnen Warengattungen und Gegenständen wirken so viele verschiedene Umstände preisbildend mit, daß von einer auch nur einigermaßen einheitlichen Preisentwickelung, wie sie vor dem Kriege bestand, gar keine Rede mehr sein kann. Der amtlich bekanntgegebene Wert der Goldmark ist in unserem jetzigen verzerrten Wirtschaftsleben nicht der allgemeine Wertmesser, wie es früher unsere goldenen 10 und 20 Markstücke ebenso waren, wie das englische Pfund. Wie wäre es sonst zu erklären, daß manche Gegenstände des täglichen Gebrauchs hoch über diesem Goldmarkpreise stehen, z. B. Lederwaren, Webwaren und neuerdings auch Fleischwaren, andere, z. B. Roggen, neuerdings unter dem Goldmarkpreise? Es ist heutzutage ungefähr so, daß jede einzelne Preisbildung ihren eigenen Weg geht. Man kann nicht mehr das eine an dem anderen messen. Der Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe (V. a. 3247) vom 6. Juni 1923 empfiehlt zwar, der Feststellung des Entschädigungsbetrages für Grundstücke einen wertbeständigen Maßstab zugrunde zu legen und weist in dieser Beziehung hin auf die amtlichen Teuerungszahlen für die allgemeine Lebenshaltung und auf die Börsenpreise des Roggens, der Kohle und des Kali. Diese Zahlen und Preise weichen aber stark voneinander ab, besonders auch die genannten Börsenpreise, die oft unter starker Wirkung der Spekulation entstehen und deshalb unzuverlässige Wertmesser sind. Je nachdem bei Schätzung von mehreren Grundstücken teils der eine, teils ein anderer der genannten Maßstäbe angewendet würde, wäre es eine immer wiederkehrende Erscheinung, daß an ein und demselben Tage der Wert des einen Grundstücks sich senkte, der des anderen sich höbe, ein Beweis dafür, daß solche Maßstäbe sehr in die Irre führen. Wie kann man auch mit einem Maße messen, das selbst unberechenbar ist? Wäre solche Art der Wertfindung richtig, so müßte man füglich auch z. B. die Fleischpreise nach den Kohlenpreisen bemessen können.

Zur Bestätigung dessen, wie unbegreiflich die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse schwanken, diene folgendes Beispiel: Die Roggenrentenbriefe (Gegenwert für 1 Ztr. Roggen) standen am 15. Oktober 1923 auf 7,1 Milliarde, während der Preis für 1 Ztr. Roggen in Natur 6,1 bis 6,3 Milliarden war. Dagegen stand der Roggenrentenbrief am 14. November 1923 auf 10 Billionen und der Zentner Roggen in Natur nur auf 2,2 Billionen.

Tatsächlich werden allerdings auf dem Grundstücksmarkte die verschiedensten Maßstäbe angelegt. So hat kürzlich ein Grundeigentümer gegenüber der Reichsbahnverwaltung als den „einzig richtigen Maßstab" für die Bewertung eines Morgens Ackerlandes den Wert eines Arbeitspferdes angegeben; ein anderer Grundeigentümer verlangte entschädigt zu werden nach dem Friedenswertverhältnisse zwischen Boden- und Roggenpreis, indem der jetzige Roggenpreis als wertbestimmend anzusehen sei. In Friedenszeiten waren die Verkaufspreise für Grund und Boden durchweg höher als derjenige Wert, der sich aus dem Ertrage errechnete, woraus folgt, daß maßgebliche Beziehungen zwischen Verkaufswert und Ertragswert nicht bestehen. Wenn sich jetzt bei den ungeheuren Preissteigerungen landwirtschaftlicher Erzeugnisse die Ertragswerte des Bodens vielleicht besonders stark gehoben haben oder heben sollten, so darf umgekehrt daraus auch nicht gefolgert werden, daß die Verkaufspreise für den Grund und Boden damit gleichen Schritt halten müßten. Man wird dem auch nicht entgegenhalten dürfen, daß der Begriff des zu entschädigenden „vollen Wertes" des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 es erforderlich mache, daß allemal mindestens der Ertragswert die Grundlage für die Bestimmung des Kaufpreises zu bilden hätte. Man wird vielmehr davon ausgehen müssen, daß jedes Wirtschaftsgebiet zuerst möglichst aus sich selbst heraus beurteilt werden muß, d. h. aus der Entwickelung, die es genommen hat, in der sich die Preise ohne Anstoß von außen umbilden, eine Entwickelung, über die sich völlige Klarheit zu verschaffen, sogar dem aufmerksamen sachverständigen Beobachter nicht immer leicht ist. Die Notwendigkeit der Beurteilung aus sich selbst ist in besonderem Maße gegeben bei Immobilien, die ihrer Natur nach unmöglich solchen plötzlichen und ganz unsicheren Wertschwankungen unterworfen sein können und dürfen wie Mobilien. Diese Auffassung prägt sich auch aus in dem lange geübten Bestreben der Gesetzgebung und Verwaltung, die Bodenpreise niedrig zu halten. Der Grundbesitz ist in der Erscheinungen Flucht das Bleibendste. Deshalb muß auch seine Bewertung eine beharrlichere sein als die von Mobilien, die von den Zeitströmungen und von handels- und außenpolitischen Einflüssen viel mehr beherrscht werden als Immobilien, ja sogar in der Substanz bedroht sein können.

Wollte man die jetzigen Bodenpreise so ungeheuer hoch annehmen wie die Gutachter es tun, so könnte keine Rede sein von einer nennenswerten Belastung des Grundbesitzes durch öffentliche Abgaben, die doch von den Grundbesitzern ganz allgemein als drückend bezeichnet werden. Der Reichslandbund glaubt nachgewiesen zu haben, daß eine Erhöhung der Grundvermögenssteuer (frühere Preuß. Grundsteuer) auf 3,60 Goldmark jährlich für je 1000 ℳ des Ergänzungssteuerwertes des Zeitraums 1917/19 (danach ermäßigt auf 25 Goldpfennig für den Monat) nicht tragbar sei. Nach der Methode der Gutachter würde sich aber der Wert eines Morgen Landes von 2600 ℳ Friedenswert am 15. Oktober 1923 auf 2327 Milliarden ℳ belaufen. Bei solcher Bewertung müßte doch der Grundbesitz noch ganz anders tragfähig sein. Immerhin steht das fest, daß die steuerliche und sozialpolitische Mehrbelastung, die der Grundbesitz erfahren hat, eine Senkung der Bodenpreise herbeigeführt haben muß; man wird diese Wertverminderung auf 25 % bemessen dürfen.

Die hohen Ansätze der Gutachter halten aber auch vor der Praxis nicht stand, denn solche Preise sind auf dem Grundstücksmarkte durchaus nicht üblich, ja sogar ganz unmöglich, obgleich vielfach ein starkes Bestreben vorliegt, Kapitalien aus steuerlichen (oder auch aus anderen) Gründen als solche verschwinden zu lassen und in Immobilien anzulegen. Es lassen sich ohne weiteres zahlreiche Fälle von Grundstücksveräußerungen anführen, durch die aus der Praxis heraus das Verfahren der Gutachter sich als unhaltbar erweist. Es ist zwar oft eine mißliche Sache, sich auf Verkaufsbeispiele zu berufen, da in unverhältnismäßig vielen Fällen mehr oder weniger bewußte Begehrlichkeit und die Ausnutzung der Notlage auf der einen Seite, Unerfahrenheit oder der Druck dieser Notlage auf der anderen Seite oder sonstige persönliche Interessen die preisbildenden Faktoren sind. Solche, die richtige Einschätzung erschwerenden Umstände kommen aber nicht zur Geltung, wenn eine mit Grunderwerbungen häufig befaßte Behörde Ländereien zu kaufen hat. Unter so verworrenen Verhältnissen wie den jetzigen ist es Sache der Gutachter und gegebenenfalls der Bezirksausschüsse, einen Ausweg zu finden, so ähnlich, wie es bereits in mancher Beziehung den Gerichten vorbehalten gewesen ist, beim Versagen der gesetzgebenden oder verwaltenden Faktoren durch konstitutive Urteile Zustände herbeizuführen, die der Wirtschaftslage und dem geänderten Rechtsempfinden gerecht werden.

Dafür, daß das Verfahren der Gutachter im Halberstädter Falle, den Wert des Bodens zu finden, keine Stütze findet in Käufen, die die Reichsbahndirektion Magdeburg in den letzten Jahren bewirkt hat, führen wir folgende Kaufbeispiele an: Während die Gutachter am 17. Oktober 1923 auf einen Wert von 2327 Milliarden Mark für den Morgen (bei einem Friedenswerte von 2600 ℳ) abgekommen sind*), hat die Reichsbahndirektion Magdeburg z. B. folgende ohne Auswahl zusammengestellte Ankäufe bewirkt:

Datum	Lage des Grundstückes	Friedenswert für den Morgen ℳ	Gezahlt für den Morgen ℳ	Nach der Methode der Gutachter hätte gezahlt werden müssen für den Morgen ℳ
Juni 22	Halberstadt . . .	6 000	35 000	4 800 000
20. 9. 22	Broitzem	3 000	27 000	1 080 000
3. 10. 22	Feldmark Gottesgnaden	3 000	75 000	6 480 000
14. 11. 22	Eilsleben	2 000	100 000	3 868 097
14. 11. 22	„	2 000	100 000	3 868 097
13. 12 22	Broitzem	3 000	35 000	5 850 000
5. 2 23	„	3 000	100 000	27 000 000
29. 5. 23	Niemberg	3 000	3 000 000	44 190 000
1. 6. 23	Brandenburg . .	750	500 000	12 379 500
29. 6. 23	Braunschweig. .	4 000	262 500	142 400 000
12. 7. 23	Jerxheim	2 000	2 140 000	88 831 000
29. 8. 23	Braunschweig. .	5 000	250 000 000	7 619 500 000
30. 8. 23	„ . .	10 000	200 000 000	18 700 650 000
30. 8. 23	„ . .	6 250	303 000 000	11 250 000 000
12. 10. 23	Rautheim	4 000	193,75 Milliarden	4 831 Milliarden
28. 10. 23	Kniestedt	2 500	82,41 Milliarden	162 906 Milliarden

Es sei noch einer Enteignung gedacht: Die Anhaltische Regierung, Abt. des Innern, hat, der Schätzung zweier Sachverständigen vom 17. 11. 22 folgend, für Acker am Bhf. Ilberstedt einen Wert von 319 270 ℳ für den Morgen angenommen. Bei einem Friedenswerte von 2500 ℳ für den Morgen wäre der Wert dieses Ackers am 17. 11. 22 nach der im Falle Halberstadt angewen-

*) Bei dem Dollarstande von 2520 Milliarden am 19. November 1923 würde danach ein Morgen rund 1 560 000 Milliarden Mark kosten.

deten Methode auf 4 478 500 ℳ für den Morgen zu bemessen gewesen.

Vor diesen Beispielen aus der Praxis kann das einseitige Verfahren der Gutachter unmöglich standhalten. Man muß doch auch die derzeitigen verfahrenen Verhältnisse des Wirtschaftslebens und des Geldmarktes als vorübergehend ansehen, fast wie Konjunkturerscheinungen, die bei der Preisfestsetzung für den Grund und Boden keine ausschlaggebende Rolle spielen dürfen.

Wie nach meinen Erfahrungen schon in gewöhnlichen Zeiten eine Zeitspanne von 10 Jahren Einfluß auf die Bodenwerte auszuüben imstande ist, so müssen die letztvergangenen 10 Jahre, die mit dem jähen Sturze Deutschlands eine ungeheure Verschlechterung der gesamten Wirtschaftslage mit sich gebracht haben, mit Naturnotwendigkeit auch auf dem Grundstücksmarkte schwerwiegende Änderungen herbeigeführt haben. Die Preise des Jahres 1913/14 können daher schon aus diesem Grunde als Maßstab nicht in Betracht kommen.

Nachtrag.

Die vorstehenden Ausführungen aus Anfang November 1923 verlieren auch dadurch nicht an Bedeutung, daß inzwischen das sogenannte wertbeständige Geld das herrschende Zahlungsmittel geworden ist und die Preise auf Goldmarkgrundlage gestellt sind. Wenn man auch hoffen mag, daß die neuen Zahlungsmittel sich in der Tat als wertbeständig erweisen, so ist das doch keineswegs eine ausgemachte Sache. Es ist und bleibt vielmehr bedenklich, die neue sogenannte Goldmark den Goldmünzen gleichzustellen, die vor dem Kriege Weltwertmesser waren. Die Goldmarkpreise, wie sie zur Zeit bestehen, sind vorerst meistens ein Erzeugnis mechanischer Umrechnung unter Hinzufügung eines Teuerungszuschlages, der nur zu oft willkürlich festgesetzt ist, so zwar, daß er in der Steigerung der Weltmarktpreise keine ausreichende Erklärung findet. Die laufend bekanntgegebenen Preisnotierungen ergeben, daß bei den meisten Warengattungen große Abweichungen bestehen zwischen den jetzigen Goldmarkpreisen und den Goldmarkpreisen der Vorkriegszeit, Abweichungen, die auch durch die geänderte Lage der Wirtschaft keine ausreichende Erklärung finden. Der neuzeitliche Wiederaufbau der Preise auf Goldmark hat sonach keinen Einfluß auf die Beantwortung der Frage, ob der Wert des Bodens nach der Vorkriegs-Goldmark berechnet werden kann, denn daß letzteres nicht angebracht ist, das habe ich durch meine Ausführungen im ersten Teile zu begründen versucht. Dem Verfahren der Gutachter im Halberstädter Falle, den Wert des Bodens retrospektiv nach der Vorkriegs-Goldmark zu bestimmen, ist entgegenzuhalten, daß das widersinnig ist, denn man darf sich doch nicht über die Probleme hinwegsetzen, die aus den unsicheren politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen unserer Zeit herausgewachsen und die danach angetan sind, gerade auch die Lage des Grundstücksmarktes zu beeinflussen. Das Verfahren der Gutachter ist keine Lösung der Aufgabe, sondern eine Umgehung der Schwierigkeiten.

Es sei noch bemerkt, daß zufolge der Steuergesetzgebung der allerneuesten Zeit (erste und zweite Steuernotverordnung vom 7. Dezember und 19. Dezember 1923 RGBl. Seite 1205 bis 1228) die Verminderung der Bodenpreise durch die steuerliche und sozialpolitische Belastung, die ich im ersten Teile auf 25% bemessen habe, sich jetzt auf wenigstens 40 % beläuft. Diese hohe Belastung bringt es häufig mit sich, daß die Grundbesitzer ihre Erzeugnisse zu unpassender Zeit verkaufen müssen, um die öffentlichen Abgaben rechtzeitig bezahlen zu können. Nach Ausführungen der landwirtschaftlichen Fachpresse sind vom Friedenspreise der Ländereien im allgemeinen noch weitere 10 bis 15 % abzusetzen, weil die Substanz des Bodens dadurch an Güte verloren hat, daß er meist schon seit 1915 weniger und minderwertigere Düngung als früher erhalten hat. Es bedarf einer durchschnittlich zehnjährigen regelrechten Düngung, um den Boden wieder in den guten Zustand der Vorkriegszeit zurückzuversetzen. Die Verschlechterung der Lage der Landwirtschaft tritt bereits deutlich dadurch in die Erscheinung, daß der Grundbesitz, der die Hypotheken abgestoßen hatte, als der Rechtssatz „Geld ist Geld" noch galt, sich jetzt in größerem Umfange wieder genötigt sieht, Hypotheken aufzunehmen.

Den 16 Kaufbeispielen des ersten Teiles möchte ich noch ein weiteres anfügen: Die Reichsbahndirektion Magdeburg hat noch am 4. Dezember 1923 ein Grundstück eines Waisenhauses in Braunschweig, das einen Friedenswert von 10 000 ℳ für den Morgen hatte, somit nach der Methode der Halberstädter Gutachter mit 10 000 ℳ Goldmark zu bezahlen gewesen wäre, für 666 Goldmark für den Morgen erworben, also für $^1/_{15}$ des Goldmarkpreises. Diese vor dem Enteignungskommissar abgeschlossene Vereinbarung hat die Genehmigung des braunschweigischen Arbeitsministers gefunden.

Gewiß darf gehofft werden, daß die Zeit wiederkehrt, da die Bewertung des Bodens, wie vor dem Kriege, keine besonderen Schwierigkeiten bereitet, doch liegt das leider wohl noch im weiten Felde. Jedenfalls muß ein Verfahren wie das der Gutachter im Halberstädter Falle als oberflächlich bezeichnet werden, denn anstatt dem Bezirksausschusse eine begründete brauchbare Unterlage zu bieten, lösen sie die Frage der Wertbestimmung in Wirklichkeit nur scheinbar und schieben somit, wenn auch unbewußt, die eigentliche Lösung der Frage dem Bezirksausschusse zu. Die Frage ist nur zu lösen unter Berücksichtigung der Fälle aus der Praxis, wie sie sich unter den neuzeitlichen Verhältnissen aus der Sache selbst herausbildet.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Der Goldetat der Reichsbahn. Amtlich wird mitgeteilt: Bekanntlich erhält die Deutsche Reichsbahn seit 15. November v. J. keine Zuschüsse mehr von der allgemeinen Reichsfinanzverwaltung. Sie ist vielmehr darauf angewiesen, ihre Finanzen allein zu regeln. Die Vorbereitungen zur Umwandlung der Reichsbahn in ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitendes Betriebsunternehmen sind im Gange. Es wird voraussichtlich möglich sein, demnächst Näheres hierüber in der Öffentlichkeit mitzuteilen.

Unabhängig davon ist der Reichsverkehrsminister aber sofort daran gegangen, die innere Wirtschaft des Unternehmens, soweit dies in dem jetzigen Rahmen möglich ist, zu konsolidieren und der gegenwärtigen finanziellen Lage anzupassen. Nachdem nach der Abtrennung von der Reichsfinanzverwaltung auch die Erfassung und der Ausgleich der Geldbewegung sichergestellt wurde, ist es schon jetzt möglich, den Erfolg der Sparmaßregeln zu überblicken.

Die auf den ordentlichen Haushalt entfallenden Betriebsausgaben einschließlich des Schuldendienstes werden seit 1. Januar durch die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr vollgedeckt, so daß das Gleichgewicht der Betriebsrechnung gewährleistet ist. Es darf zwar nicht verkannt werden, daß die starken Einschränkungen auf dem Gebiete der Beschaffungen für die Dauer nicht voll aufrechterhalten werden können, immerhin aber kann das vorliegende Ergebnis schon als bemerkenswerter Erfolg bezeichnet werden.

Wenn sich der Reichsverkehrsminister entschlossen hat, auch seinerseits ein Opfer zur Erleichterung des allgemeinen Preisabbaues zu bringen und die bei der gegenwärtigen Finanzlage immerhin sehr erhebliche Ermäßigung der Gütertarife um 8 % durchzuführen, so geschieht dies in der Hoffnung, daß der Anreiz, der hierin für die Belebung des Verkehrs liegt, die Einnahmen im ganzen günstig beeinflußt. Die Balancierung der Betriebsrechnung schafft allerdings noch keine Deckung für diejenigen laufenden Ausgaben, die für die Ruhr- und Rheinlandbahnen immer noch anfallen. Auch sind keine Mittel vorhanden, um die Ausgaben für große Bauten zu bestreiten. Für solche Ausgaben zu werbenden Zwecken dienten die Gelder aus Anleihen, wie dies auch bei allen anderen Eisenbahnen im In- und Auslande üblich ist. Hierfür werden jetzt die Mittel aus Krediten verwandt, die bisher zur Verfügung stehen und die die Reichsbahn sich weiter selbst zu beschaffen hat. Bei der Beurteilung der Lage muß man einmal berücksichtigen, daß ihr die Einnahmen aus den besetzten Gebieten fehlen, die ein hochentwickeltes Verkehrsnetz darstellen, daß ihr ferner bis jetzt trotz der Abkommen mit der Regie so gut wie gar keine Frachten aus dem Übergangsverkehr mit diesen Gebieten zufließen, und daß auch im übrigen Deutschland der Verkehrsaufschwung, den die Konsolidierung der Währung und die Besserung der Wirtschaftslage erwarten läßt, nur langsam eintritt.

— Pläne zur Umgestaltung der Reichsbahn. Nach einer Pressemeldung war der Reichsverkehrsminister Oeser am 12. d. M. in Begleitung des Staatssekretärs Vogt in Stuttgart anwesend, um mit der württembergischen Regierung insbesondere laufende Verkehrsfragen zu besprechen. Dabei wurde neben der Frage der Gütertarife u. a. auch die Frage der Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn, die im Zusammenhang mit der Finanzierungsfrage in letzter Zeit öfter in der Presse erörtert worden ist, eingehend behandelt. Der Reichsverkehrsminister erklärte, daß an eine Privatisierung der Reichsbahn nicht gedacht werde, daß vielmehr beabsichtigt sei, die Reichsbahn nach wie vor im Eigentum des Reiches zu behalten und aus

volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betreiben. Wie die Reichsbahn im Rahmen eines allgemeinen Programms umgestaltet werden wird und wie die Interessen der früheren Eisenbahnländer mit dieser Umgestaltung in Einklang gebracht werden können, bedürfte noch eingehender Prüfungen.

— **Das Reichsbahnnotgeld.** Mit der zunehmenden Verbreitung der Rentenmark hat sich in der Geschäftswelt vielfach eine Zurückweisung des wertbeständigen, auf Goldanleihe gestellten Notgeldes der Reichsbahn bemerkbar gemacht. Um dem entgegenzutreten, hat die Reichsbahn der Vereinigung Berliner Banken und Bankiers (Stempelvereinigung) den Umtausch in gewissem Umfange an einer zu diesem Zweck geschaffenen Umwechselungskasse zugestanden, obgleich die Umtauschpflicht nach der bekannten Verordnung der Reichsregierung erst vom Aufruf des Notgelds an besteht. Da nunmehr die Großbanken das wertbeständige Notgeld der Reichsbahn nach Möglichkeit an ihren Schaltern annehmen werden, ist der glatte Umlauf des Geldes gesichert.

Bei dieser Gelegenheit sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Reichsbank überhaupt kein Notgeld annimmt, da sie dies als Anleihe ansieht. Im übrigen ist aber das wertbeständige Eisenbahnnotgeld ein ebenso vollwertiges Zahlungsmittel wie die Goldanleihe, da es durch Goldanleihe und Goldschatzanweisungen voll gedeckt ist.

— **Ermäßigung der Gütertarife.** Mit Rücksicht auf die zehnprozentige Ermäßigung der Kohlenpreise wird die Reichsbahn zu einer Herabsetzung der Gütertarife schreiten. Die Ermäßigung wird 8 % betragen und am 20. Januar in Kraft treten. Im Anschluß an diese Ermäßigung will die Reichsbahn an eine Umwandlung des Gütertarifwesens gehen. Dabei ist namentlich auch an Vergünstigungen für die Durchfuhr und Ausfuhr, insbesondere über See, gedacht.

— **Beschäftigung ausländischer Arbeiter bei der Reichsbahn.** Angesichts der Tatsache, daß bei dem gegenwärtigen allgemeinen Personalabbau viele deutsche Reichsangehörige entlassen werden, erscheint die Beschäftigung ausländischer Eisenbahnarbeiter gegenüber den deutschen Arbeitnehmern nicht mehr vertretbar. Wie wir hören, werden die bei der Reichsbahn beschäftigten ausländischen Arbeiter entlassen, soweit nicht Staatsverträge entgegenstehen. Ausnahmen sollen nur bei besonderen Verhältnissen, z. B. wenn der ausländische Arbeiter wegen Wohnungsnot nicht durch einen deutschen Reichsangehörigen ersetzt werden kann, und nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Zentralstelle gemacht werden.

— **Verlegung der Bezirksgrenze zwischen den Reichsbahndirektionen Dresden und Halle (Saale).** Am 1. Januar d. J. ist der Bahnhof Röderau aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale) in den Reichsbahndirektionsbezirk Dresden übergegangen. Die Grenze zwischen den beiden Bezirken liegt künftig bei Kilometer 137,3 der Strecke Berlin-Falkenberg-Röderau.

— **Güterverkehr mit dem Memelgebiet.** Über den Güterverkehr zwischen Ostpreußen und dem Memelgebiet schreibt die Reichsbahndirektion Königsberg: „Bis zum 7. August 1923 lag die Betriebsführung der Eisenbahnen des Memelgebiets in der Hand der Reichsbahndirektion Königsberg. Am 8. August wurden die Bahnen ohne vorhergehende Ankündigung von Litauen übernommen; von diesem Tage ab wurde der Übergangspunkt Tilsit für den Güterverkehr von und nach dem Memelgebiet gesperrt. Eine Einigung konnte mit der litauischen Regierung bisher nicht erzielt werden, so daß der Zustand der Sperre bis zum heutigen Tage fortbesteht.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1923 hat die litauische Verwaltung den litauischen Tarif für das Memelgebiet eingeführt. Im Falle der Wiederaufnahme des Übergangsverkehres über Tilsit würden die Bestimmungen des deutsch-litauischen Güterverkehres vom 15. Oktober 1923 Gültigkeit haben.

Der Güterverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen wird seit 15. Oktober 1923 über Eydtkuhnen-Wirballen auf Grund des deutsch-litauischen Gütertarifes vom 15. Oktober 1923 abgewickelt.

— **Güterverkehr Deutschland—Niederlande.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1924 sind nach dem Allgem. Tarifanzeiger, Wien, die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife im deutsch-niederländischen Verbandsverkehr für die deutschen Strecken in die Guldenwährung umgestellt worden; die gleiche Umstellung haben die wichtigsten Nebengebühren erfahren. Der Umrechnung ist nachstehender Kurs zugrunde gelegt worden: 1 Goldmark ist gleich 0,59 Gulden. Wesentliche Änderungen in der Frachthöhe sind hierdurch nicht eingetreten. Die Frachten sind wie bisher für die deutsche und niederländische Strecke getrennt zu ermitteln; eine Durchrechnung findet nicht statt. Der Gesamterhebungsbetrag (Frachten, Nebengebühren usw.) in Gulden ist bei Frachtzahlung in Deutschland nach dem jeweils gültigen bahnamtlichen Umrechnungskurs in Goldmark umzurechnen; derzeit gelten folgende Umrechnungskurse: 1 Gulden gleich 1,70 Goldmark, 1 Goldmark gleich 0,59 Gulden. — Nebengebühren, die in der Markwährung aufkommen, müssen in der Richtung nach den Niederlanden bei Ganzüberweisungen in die Guldenwährung umgerechnet werden. Die in der Markwährung erwachsenen Unterwegskosten müssen sowohl bei Teilfrankaturen als auch bei Ganzüberweisungen in die Guldenwährung umgerechnet werden, da diese vom Empfänger einzuziehen sind.

Die Vorschriften über Privatgüterwagen sind neu aufgestellt worden.

Für die Abfertigung der Sendungen im Verkehre zwischen Deutschland und den Niederlanden gelten seit 1. Januar d. J. nachstehende Bestimmungen: In der Richtung nach den Niederlanden sind Teilfrankaturen bis zur Grenze und Ganzüberweisungen, in der Richtung aus den Niederlanden Teilfrankaturen und Ganzfrankaturen zugelassen. Die für die niederländische Strecke entfallende Fracht muß stets in den Niederlanden gezahlt werden. Die Belastung der Sendungen mit Nachnahmen und Barvorschüssen bleibt in beiden Verkehrsrichtungen nach wie vor ausgeschlossen.

Für den direkten Wechselverkehr sind zurzeit nachstehende Grenzübergänge geöffnet: Emmerich-Grenze, Bocholt-Grenze, Borken- (Westf.) Grenze, Alstätte-Grenze, Gronau- (Westf.) Grenze, Gildehaus-Grenze, Laarwald-Grenze und Weener-Grenze.

— **Vorläufig keine Benachrichtigung des Absenders von der Auslieferung des Frachtgutes.** Die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen hatte in ihrer 130. Sitzung eine Ergänzung der Ausführungsbestimmung I zu § 70 EVO. durch Annahme des folgenden Satzes empfohlen: „der Antrag kann auch vom Absender im Frachtbrief durch den Vermerk — Ablieferungsnachweis beantragt — gestellt werden.“ Wie die Reichsbahndirektion Berlin als geschäftsführende Verwaltung mitteilt, muß die Ausführung dieses Beschlusses vorerst unterbleiben. Abgesehen von den Schwierigkeiten hinsichtlich der Durchführbarkeit würde die Maßnahme für die Dienststellen, und zwar namentlich diejenigen mit großem Güterempfang, eine ganz erhebliche Belastung mit sich bringen, die bei den gegenwärtigen, auf Dienstvereinfachung drängenden Verhältnissen unterbleiben muß. Auch der Internationale Eisenbahnverband, der eine ähnliche Regelung ins Auge gefaßt hatte, hat von weiterer Verfolgung abgesehen.

— **Schülerrückfahrkarten.** Um Schülern die Besuchsfahrten ins Elternhaus über die Sonn- und Feiertage zu erleichtern, werden fortan Schülerrückfahrkarten in begründeten Ausnahmefällen mit Genehmigung der Eisenbahnverwaltung auch auf Entfernungen über 150 km bis zu höchstens 250 Tarifkilometer ausgegeben.

— **Platzkarten.** Der Vorverkauf von Platzkarten für die D-Züge München-Berlin über Hof und Probstzella wird beibehalten.

— **Erhöhung des Zeitkartentarifs im Berliner Verkehr.** Bei dem Übergang von der Papiermark zur Goldmarkrechnung war der Zeitkartentarif besonders niedrig festgesetzt worden. Mit dem Eintreten etwas stabilerer Verhältnisse beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung, die Tarife, voraussichtlich zum 1. Februar, zu erhöhen. Das Maß der Erhöhung steht noch nicht fest. Der Preis der Monatskarte 3. Klasse im Berliner Stadtbahnverkehr wird voraussichtlich 4—4,50 ℳ betragen.

— **Die Eisenbahnverbindungen von Berlin nach Essen-Duisburg.** Der Verkehr ins Innere des Ruhrgebiets führt über die Regiebahnstrecken, für die die ersten Fahrpläne jetzt vorliegen; die deutschen Schnellzüge verkehren vorläufig nur bis Hamm; von hier wird der Personenzugverkehr nach Dortmund gemeinsam mit der Regie durchgeführt. Im Hauptbahnhof von Dortmund laufen die deutschen Züge auf dem Bahnsteig III ein; zur Weiterfahrt muß der Bahnsteig verlassen, die Sperre und eine Zollhalle passiert werden; dann müssen in der Bahnhofsvorhalle neue Fahrkarten für die anschließende Regiestrecke gelöst werden, so daß allein durch das Umsteigen in Dortmund eine Stunde verlorengeht; infolgedessen ist die Fahrzeit Berlin-Essen, die bisher etwa sieben Stunden betrug, auf 12 bis 15 Stunden verlängert worden. Auf der Regiestrecke Dortmund-Essen verkehren nur Personen- und Eilzüge, zwischen Dortmund und Duisburg, Düsseldorf, Aachen nur Personenzüge und ein Eilzug Dortmund-Aachen; von Essen laufen drei Eil- und vier Schnellzüge in Richtung Duisburg-Düsseldorf, sonst nur Per-

sonenzüge. — Von Berlin bestehen folgende Schnellzugverbindungen bis Hamm:

	D 2	D 14	D 6	D 8
Ab Berlin Bhf. Friedrichstr.	8 04 vm	12 45 nm	8.23 nm	10.42 nm
An Hamm	3.56 nm	8.25 nm	4.14 vm	5 42 vm
Ab Hamm	4 01 nm	9.29 nm	5.55 vm	
An Dortmund Hbhf. . . .	4.44 nm	10.14 nm	6.38 vm	
Ab „ „ WEZ	4.30 nm	3.13 vm	6.25 vm	
An Essen „	5 28 nm	4.11 vm	7.33 vm	

Im gesamten Betrieb der Regie sind die Fahrpläne nach westeuropäischer Zeit berechnet.

— **Ein neuer Schnellzug Berlin-Köln.** Das Schnellzugpaar D 6/5, das bisher nur zwischen Berlin und Hamm verkehrte, wird seit dem 15. d. M. über Hagen-Elberfeld bis Köln durchgeführt: ab Berlin Bhf. Friedrichstr. 8.23 nm (früher gelegt: bisher 9.12 nm), an Köln 7.40 vm; Gegenzug D 5 ab Köln 8.00 nm, an Berlin Bhf. Friedrichstr. 7.30 vm. Der Zug führt durchlaufende Wagen 1. bis 3. Klasse Berlin-Köln sowie Schlafwagen 1./2. Klasse Berlin-Köln.

— **Einstellung des Seedienstes Swinemünde-Pillau.** Die Fahrten der bisher zweimal wöchentlich verkehrenden Dampfer des Seedienstes Ostpreußen sind auf der Strecke Swinemünde-Neufahrwasser (Danzig)-Pillau (-Königsberg) wegen starken Verkehrsrückganges bis auf weiteres eingestellt worden.

— **Die Kölnische Verkehrsfrage.** Reuter zufolge ist in London eine Bestätigung des Berichts eingetroffen, daß die französische Regierung das englisch-französische Übereinkommen, betreffend den Betrieb der Eisenbahnen durch das Kölner Gebiet, verworfen hat. Die britische Regierung wünscht die Eisenbahnen vollständig unter britischer Obhut und frei von französischer Überwachung und Kontrolle zu behalten. Man ist der Ansicht, daß Züge, die in die britische Zone einlaufen, weiterhin aus der Hand der französischen Regie durch die britische Leitung übernommen werden müssen, bis sie die britische Zone verlassen, worauf sie dann wieder durch die Regie übernommen werden sollen.

— **Die Unzulänglichkeit der Eisenbahnregie.** Die „Nationalzeitung“ berichtet aus dem Ruhrgebiet über die unhaltbaren Zustände, die durch die französische Regie in dem dortigen Verkehrswesen eingerissen sind. Nach Widerlegung französischer Beschönigungsversuche heißt es in dem Artikel u. a.: Die wirklichen Ursachen dieses Versagens liegen ganz einfach in der Regie selbst. Zur Fachunkenntnis kommt der Bureaukratismus. Deutsche Beamte, die in jahrelanger Arbeit geradezu Spezialisten dieses verwickelten Betriebs geworden sind, müssen oft stundenlang warten, bis ihr Chef ihnen den Befehl gibt, vondem, was sie für richtig halten, das — Gegenteil zu tun. Genau so aber setzen sich Bureaukratismus und Fachunkenntnis bis in die obersten Verwaltungsinstanzen der Regie fort. Die örtlichen Stellen haben nicht etwa die Befugnisse und Vollmachten, wie sie in der deutschen Verwaltung üblich sind: alles wird von der obersten Behörde in Mainz verfügt. Bereits drei Gesellschaften haben an der Regie Bankerott gemacht, während eine vierte nur durch das Versprechen Poincarés gehalten werden soll, das die Verwaltungskosten der Regie zu den Besetzungskosten zu rechnen und daher von der Reichsregierung zu ersetzen seien. Es ist durchgesickert, daß die Ausgaben der Regie nur zu einem Fünftel durch Einnahmen gedeckt sind. Wenn im Ruhrgebiet wieder erträgliche Zustände kommen sollen, muß die Leitung des Verkehrswesens wieder in deutsche Hände gelegt werden.

— **Beförderung von Ruhrkohle für Italien auf dem Seewege.** Aus Antwerpen verlautet, daß dort am letzten Tage des vergangenen Jahres eine Konferenz getagt hat zur Besprechung des Abtransportes der für Italien bestimmten Reparationskohlen aus dem Ruhrgebiet. An der Konferenz nahmen teil die Delegierten der italienischen Gesandtschaft in Brüssel, der italienische Generalkonsul in Antwerpen, die Vertreter der Antwerpener Stadt- und Hafenbehörden, der Präsident der Handelskammer und die Vertreter der Antwerpener Seeschiffahrt und des Antwerpener Handels. Der Abtransport der italienischen Reparationskohlen soll ausschließlich über Antwerpen vor sich gehen, und es sollen im Laufe des Monates Januar versuchsweise Kohlentransporte im Gesamtbetrage von 20 000 t über Antwerpen zur See nach Italien abgefertigt werden. Wenn der Versuch befriedigend ausfällt, so sollen weitere Transporte nachfolgen in Mengen bis zu 200 000 t im Monat und noch mehr. Die erste für Italien bestimmte Kohlensendung dürfte im Antwerpener Hafen um die Mitte Januar eintreffen.

Die Schweizerische Verkehrskorrespondenz bemerkt dazu: Ob die schweizerischen Bundesbahnen von diesen Abmachungen Kenntnis haben, entzieht sich unserer Kenntnis, aber auf jeden Fall sind sie an dieser Sache einigermaßen interessiert. Anlage V des Versailler Vertrages sagt zwar in Art. 5, daß mindestens zwei Drittel der italienischen Reparationskohlen aus dem Ruhrgebiet auf dem Landwege nach Italien transportiert werden müssen, aber Frankreich wird wohl dafür sorgen, daß ein erheblicher Teil über französische Linien geht, so daß den schweizerischen Bundesbahnen gegebenenfalls nur noch ein bescheidener Anteil verbleiben wird. Sollte es sich aber bei den nun über Antwerpen gehenden Kohlentransporten um diejenigen Mengen handeln, die früher üblicherweise über den Gotthardweg nach Italien gelangten, so müßten die schweizerischen Bundesbahnen Italien gegenüber ihr Interesse an der Sache deutlich bekunden, denn man würde es nicht begreifen, daß Italien mit seiner nach der Schweiz orientierten Genueser Hafenpolitik die Gotthardlinie zu benachteiligen versuchte. Aber auch die Rheinschiffahrt ist an der Sache in weitem Maße beteiligt und daher auch Basel ganz im besonderen.

— **Frachtermäßigung für Fabrikkartoffeln.** Die Handelskammer in Berlin hat aus folgenden Erwägungen bei der Reichsbahn beantragt, Fabrikkartoffeln in denselben Ausnahmetarif wie Speisekartoffeln aufzunehmen.

Die Kartoffelmehl- und Stärkefabriken haben darüber geklagt, daß Fabrikkartoffeln mit einer fünffach höheren Fracht belastet sind als Speisekartoffeln, trotz ihres erheblich niedrigeren Preises. Der niedrigere Preis ist darauf zurückzuführen, daß es sich zum großen Teil um angefaulte, erfrorene oder sonst erheblich minderwertige Kartoffeln handelt, deren noch vorhandener Nährwert der deutschen Volksernährung nur durch Verarbeitung zu Kartoffelmehl nutzbar gemacht werden kann. Diese minderwertigen Kartoffeln werden der Fabrikation meist in der Weise zugeführt, daß sie, ursprünglich als Speisekartoffeln aufgeliefert, sich bei ihrer Ankunft auf der Bestimmungsstation als zur menschlichen Nahrung untauglich erweisen und dann an die Stärkefabriken weiterbefördert werden. Die Preisberechnung für Fabrikkartoffeln erfolgt grundsätzlich so, daß die Fabrik nur die für sie verwendungsfähigen Kartoffeln und den entsprechenden Frachtbetrag vergütet. Die nicht verwendungsfähigen Kartoffeln verfallen der Vernichtung, und der auf sie entfallende Frachtanteil muß vom Lieferanten getragen werden. Da eine Ladung von 300 Zentnern in der Regel nur 60 Zentner verarbeitungswürdige Ware enthält, stellt sich natürlich der Ertrag für den Lieferanten besonders infolge der hohen Fehlfracht überaus ungünstig, ja unter Umständen ergibt die Abrechnung, daß er sogar Fracht hinzuzahlen muß.

Bei dieser Lage wird ein besonderer Anreiz für derartige Transporte kaum vorhanden sein, und es kommt vor, daß in Ostpreußen große Mengen solcher minderwertiger Kartoffeln vernichtet werden, anstatt zur Verwertung des in ihnen noch vorhandenen Nährwertes den Fabriken zugeführt zu werden. Aus 100 kg Kartoffeln werden nur 16 66 kg Kartoffelmehl gewonnen, dessen Preis sich zurzeit auf 32.25 Goldmark für 100 kg beläuft. Das Ausbeuteverhältnis und demnach die Gewinnmöglichkeit ist also sehr ungünstig.

Abgesehen von der unerwünschten Vernichtung der Kartoffeln, aus denen noch Nahrungsmittel für das deutsche Volk erzielt werden können, hat die beteiligte Industrie unter den Folgen der hohen Frachten für Fabrikkartoffeln erheblich zu leiden. Wenn diese Industrie nicht in der Lage ist, ihren Rohstoff zu erschwingbaren Preisen heranzubekommen, so muß sie mit Arbeitseinschränkungen vorgehen und schließlich zu Stilllegungen kommen. Denn wenn sie zu teure Rohstoffe verarbeitet, bleibt sie dem Ausland gegenüber nicht mehr wettbewerbsfähig. Wie festgestellt wurde, liegen bereits einige Firmen mit dem Verkauf von Kartoffelmehl vollständig still, da die holländische Kartoffelmehlindustrie bedeutend billiger nach Deutschland liefern kann.

— **Der Beauftragte des Reichsverkehrsministeriums für Österreich.** Das Reichsverkehrsministerium hat bisher einen ständigen Beauftragten bei der deutschen Gesandtschaft in Wien unterhalten, dessen Aufgabe es war, die lebendige Verbindung zwischen den österreichischen und deutschen Eisenbahnen herzustellen und die österreichischen Verkehrsinteressenten über die Tarif- und Beförderungsverhältnisse auf den deutschen Bahnen zu beraten. Aus Zweckmäßigkeitsgründen ist diese Stelle am 1. Januar 1924 der Deutschen Wirtschaftskammer für Österreich angegliedert worden. Die Deutsche Wirtschaftskammer wird die aus den Vereinbarungen mit dem Reichsverkehrsministerium entspringenden Arbeiten unter der Bezeichnung „Deutsche Wirtschaftskammer für Österreich, Beauftragter der Deutschen Reichsbahn in Wien“ führen. Die Geschäftsstelle ist Wien, I., Elisabethstr. 9.

— **Erholungsaufenthalt für deutsche Eisenbahnerkinder in der Schweiz.** Schweizer Eisenbahner haben den hochherzigen Entschluß gefaßt, in ihren Familien einer größeren Anzahl er-

holungsbedürftiger und notleidender Kinder von deutschen Reichsbahnbediensteten einen unentgeltlichen Erholungsaufenthalt zu gewähren. Diese großzügige Hilfsaktion wird in den Herzen der Eltern wie der Kinder ein dauerndes Gefühl aufrichtiger Dankbarkeit auslösen und dazu beitragen, die guten Beziehungen der beiden Verkehrsverwaltungen zueinander noch mehr zu festigen. Dem Wunsche der Wohltäter entsprechend werden für den ersten Transport nur Kinder aus dem südwestlichen Reichsbahngebiet ausgewählt werden. Der Reichsverkehrsminister hat der Schweizer Eisenbahnerschaft den Dank der deutschen Reichsbahnverwaltung ausgesprochen.

— **Neue Schlafwagen nach der Schweiz?** Die Forderung nach einer direkten Schlafwagenverbindung zwischen Berlin und Basel — bisher verkehren Schlafwagen nur auf den Teilstrecken Berlin-Frankfurt oder Frankfurt-Basel — ist schon wiederholt gestellt worden, konnte jedoch bisher nicht erfüllt werden; jetzt sind, wie die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung" erfährt, neue Verhandlungen im Gange, um den Schnellzug D 2 (ab Berlin Anh. Bhf. 8.35 nm), der jetzt nur bis Karlsruhe (an 10.45 vm) läuft und Schlafwagen Berlin-Karlsruhe führt, wieder bis Basel durchzuführen und ihm Schlafwagen Berlin-Basel beizugeben; weiter ist man bestrebt, den Schlafwagen Berlin-Stuttgart, der in D 38 (ab Berlin Anh. Bhf. 5,40 nm, an Stuttgart 7.40 vm) läuft, bis Zürich durchzuführen.

— **Vergnügungsreisen nach Sizilien.** Das Mitteleuropäische Reisebüro hat den Anregungen von verschiedenen Seiten Rechnung getragen und veranstaltet zum erstenmal am 17. Februar eine 25tägige Sizilienreise, die in Stuttgart beginnt und in München endet; die Fahrt führt über Mailand, Genua und Rom nach Neapel und Palermo, erreicht am 12. Tag Siracusa, am 14. Tag Giardini Taormina und kehrt schließlich über Neapel und Florenz nach München zurück. Bei der Aufstellung des Reiseplans ist besonderer Bedacht darauf genommen, daß die Reisenden nicht abgehetzt werden und stets die nötige Muße haben, ohne die ein reiner Genuß nicht denkbar ist. Die 25tägige Reise kostet (durchweg 2. Klasse) 875 ℳ, und in diesem Betrag, der auf Wunsch auch in Raten gezahlt werden kann, sind folgende Ausgaben eingeschlossen: sämtliche Bahn- und Schiffsfahrten, Wagen vom Bahnhof zum Hotel und umgekehrt, Fahrten bei Ausflügen, Unterkunft und Verpflegung in guten Häusern, Trinkgelder sowie die Kosten für Führungen, so daß der Reisende nur noch für die Getränke aufzukommen hat und die Mitnahme größerer Beträge nicht notwendig scheint. Anmeldungen — spätestens 10 Tage vor Reiseantritt — nehmen alle Vertretungen der Mitteleuropäischen Reisebüros entgegen; bei hinreichender Beteiligung soll die Reise in den sonnigen Süden am 2., 16. und 30. März sowie am 27. April und am 11. Mai wiederholt werden. Außerdem ist eine Osterfahrt nach Rom vorgesehen.

— **Eine Fremdenverkehrskundgebung in Baden.** Am 18. d. M. hält der Badische Verkehrsverband in Karlsruhe in Anwesenheit des Badischen Staatspräsidenten eine Kundgebung für den Reise- und Fremdenverkehr in Baden ab; zwei Autoritäten auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs, Wirkl. Rat Maximilian Krauß, Direktor der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, und Verkehrsdirektor Dufner, Vorstand des städtischen Verkehrsamtes Freiburg, werden Vorträge halten über die Bedeutung des Fremdenverkehrs in wirtschaftlicher, kultureller und politischer Hinsicht. Im Anschluß an die Kundgebung ist für den 19. d. M. eine Sitzung des Landesausschusses des Badischen Verkehrsverbandes vorgesehen, die ein großzügiges Werbeprogramm beraten und festlegen soll.

— **Spaltung in der Reichsgewerkschaft der Eisenbahner.** In Berlin tagte kürzlich eine erweiterte Vorstandssitzung der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter. Man hatte sich darüber zu entscheiden, ob die Reichsgewerkschaft noch länger als „Kampforganisation" weitergeführt werden solle, oder ob sie entschlossen sei, auf parteipolitisch neutralem Boden lediglich als Beamtenvertretung zu wirken. Da auch in dieser einst so radikalen Organisation jetzt die Besonnenen immer mehr an Einfluß gewinnen, steht die Organisation vor der Entscheidung, ob die gemäßigte Richtung unter Sturz der bisher radikalen Führer die Leitung der Gewerkschaft an sich bringen oder die Organisation sprengen soll. Die auf dem Boden der Verständigung stehenden Gruppen würden sich anderen bereits vor längerer Zeit gegründeten Eisenbahnbeamtenorganisationen anschließen.

Die bisherigen Führer Menne und Scharfschwerdt haben sich von ihren Anhängern auf der Tagung einstweilen noch einmal ein Vertrauensvotum ausstellen lassen, doch kann dieser Sieg der radikalen Richtung nicht darüber hinwegtäuschen, daß die etwa 250 000 Beamte umfassende Gewerkschaft sich im Stadium der Auflösung befindet, wenn es den Besonnenen nicht gelingt, sich durchzusetzen.

— **Ein Aufbauprogramm der bayerischen Wirtschaft.** Vor kurzem haben sich, wie die Sped.- u. Schiff.-Ztg. berichtet, drei Gruppen von Persönlichkeiten aus dem bayerischen Wirtschaftsleben zu einem „Notbund Bayerischer Wirtschaftsstände" zusammengeschlossen, um den völligen wirtschaftlichen Verfall aufzuhalten und eine einheitliche Basis und einheitliche Ziele zu geben. Nunmehr haben diese drei Gruppen der Öffentlichkeit ein Gemeinschaftsprogramm vorgelegt, das in diesen Tagen der bayerischen Staatsregierung, dem bayerischen Landtag und dem Generalstaatskommissar, den bayerischen Regierungspräsidenten und den Ministern der Reichsregierung und der Länder zugesandt worden ist. Das Gemeinschaftsprogramm stellt eine Reihe von Forderungen auf, die die Voraussetzung für die Gesundung des bayerischen wie überhaupt des deutschen Wirtschaftslebens bilden und deren Erfüllung durch Parlamente und Regierungen die Grundlagen schaffen können für eine Entwicklung unserer Wirtschaft. Es umfaßt ein Industrieprogramm, ein Kulturprogramm und ein Bauprogramm. Das dem Industrieprogramm angegliederte Verkehrsprogramm enthält die folgenden Grundsätze: Zur Belebung des Warenaustausches und nicht zuletzt aus finanzpolitischen Erwägungen für das Reich selbst ist eine durchgreifende Anpassung der Tarifsätze an die praktischen Notwendigkeiten erforderlich. Hierzu ist notwendig: 1. Schaffung eines individualistisch aufgebauten Gütertarifsystems, d. h. Einreihung der Güter in Tarifklassen, entsprechend ihrer Wichtigkeit, damit Warenpreis und Frachtspesen in ein erträgliches Verhältnis kommen. 2. Schaffung einer tiefgegliederten Entfernungsstaffelung für verkehrsgeographisch ungünstig gelegene Wirtschaftsgebiete. 3. Schaffung günstiger Anschlußbedingungen für den Binnenwasserverkehr durch Einführung von Binnenwasserumschlagtarifen.

— **Die Vollendung des Walchenseewerkes.** In den letzten Tagen ist am nunmehr vollendeten Walchenseewerk, über das wir eingehend in Nr. 29, S. 551 und Nr. 30, S. 567, Jahrgang 1921, berichteten, die Druckprobe vollzogen worden. Zum ersten Male strömen durch den 1200 m langen Druckstollen, der in Urfeld am Nordufer des Walchensees seinen Anfang nimmt und ungefähr die Größe eines eingleisigen Tunnels hat, die Wasserfluten zum Wasserschloß, das sich auf dem Nordabhang eines Ausläufers des Herzogstandes befindet. Die Füllung der ungeheuren Behälter des Wasserschlosses, die 30 000 cbm fassen, dauerte mehrere Tage. Vom Wasserschloß schießen die Wassermengen in sechs Druckröhren-Leitungen talwärts zu den Kraftwerken am Südende des Kochelsees. Die Einlaß-, Druck- und Entleerungsprobe ergab vollständige Einwandfreiheit der Bauten hinsichtlich Dichtigkeit wie Rißfreiheit. Im Januar wird die teilweise Inbetriebnahme des Werkes für die Speisung des Bayernwerk-Netzes erfolgen, im April wird nach vollendetem Ausbau die Kraftabgabe für das bayerische Netz der Reichseisenbahnen beginnen können. Damit ist der erste Abschnitt im Ausbau der bayerischen Großkraftwerke vollendet.

Österreich.

— **Tagesfragen des Fremdenverkehrs.** Die bevollmächtigten Vertreter der im österreichischen Verkehrsverband zusammengeschlossenen Landesorganisationen für Fremdenverkehr sind kürzlich in Salzburg zu einer Aussprache über eine Reihe wichtiger Tagesfragen des Fremdenverkehrs zusammengetreten. Im Vordergrund der Beratungen stand der vom Bundesministerium für Handel und Verkehr geschaffene Arbeitsausschuß für Fremdenverkehrsangelegenheiten. Nach dem Bericht des vom Bundesministerium entsandten Referenten hat dieser Arbeitsausschuß gleich anfangs erfreuliche Erfolge, namentlich beim Abbau des Paßvisumzwanges für die Einreise nach Österreich, erzielt. Der Besuch der Wiener Internationalen Frühjahrsmesse 1924 wird für ausländische Kaufleute ohne Paßvisum möglich sein, indem der österreichische Sichtvermerk durch Visummarken ersetzt wird, die auf ebenso einfache Weise käuflich sein werden wie Eisenbahnfahrkarten. Nennenswerte Fortschritte auf anderen Gebieten der Fremdenverkehrspflege sind: die Einbeziehung der Hotelbauten in das neue Bauaufwandbegünstigungsgesetz, die Schaffung eines österreichischen Hotelbuches mit festen Preisen und die Verbesserung der Fremdenstatistik.

— **Betriebserfolg der österreichischen Bundesbahnen im Oktober 1923.** In diesem Monat stellte sich das finanzielle Ergebnis der laufenden Betriebsgebarung der Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den einzelnen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteilen am Jahresvoranschlag ohne Berücksichtigung der für die Postbe-

förderung veranschlagten, aber nicht abgerechneten Vergütungsbeträge wie folgt:

	In Milliarden Kronen		
	Vorläufige Ermittlung	Voranschlagsanteil	
Personen- und Gepäckverkehr	44,3	43,7	+ 0,6
Güterverkehr	157,5	180,1	— 22,6
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	201,8	223,8	— 22,0
Verschiedene Einnahmen	7,1	5,4	+ 1.7
Einnahmesumme	208,9	229,2	— 20,3
Ausgabensumme	255,7*)	348,2	— 92,5
Betriebsabgang	46,8	119,0	— 72,2

Übrige europäische Länder.

— Umbau und Elektrisierung der Bahn Kristiania-Drammen. Die Drammenbahn, Kristiania-Drammen, ist 1872 schmalspurig eröffnet worden. Nach Storthingbeschluß begann 1910 der Umbau auf Vollspur, wobei zugleich von Kristiania bis Sandvika auf Doppelgleis übergegangen werden sollte. Das Doppelgleis wurde 1918 fertiggebaut und für Ortsverkehr in Betrieb genommen. Um sowohl Schmal- wie Vollspur bei dem stark angewachsenen Verkehr ausnützen zu können, ließ man die eine Schmalspurschiene liegen, so daß die Bahn dreischienig war. Diese dritte Schiene wurde dann herausgenommen und seit 20. November 1922 ist die Bahn lediglich vollspurig. 1916 wurde die Elektrisierung der Bahn beschlossen, und am 26. November ging die Bahn auf elektrischen Betrieb über (bis Brageröen, während Brageröen-Drammen noch aussteht). Die Elektrisierung erfolgte nach dem Einphasenwechselstromsystem und mit eigenem Kraftwerk für die Bahn, von dem aus einphasiger Wechselstrom unmittelbar und ohne Umformung zur Transformatorstation der Bahn zugeführt wird. Parallel mit der Kontaktleitungsanlage geht eine Zuführungsleitung. Die Kontaktleitung sowohl wie die Zuführungsleitung ist in leicht auskuppelbare Abschnitte eingeteilt. Das Kraftwerk liegt bei Hakavik am Ekern und liefert durch eine etwa 50 km lange Fernleitung einphasigen Wechselstrom von 55 000 Volt Spannung zur Tranformatorstation in Asker. In Hakavik sind drei Maschinensätze, jeder zu 5000 PS, eingebaut. Man hatte ursprünglich 15 Perioden in der Sekunde vorgesehen. Die Einrichtungen in Hakavik sind indes so getroffen, daß man nach Wunsch 15 oder 16⅔ Perioden anwenden kann. Die elektrischen Lokomotiven, von denen 24 Stück bestellt sind, haben je 62 t Gesamtgewicht. Der größte zugelassene Achsdruck ist 15,6 t und die größte zugelassene Geschwindigkeit 60 km/St. Bei 40 km/St.-Geschwindigkeit soll die Lokomotive 4500 kg Zugkraft und bei 35 km/St. 6300 kg Zugkraft entwickeln. Weiter soll die Lokomotive während etwa 20 Minuten ihre Zugkraft auf 10 500 kg bei 27 km/St.-Geschwindigkeit und bei der Ingangsetzung für den Augenblick sogar auf 13 500 kg steigern können. Der mechanische Teil der Lokomotive besteht aus zwei Drehgestellen, jedes mit zwei Triebachsen, und aus dem darüber gelagerten Lokomotivkasten mit Führerraum an jedem Ende. Die Drehgestelle sind unmittelbar zusammengekuppelt, so daß Zug- und Stoßkräfte unmittelbar durch diese und nicht durch das Rahmenwerk überführt werden. Elektrische Signaleinrichtung ist auf der Strecke Kristiania-Billingstad angebracht.

Zugleich mit dem Umbau wurden auch so gut wie sämtliche Stationen völlig umgeändert. So ist in Kristiania der Güterverkehr in eine neue große Güterstation in Filipstad hinausverlegt, dorthin ist auch der Lokomotivschuppen verlegt. Für den Ortsverkehr ist ein neuer Stationsbau errichtet worden und der alte Bau für den Fernverkehr umgebaut worden. Die Bahn hat 35 kg/m-Schienen.

Der Personenverkehr und besonders der Ortsverkehr auf der Drammenbahn ist in den letzten Jahren bedeutend angewachsen. Auf der Strecke Kristiania-Asker beträgt die Zunahme von 1910/11 auf 1920/21 117 %. Die elektrischen Züge werden mit ungefähr 36 Achsen gefahren. Dr. S.

— Eisenbahnmotorwagen in Schweden. In der Kalmar Werkstätte A.-G. werden Benzinmotorwagen für den Eisenbahnbetrieb hergestellt, die dazu dienen sollen, kleine Züge häufig verkehren zu lassen und dadurch dem Wettbewerb der Automobile zu begegnen, insbesondere im Verkehr zwischen den Städten und Vororten. Zwei private Eisenbahngesellschaften haben schon solche Wagen bestellt. Das neue Verkehrsmittel hat in schwedischen Eisenbahnkreisen große Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Ein vollspuriger Motorwagen kostet 50 000 bis 55 000 Kr. Dr. S.

*) Ohne den seit 1. Oktober 1923 beim Bundespensionsetat verrechneten Aufwand von etwa 42 Milliarden Kronen für die Altpensionäre.

— Neue Eisenbahnbaupläne in Lettland. Auf Grund der Beratungen im lettischen Verkehrsministerium und der Beschlüsse des Rats beim Innenministerium im November 1923 wird der Bau einer Hauptstrecke mit russischer Spur von Libau über Hasenpoth-Schrunden-Frauenburg-Lievenbehrsen nach Mitau und einer Schmalspurbahn (750-mm-Spur) von Libau über Göldingen nach Stenden aus wirtschaftlichen Gründen projektiert. Ferner ist eine Schmalspurbahn (750-mm-Spur) von Riga über Neubad-Lemsal nach Rujen (an der Strecke Walk-Moiseküll) zur Erschließung des nordöstlich von Riga liegenden Gebiets in Aussicht genommen. Spode.

— Der wertbeständige polnische Tarif vom 1. Januar 1924. Der neue polnische wertbeständige Gütertarif ist, nachdem der Zeitpunkt seiner Inkraftsetzung lange ungewiß war, am 1. Januar 1924 in Kraft getreten. Die Frachtsätze und Gebühren des neuen Tarifes sind, wie der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) berichtet, in Tarifeinheiten erstellt, die 1/100 eines Goldfranken darstellen und deren Umrechnungskurs jeweilig vom Finanzministerium festgesetzt wird. Seit 1. Januar d. J. beträgt bis auf weiteres dieser Umrechnungskurs zur Umwandlung der Tarifeinheiten in polnische Mark 12 200. Gleichzeitig mit dem neuen Tarif ist eine Umrechnungstabelle erschienen, welche ausgerechnete auf polnische Mark lautende Frachtsätze für die Umrechnungskurse 10 000—17 900 enthält. Nach den Bestimmungen dieser Umrechnungstabelle hat die Umwandlung der im Frachtbrief in Tarifeinheiten eingesetzten Beträge in polnische Mark erst bei der tatsächlichen Frachtzahlung zu erfolgen. In dem neuen Tarif sind feinere Unterscheidungen der einzelnen Güterarten durch eine Erweiterung der Güterklassifikation auf zehn Klassen geschaffen worden. Er enthält eine Klasse für Eilgutsendungen, ferner für Stückgutsendungen die Klassen I, II und III, und für Wagenladungen die Klassen III, IV, V, VI, VII, VIII, IX und X; die Wagenladungsklassen enthalten in Rubriken a), b) und c) dreierlei Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000, b) 10 000, c) 15 000 kg.

Die Klassifikation zerfällt wie bisher in XVIII Abteilungen für die verschiedenen Produktionszweige; die Abteilungen sind in Gruppen 1—130 geteilt, welch letztere wieder in Untergruppen zerfallen. Wiewohl in der neuen, seit 1. Januar 1924 gültigen Güterklassifikation im wesentlichen dieselben Artikel genannt sind wie bisher, sind durch die Erweiterung auf zehn Klassen und die damit verbundene größere Differenzierung in der Einteilung der Güter trotzdem umfangreiche Änderungen in der Anordnung der Artikel innerhalb der einzelnen Gruppen eingetreten. Elektrotechnische Artikel, die bisher in verschiedenen Gruppen verteilt waren, sind in einer neuen Gruppe 69 a) bis c) zusammengefaßt worden. An der bisherigen Anzahl von insgesamt 130 Gruppen ist dadurch keine Änderung eingetreten, da die frühere Gruppe 118 für Milch-, Fleisch-, Fisch- usw. Konserven in Wegfall gekommen ist.

Die Tariferhöhung, die durch die Einführung des neuen Tarifes geschaffen wurde, ist keine gleichmäßige, weil gleichzeitig mit der Einführung der entsprechend erhöhten wertbeständigen Frachtsätze und Gebühren eine namhafte Anzahl von Gütern in andere Tarifklassen versetzt wurde und außerdem neue Ausnahmetarife zur Einführung gelangt sind. Ganz allgemein kann man sagen, daß sich die Erhöhung unter Zugrundelegung eines Umrechnungskurses von 12 200 durchschnittlich um 400 % gegenüber den bis 31. Dezember 1923 geltenden Tarifen bewegt, doch ist die Erhöhung häufig unvergleichlich größer.

Von dem neuen wertbeständigen Tarif erscheint demnächst eine deutsche Übersetzung.

— Die wertbeständigen Eisenbahnzertifikate in Rußland (vgl. diese Ztg. 1923, Nr. 49, Seite 810) haben sich nach den neuesten Nachrichten gut eingeführt. Jedes Stück lautet auf fünf Goldrubel und stellt das fehlende wertbeständige Kleingeld für den Verkehr dar, da die nächst höhere wertbeständige Geldeinheit erst der Tscherwonz ist, der höher als das englische Pfund in Moskau notiert wird. Spode.

— Verkehr durchgehender Schlafwagen auf russischen Bahnen. Für die Beurteilung des jetzigen russischen Verkehrslebens von Belang ist folgende dem „Wjestnik Putey Soobschenja“ entnommene Mitteilung über den Verkehr durchgehender Schlafwagen seit dem 15. Mai 1923. Es verkehrte ein Schlafwagen von Moskau nach Batum wöchentlich einmal, nach Tiflis ein-, Sebastopol vier-, Rostow zwei-, Charkow sieben-, Jekaterinoslaw zwei-, Kiew sieben-, Odessa drei-, Saratow sieben-, Tschita ein-, Nowo-Nikolajewsk zwei-, Mineralnije Wodi zwei-, Taschkent zweimal in der Woche; nach Nischnij-Nowgorod verkehrten 7 bis 8 Wagen täglich, nach Minsk 2 Wagen täglich.

Von Petrograd verkehrte ein Schlafwagen nach Odessa zweimal wöchentlich, nach Kiew ein solcher zweimal, nach Sebastopol, Mineralnije Wodi, Batum und Tiflis je einmal wöchentlich; nach Moskau verkehrten gegen 25 Wagen täglich. Dr. S.

— **Güterverkehr Rumänien-Bulgarien.** Die direkte Beförderung der Güter zwischen Rumänien und Bulgarien war mangels eines Übereinkommens zwischen den beteiligten Bahnen bisher unzulässig. Sendungen, welche von rumänischen Stationen nach Bulgarien oder umgekehrt aufgegeben wurden, mußten auf der Grenzstation Oboriste neu aufgegeben werden. Eine Umladung der Güter war in der Regel nicht erforderlich, jedoch wurden, falls die Sendungen in rumänischen Wagen ohne Umladung über Oboriste weiterrollten, für die Zeit des Aufenthaltes der rumänischen Wagen in Bulgarien feste Gebühren eingehoben.

In der letzten Zeit ist nun ein Übereinkommen zwischen der rumänischen und bulgarischen Eisenbahnverwaltung dahingehend getroffen worden, daß eine Umladung der Güter in keinem Falle, sei es nun, daß die Sendungen in Wagen des rumänischen oder irgendeines anderen Fahrparks verladen sind, erforderlich ist, und für den Aufenthalt der rumänischen Wagen in Bulgarien eine Gebühr nicht mehr berechnet wird. Über die direkte Aufgabe der Sendungen wurde eine Vereinbarung vorderhand nicht erzielt. Trotzdem nehmen die rumänischen Stationen Wagenladungen mit internationalen Frachtbriefen nach beliebigen bulgarischen Stationen zur Beförderung an, wofern die Fracht bis zur rumänisch-bulgarischen Grenze (Botievo-Grenze) frankiert ist. Sendungen, die von Polen oder darüber hinaus gelegenen Staaten im Durchgang durch Rumänien nach Bulgarien befördert werden, werden von der Station Sniatyn-Zalucze mit direkten, auf die Station Oboriste lautenden Frachtbriefen angenommen, obgleich ein Übereinkommen zwischen der polnischen und bulgarischen Bahnverwaltung nicht besteht, die Fracht ist jedoch in diesem Falle für die rumänische Strecke in Sniatyn-Zalucze in Originalwährung zu bezahlen. Der erwähnten Erleichterung im Verkehr Polen-Bulgarien im Durchgange durch Rumänien steht die seit 1. Januar d. J. gültige Belastung der Durchgangssendungen mit 50 % Frachtzuschlag gegenüber, welche den Durchgangsverkehr über die Linien der rumänischen Eisenbahnen in empfindlichem Maße belastet. (Allgemeiner Tarifanzeiger, Wien.)

— **Eisenbahn-Tariferleichterungen für Baumwolltransporte im Durchgangsverkehr durch Italien.** Das italienische Dekret vom 10. September 1923 Nr. 2134 („Gazetta Ufficiale“ vom 20. Oktober d. J. Nr. 247) setzt besondere Tariferleichterungen für die nach der Schweiz gerichteten und im Durchgangsverkehr durch Italien gehenden Baumwolltransporte fest. Der Wortlaut des Dekrets ist folgender: „Für den Transport von Rohbaumwolle von den italienischen Häfen nach dem Ausland über die Übergangsstationen Iselle, Pino, Chiasso und Brenner ist die Verwaltung der Staatsbahnen ermächtigt, eine Ermäßigung von nicht mehr als 20 % auf die Preise der für solche Transporte zuständigen Tarife zu gewähren“.

— **Betriebsergebnisse der elsaß-lothringischen Eisenbahnen.** Die „Chronique des Transports“ beschäftigt sich in ihrer neuesten Nummer mit dem auch von uns wiedergegebenen Bericht der „Railway Gazette“ über die Betriebsergebnisse der elsaß-lothringischen Eisenbahnen. In diesem Bericht war angegeben, daß die elsaß-lothringischen Eisenbahnen einen Überschuß von 38 Millionen Franken erzielt hätten, und daß dieser Überschuß sich selbst nach Abzug der Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals noch auf 32 Millionen Franken belaufe. Die „Chronique des Transports“ bemerkt dazu, daß es für sachkundige Leser nicht schwer zu erkennen sei, daß ein Betrag von 6 Millionen Franken für Verzinsung des Anlagekapitals bei einem Netz von 2200 km viel zu gering sei. Tatsächlich handle es sich dabei nur um eine Amortisationsquote für vom Staate hergegebene Betriebsmittel. Die andern französischen Eisenbahngesellschaften zahlten gleichfalls solche Amortisationsquoten und brächten von ihrem Rohgewinn außerdem die Zinsen für das Anlagekapital sowie die sonstigen ihnen auferlegten Lasten in Abzug. Mit Ablauf des Jahres 1923 würden auch die elsaß-lothringischen Eisenbahnen, nachdem ihr Anlagekapital auf rund 40 Mill. Franken festgesetzt worden sei, in der gleichen Weise abrechnen wie die anderen französischen Eisenbahngesellschaften. Dann erst werde ein Vergleich mit diesen Eisenbahngesellschaften möglich sein. Der Gewinn der elsaß-lothringischen Eisenbahnen von 32 Millionen Franken sei nur ein Scheingewinn; wenn sie die Rechnung in derselben Weise aufgemacht hätten wie die anderen Gesellschaften, würde sich ein Verlust ergeben haben.

— **Von der Linie Paris-Belfort-Lötschberg-Mailand.** Die Handelskammer von Belfort hat sich dieser Tage mit den Fahrplänen auf der Linie Paris-Belfort und den Zuganschlüssen nach der Schweiz befaßt und es lebhaft bedauert, daß nichts geschieht, um die alte direkte Linie Paris-Mailand über Belfort-Delle wieder in ihre Rechte einzusetzen, denn seitdem das Elsaß wieder französisch geworden ist, gehen die Züge Paris-Mailand entweder über Vallorbe oder über Mülhausen-Basel. In einer von der Handelskammer von Belfort gefaßten Resolution wird die Ursache des Verkehrsrückganges auf der Linie Belfort-Delle-Jura auf den Umstand zurückgeführt, daß die französischen Züge von den Schweizerischen Bundesbahnen keine Anschlüsse in Delle erhalten. Die von Paris kommenden Reisenden haben dort meist 1½ Stunden zu warten, trotzdem die Paßrevision in den Zügen vorgenommen wird. Würden diese Halte auf etwa 20 Minuten verkürzt, so würde die Reisedauer Paris-Mailand 16 Stunden und 40 Min. betragen und somit kleiner sein als die Reisedauer auf der Strecke über Vallorbe. Die Handelskammer ersucht um Abhilfe. Sie wird jedoch in der Schweiz schwerlich etwas erreichen, denn die Schweizerischen Bundesbahnen haben kein Interesse daran, aus Rücksicht auf die französischen Geldgeber der Lötschbergbahn die eigenen Linien zu schädigen.

— **Die Tariferhöhung in Belgien.** Die Erhöhung der belgischen Gütertarife ist am 1. d. M. in Kraft getreten. Die Steigerung der Fracht- und Nebengebühren beträgt im allgemeinen 10 %; zufolge Aufrundung der Frachtgebühren entsprechen die neuen Taxen vielfach nicht genau den vor dem 1. Januar gültigen, um 10 % erhöhten Sätzen, jedoch sind die Abweichungen nicht wesentlicher Natur.

— **Drohender Eisenbahnerstreik in England.** Die Leiter der Eisenbahngesellschaften beschlossen, den Vertretern des Maschinistenverbandes in der Frage der revidierten Lohnregelung keine Zugeständnisse zu machen. Infolgedessen hat der Maschinistenverband am 12. d. M. bekanntgegeben, daß der Eisenbahnerstreik jetzt unvermeidlich geworden sei und jeden Augenblick ausbrechen könne.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahn über den Khaibar-Paß.** Der Khaibar-Paß an der Grenze von Britisch-Indien und Afghanistan ist, wie die DAZ. schreibt, von jeher eine Einfallspforte gewesen, durch die die nördlich von ihm wohnenden kriegerischen Stämme nach Süden vorzudringen suchten. Neuerdings sind die Engländer bemüht, ihn in umgekehrter Richtung von Süden her zu überschreiten, um ihren Einfluß in Afghanistan zu stärken. Bis vor kurzem führte eine leidlich gute Straße mit ziemlich steilen Neigungen über den 1030 m hohen Paß. 1919 wurde aus Anlaß kriegerischer Unternehmungen der Engländer in jener Gegend eine Kraftwagenstraße und eine Eisenbahn gebaut, und zurzeit ist der Bau einer Eisenbahn im Gange, der namentlich auch den Erfolg hat, daß die Eingeborenen bei ihm Arbeit finden und dadurch friedlicher gestimmt werden. Lord Kitchener hatte seinerzeit den Bau einer Vollspurbahn über den Khaibar-Paß für wirtschaftlich unmöglich erklärt, und es war der Bau einer Schmalspurbahn in Aussicht genommen worden. Da aber eine Bahn in indischer Breitspur bereits bis Jamrud reicht, entschloß man sich schließlich doch, eine Breitspurbahn zu bauen. Die Leitung liegt in der Hand der Eisenbahntruppe. Der Bau macht große Schwierigkeiten. Der Boden ist nicht recht standfest, und alle Baustoffe müssen aus ungeheuerer Entfernung durch unbesiedelte und geradezu wüste Gegenden heranbefördert werden.

Bücherschau.

— **Adreßbuch der amtlichen Bahnspediteure.** Im Verlag H. Apitz, Berlin W 57, Mansteinstr. 12, ist ein unter Mitwirkung der Vereinigung Deutscher Bahnspediteure zusammengestelltes Adreßbuch der amtlichen Bahnspediteure erschienen. Der Preis beträgt 2 Goldmark.

— **Berichtigung.** In der Mitteilung Fahrplanänderung Leipzig-Naumburg (Nr. 1, S. 11, d. Ztg.) ist in der vorletzten Zeile infolge Druckfehlers der Abgang des D-Zuges 41 von Halle nach Berlin auf 2.22 statt 2.42 nm angegeben worden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Eisenach-Coburg-Lichtenfels zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl gelegene Bahnhof Epichnellen (Wilhelmsthal) wird vom 1. Februar 1924 ab für den Güterverkehr geschlossen. Dagegen bleibt er als Haltepunkt für den Personenverkehr bestehen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die an der Verbindungsbahn Riesa-Umschlagplatz gelegene Station Riesa-Elbufer erhält vom 1. Februar 1924 an die Bezeichnung „Riesa Ufer“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 1 vom 5. Januar 1924, an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Technisches Vereinsorgan 1924;

Nr. I 2 vom 4. Januar 1924, an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend: Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf Aufnahme von Bestimmungen in das VWÜ für das Verladen gefüllter Fässer;

Nr. I 4 vom 7. Januar 1924, an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Herausgabe neuer technischer Vorschriften;

Nr. III 3 vom 5. Januar 1924, an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsmitgliedschaft der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth);

Nr. III 9 vom 8. Januar 1924, an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Untersuchungsfristen für Güterwagen;

Nr. III 10 vom 10. Januar 1924, an sämtliche stimmberechtigten Mitglieder und an die gemäß § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen, betreffend: Die Niederschrift 78 des Satzungsausschusses;

Nr. III 11 vom 11. Januar 1924, an sämtliche Vereinsmitglieder, betreffend: Wagenmieteabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 erhält der Güterbahnhof „Altwasser-Waldenburg“ und der Personenbahnhof „Waldenburg (Schlesien) Hbf.“ die einheitliche Bezeichnung „Waldenburg-Altwasser“.

Breslau, den 5. Januar 1924. (73)
Reichsbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Eisenach-Coburg-Lichtenfels zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl gelegene Bahnhof Epichnellen (Wilhelmsthal) wird vom 1. Februar 1924 ab für den Güterverkehr geschlossen. Dagegen bleibt er als Haltepunkt für den Personenverkehr bestehen.

Erfurt, den 9. Januar 1924. (70)
Reichsbahndirektion.

3 Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Schneeverwehung sind die Strecken Dürrröhrsdorf-Neustadt (Sa.) und Wald-Oppelsdorf-Hermsdorf (Böhm.) seit 10. Januar d. J. unfahrbar. Aus gleichem Grunde ist die Strecke Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein am 10. Januar unfahrbar gewesen. (90)

Dresden, den 14. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Wegen Schneeverwehung wurden die Strecken Stammersdorf-Dobermannsdorf, Götzendorf-Gr. Schwechat, Laa-Neusiedl Dürnholz, Korneuburg - Mistelbach, Gänserndorf-Mistelbach und Fischamend Markt-Regelsbrunn am 9. Januar 1924 unfahrbar.

Wien, den 10. Januar 1924. (86)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Auf den Linien der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn wurde der Güterverkehr infolge Schneeverwehung in der Zeit vom 31. Dezember 1923 bis einschließlich 3. Januar 1924 eingestellt.

Wien, den 4. Januar 1924. (64)
Eisenbahn Wien-Aspang.

Der Verkehr auf folgenden wegen Schneeverwehung gesperrten Strecken wurde wieder aufgenommen:
Garmisch-Mittenwald am 5. Januar 1924;
Garmisch-Griesen am 5. Januar 1924;
Ingolstadt-Riedenburg am 1. Januar 1924;
Kalteneck-Eging am 2. Januar 1924;
Waldkirchen-Haidmühle am 2. Jan. 1924;
Pressath-Kirchenthumbach am 31. Dezember 1923;
Ebermannstadt-Muggendorf am 1. Januar 1924;
Roth-Greding am 31. Dezember 1923.

München, den 8. Januar 1924. (80)
Reichsbahndirektion München.

Wegen Schneeverwehung war das linke Gleis der Strecke Süßenbrunn Abzweigung-Deutsch Wagram am 1. Januar 1924 unfahrbar.

Wien, den 5. Januar 1924. (81)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Der Güterverkehr auf den Linien der Wiener Lokalbahn wurde am 4. Januar auf der Strecke Martinsberg-Gutenbrunn am 7. Januar 1924 wieder aufgenommen.

Wien, den 9. Januar 1924. (82)
Bundesbahndirektion Wien-West.

Wegen Schneestürme und Lawinen mußte der Verkehr auf der Linie Eisenerz-Vordernberg vom 24. Dezember 1923 bis zum 3. Januar 1924 eingestellt werden. (83)

Villach, den 5. Januar 1924.
Bundesbahndirektion Villach.

Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (BundesbahndirektionLinz) wurden alle früher gemeldeten Verkehrsstörungen bereits behoben und wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen. So auch in den nachfolgenden Strecken:
a) Linie Lambach-Haag a. H. am 1. Januar 1924;
b) Linien der Salzkammergutlokalbahn am 4. Januar 1924;
c) Linie Friedburg-Lengau-Schneegattern am 2. Januar 1924. (84)

Linz, den 9. Januar 1924.
Bundesbahndirektion Linz.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1924 wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 5e für gewöhnliche Ziegeln usw. erweitert. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Januar 1924. (69)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses), Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 503 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1924 werden die Tierfrachten um 8 v. H. ermäßigt. Die Ermäßigung wird durchgeführt im Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, durch Nachtrag 1, im Tierfrachtzeiger durch eine Umrechnungstafel Nr. 1.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunft, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (92)

Berlin, den 14. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1924 wird die Station Marsberg als Sammellagerstation in dem Ausnahmetarif 1a für Grubenholz nachgetragen. (71)

Berlin, den 10. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ Änderungen und Ergänzungen ein in den Unterabschnitten Zn 8 a, 22, 56 und 87.

Näheres enthält die am 17. Januar 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Januar 1924. (87)
Reichsbahndirektion.

---

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen (Tfv. 9).
b) Reichsbahn-Gütertarif, Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).

Infolge Erhebung der Hilfsabfertigungsstelle Schneidemühl Zollbahnhof zur selbständigen Tarifstation treten in den obengenannten Heften mit sofortiger Gültigkeit die sich daraus ergebenden Änderungen und Ergänzungen ein. Ferner treten im Heft D weitere Änderungen bei verschiedenen anderen Stationen ein.

Näheres enthält die am 17. Januar 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (91)

Berlin, den 14. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1924 wird die Station Loxstedt als Torfstreufabrikstation in den Ausnahmetarif 10 a einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Januar 1924. (85)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1924 bis 15. Mai 1924 wird für bestimmte Güterarten der deutschen Tarifklassen A, B, C und D für den Transitverkehr durch Deutschland von den Niederlanden nach der Schweiz, Österreich und der Tschechoslowakei und umgekehrt bis auf weiteres ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, der an die Auflieferung von mindestens einer Gesamtmenge von 10 000 t der Güterklasse A—D oder mindestens 2000 t Güter der Klasse A oder mindestens je 5000 t Güter der Klassen B, C und D durch den gleichen Absender oder durch verschiedene Absender an den gleichen Empfänger innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten gebunden ist.

Die Anwendung erfolgt nur nachträglich im Erstattungswege.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn bei der Firma Ivers & von Staa in Rotterdam und die Reichsbahndirektion in Köln. (79)

Köln, den 12. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Infolge Ermäßigung der Deutschen Eisenbahngütertarife werden vom 20. Januar 1924 ab die deutschen Frachten für Stückgüter und Wagenladungen der regelrechten Tarifklassen um 8 v. H. ermäßigt.

Am gleichen Tage erscheint zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 der Nachtrag 12, der den neuen Frachtsatzanzeiger enthält. (75)

Köln, den 12. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 14. Januar 1924 werden Heilbronn Hbf., Jagstfeld, Rückers und Striegau in den deutsch-dänischen Gütertarif, Heilbronn Hbf., Jagstfeld und Stade in den deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif einbezogen. Heilbronn Hbf. und Jagstfeld werden außerdem in beiden Tarifen in den Ausnahmetarif für Steinsalz einbezogen, ferner Bernburg in den deutsch-dänischen Ausnahmetarif für Steinsalz.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 8. Januar 1924. (68)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Polnischoberschlesischer - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Auf Grund Artikel 14 § 6 I. Ü. hat die Staatsbahndirektion Kattowitz infolge außergewöhnlich schwieriger Verkehrsverhältnisse für ihren Bezirk die Zuschlagsfristen in den obengenannten Verkehren bis auf Widerruf folgendermaßen festgesetzt:

a) für Eilgüter und gewöhnliche Wagenladungsgüter: 6 Tage,
b) für gewöhnliche Stückgüter und Halbwagenladungen: 8 Tage.

Oppeln, den 10. Januar 1924. (76)
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Ausnahmetarife 7a und 7 für Eisenerz usw.

Bei der Verfrachtung von Eisenerz usw. von Stationen des Geltungsbereichs des A. T. 7a nach Stationen des besetzten Gebietes, die dem gleichen Ausnahmetarif als Empfangsstationen angehören, wird die Fracht bis zum Übergange auf die von der Regie betriebenen Bahnstrecken zu den Sätzen des A. T. 7a berechnet.

Desgleichen werden auch bei Sendungen des A. T. 7 an eisen- und stahlerzeugende Hochöfen, an Bleihüttenwerke oder Entzinkungsanstalten des besetzten Gebietes die deutschen Frachten zu den Sätzen des A. T. 7 bis zum Übergange auf die von der Regie betriebenen Bahnstrecken berechnet.

Nähere Auskunft erteilt die RBD. Frankfurt (M.) und die beteiligten Abfertigungsstellen. (78)

Frankfurt (Main), 10. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Tarifverzeichnis 401 Kohlenausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 20. 8. 1923.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Übergangsstationen von der Reichsbahn zur Regiebahn unter IV A 3 c in den Ausnahmetarif 6 als Versandstationen aufgenommen. Als solche kommen in Frage: Darmstadt Hbf., Dorsten, Dortmund Hbf., Dortmund Ost, Dortmund Süd, Düsseldorf-Derendorf, Eschhofen, Flammersfeld, Goldstein, Groß-Gerau, Höchst (Main), Kranichstein, Lußhof, Mannheim, Maxau, Montabaur, Ratingen West, Rheinsheim, Scharnhorst (Kurl + 3 km), Staffel, Troisdorf, Vorhalle, Wesel, Worms. (74)

Essen, den 10. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Kohlen- und Tiertarife.

Die deutschen Schnittsätze der ordentlichen Tarifklassen und des deutsch-dänischen Ausnahmetarifs für Steinkohlen werden ab 20. 1. 1924 um 8 v. H. ermäßigt. Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 14. Januar 1924. (89)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Im Verkehr zwischen Deutschland einerseits und den Stationen der unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen im Gebiet der freien Stadt Danzig andererseits treten mit Gültigkeit vom 21. Januar 1924 folgende Änderungen ein:

Es werden aufgehoben:

1. die am 1. November 1923 eingeführte Berechnungsweise in Danziger Guldenwährung,
2. die Beförderung von Leichen,
3. die Durchrechnung der Fracht für die ganze Beförderungsstrecke auf Grund der deutschen Tarife,
4. die Zulassung von Nachnahmen und Barvorschüssen,
5. das dem Absender zustehende Verfügungsrecht wird in dem gleichen Maße beschränkt wie im deutsch-polnischen Verkehr.

Über die im Tarif eintretenden Änderungen erteilen die Güterabfertigungen Auskunft. (77)

Breslau, den 11. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Unterabschnitten Zu 11, Zu 23 und Zu 73 für Sendungen des Ausnahmetarifs 11 weitere Frachtzuschlagsätze nachgetragen.
2. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1924 ab wird im Verkehr mit der Station Ibbenbüren Teut. W. E. Gbf. (Unterabschnitt Zu 93) kein Frachtzuschlag mehr erhoben.

Näheres enthält die am 10. Januar 1924 erscheinende Nummer 6 des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Januar 1924. (67)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 19. d. M. treten Änderungen im Sperrigkeitsverzeichnis und in der Tarifstelle Tonwaren sowie im § 39 der Tarifvorschrift ein. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Januar 1924. (88)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Wirkung vom 14. Januar 1924 gelten im Ortsverkehr zwischen Basel Bad. Bf. und Singen (Hohentwiel) / Konstanz die Frachtsätze der Hauptklassen (15 t) ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg. (72)

Karlsruhe, den 7. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II, gültig vom 1. August 1921.
Änderung des Nachtrages III vom 15. Juni 1923.

Auf Seite 6 unter c, 2. Absatz, ferner unter α) und β) wird der Gültigkeitstermin „bis 31. Dezember 1923" auf „bis Ende Februar 1924" abgeändert.

Prag, 24. Dezember 1923. (66)
C. S. D.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 1. Januar 1924 werden die im Abschnitt F, Ziffer XX, für Deggendorf festgesetzten Gleisgebühren folgend festgesetzt:

von Deggendorf-Donaulände nach Deggendorf-Bahnhof oder umgekehrt:
für Sendungen unter 5000 kg auf den Frachtbrief, für 100 kg 10 Goldpfennig,
für Sendungen von 5000 kg und mehr auf den Frachtbrief, für 100 kg . . . . 5 Goldpfennig.

Das den gleichen Gegenstand betreffende Ausschreiben vom 10. September 1923, Z. 30021/T/23, tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1923 außer Geltung.

München, im Dezember 1923. (65)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 24. Januar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Zugmeldestellen in den Fahrdienstvorschriften.

Das zur Sicherung der Zugfahrten auf den deutschen Eisenbahnen übliche Zugmeldeverfahren regelt sich nach §§ 13—20 der Fahrdienstvorschriften. Die Grundlagen sind der Betriebsordnung entnommen. Sie lauten dort im § 65 (8):

> „Kein Zug darf von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgegangene Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet. Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist."

Welche Stellen die hier vorgeschriebenen Feststellungen zu machen haben, ist nicht gesagt. Ursprünglich kamen nur die Bahnhöfe in Frage. Bei fortschreitendem Ausbau des Bahnnetzes und Einschaltung von Betriebsstellen minderer Ordnung zwischen den Bahnhöfen stellte sich das Bedürfnis heraus, zwischen solchen Betriebsstellen, die nur zur Ermöglichung einer schnelleren Folge gleichgerichteter Fahrten errichtet wurden, und solchen Stellen, die, wie ursprünglich die Bahnhöfe, außerdem für die Verhütung von Gegenfahrten bei eingleisigem Betriebe oder bei ausnahmsweisem Ablassen eines Zuges auf falschem Gleise zu sorgen hatten, eine unterschiedliche Behandlung eintreten zu lassen. In diesem Fall konnten die telegraphische Ausrüstung der zuerst genannten Betriebsstellen einfacher gehalten und die Ansprüche an das Bedienungspersonal geringer bemessen werden. Dabei erschien die Sicherheit völlig gewahrt, wenn die Sorge für die Verhütung von Gegenfahrten, wie bisher, ausschließlich den für die Bildung oder Ablassung von Zügen zuständigen Stellen überlassen wurde. Die elektrischen Streckenblockanlagen waren von Anfang an auf diesem Grundsatz aufgebaut, und es ist heute nur aus der geschichtlichen Entwicklung der telegraphischen Zugsicherung zu erklären, wenn diese Anschauung erst im Laufe der Zeit sich überall Geltung verschafft hat.

Der Sorge um die Verhütung von Gegenfahrten auf eingleisiger Bahn verdankt das telegraphische Zugmeldeverfahren die Entstehung. Von seiner Einführung an wurden die Züge zwischen den Bahnhöfen angeboten und angenommen. Dadurch wurden nicht nur Gegenfahrten verhütet, sondern auch gleichgerichtete Fahrten gesichert. Rückmeldungen waren nicht erforderlich. Die Errichtung von Betriebsstellen zwischen den vorhandenen Bahnhöfen führte zu einer unterschiedlichen Behandlung der Zugmeldungen in den einzelnen Bahnbezirken. Entweder wurde das bisherige Anbieteverfahren unverändert auf die neuen Betriebsstellen übertragen oder es wurden Rückmeldungen eingeführt. Im letzteren Falle wurde das Anbieteverfahren beibehalten, aber auf die Bahnhöfe beschränkt. Auf den preußischen Bahnen wurde der Entwicklungsgang beeinflußt durch den Umstand, daß die großen Entfernungen zwischen den Bahnhöfen der östlichen Strecken vielfach die Einschaltung von Blockstellen erforderten. Die Schwierigkeiten in der Ausbildung der Blockwärter für den Telegraphendienst gab Anlaß zum Bau der ersten elektrischen Streckenblockanlagen. Ihre Bewährung hatte die Ausdehnung auf das ganze Bahnnetz zur Folge. Die Bedienungsweise wurde vorbildlich für die endgültige Gestaltung des Zugmeldeverfahrens. Dem Vorgange der großen westlichen Privatbahnen folgend wurde das Anbieten und Annehmen der regelmäßigen Züge auf allen zweigleisigen Strecken der preußischen Staatsbahnen aufgehoben und entsprechend den Vorgängen bei der Blockbedienung nur ein Ab- und Rückmelden

der Züge bei der telegraphischen Zugsicherung vorgenommen. Beim eingleisigen Betriebe blieb das Anbieten und Annehmen zwischen der Abfahrt- und Ankunftstation neben den Rückmeldungen bestehen. Eine Beteiligung der Blockstellen beim Anbieteverfahren fand nicht statt. Dem Nachteil, daß damit eine unterschiedliche Behandlung der telegraphischen Meldungen auf ein- und zweigleisiger Bahn nötig wurde, standen die höher einzuschätzenden Vorteile gegenüber, daß das Zugmeldeverfahren in Übereinstimmung mit der Wirkungsweise des elektrischen Streckenblocks auf den nunmehr in den Vordergrund tretenden zweigleisigen Strecken wesentlich vereinfacht und dadurch eine Erhöhung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Strecken erreicht wurde.

In den Dienstvorschriften mußten die Zugfolgestellen, denen die Befugnis erteilt wurde, das Anbieteverfahren zu handhaben, nunmehr eine besondere Bezeichnung erhalten. Nachdem hierfür schon einige Jahre früher in einzelnen Bezirken das Wort „Zugmeldestation“ Verwendung gefunden hatte, kam diese Bezeichnung durch die süddeutschen Fahrdienstvorschriften vom 1. April 1898 sowie durch die preußischen Vorschriften für den Blockdienst vom 1. November 1899 und den Telegraphendienst vom 1. April 1902 zur allgemeinen Einführung. Bei Herausgabe der gemeinsamen deutschen Fahrdienstvorschriften vom 1. August 1907 wurde die Bezeichnung in Rücksicht auf die dem Worte „Station“ durch die Betriebsordnung beigelegte Bedeutung in „Zugmeldestelle“ abgeändert. Gleichzeitig diente die in den preußischen Vorschriften enthaltene Begriffsbestimmung:

> „Die Zugfolgestationen, auf denen es möglich ist, Züge beginnen, endigen, wenden, überholen, von einem Hauptgleis in das andere gelangen, auf eine abzweigende Bahnstrecke übergehen oder auf eingleisiger Bahn kreuzen zu lassen sowie in der Regel auf den mit Läutewerken ausgerüsteten Strecken, die Zugfolgestationen, denen das Abläuten der Züge obliegt, sind Zugmeldestationen.“

als Grundlage für die Erläuterung im § 4 (2) der Fahrdienstvorschriften.

Die Bestimmung über das Abläuten der Züge ist nicht mitübernommen. Sie enthielt immerhin einen Hinweis auf die Tätigkeit der Zugmeldestellen im Zugmeldedienst. Der Wortlaut der Erläuterung hat dadurch in erster Linie für die leitenden Stellen Bedeutung erlangt. Dem Fahrdienstbeamten wird er erst verständlich, wenn dieser durch §§ 14 und 16 der FV. erfährt, daß eine Zugmeldestelle die für die Handhabung des Anbieteverfahrens zuständige Telegraphenstelle ist. Fehlt in der Erläuterung ein Eingehen auf die ihrem Namen entsprechende Tätigkeit der Zugmeldestellen, so wird das Verständnis weiter durch den Zusatz erschwert:

> „Die Eisenbahndirektion kann auch Zugfolgestellen, bei denen keine dieser Voraussetzungen zutrifft, zu Zugmeldestellen erklären.“

Hiernach darf jede Blockstelle zu einer Zugmeldestelle gemacht werden (vgl. auch FV. § 18 (3) letzter Absatz). Es kann also eine gleichmäßige Handhabung des Zugmeldeverfahrens auf allen Zugfolgestellen angeordnet und damit der mit der Einführung von Zugmeldestellen beabsichtigte Zweck vereitelt werden. Der Zusatz wurde seinerzeit aufgenommen, um einigen Verwaltungen die Einführung des Zugmeldeverfahrens auf Grund der Fahrdienstvorschriften zu erleichtern. Im Laufe der Zeit sind die für die Behandlung der Blockstellen als Zugmeldestellen geltend gemachten Gründe mehr und mehr zurückgetreten. Dafür hat sich der im elektrischen Streckenblock zum Ausdruck kommende Gedanke der Zugsicherung Geltung verschafft, so daß heute wohl kaum Einspruch gegen Streichung des Zusatzes zu erwarten ist. Hierdurch würde aber den vorstehenden Ausführungen nur zum Teil Rechnung getragen. Der jetzige Wortlaut der Erläuterung erschwert die Unterweisung der den Meldedienst ausübenden Beamten. Beim Unterricht handelt es sich in erster Linie um die Tätigkeit der Zugmeldestellen im Zugmeldedienst, nicht aber um die Frage, ob dort Züge beginnen, endigen, wenden usw. können. An das Auffassungsvermögen der Dienstanfänger stellt der Wortlaut daher unnötige Anforderungen. Selbst der Lehrmeister kann auftretende Zweifel nicht immer beseitigen. Er muß dann auf das von der Direktion bekanntzugebende Verzeichnis der Zugmeldestellen verweisen (§ 4 letzter Satz). Auf dies Verzeichnis kann nicht verzichtet werden. Es ersetzt unter Umständen die Erläuterung.

Bei der von der Reichsbahn in Aussicht genommenen Neuherausgabe der Fahrdienstvorschriften bietet sich Gelegenheit, den vorstehenden Anregungen, die auch eine Ergänzung der Betriebsordnung zur Voraussetzung haben, Rechnung zu tragen. Ihre Berücksichtigung würde den Zweck der Vorschriften klarer zum Ausdruck bringen ohne in der Handhabung des Dienstes etwas zu ändern. Der nachstehend in Vorschlag gebrachte neue Wortlaut der Betriebsordnung und der Fahrdienstvorschriften dürfte dies näher ersichtlich machen:

BO. § 6 (3) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat.

(4) Zugfolgestellen, die vor Ablassung eines Zuges bei eingleisigem Betriebe festzustellen haben, daß die Strecke durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist (§ 65) und die bei Abweichungen vom Rechtsfahren die vorgeschriebene Verständigung herbeizuführen haben (§ 53), werden Zugmeldestellen genannt.

(5) Zwischen den Zugmeldestellen liegende Zugfolgestellen sind Blockstellen.

(6) Wie bisher (4).

§ 65 (8) Die Worte „zur Kreuzung geeigneten Stationen“ sind durch „Zugmeldestelle“ zu ersetzen.

FV. § 4. Unterscheidung der Zugfolgestellen.

(1) Wie die vorstehende Ziffer (3) mit dem Hinweis: (BO. § 6 [3]).

(2) Zugfolgestellen, die vor Ablassung eines Zuges bei eingleisigem Betriebe festzustellen haben, daß die Strecke durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist, und die bei Abweichungen vom Rechtsfahren die vorgeschriebene Verständigung herbeizuführen haben, werden Zugmeldestellen*) genannt (BO. § 6 [4]). Sie werden im Anhang zum Fahrplanbuch bekanntgegeben.

(3) Zwischen den Zugmeldestellen liegende Zugfolgestellen sind Blockstellen (BO. § 6 [5]).

Solange an anderer Stelle Bestimmungen über die Einrichtung von Zugmeldestellen nicht getroffen sind, wird sich die Aufnahme einer Fußnote zu § 4 (2) mit dem unten angegebenen Wortlaut in die Fahrdienstvorschriften empfehlen.

Die Bekanntgabe der Zugmeldestellen durch den Anhang zum Fahrplanbuch könnte unterbleiben, wenn die Zugmeldestellen aus dem Fahrplanbuch selbst ersichtlich sein würden. Dies würde z. B. der Fall sein, wenn die vom Zugmeldedienst ausgeschlossenen Betriebsstellen durch abweichenden — etwa schrägliegenden — Druck gekennzeichnet würden. Da die nur an der Blockfolge beteiligten Betriebsstellen anscheinend schon jetzt überall den Zusatz „Bk“ (Blockstelle) erhalten, so würden alle Zugfolgestellen im gewöhnlichen Druck ohne diesen Zusatz als Zugmeldestellen im Fahrplanbuch kenntlich sein. Breusing.

---

*) In der Regel werden alle Zugfolgestellen, auf denen Züge beginnen, endigen, wenden, kreuzen, überholen oder in das Gleis einer anderen Fahrrichtung übergehen können, durch entsprechende Ausbildung der Telegraphen- und Blockanlagen als Zugmeldestellen eingerichtet.

Bayern und die Reichseisenbahnen.

Die bayerische Regierung hat bekanntlich der Reichsregierung eine Denkschrift unterbreitet, die sich mit der Änderung der Weimarer Verfassung befaßt. In einem besonderen Abschnitt dieser Denkschrift wird auch das Verkehrswesen behandelt. Wir geben nachstehend diesen Abschnitt im Wortlaut wieder:

Zu den Gebieten, auf denen die Überspannung in der Zentralisation auf Grund der Weimarer Verfassung sich am ungünstigsten ausgewirkt hat, gehört das Verkehrswesen. Besonders bei den Eisenbahnen hat die Gestaltung der Verhältnisse in der bayerischen Bevölkerung wachsende Unzufriedenheit hervorgerufen, die sich schließlich zu der stürmischen Forderung gesteigert hat, die früheren Zustände wieder zurückgeführt zu sehen. Die Auswirkungen der Verreichlichung der Staatseisenbahnen haben selbst in den Kreisen, die früher für einen einheitlichen Betrieb der Staatseisenbahnen eingetreten waren, den Ruf nach Wiederherstellung der bayerischen Verkehrshoheit laut werden lassen.

Die Durchführung des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich hat Bayern nicht den Einfluß auf die Stellung und den Betrieb der Reichsbahn in Bayern gebracht, der bei Abschluß des Staatsvertrages erwartet wurde und nach dem Wortlaut des Vertrages erwartet werden durfte. Bayern steht in seiner Ansicht nicht allein, daß auf Grund der außerordentlich unbestimmten und der verschiedenartigsten Auslegung fähigen Bestimmungen des Staatsvertrages eine auf die Dauer befriedigende Regelung zur Wahrung der Rechte und Interessen der Länder nicht möglich ist. Die Meinungsverschiedenheiten auf organisatorischem Gebiet, die Klagen über zu weit gehende zentralistische Verwaltung der Bahn, der Wunsch auf Änderung der angesichts der Geldentwertung völlig unzulänglichen Festsetzung der Abfindung, die Beschwerden über zu geringe Berücksichtigung der Wirtschaftslage der Randstaaten bei der Ausgestaltung der Tarife können im Rahmen der Bestimmungen des Staatsvertrages nicht ihre Lösung und Befriedigung finden. In weitesten Kreisen hat sich deshalb die Überzeugung Bahn gebrochen, daß unter den gegenwärtigen Zuständen lebenswichtige Interessen Bayerns zu verkümmern drohen und daß nur eine völlige Neugestaltung der Rechtsverhältnisse der bayerischen Bahnen hier Abhilfe schaffen kann.

Bekanntlich ist ja die Abtretung der bayerischen Bahnen an das Reich seitens Bayerns nicht ohne Besorgnis erfolgt, da große Bevölkerungsteile der Anschauung waren, daß der Besitz eines politisch und wirtschaftlich so wichtigen Machtmittels, wie die Eisenbahnen, ein notwendiges Attribut der Staatlichkeit sei und deshalb nicht preisgegeben werden sollte. Wenn gleichwohl schließlich auch Bayern in den Zusammenschluß der deutschen Staatseisenbahnen zu Reichsbahnen gewilligt hat, so ist dies zunächst in der Hoffnung geschehen, daß Bayern durch den Übernahmevertrag eine eigene Verwaltung der Bahnen im Wege der Dezentralisation gesichert sei. Diese Hoffnung hat sich leider nicht verwirklicht. Aber auch die weitere Annahme, die der bayerischen Regierung den damaligen Entschluß erleichtert hat, daß das Reich die Verwaltung der Reichsbahnen, soweit sie nicht dezentralisiert werden würde, fest in eigener Hand behalten und in sorgfältiger Berücksichtigung der Länder führen würde, wird nunmehr hinfällig, da das Reich sich entschlossen hat, im Wege des Reichsbahnfinanzgesetzes erhebliche Teile der Befugnisse der Reichsregierung an ein neues, der Kontrolle der verfassungsmäßigen Instanzen des Reiches entrücktes Rechtssubjekt und seinen Verwaltungsrat abzutreten. Von diesen Organen kann Bayern keinesfalls die gleiche Berücksichtigung seiner Interessen und auch nicht die gleiche Bereitwilligkeit zu der im Übernahmevertrag zugesicherten Dezentralisation erwarten. Bayern ist deshalb genötigt und angesichts des § 8 des Staatsvertrages auch berechtigt, eine völlige Neuregelung der Rechtsverhältnisse seiner Bahnen zu verlangen, die ihm die für Wahrung seiner Lebensinteressen unerläßliche Selbständigkeit wiedergibt und dadurch zugleich den aller Billigkeit widersprechenden Zustand endgültig beseitigt, der in der völligen Verflüchtigung seiner Entschädigung für die abgetretenen Bahnen infolge der Geldentwertung liegen würde.

Den Interessen des Reiches kann auch bei Rückgabe der Verwaltung seiner Bahnen an Bayern durch entsprechende Vereinbarungen Rechnung getragen werden. Ein Vergleich der Zeit vor 1920 mit der jüngsten Vergangenheit zeigt doch wohl, daß den Interessen des Reiches und der einzelnen Länder auf dem Verkehrsgebiete auch bei Verwaltung der Staatseisenbahnen durch die einzelnen Länder bei entsprechenden Vereinbarungen über die nötige Einheitlichkeit auf den wichtigsten Verwaltungsgebieten ebensogut Rechnung getragen werden kann, wie bei der zentralisierten Verwaltung des hierfür zu umfangreichen und zu unübersehbaren Gesamtnetzes der Reichseisenbahnen. Ja, es hat sich in den letzten Jahren sogar aufs klarste gezeigt, daß auf den verschiedenen Gebieten, auf dem Gebiete des Betriebes und der Personalverwaltung sowohl, als auf dem der Haushaltsgestaltung und der Tarifbeeinflussung der frühere Zustand ein für Reich und Land befriedigenderer war und zu Reibungen weniger Anlaß gegeben hat.

Der Bayerische Landtag hat daher am 1. August 1923 einen Beschluß gefaßt, der die Staatsregierung ersucht, mit der Reichsregierung in Verhandlungen zu treten, um eine Neugestaltung der Rechtsverhältnisse der bayerischen Bahnen zu vereinbaren, die, den außenpolitischen Notwendigkeiten des Reiches Rechnung tragend, die zur Wahrung der Lebensinteressen Bayerns unerläßliche Selbständigkeit der bayerischen Bahnen gewährleistet. Zu diesem Zwecke ist das bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe mit Schreiben vom 15. September 1923 an das Reichsverkehrsministerium herangetreten, in dem zum Ausdrucke gebracht wurde, daß das auf völlig anderer Grundlage geschaffene Vertragsverhältnis nicht mehr haltbar ist.

Ähnlich wie bei der Eisenbahn liegen die Verhältnisse bei der Postverwaltung. Wenn hier Unzuträglichkeiten bisher in geringerem Umfange aufgetreten sind, so mag das seinen Grund in den weitergehenden Befugnissen der Abteilung München des Reichspostministeriums und in der Art der Besetzung der maßgebenden Stellen im Reichspostministerium haben. Ein für die Dauer befriedigender Zustand kann aber auch hier nur dann geschaffen werden, wenn Bayern auch im Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen die zur Wahrung seiner Belange unerläßliche Selbständigkeit wiedererhält.

Fraglich ist auch, ob an der Übertragung des Eigentums an den Wasserstraßen auf das Reich wird festgehalten werden können. Falls es dabei bleiben sollte, müßte wenigstens die Strom- und Schiffahrtspolizei entgegen dem Art. 97 Abs. V der Reichsverfassung den Ländern verbleiben. Auch wäre im Gegensatze zu dem Entwurf einer Reichswasserstraßenordnung in Aussicht zu nehmen, die Verwaltung der Reichswasserstraßen den Landesbehörden und nicht eigenen Reichsbehörden zu übertragen. Die Regelung des materiellen Wasserstraßenrechts müßte der Landesgesetzgebung überlassen bleiben; im Wege der Reichsgesetzgebung dürfte nur das unbedingt Notwendige geregelt werden. Die Enteignungsbefugnis für Reichswasserstraßen wäre landesrechtlich zu regeln.

Die zweite von dem Völkerbund veranstaltete Hauptversammlung über Verkehr und Durchfuhr.

Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, herausgegeben von dem Zentralamt in Bern, bringt über die bezeichnete Versammlung einen ausführlichen Bericht, den wir wegen der allgemeinen Bedeutung, die er beansprucht, nachstehend im Wortlaut wiedergeben:

Bevor die erste Hauptversammlung über Verkehr und Durchfuhr, die vom 10. März bis 20. April 1921 in Barcelona abgehalten wurde, auseinanderging, hatte sie den Wunsch ausgesprochen, daß eine zweite Konferenz in Genf zu gelegener Zeit zusammentreten möchte, um unter anderem eine Vereinbarung über das Eisenbahnwesen auszuarbeiten und abzuschließen.

Um diesem Wunsche Rechnung zu tragen, hat der Völkerbundsrat die zweite Hauptversammlung über Verkehr und Durchfuhr auf den 15. November 1923 nach Genf einberufen und beschlossen, daß nicht nur die Staaten, die dem Völkerbund als Mitglieder angehören, sondern alle anerkannten Staaten aufgefordert werden sollten, für diese Konferenz Vertreter zu entsenden. Der Artikel 2 des Reglements betreffend die Organisation der Hauptversammlungen und der „Beratenden und technischen Kommission“ (Commission consultative et technique) stellt hinsichtlich der Konferenz die Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, den Mitgliedstaaten gleich.

Die Tagesordnung war folgende:

1. Ein Bericht über die Tätigkeit der beratenden und technischen Kommission seit der Konferenz von Barcelona; 2. Ein Bericht über die zur Ausführung der Beschlüsse der Konferenz von Barcelona getroffenen Maßnahmen; 3. Entwürfe für ein Übereinkommen und ein Statut über die Regelung des inter-

nationalen Eisenbahnwesens; 4. Entwürfe für ein Übereinkommen und ein Statut über die internationale Regelung der Seehäfen; 5. Entwürfe für ein Übereinkommen und ein Statut betreffend die Durchfuhr elektrischer Kraft; 6. Entwürfe für ein Übereinkommen und ein Statut betreffend die Ausnutzung von Wasserkräften auf Flußläufen, die einem auf dem Gebiet mehrerer Staaten liegenden Stromsystem angehören; 7. Die Erneuerung der beratenden und technischen Kommission.

An der Konferenz haben Vertreter nachstehender 39 Staaten teilgenommen: Albanien, Deutschland, Österreich, Belgien, Brasilien, Großbritannien, Bulgarien, Kanada, Chile, China, Columbien, Cuba, Dänemark, Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Freistaat Irland, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Siam, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei, Uruguay, Venezuela.

Der Vertreter der Regierungskommission des Saargebietes ist mit beratender Stimme zu den Arbeiten der Konferenz zugelassen worden. Dem Vertreter der Vereinigten Staaten ist gestattet worden, den Verhandlungen der Konferenz beizuwohnen. Schließlich haben an der Konferenz mit beratender Stimme und auf besondere Einladung teilgenommen die Vertreter der beratenden und technischen Kommission für Verkehr und Durchfuhr, des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport, des Internationalen Eisenbahnverbandes, der Internationalen Handelskammer, der Internationalen Kommission für die Donau, die Oder und die Elbe, des Zentralausschusses für die Rheinschiffahrt und des Technischen Ausschusses betreffend die Wasserstraße der Donau.

Vorsitzender der Konferenz war Herr Senator Conti (Italien), dessen großes persönliches Ansehen, dessen Unparteilichkeit, versöhnlicher Geist und hervorragende Sachkenntnis wesentlichen Anteil an dem günstigen Verlauf der Verhandlungen gehabt haben. Herr Haas, Mitglied des Internationalen Sekretariats und Generalsekretär der beratenden und technischen Kommission ist mit den Aufgaben eines Generalsekretärs der Konferenz betraut worden. Abgesehen von der Kommission zur Prüfung der Vollmachten, die von Herrn Sibille (Frankreich) geleitet wurde, hat die Konferenz drei allgemeine Kommissionen eingesetzt; die eine war beauftragt, den Entwurf eines Übereinkommens und eines Statuts über die Regelung des internationalen Eisenbahnwesens zu prüfen; eine zweite Kommission befaßte sich mit dem Entwurf eines Übereinkommens über die internationale Regelung der Seehäfen, während die dritte mit der Prüfung der beiden Entwürfe von Internationalen Übereinkommen über die Durchfuhr elektrischer Kraft und die Ausnutzung von Wasserkräften beauftragt war.

Wir müssen uns hier darauf beschränken, einen gedrängten Bericht über die Ergebnisse der Arbeiten der ersten dieser Kommissionen zu geben, das heißt über das Übereinkommen und das Statut betreffend die Regelung des internationalen Eisenbahnwesens. Die Aufgaben dieser Kommission, deren Vorsitzender Sir Francis Dent war, sind in bemerkenswerter Weise durch die Vorarbeiten der beratenden und technischen Kommission erleichtert worden. Die durch die letztere nach eingehender Prüfung ausgearbeiteten Entwürfe eines Übereinkommens und eines Statuts sind so gut vorbereitet worden, daß die Kommission für das Eisenbahnwesen zwar einige redaktionelle Änderungen vorgenommen, aber den zahlreichen, ihr vorgelegten Artikeln nichts hinzugefügt und keine Vorschläge abgelehnt hat.

Das Statut über die Regelung des internationalen Eisenbahnwesens ist kein eigentliches Gesetzeswerk. Es enthält eine Übersicht der über den Eisenbahntransport geltenden Rechtsgrundsätze. Alle seine Teile entsprechen einem der großen Dienstzweige, aus denen die Eisenbahnverwaltungen bestehen.

Der erste Teil hat die Überschrift: „Internationale Eisenbahnverbindungen“; er enthält zwei Kapitel. Das erste betrifft die Verbindung internationaler Eisenbahnlinien und hat den Zweck, einerseits die Einheitlichkeit des Betriebes zwischen den bestehenden Linien zu sichern, so oft das internationale Verkehrsbedürfnis es verlangt, und andererseits die Verbesserung der bestehenden Linien und den Bau neuer Linien zu erleichtern, deren Verbindung mit dem Netz eines oder mehrerer Vertragsstaaten oder deren Verlängerung in das Gebiet eines oder mehrerer Vertragsstaaten diesem Bedürfnis entspricht (Art. 1). Ohne den Vertragsstaaten die Verpflichtung aufzuerlegen, Gemeinschaftsbahnhöfe zu errichten, empfiehlt das Statut (Art. 2) diese gemeinschaftliche Einrichtung wegen des Interesses, das im allgemeinen für die Verfrachter besteht, die verschiedenen Förmlichkeiten bei der Ausfuhr und Einfuhr an gleicher Stelle vornehmen zu können. Das zweite Kapitel handelt von den Maßnahmen, die zur Ausdehnung des internationalen Verkehrs ergriffen werden sollen; es entspricht dem Geschäftskreis der Betriebsabteilungen. Das Statut hält den Grundsatz der Betriebsfreiheit aufrecht, weil dieser Betrieb notwendigerweise die unentbehrliche Beweglichkeit behalten muß, die ihm gestattet, den mannigfachen Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen. Indessen verpflichten sich die Vertragsstaaten, dem internationalen Verkehr alle vernünftigen Erleichterungen zu verschaffen, und es wird jede ungünstige, unterschiedliche Behandlung gegenüber anderen Vertragsstaaten, ihren Staatsangehörigen und ihren Schiffen verboten (Art. 4). Die Erleichterungen zur Sicherung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs (Fahrpläne, durchgehende Züge, durchgehende Wagen) und des Güterverkehrs müssen sich nach der Bedeutung des Verkehrsweges richten (Art. 5 und 6). Ferner sollen sich die Betriebsverwaltungen im Fall einer Unterbrechung oder einer Beschränkung des internationalen Verkehrs auf einer bestimmten Strecke bemühen, den Verkehr auf eine andere Linie mit Hilfe der Verwaltungen anderer Staaten abzulenken, die in der Lage sind, ihre Linien zur Verfügung zu stellen (Art. 7). Endlich ist vorgesehen, daß die Zoll- und Polizeiförmlichkeiten so geregelt werden müssen, daß der internationale Verkehr möglichst wenig behindert oder verzögert wird (Art. 8).

Der zweite Teil betrifft die gegenseitige Benutzung des Rollmaterials und die technische Einheit. Diese Vorschriften — wie übrigens auch die des ersten Teiles — sind ganz allgemein gehalten. Namentlich sehen sie vor, daß die Vertragsstaaten die unter ihrer Staatshoheit oder Aufsicht stehenden Eisenbahnverwaltungen, deren Linien ein einheitliches durchgehendes Eisenbahnnetz mit gleicher Spurweite bilden, veranlassen sollen, untereinander Vereinbarungen abzuschließen und in diesen alle Maßregeln zu treffen, die den Austausch und die gegenseitige Benutzung des Rollmaterials gestatten (Art. 9). Sie betreffen ferner die Durchführung der technischen Einheit (Art. 10), namentlich hinsichtlich des Baues und der Unterhaltung des Rollmaterials sowie der Beladung der Güterwagen. Die Leser unserer Zeitschrift wissen, daß derartige Vereinbarungen bereits zwischen den meisten Staaten des europäischen Festlandes bestehen. Es ist ins Auge gefaßt worden, daß besondere Abmachungen eine Unterstützung mit Betriebsmitteln, ja sogar mit Brennmaterial oder elektrischer Kraft vorsehen können (Art. 11).

Der dritte Teil des Statuts ist dem Verhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Publikum gewidmet. Der Artikel 14 bestimmt, daß „im Interesse des internationalen Verkehrs die Vertragsstaaten, soweit die Umstände es irgendwie vernünftigerweise zulassen, Vereinbarungen begünstigen sollen, die den Abschluß eines einheitlichen Vertrages für die gesamte Beförderung gestatten; diese Vereinbarungen sollen nach Möglichkeit das Höchstmaß der Gleichartigkeit erreichen, das für die Durchführung dieses einheitlichen Vertrages durch alle an der Beförderung beteiligten Verwaltungen erzielt werden kann“. Die durch diesen Artikel erstrebte Einheitlichkeit bezieht sich nicht nur auf Gesetzesvorschriften, die, wie das Berner Übereinkommen, die Grundsätze für einen einheitlichen Beförderungsvertrag aufstellen; sie sollen — wie der Kommissionsbericht ausführt — sich auch auf die Ausführungsbestimmungen für diesen Vertrag erstrecken, insbesondere auf Vorschriften von allgemeiner Bedeutung, wie z. B. die „Einheitlichen Zusatzbestimmungen“, ferner auf die besonderen Bestimmungen, die als Vorschriften für die Anwendung der Tarife aufgestellt sind. Die Artikel 16 und 17 zählen die Vorschriften auf, die hauptsächlich bei den in Anwendung des erwähnten Artikels 14 aufgestellten besonderen Vereinbarungen zu berücksichtigen sind, und die den einheitlichen Vertrag über die Beförderung von Reisenden und von Gepäck und über die Beförderung von Gütern beherrschen sollen. Die Gedanken, die in diesen Vorschriften enthalten sind, unterscheiden sich nicht von denen, die bei der Ausarbeitung der Entwürfe für das Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) und über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü. G.) auf der Berner Konferenz im Mai 1923 maßgebend waren. Diese Feststellung gestattet uns, hier von der Aufzählung dieser Vorschriften abzusehen, die in keiner Weise die freie Durchführung der heute für die an den Berner Übereinkommen beteiligten Staaten geltenden Vereinbarungen behindern.

Der vierte Teil, der die Überschrift „Tarife“ trägt, stellt unter anderem das Prinzip der Tariffreiheit nach den durch die Gesetzgebung der verschiedenen Staaten zugelassenen Grundsätzen auf; „es wird jedoch dafür Sorge getragen, daß diese Freiheit im internationalen Verkehr ohne Mißbräuche geübt wird (Art. 20)“. Außerdem verpflichten sich die Vertragsstaaten, im internationalen Verkehr Tarife anzuwenden, die hinsichtlich ihrer Höhe und ihrer Anwendungsbestimmungen vernünftig sind, und es wird jede mißgünstige, unterschiedliche Behandlung gegenüber den Vertragsstaaten, ihren Staatsangehörigen oder ihren Schiffen verboten. Die genannten Vorschriften des Artikels 20 sind nicht bloß auf die von einem einheitlichen Vertrage geregelten Transporte anwendbar. Sie beziehen sich gleichfalls auf Transporte, die eine Reihe von Be-

förderungen mit der Eisenbahn, zur See oder auf irgendeinem anderen Verkehrswege umfassen, das Gebiet mehrerer Vertragsstaaten berühren und durch verschiedene Beförderungsverträge geregelt sind (Art. 21). Jedoch müssen in diesem Falle gewisse Voraussetzungen erfüllt sein; namentlich müssen der ursprüngliche Abgangsort und der endgültige Bestimmungsort des Transportes angegeben werden, das Gut muß im Gewahrsam der Frachtführer bleiben, und es muß die Übergabe von einem Frachtführer zum anderen ohne fremde Vermittlung geschehen und ohne Verzögerung mit Ausnahme derjenigen, die durch die Übergabe und durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder sonstigen Förmlichkeiten bedingt ist.

Der fünfte Teil bezieht sich auf die finanziellen Vereinbarungen zwischen den Verwaltungen, soweit sie die Interessen des internationalen Verkehrs berühren. Der Artikel 25 des Statuts bestimmt, daß diese Abmachungen geeignet sein müssen, sich so wirksam durchführen zu lassen, daß bei der Abwicklung des Verkehrs und namentlich bei der Anwendung des einheitlichen Beförderungsvertrages keinerlei Schwierigkeiten entstehen. Als Beispiel führt das Statut die Bestimmungen an, die in solchen Abmachungen hinsichtlich der Eisenbahneinnahmen (Art. 26) und der Summen, die die Eisenbahn den Verfrachtern erstattet (Art. 27) hat, vorgesehen werden müssen, um die aus dem Stand der Währungen entstehenden Schwierigkeiten nach Möglichkeit zu mildern. Ebenfalls soll dafür gesorgt werden, daß jede mißbräuchliche Spekulation, die unter Ausnutzung der Wechselkurse durch Mittelspersonen versucht werden könnte (Art. 28), tunlichst verhindert wird.

Der sechste Teil enthält allgemeine Bestimmungen über die Zulässigkeit gewisser Abweichungen, über die Beförderung gefährlicher Gegenstände und über die Regelung von Streitigkeiten. Was den letzteren Punkt betrifft, so hat die Konferenz (Art. 35) vor allem versucht, nach Möglichkeit die direkte Verständigung und die Regelung im Vergleichswege bei Streitigkeiten zu fördern, die zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten über die Anwendung des Statuts entstehen könnten. In Ermangelung einer gütlichen Verständigung können die beteiligten Parteien vor Anrufung eines Schiedsgerichts oder einer gerichtlichen Entscheidung den Streit demjenigen Organ zur Begutachtung vorlegen, das durch den Völkerbund als beratende und technische Stelle für die Mitglieder des Völkerbundes in Verkehrs- und Durchfuhrfragen eingerichtet wird. Wenn der Streit durch eines dieser Verfahren nicht erledigt werden kann, sollen ihn die Vertragsstaaten einem Schiedsgericht unterbreiten, es sei denn, daß sie auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Parteien beschlossen haben oder beschließen, ihn dem ständigen Internationalen Gerichtshof vorzulegen. Der Artikel 41 lautet: „Unbeschadet der Anwendung des Artikels 24 des Völkerbundvertrages werden alle Ämter oder Bureaus, die auf Grund von internationalen Übereinkommen zur Erleichterung der Regelung von Eisenbahnverkehrsfragen zwischen Staaten geschaffen sind oder noch geschaffen werden, als in demselben Geiste tätig betrachtet, wie die Organe des Völkerbundes. Dabei wird angenommen, daß sie innerhalb ihres eigenen Geschäftskreises die Wirksamkeit der Organe des Völkerbundes zur Ausführung dieses Übereinkommens ergänzen; sie werden daher alle nützlichen Mitteilungen über die Ausübung ihrer Tätigkeit zugunsten eines internationalen Zusammenwirkens mit den zuständigen Organen des Völkerbundes austauschen." Diese Bestimmung ist u. a. für die Stellung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport gegenüber den Organen des Völkerbundes maßgebend.

Das Übereinkommen, zu welchem das Statut eine Anlage darstellt, kann bis zum 31. Oktober 1924 von allen auf der Genfer Konferenz vertretenen Staaten unterschrieben werden, von allen Mitgliedern des Völkerbundes und von allen Staaten, denen der Völkerbundsrat zu diesem Zweck ein Exemplar des genannten Übereinkommens zugestellt hat. Vom 1. November 1924 ab kann jeder der genannten Staaten dem Übereinkommen beitreten. Dieses wird erst in Kraft treten, wenn es von fünf Staaten ratifiziert sein wird. Endlich enthält das Übereinkommen Bestimmungen über das Verfahren betreffend die Kündigung und die Revision des Übereinkommens.

Wir hätten gern an dieser Stelle den hervorragenden Bericht der Kommission für das Eisenbahnwesen in vollem Umfange wiedergegeben, der von Herrn Isabelle, dem ausgezeichneten Mitglied der beratenden und technischen Kommission, in der Hauptversammlung im Verlauf der Sitzung des 4. Dezember 1923 vorgetragen worden ist. Aus Raummangel müssen wir uns darauf beschränken, einen leider nur kurzen Auszug aus seinen Schlußausführungen mitzuteilen:

„Dies ist also, meine Herren, der Entwurf des Übereinkommens über das Eisenbahnwesen. Wie gesagt, es führt keine Neuerungen ein. Es ist nur der Mantel, der auf die bestehenden Übereinkommen und auf die ungeschriebenen guten Regeln eines loyalen internationalen Verkehrs gelegt wird.

Dieser Mantel ist überdies nicht sehr schwer zu tragen. Er ist eher ein leichter Schleier, der der Jugend unseres Übereinkommens wohl anstehen wird.

Wir hätten anders verfahren können. Die beratende Kommission hat Wert darauf gelegt, Ihnen einen Teil der Vorarbeiten ihrer Sachverständigen in der Form besonderer Bemerkungen und Anlagen vorzulegen. Offenbar gehen diese viel weiter und sind viel genauer umschrieben als das allgemeine Übereinkommen. Das erinnert an die Einzelstudien unserer großen Maler, deren feine Ausführungen überraschen, weil sie bei der Herstellung des endgültigen Werkes fortgelassen worden sind. Sie haben nur dazu gedient, die richtigen Stellen für die großen Linien zu finden, die bei Fresken am Platze sind. Und was Ihnen Ihre Kommission vorlegen wollte, gleicht in der Tat einer großen Freske.

Durch dieses Verfahren ist ein Ergebnis von großer Bedeutung erzielt worden, was zum Schluß hervorgehoben werden soll. Beim Beginn der Arbeiten der beratenden Kommission erschien es unvorsichtig, den Versuch zu machen, ein Übereinkommen zu schaffen, das sich nicht auf Europa beschränkte, wobei allerdings in Aussicht genommen werden sollte, später einmal Grundsätze herauszuschälen, die in ein kurzes, auf alle Mitglieder des Völkerbundes anwendbares Statut aufgenommen werden sollten. Weil das Werk nach und nach ständige Vereinfachungen erfahren hat, ohne daß die schönen Formen seines großen Rahmens aufgegeben wurden, ist es gelungen, jetzt schon ein einziges, die ganze Welt umfassendes Werk Ihnen zur Beratung vorzulegen. Denen, die den jetzigen Mangel an bestimmter Fassung unseres Werkes und die Dehnbarkeit der darin aufgenommenen Verpflichtungen bedauern, wird man antworten müssen, daß Männer von schnellen Entschlüssen auch Männer von geringem Vertrauen sind. Rom ist nicht an einem Tage erbaut worden, aber seine Gründer waren überzeugt, die Grundsteine der ewigen Stadt zu legen. Meine Herren, der Völkerbund kann auch warten."

Wir wollen diesen Bericht nicht abschließen, ohne unseren Lesern eine wichtige Mitteilung zu machen: Im Verlauf der Sitzung vom 23. November hat Sir Francis Dent in der Kommission für das Eisenbahnwesen durch nachstehende Erklärung großen Beifall ausgelöst: „Meinerseits hoffe ich, daß die Staaten, die dem Berner Übereinkommen angehören, Großbritannien in ihre Mitte aufnehmen und daß die englischen Eisenbahnen dem Übereinkommen angehören werden. Ich erblicke darin keinerlei ernstliche Schwierigkeiten." Der Vertreter Chinas hat für sein Land eine ähnliche Erklärung abgegeben. Mit lebhafter Freude konnte der in der Sitzung anwesende Direktor des Zentralamtes diese Erklärungen begrüßen. Wenn die Berichterstatter der Kommission Recht haben, kann man hinsichtlich der Eisenbahnen der Iberischen Halbinsel die gleiche frohe Hoffnung hegen.

An die Arbeit!

Von **Dr. Landsberg.**

Die Anpassung der Reichsbahn an die neuen wirtschaftlichen Verhältnisse stellt eine Aufgabe, die dadurch besonders verwickelt ist, daß viele Gesichtspunkte gleichzeitig berücksichtigt werden müssen.

I. Durch die Forderungen der Kriegszeit und Nachkriegszeit insbesondere auch durch innerpolitische Beeinflussungen ist der früher straff organisierte Körper in die Breite gegangen. Manches nicht mehr unbedingt Nötige hat sich erhalten und auch andere Aufgaben an sich gezogen; mit der durch die wirtschaftliche Not bedingten Schnelligkeit muß daher der Organismus in einen Zustand verdichtet werden, wie er den außerpolitischen und den hierdurch erzwungenen neuen verkehrs- und verwaltungstechnischen Verhältnissen entspricht.

Nimmt man sich den Zustand von 1914 zum Vorbild, so bedarf es aber eines besonderen Scharfblickes, um in dem hierdurch gekennzeichneten Rahmen den neuen wirtschaftlichen Forderungen gerecht zu werden. Denn nicht nur die Struktur der Wirtschaft, deren Rückgrat die Eisenbahn bildet, hat sich geändert, sondern es sind auch Erfahrungen und Erkenntnisse auf den zahlreichen, von der Eisenbahn berührten Gebieten, wie z. B. in der Behandlung des Personals, in der Gestaltung der Selbstkosten und Tarife, in den technischen Teilgebieten usw.

während der letzten 10 Jahre hinzugekommen, die jetzt nicht vernachlässigt werden dürfen. Auch darf der augenblickliche und hoffentlich bald überwundene Tiefstand der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht dazu verführen, nur dem Augenblick zu gehorchen und über Bord zu werfen, was alsbald wieder gebraucht wird. Rückführung in den früheren Rahmen darf nicht Rückbildung bedeuten, sie erfordert vielmehr eine Umbildung.

II. Eine nicht zu unterschätzende Gefahr hierbei entsteht dadurch, daß dem augenblicklichen Mangel an Mitteln ein zu großer Einfluß eingeräumt wird. Fast jede geistige Erneuerungsarbeit endet schließlich in Maßnahmen, die Mittel erfordern. Auf Grund des Nachweises der wirtschaftlichen Berechtigung eines Aufwandes muß heute die Bereitstellung der Mittel von größten Gesichtspunkten aus beurteilt und zeitweise in den meisten Fällen abgelehnt werden. Aber deshalb, weil ein Aufwand zu erwarten ist, auch die Vorbereitung einzustellen, ist meist falsch. Ist es doch die Aufgabe (und sogar die reizvolle Aufgabe) der leitenden Männer, dem als richtig erkannten Ziele auch ohne besonderen Aufwand möglichst nahe zu kommen durch Maßnahmen an der Peripherie der Probleme, durch völlige Umordnung, durch Schulung des Personals und ähnliches. Diese Arbeit einzudämmen bedeutet Lähmung jeder über das reine Verwalten hinausgehenden, wahrhaft schöpferischen Betätigung.

Mangel an Mitteln ist stets der Vorwand gewesen, hinter dem sich Faulheit und Untüchtigkeit verstecken; bei dem Arbeiter angefangen, der schlechte oder langsame Arbeit mit dem Mangel an Hilfsmitteln (Werkzeuge, Einrichtungen usw.) zu entschuldigen sucht, bis zu dem leitenden Beamten, der Mangel an Mitteln als willkommenen Anlaß für die bequeme Beibehaltung des alten, als schlecht erkannten Zustandes ansieht. Nicht die Arbeit einstellen, sondern mit höchster persönlicher Energie unter schärfster Anstrengung des Geistes die zahlreichen, im Sinne der Wirtschaftlichkeit wichtigen Aufgaben zu durchdringen, also gerade die Arbeit aus Mangel an Mitteln, ist die Forderung der nächsten Zeit. Diese Arbeit wird nicht nur alsbald Früchte bringen, sondern auch die bessere Zukunft vorbereiten.

III. Die Rückführung in den bescheidenen äußeren Rahmen einer früheren Entwicklungsstufe erfordert also ein weitsichtiges Programm; wirtschaftliche Gedanken, auch solche, die neuartig erscheinen und nur ohne überlieferte Vorbilder durchgeführt werden können, müssen die Richtung weisen. Umfassende Kenntnis des ganzen Betriebes ist hierbei erforderlich, um die Maßnahmen auszuwählen, in ihrer Bedeutung und ihrer voraussichtlichen Wirkung gegeneinander abzuwägen, ihre Durchführung zu überwachen.

Nur ein aus ersten Kennern der bisherigen Eisenbahnorganisation wie auch der erfolgreichen Privatwirtschaft zusammengesetzes Gremium erscheint geeignet, aus der erzwungenen Einschränkung eine Neuordnung erwachsen zu lassen, die mit der nötigen Intensivierung und Rationalisierung in persönlicher und sachlicher Beziehung verbunden ist. Die Richtlinien hierfür sollten so bekanntgemacht werden, daß jeder einzelne in der Lage ist, sich mit seiner Arbeit und seinem Denken, kurz mit seiner ganzen Persönlichkeit einzuordnen; dann wird sich ein Gesamtwille entwickeln, der die fehlenden sachlichen Hilfsmittel durch persönliche Wirkung zu ersetzen imstande ist, ein Wille, der auch die Kraft zur Gesundung in sich trägt.

Die Besteuerung der Dienstaufwandsentschädigungen — Reisekosten, Abwesenheits-, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder — bei den Privateisenbahnen ab 1. Januar 1924.

Die zweite Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923, RGBl. Teil I, Nr. 130, bestimmt im Artikel I, 2. Steuerabzug vom Arbeitslohn im § 16 (2) 1, daß zum Arbeitslohn auch Aufwandsentschädigungen im Sinne des § 34 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes gehören.

Der § 34 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes lautet:

„Bei Ermittlung des steuerbaren Einkommens der in privaten Dienst- und Auftragsverhältnissen stehenden Personen sind die Entschädigungen, welche nach ausdrücklicher Vereinbarung zur Bestreitung des beruflichen Aufwandes gewährt werden, insoweit außer Ansatz zu lassen, als ihr Betrag den wirklichen Aufwand **nicht** übersteigt.“

Entgegen diesen unzweideutigen Bestimmungen ordnen die im Reichsministerialblatt Nr. 67 vom 29. Dezember 1923 veröffentlichten Durchführungsbestimmungen über den Steuerabzug vom Arbeitslohn vom 20. Dezember 1923 sowohl im § 1 (2) als auch im § 5 (3) an, daß „Entschädigungen, die den in privaten Dienst- oder Auftragsverhältnissen stehenden Personen zur Bestreitung des durch den Dienst oder Auftrag veranlaßten Aufwandes gezahlt werden“, „zum Arbeitslohn gehören“ und „dem Steuerabzug unterliegen“. Einschränkungen im Sinne des oben wiedergegebenen § 34 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes sind nicht gemacht worden.

Danach unterliegen alle Aufwandsentschädigungen, Reisekosten, Abwesenheits-, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, die den Privateisenbahnbeamten einschl. der Direktoren als Ersatz für Barauslagen und unumgängliche Mehraufwendungen gezahlt werden, einem Steuerabzuge von 10 %*).

Diese Vorschrift verstößt aber auch gegen die klare Bestimmung der Reichsverfassung im Artikel 109, nach welcher alle Deutschen vor dem Gesetze gleich sind. Denn im § 5 (1) und (2) der Durchführungsbestimmungen über den Steuerabzug vom Arbeitslohn wird angeordnet, daß einmal bei Feststellung des Arbeitslohnes die den Reichs-, Staats- und Gemeindebeamten, Geistlichen, Kirchenbeamten, Lehrern an öffentlichen Unterrichtsanstalten und Militärpersonen zur Bestreitung des Dienstaufwandes gewährte Entschädigung oder der hierzu nach ausdrücklicher Anordnung bestimmte Teil des Gehaltes oder einer etwaigen Zulage außer Ansatz bleibt, zum andern, daß von den aus öffentlichen Kassen gewährten Aufwandsentschädigungen, Tagegeldern und Reisekosten ein Steuerabzug nicht stattfindet.

Welcher Unterschied zwischen einem Reichseisenbahnbeamten und einem Privateisenbahnbeamten bei der Erstattung barer Auslagen besteht, wird dem gesunden Menschenverstande unerfindlich sein. Der Gesetzgeber hat ihn nach der Bestimmung der eingangs angezogenen Steuernotverordnung und des Einkommensteuergesetzes nicht gewollt.

Die Durchführungsbestimmung ist aber auch um deswillen unverständlich, weil keine Privateisenbahn — von sonstigen Privatunternehmungen soll hier nicht gesprochen werden, die mögen sich ihrer Haut selber wehren — von ihren Beamten verlangen kann, daß sie sich bei Erstattung ihrer Barauslagen von diesen noch 10 % an Steuern abziehen lassen, daß sie außer der Unbequemlichkeit der Reise und außer dem nicht zu ersetzenden Schaden, den jede Reise durch außergewöhnliche Abnutzung der Kleidung mit sich bringt, noch Verlust an barem Gelde tragen. Die Privatbahnverwaltungen werden daher gezwungen sein, ihren Direktoren und Beamten neben den Reisekosten, Tagegeldern usw. die abzuziehenden Steuerbeträge zu zahlen und bei diesem Steuerzuschlage weiter zu berücksichtigen, daß auch von ihm noch einmal 10 % Steuer zu entrichten ist. Die Privatbahnen werden mithin einen Zuschlag von 11 % (10 % Steuerzuschlag und 1 % Zuschlag für den Steuerabzug von 10 % vom Steuerzuschlag) auf die in Frage kommenden Entschädigungen gewähren müssen. Damit aber wird ihnen, die im großen und ganzen wirtschaftlich darniederliegen, eine Ausgabe aufgebürdet, die die wirtschaftlich soviel stärkeren Reichsbahnen nicht zu tragen haben.

Das ist jedoch noch nicht alles! Die Abführung des Steuerabzuges von den Reisekosten, Tagegeldern usw. wird den Privateisenbahnen eine mit dem Nutzeffekt für das Reich in gar keinem Verhältnisse stehende Mehrarbeit und noch eine weitere Mehrausgabe bringen.

Abgesehen von den monatlich für das Lokomotiv- und Fahrpersonal aufzustellenden Nachweisungen über die Fahr-, Stunden- und Übernachtungsgelder werden die Rechnungen über Reisekosten und Abwesenheitsgelder von den in Frage kommenden Beamten unter den heutigen Verhältnissen unmittelbar nach Beendigung einer Dienstreise oder einer Vertretung eingereicht werden, wenn es sich um eine Vertretung von längerer Dauer handelt, bestimmt auch mehrere Male innerhalb der Vertretungsdauer. Die Rechnungsbüros werden daher fast täglich Rech-

*) Anm. der Schriftleitung. Der Annahme, daß der „Ersatz barer Auslagen“ nicht als Entschädigung für Dienstaufwand anzusehen ist, steht die Bestimmung im „Merkblatt über den Steuerabzug vom Arbeitslohne“ unter B 1 (Reichsministerialblatt S. 2040) entgegen, in der es heißt, daß Reisespesen, Entschädigungen für Fahrkosten oder unter ähnlicher Bezeichnung gewährte Vergütungen auch dann bei der Berechnung des einzubehaltenden Steuerbetrages nicht mehr außer Ansatz bleiben dürfen, wenn es sich lediglich um die Erstattung barer Auslagen handelt. — Diese Bestimmung gilt, wie im Aufsatz betont, nur für die in privaten Dienst- oder Auftragsverhältnissen stehenden Personen.

nungen über Reisekosten und Abwesenheitsgelder zu prüfen und zur Zahlung anzuweisen und nunmehr auch fast täglich besondere Einkommensteuerlisten aufzustellen haben. Welche Zeit- und Formularvergeudung dadurch verursacht werden wird, braucht hier wohl nicht besonders dargelegt zu werden. Den für den richtigen Lohnsteuerabzug und für die richtige Abführung dieses Abzuges verantwortlichen Vorstehern und Beamten der Rechnungsbüros und Hauptkassen ist diese ungeheuerliche Vergeudung an Arbeitskraft und Material — ungeheuerlich in Rücksicht auf den Nutzeffekt für das Reich — ohne weiteres klar, und sie alle ohne Ausnahme dürften den Wunsch hegen, daß der Vater dieser Bestimmungen selber einmal für einen etwas längeren Zeitraum an ihrer Stelle sitzen möchte, um am eigenen Leibe zu verspüren, was er damit angerichtet hat.

Auf alle Fälle aber ist es wünschenswert, ja notwendig, daß einmal sich noch recht viele Amtsgenossen zu dieser Frage äußern, zum andern, daß die Verwaltungen der Privateisenbahnen einzeln oder durch ihre Organisation beim Reichsfinanzministerium Einspruch gegen diese unhaltbaren, weder mit den Steuergesetzen noch mit der Reichsverfassung in Einklang zu bringenden Durchführungsbestimmungen erheben und deren schleunigste Aufhebung verlangen.

Eisenbahninspektor Walter,
Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Tariffragen bei der Reichsbahn.** Am 18. d. M. trat der Organisationsausschuß im Reichsverkehrsministerium unter dem Vorsitz des technischen Staatssekretärs Kumbier zu einer Sitzung zusammen, in der insbesondere Tariffragen erörtert wurden. In der Aussprache wurde von verschiedenen Seiten die Tarifpolitik der Reichsbahn angegriffen. Gegenüber dem Ausland seien die Tarife in den Polsterklassen in Deutschland zu hoch, während in den beiden unteren Wagenklassen die Fahrpreise der Teuerung nicht angepaßt seien. Um auch im Personenverkehr die Ausgaben mit den Einnahmen zu balancieren, sei eine Revision der Personentarife zu empfehlen. Ebenso werde sich die Heraufsetzung des bisher künstlich niedrig gehaltenen Preises der Zeitkarten nicht vermeiden lassen.

Weiter wurde von einigen Seiten Stellung genommen gegen die starke finanzielle Belastung der Reichsbahn durch die Vergünstigungstarife für soziale und kulturelle Zwecke und die Übernahme dieser Lasten durch die zuständigen Hoheitsverwaltungen gefordert, nachdem die Reichsbahn finanziell sich selbst überlassen worden sei.

In der Frage der Gütertarifgestaltung wurde der Standpunkt vertreten, daß die Tarife ständig den Erfordernissen des Wirtschaftslebens anzupassen seien, wenn man sich auch nicht dem verschloß, daß der Versailler Vertrag gewisse Hemmungen auferlegen könne.

— **Die Gütertarifermäßigung der Reichsbahn.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Mitglieder des Reichseisenbahnrates folgendes Schreiben gerichtet:

„Dem Beschlusse des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrates vom 14. vorigen Monats gemäß ist eingehend geprüft worden, ob eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife, die auch ich als durchaus erwünscht und erstrebenswert ansehe, möglich ist. Obwohl die Ermäßigung bei der schwierigen Finanzlage der Reichsbahn erheblichen Bedenken begegnet, habe ich mich doch entschlossen, vom 20. d. M. ab die Sätze der Normalklassen des Gütertarifes und der Ausnahmetarife einschließlich des Kohlenausnahmetarifes sowie die Frachten des Tiertarifes um 8 % zu ermäßigen. Die Ausnahmetarife für Düngemittel und Kartoffeln in Ladungen, die Notstandstarife für Lebensmittel, die Seehafenausnahmetarife und die in ausländischer Währung veröffentlichten Frachtsätze werden indessen nicht ermäßigt. Wegen der Düngemitteltarife erfolgt eine Vorlage an den Reicheisenbahnrat. Die Seehafenausnahmetarife sind aufgestellt unter Zugrundelegung des Wettbewerbes der deutschen Seehäfen unter sich und mit dem Auslande und können daher nicht ohne weiteres geändert werden. Die Notstandstarife für Lebensmittel haben bereits die durch Einführung des Goldtarifes eingetretene Verteuerung berücksichtigt. Mich leitete bei der allgemeinen Herabsetzung das Bestreben, den allgemeinen Preisabbau zu fördern und den Verkehr, dessen Aufschwung die Wirtschaft aus der Festigkeit der Währung erwartet, zu beleben.

Eine stärkere Ermäßigung konnte angesichts der noch ungedeckt fortlaufenden Kosten aus der Ruhrbesetzung zunächst nicht vertreten werden, zumal die Untersuchung über die weitere Entwicklung der Eisenbahntarife noch nicht abgeschlossen ist, so ist ein besonderer Ausschuß beauftragt, zu prüfen, wie verschiedene in zahlreichen Eingaben beklagte Tarifhärten gemildert werden können, und wie die Aus- und Durchfuhr durch geeignete Ausnahmetarife weiter zu begünstigen sind. Die Frage der Einführung neuer Seehafenausnahmetarife für wichtige Ein- und Ausfuhrgüter wird mit besonderer Beschleunigung behandelt. Der geplante Seehafenausnahmetarif für Eisen- und Stahl wird zurzeit ausgearbeitet und soll sobald als möglich in Kraft gesetzt werden. Die Gewährung weiterer Tariferleichterungen wird in der nächsten Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrates zur Erörterung gestellt werden. Die Übersendung einer Vorlage behalte ich mir dieserhalb vor."

— **Erhöhung der Zeitkartenpreise.** Als die Personentarife mit dem 1. November 1923 auf Goldmark umgestellt wurden, waren Gehälter und Löhne noch nicht auf Goldmarkbasis aufgebaut. Um dem Wirtschaftsleben Zeit zu lassen, sich auf die Goldrechnung umzustellen, waren die Preise für Zeitkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Schülerfahrkarten vorübergehend um 50 % ermäßigt worden.

Nachdem nunmehr der Grund weggefallen ist, der zur vorübergehenden Herabsetzung geführt hatte, soll die Notstandsmaßnahme, wie wir hören, mit Ablauf dieses Monats außer Kraft treten. Darüber hinaus sollen die Zeitkartenpreise eine geringfügige Erhöhung erfahren, da die Zahl der Fahrten, die jetzt ihrer Berechnung zugrunde zu legen wären, bei weitem nicht der Benutzungsmöglichkeit der Karten entspricht. Es sollen daher die Monatskarten des Fernverkehrs anstatt nach 20 vom 1. Februar d. J. ab nach 25 Einzelfahrten berechnet werden.

Die Schülermonatskarten werden nach wie vor zur Hälfte, die Wochenkarten zum vierten Teil des Monatskartenpreises und die Kurzarbeiterwochenkarten nach 3 Einzelfahrten festgesetzt. Bei einer Mindestbenutzung der Monatskarte zu 52 Fahrten im Monat, der Wochenkarte zu 12 Fahrten in der Woche, beträgt die Ermäßigung immer noch 52 % und 48 %.

In den Stadt-, Ring- und Vorortverkehren von Berlin und Hamburg-Altona wird der Preis für die Monatskarten der ersten Preisstufe auf 8 ℳ für die 2. Klasse und 5 ℳ für die 3. Klasse heraufgesetzt, der sich für die 2. Klasse in den nachfolgenden beiden ersten Preisstufen um je 2 ℳ, von da ab um je 1,50 ℳ und für die 3. Klasse gleichmäßig um je 1,50 ℳ in jeder folgenden Preisstufe erhöht. Die Schülermonatskarten, Wochenkarten und Kurzarbeiterwochenkarten dieser beiden Verkehre werden nach den bisherigen Grundsätzen berechnet.

Die Arbeiter- und Schülerrückfahrkarten genießen wieder wie früher eine Ermäßigung von 50 % gegenüber den regelmäßigen Fahrpreisen. Von der Aufhebung der Vergünstigung, daß Kurzarbeiter, die nur an einem Tag in der Woche arbeiten, für die Hin- und Rückfahrt eine einfache Fahrkarte 4. Klasse benutzen dürfen, wird einstweilen abgesehen.

— **Hypothekarische Belastung von Eisenbahn und Post.** Nach der „Telegraphen-Union" werden demnächst der Reichsverkehrsminister und der Reichspostminister durch eine besondere Verordnung die Ermächtigung erhalten, hypothekarisch sichergestellte Anleihen aufzunehmen, um ihren Geldbedarf zu decken. Für die Verzinsung und Rückzahlung haften nur die Einnahmen der Reichsbahn oder der Reichspost und das Vermögen dieser Betriebe. Es werden Pfandbriefe auf Grund dieser Unterlagen ausgegeben, für die das Reich die erste Haftung übernimmt. Die Reichsbahn steht bereits in Verhandlung mit der Gemeinschaftsgruppe deutscher Hypothekenbanken wegen Gewährung eines Darlehens von 100 Millionen Goldmark, das mit 6 % vom 1. Januar 1924 ab zu verzinsen ist. Die Gemeinschaftsbank wird hierüber Goldpfandbriefe ausgeben. Weitere Verhandlungen schweben zwischen der Reichspostverwaltung und einer anderen Bankengruppe.

Der Reichsfinanzminister behält die Oberaufsicht für die Finanzgebarung der Verkehrsanstalten. Die Anleiheoperation bildet einen wesentlichen Schritt auf dem Wege zur wirtschaftlichen Selbständigkeit von Eisenbahn und Post. Die beiden Verkehrsanstalten gehören bekanntlich zu den größten Grundbesitzern Deutschlands.

— **Personalabbau bei der Reichsbahn.** Der Sparausschuß des Reichstages behandelte vor einigen Tagen den Personalabbau bei der Reichsbahn. Vom Reichsverkehrsministerium

wurden die bisherigen Ergebnisse des Abbaues bekanntgegeben. Das Gesamtergebnis des Abbauverfahrens wird zur Folge haben, daß bis zum 1. April 1924 der Personalbestand der Reichsbahn, der am 1. Oktober 1923 rund 1 Million Beamte, Angestellte und Arbeiter umfaßte, um mindestens 20 % vermindert sein wird. Den durch die Einbruchsmächte inhaftierten Eisenbahnern ist zugestanden, daß ihnen der volle Lohn noch einschließlich des Monats zu zahlen ist, der auf den Monat folgt, in dem die Haftentlassung geschehen ist.

Wie wir zu umlaufenden Gerüchten von zuständiger Stelle hören, hat der Reichsverkehrsminister durch Erlaß ausdrücklich betont, daß von Franzosen und Belgiern anläßlich des Ruhreinbruchs gefangengehaltenen Eisenbahnbediensteten während der Zeit der Haft keinerlei Entlassungsverfügung oder Verfügung, betreffend Versetzung in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand zugestellt werden darf. Dies bezieht sich auch auf die über 65 Jahre alten Beamten, die auf Grund der Personalabbauverordnung kraft Gesetzes ohne weiteres in den Ruhestand getreten sind.

— **Reichsbahn und Reparationsverhandlungen.** Nach einer Meldung der Tel. Un. hat der erste Sachverständigenausschuß in Paris, der sich mit der Frage der deutschen Währung und des deutschen Budgets befaßt, beschlossen, den englischen Sachverständigen Acworth und den Franzosen Leverve über den Wert der deutschen Eisenbahnen zu befragen. Man erblickt darin ein Anzeichen für die Absicht des Ausschusses, die deutschen Eisenbahnen bei der Stützung der deutschen Mark zu verwenden.

Den Eisenbahnsachverständigen Sir William Acworth und Leverve werden dem „Petit Parisien" zufolge wahrscheinlich folgende Fragen vorgelegt werden:

1. Welche Ursache hat das Defizit der deutschen Eisenbahnen?
2. Welche Abhilfemaßnahmen kann das Reich treffen?
3. Wäre es für die deutschen Finanzen vorteilhaft, wenn das deutsche Eisenbahnnetz an die Privatindustrie abgegeben würde?
4. Gibt es eine Möglichkeit des Betriebs der deutschen Eisenbahnen durch ein gemischtes Organ, an dem deutsches und alliiertes Kapital beteiligt wäre, und dessen Gewinn zum Teil an die Reparationskasse abgeliefert würde?

— **Unfähigkeit der französisch-belgischen Eisenbahnregie.** W. T. B. meldet: Von unterrichteter Seite wird uns mitgeteilt: Als die deutsche Regierung im September v. J. den passiven Widerstand aufgab, war die deutsche Reichsbahn willens und fähig, den Betrieb sämtlicher Bahnen des besetzten Gebiets wieder zu übernehmen. Fehlte schon vorher jede rechtliche Grundlage für die Regie, so waren nunmehr auch die Gründe weggefallen, die von den Franzosen und Belgiern für die Notwendigkeit ihrer Einführung geltend gemacht worden waren. Trotzdem nahm die Reichsbahn schon im Oktober unter dem Druck der Verhältnisse Verhandlungen mit der Regie über einen modus vivendi auf, vor allem, um den Eisenbahnverkehr des besetzten Gebiets im Interesse des Wirtschaftslebens wieder in Gang zu setzen. In den Düsseldorfer Verhandlungen erklärte sich die Reichsbahn sogar bereit, der Regie rollendes Material beizustellen, allerdings nur im Rahmen des Ziels dieser Verhandlungen, d. h., soweit es der wachsende Verkehr im besetzten Gebiet notwendig macht. Da außerdem das Personal angewiesen war, sich zum Dienst der Regie zu melden, verfügte diese über das Personal und Material, das zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse erforderlich war.

Nichtsdestoweniger versagt die Regie schon bei dem jetzigen verhältnismäßig geringen Verkehr. Sie sucht die Schuld auf die Reichsbahn zu schieben, indem sie behauptet, daß diese die getroffenen Abkommen, namentlich hinsichtlich der Beistellung von Lokomotiven und Wagen, nicht einhalte. Diese Behauptung ist unzutreffend.

Nach den Düsseldorfer Verhandlungen muß die Reichsbahn der Regie Lokomotiven „in dem Ausmaße nach und nach beistellen, in dem der Verkehr an den Verkehrsumfang vor dem 11. Januar 1923 herankommt", mit anderen Worten: Die Regie soll so viel Lokomotiven zur Verfügung haben, als vor dem 11. Januar 1923 in ihrem Gebiete waren, wenn sie den damaligen Verkehrsumfang vollständig erreicht hat, bei geringerem Verkehr entsprechend weniger. Die Regie hat nach ihren eigenen Mitteilungen bei den Mainzer Verhandlungen 3723 deutsche Lokomotiven in ihrer Hand. Ihre Zugleistungen waren damals, ebenfalls nach ihren eigenen Angaben, erst so groß, daß hierzu der dritte Teil dieses Lokomotivapparates bei normaler Leistung, an den früheren deutschen Leistungen im besetzten Gebiet gemessen, hätte ausreichen müssen. Auch bei dem Verkehr, den die Regie jetzt erst erreichen will, würde die Tagesleistung einer Lokomotive noch um ein Drittel hinter der im Jahre 1922 erreichten Tagesleistung zurückbleiben. Die große Zahl der nichtbetriebsfähigen Lokomotiven der Regie hängt mit ihrer unzureichenden Unterhaltung und Ausbesserung zusammen, worauf die Reichsbahn keinen Einfluß hat. Aber auch wenn man nur die betriebsfähigen Lokomotiven berücksichtigt, so ist die gegenwärtige Durchschnittsleistung der Lokomotiven im Regiegebiet um fast die Hälfte geringer als im Jahre 1922.

Das Verlangen der Regie nach Beistellung von Lokomotiven ist also bei ihrem derzeitigen Verkehr vollständig unberechtigt. Nach einer weiteren Bestimmung des Düsseldorfer Abkommens müßte vielmehr die Regie die ihren Bedarf übersteigenden Lokomotiven an die Reichsbahn abgeben.

In der Beistellung von Güterwagen ist die Reichsbahn in weitgehendster Weise entgegengekommen. Obwohl die Regie den Bestand und Bedarf an Güterwagen nicht in der vereinbarten Weise mitteilt, hat die Reichsbahn ihr seit den Mainzer Verhandlungen doch bereits 34 000 Kohlenwagen mehr beigestellt, als in das von der Reichsbahn betriebene Gebiet zurückgeflossen sind. Häufig war die Regie gar nicht in der Lage, die von ihr geforderten Wagen abzunehmen. Wenn sie bei der Wagengestellung Ausfälle zu verzeichnen hat, so hat das darin seinen Grund, daß sie es nicht fertig bringt, die Wagen den Bedarfsstellen richtig zuzuführen. So hat sie z. B. gleichzeitig im Dortmunder Bezirk Überschuß, im Norden des Reviers Mangel an leeren Wagen gehabt. Übrigens ist auch die Umlaufszeit der Wagen bei der Regie viel zu groß.

In neuerer Zeit schiebt die Regie die Schuld für ihre schlechten Erfolge auch darauf, daß sich die Kölner Zone in ihr Gebiet hineinschiebt. Bekanntlich hat die Reichsbahn im Einvernehmen mit den englischen Besatzungsstellen versucht, den Übergangsverkehr zwischen der Regie und den Reichsbahnlinien der Kölner Zone zu regeln. Die Verhandlungen zwischen den Engländern und den Franzosen sind aber daran gescheitert, daß diese plötzlich verlangten, daß die Eisenbahnen der Kölner Zone überhaupt in die Regie eingegliedert werden sollen.

Abgesehen von der Stellungnahme der Engländer ist es doch eine starke Zumutung, daß jemand, dem der größte Teil eines wertvollen Besitzes gewaltsam weggenommen worden ist, nun auch den Rest hergeben soll, damit die Beute besser ausgenutzt werden könne.

Die Reichsbahn hat alles getan, um die Wiederingangsetzung des Eisenbahnverkehrs im besetzten Gebiet zu ermöglichen. Wenn dies der Regie trotzdem nicht gelingt, so ist sie ausschließlich selbst dafür verantwortlich. Erwähnt sei noch, daß auch die Besoldung der in den Dienst der Regie eingetretenen deutschen Eisenbahner nicht im Sinne der Mainzer Abmachungen geregelt ist.

Diese erhalten nur halb so viel wie die Eisenbahner der Reichsbahn. Durch den Sturz des Franken ist das Einkommen sogar bis auf ein Drittel der deutschen Bezüge zusammengeschmolzen. Und die deutschen Löhne und Gehälter sind wahrlich knapp genug bemessen.

Bedauerlich an der ganzen Regiefrage ist nicht zuletzt, daß nicht nur die deutsche Volkswirtschaft, sondern auch diejenigen Alliierten die Leidtragenden sind und das Nachsehen haben, die an der Zahlungs- und Reparationsfähigkeit Deutschlands ein Interesse haben.

— **Der Eisenbahnverkehr mit dem Kölner Brückenkopf.** Die französische Eisenbahnregie hat folgenden Befehl erlassen:

Da die Verhandlungen hinsichtlich der Wiederaufnahme des Verkehrs mit den Stationen des Kölner Bezirks (englische Zone) ein bestimmtes Ergebnis in allernächster Zeit noch zeitigen werden, sind vorläufig bis zur anderweitigen Entscheidung folgende Vorschriften zu beachten: 1. Zugelassen zur Beförderung nach den Stationen der englischen Zone sind Militärtransporte, Lebensmittelsendungen (Getreide, Mehl, Lebensmittel), das an die deutsche Eisenbahn zurückgeführte Leermaterial und Materialsendungen an die Deutsche Reichsbahn. 2. Alle anderen Sendungen an Stationen der britischen Zone sind zurückzuweisen und dürfen zur Beförderung nicht angenommen werden. Jedoch müssen die Sendungen, für die eine Genehmigung zur Beförderung durch meine Vermittlung seitens der Generaldirektion erteilt worden ist, unter Angabe der Nummer und des Datums der Genehmigung auf dem Frachtbrief, durch die Versandstationen angenommen und befördert werden. 3. Die Annahme aller Sendungen aus der englischen Zone für unsere Stationen oder für den Durchgangsverkehr ist streng verboten, mit Ausnahme der Braunkohlentransporte, die für ein durch die Generaldirektion der Regie zu bestimmendes Grenzgebiet nach Möglichkeit angenommen werden können.

Nach einer vom „Petit Journal" veröffentlichten Meldung aus London verlautet dort in gut unterrichteten Kreisen, daß der englische Botschafter in Paris Auftrag erhalten hat, bei Poincaré einen Schritt zu unternehmen, der sich auf die von der fran-

zösisch-belgischen Regie getroffenen Anordnungen hinsichtlich des Verkehrs mit der englischen Zone bezieht. Dem Vernehmen nach ist dieser Schritt inzwischen erfolgt.

— **Die Handelskammer Leipzig zu den Gütertarifen der Reichsbahn.** Die Handelskammer Leipzig hat in ihrer letzten öffentlichen Gesamtsitzung folgende Entschließung gefaßt:

„Gegen die in den Goldmarktarifen zum Ausdruck kommende Tarifpolitik der Reichsbahn wird im Interesse des Bezirks wie der Gesamtheit mit aller Schärfe Einspruch erhoben, weil auf ihrer Grundlage eine Belebung der deutschen Gesamtproduktion unmöglich ist. Die Kammer hält es für notwendig, die Sätze des Normaltarifs soweit herabzusetzen, daß sie 50 % der Vorkriegssätze nicht überschreiten. Sollte aus finanztechnischen Gründen auf eine allgemeine Ermäßigung der Frachten nicht zugekommen werden könen, wird als äußerst dringlich folgendes beantragt:

1. Ermäßigung der Stückgutfrachten und Versetzung von Sammelladungsgut aus Klasse A nach Klasse B;
2. Herabsetzung der Frachten für die Wagenladungsklassen A und B;
3. Ausbau der am 1. Dezember in Kraft getretenen Seehafenausnahmetarife und deren Nutzbarmachung für den kontinentalen Auslandsverkehr;
4. sofortige Einführung von Seehafentarifen für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren;
5. Erstellung neuer Ausnahmetarife für den Verkehr Deutschlands mit dem europäischen Auslande, soweit die bestehenden und noch zu schaffenden Seehafentarife für diesen Verkehr nicht Anwendung finden können;
6. Einbeziehung der Leipziger Bahnhöfe in sämtliche neu erstellten Tarife."

— **Über die Mechanische Versuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn,** ihre Entwicklung, Einrichtung und Tätigkeit, gibt Regierungs- und Baurat Füchsel, Berlin, im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1923, Heft 8 auf Seite 160 einen Überblick. Die Mechanische Versuchsanstalt ist ein Werkstoffprüfamt, ihr fällt gewissermaßen die Aufgabe eines Wächters für die Werkstoffe der Reichsbahn und damit für die Sicherheit ihrer Bauwerke und Fahrzeuge zu. Während in früheren Jahrzehnten für diesen Zweck die Einrichtungen der Lieferwerke und einiger Eisenbahnwerkstätten ausreichten, konnten diese Anlagen bei den gesteigerten Anforderungen des Betriebs an die Werkstoffe nicht mehr genügen, da bei Auftreten von Mängeln die Eisenbahnverwaltung bei der Auseinandersetzung mit den Erzeugerwerken wissenschaftlich nicht mehr hinreichend beurteilen konnte, ob die Mängel auf Stoff- oder Bearbeitungsfehler oder etwa besondere Betriebseinflüsse zurückzuführen waren. Mit Hilfe der neu aufblühenden metallographischen Wissenschaft, die sich mit der bildlichen Darstellung des Kleingefüges der Baustoffe befaßt, konnte hier Abhilfe erzielt werden. So wurde kurz vor dem Kriege in Berlin im Eisenbahn-Zentralamt unter hüttenmännischer Leitung die Mechanische Versuchsanstalt geschaffen; ihr heutiger Leiter ist Regierungsbaurat Dr.-Ing. Kühnel.

An der Hand von fünf Abbildungen schildert der Verfasser dann die Einrichtung der Anstalt. Sie umfaßt besondere Räume mit den erforderlichen Maschinen und Anlagen für die Herstellung der Proben und für das Polieren und Ätzen der Schliffe; in einem großen Maschinensaal ist das Prüfgerät für die mechanische Prüfung der Werkstoffe aufgestellt; ein großer Mittelraum bildet die eigentliche Arbeitsstätte für die mikroskopischen Untersuchungen und dient gleichzeitig als Saal für Vortragszwecke.

Die Tätigkeit der Anstalt erstreckt sich zunächst auf Untersuchungen von Werkstoffschäden, die Klarheit über die Ursache des Schadens geben und somit die maßgebende Unterlage für die etwaige Inanspruchnahme der Haftpflicht liefern sollen. Mit Genugtuung kann hierbei festgestellt werden, daß das Ergebnis der Untersuchung infolge der klaren, einfachen Sprache der Metallographie bisher noch stets das Anerkenntnis der beteiligten Parteien gefunden hat. Weiter ist die Versuchsanstalt metallographisch-wissenschaftlicher Berater der Werkstätten und ist Mitarbeiter bei der Beurteilung neuer Werkstoffe. Durch die Verschiedenartigkeit dieser Aufgaben und der Aufträge, die aus dem Eisenbahnbetriebe heraus und auch von privater Seite an die Anstalt herantreten, ist das Gebiet ihrer Arbeit und Erfahrungen außerordentlich vielseitig. Hinzu kommt dann noch die Personalunterweisung durch Wandervorträge und Lichtbildvorführungen.

Die Bedeutung der Mechanischen Versuchsanstalt, die in den wenigen Jahren ihres Bestehens so Ersprießliches geleistet hat, wird unterstrichen durch einen Vergleich mit der Industrie, die sich ebenfalls in der Erkenntnis des Wertes der Metallographie derartige Anstalten größten Stiles auf hochwissenschaftlicher Grundlage geschaffen hat und vielfach in ihren Direktionen einem Wissenschaftler einen Sitz einräumt. Der Verfasser schließt daher mit dem Wunsche, daß die Not der Deutschen Reichsbahn für die Weiterentwicklung dieser nutzbringenden Einrichtung kein Hemmschuh sein möge. Sthgn.

— **Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln** hat, wie wir der Sped.- u. Schiffahrtszeitung entnehmen, seine Tätigkeit in dem vergangenen und laufenden Semester gemäß den in den Gründungssemestern aufgestellten Richtlinien erweitert und ausgebaut, wenngleich die finanzielle Notlage das Erreichen der gesteckten Ziele sehr erschwerte und in manchen Fällen unmöglich machte. Die Hörerzahl stieg in den verkehrswissenschaftlichen Vorlesungen im vergangenen Semester bis zu 350 an und dürfte in diesem Semester bis zu 600 weiter gestiegen sein. Unter den Studierenden der Verkehrswissenschaft befindet sich auch eine größere Anzahl Ausländer, die das Institut nach Köln gezogen hat, besonders aus der Schweiz und aus Österreich. Im vergangenen Semester fanden bereits die ersten Promotionen und Diplomexamen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrswissenschaft statt, deren Zulassung als ordentliches Prüfungsfach beim Kultusministerium beantragt ist. Aus dem reichen Vorlesungsverzeichnis für das laufende Semester seien erwähnt: „Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik" (Dr. Esch), „Aus der Praxis des Frachtgeschäfts" (Dr. Esch), „Neuzeitliche Verkehrsprobleme" (Dr. Esch), „Binnenschiffahrt und Binnenschiffahrtspolitik" (Dr. Klersch), „Geschichte der Eisenbahnen" (Prof. Dr. Kuske) sowie buchhalterische Einrichtungen in Reederei- und Speditionsbetrieben (Harzmann). Die Arbeit in den Vorlesungen wird vertieft in den verkehrswissenschaftlichen Seminaren, die von 90 Studierenden besucht werden. Dieser kurze Überblick zeigt, daß an dem Institut ernste Arbeit geleistet worden ist, die reiche Frucht verheißt. Der Tätigkeit des Instituts ist es ferner zu verdanken, daß an einer Reihe deutscher Hochschulen Bestrebungen entstanden sind, die Verkehrswissenschaft mehr als bisher zu pflegen.

— **Der Seeschiffsverkehr im Hamburger Hafen.** An Seeschiffen kamen an in den Jahren:

1923:	13 192	Schiffe mit	15 344 000 Br.-Reg.-T.
1922:	10 787	„ „	12 979 000 „
1913:	15 073	„ „	14 185 000 „

hiervon waren beladen in den Jahren:

1923:	10 587	Schiffe mit	13 922 000 „
1922:	8 590	„ „	11 536 000 „
1913:	12 700	„ „	13 085 000 „

Abgegangen sind in den Jahren:

1923:	15 984	Schiffe mit	15 619 000 „
1922:	12 782	„ „	13 303 000 „
1913:	16 627	„ „	14 440 000 „

hiervon waren beladen in den Jahren:

1923:	12 919	Schiffe mit	11 328 000 „
1922:	10 631	„ „	9 868 000 „
1913:	13 745	„ „	10 324 000 „

Von den ankommenden Seeschiffen führten

	1923	1922	1913
die deutsche Flagge	7001	5280	9005
„ englische Flagge	2692	2531	3500
„ niederländ. Flagge	1036	889	775
„ französische Flagge	119	170	132
„ nordamerik. Flagge	199	304	1
„ japanische Flagge	65	55	—

Von den abgehenden Schiffen führten

	1923	1922	1913
die deutsche Flagge	9753	7139	10183
„ danziger Flagge	122	98	—
„ englische Flagge	2681	2544	3523
„ niederländ. Flagge	1064	955	917
„ französische Flagge	123	166	129
„ nordamerik. Flagge	195	305	1
„ japanische Flagge	61	58	—

Dr. O.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung ist versetzt: der Regierungsbaurat Wedell, bisher in Oberhausen, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Stolp. — In den Ruhestand ist getreten: der Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion, Geheimer Regierungsrat Saß in Schwerin (Meckl.). — Gestorben sind: die Eisenbahnamtmänner Mechtold in Hamburg und Schönfelder in Zwickau (Sa.).

Österreich.

— **Bundesbahntarife.** Die Bundesregierung hat dem Außerordentlichen Kabinettsrat folgenden Antrag unterbreitet:

„Die Bundesregierung wird mit Wirksamkeit bis 31. Dezember 1924 ermächtigt, Änderungen der Grundlagen für die Tarife der österreichischen Bundesbahnen und der für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Belastungsfähigkeit des Verkehres gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923 mit der Maßgabe zu genehmigen, daß das Erträgnis dieser Tarife die Selbstkosten des Bundesbahnbetriebes nicht überschreitet."

Auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1920 bedarf die Neufestsetzung der Tarifgrundlagen der österreichischen Bundesbahnen der Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates. Da diese gesetzliche Vorschrift eine sehr wesentliche Verzögerung in der Durchführung von der jeweiligen Wirtschaftslage entsprechend den Änderungen der Tarifgrundlagen zur Folge haben müßte, hat der außerordentliche Kabinettsrat in seiner Sitzung vom 25. Januar 1923 dem Bundesminister für Verkehrswesen für die Zeit bis 31. Dezember 1923 die Ermächtigung zur selbständigen Neufestsetzung der Tarifgrundlagen der Bundesbahnen mit der Maßgabe erteilt, daß das Erträgnis dieser Tarife die unter jeweiliger Bedachtnahme auf das finanzielle Ergebnis der Ersparungsaktion zu ermittelnden Selbstkosten des Bundesbahnbetriebes nicht überschreitet. Auf dieser Ermächtigung fußend, hat der Bundesminister für Verkehrswesen im Laufe des Jahres 1923 mehrmals Tarifregelungen vorgenommen, deren letzte mit 1. Januar 1924 in Wirksamkeit getreten ist. Die der Bundesregierung zu erteilende Ermächtigung soll auch diesmal zeitlich begrenzt und auch in sachlicher Beziehung insofern eingeschränkt sein, als die Neufestsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse sowie der Belastungsfähigkeit des Verkehres erfolgen und das Erträgnis dieser Tarife die Selbstkosten des Bundesbahnbetriebes nicht überschreiten soll.

— **Tunnelbau auf der Strecke Friedberg-Pinkafeld.** Im Interesse der wirtschaftlichen Angliederung des mittleren und südlichen Burgenlandes, dessen an sich spärliches Bahnnetz einer direkten Verbindung mit den benachbarten Bundesländern gänzlich entbehrt, hat die Regierung vor allem den Bau der kürzesten, nur ungefähr 16 km langen Bahnverbindung von der Station Friedberg in Oststeiermark zum Endpunkte der burgenländischen Lokalbahn (Steinamanger-) Rechnitz-Pinkafeld auf Bundeskosten bautechnisch vorbereitet. Zur finanziellen Sicherstellung dieser Bahnlinie beabsichtigt der Bund wohl beizutragen, doch ist diese in Anbetracht der Finanzlage des Bundes nur im Falle einer der Leistungsfähigkeit entsprechenden Mitwirkung der beteiligten Bundesländer und der örtlichen Interessenten gewährleistet.

Um aber für die zeitgerechte Fertigstellung der dringend notwendigen neuen Bahnverbindung alles überhaupt Mögliche vorzukehren, hat die Regierung ungeachtet aller Schwierigkeiten in der Finanzlage des Bundes unter Heranziehung der vom Burgenlande beschlossenen Beitragsleistung vorerst aus eigenen Mitteln den Bau des größten und schwierigsten Bauwerkes der genannten Bahnstrecke, des über 500 m langen Hochstraßtunnels bereits vor Jahresfrist in Angriff nehmen lassen, da bei diesem Tunnel nach den geologischen Voraussagen mit ganz besonderen Schwierigkeiten gerechnet werden mußte.

Diese Voraussage wurde durch die tatsächlich angetroffenen Verhältnisse leider noch weitaus übertroffen; denn auf der Tunneleingangsseite wurde schon im Voreinschnitt durch Wasser aufgeweichter Lehm festgestellt, der die Herstellung des Einschnittes derart erschwerte, daß ein Teil desselben nur durch kräftige Mauern und Einwölbungen zu erhalten ist. Diese Bodenbeschaffenheit setzt nun auch der Ausführung der anschließenden, in einseitigem Gefälle liegenden Tunnelröhre die größten Schwierigkeiten entgegen. Auf der Tunnelausgangsseite wurde nach Durchörterung einer rund 200 m langen Strecke feuchtsandigen Tegels „schwimmendes Gebirge" angefahren.

Zur Bewältigung der aufgetretenen Schwierigkeiten im Hochstraßtunnel, die in der an solchen reichen Geschichte der österreichischen Tunnelbauten bisher kaum ihresgleichen haben, wurde zunächst bergmännische Getriebezimmerung angewendet, die jedoch nicht zu dem gewünschten Erfolge führte, da der unter den größten Mühsalen hergestellte Holzeinbau infolge des ungeheuren Gebirgsdruckes und mangels jedes festen Stützpunktes im Gebirge schon nach kurzer Zeit wieder zusammenbrach und neuerliche, mühsame Wiederherstellungsarbeiten bedingte.

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr, unter dessen Leitung der Tunnelbau durchgeführt wird, entschloß sich daher, den weiteren Stollenvortrieb durch Anwendung eines eisernen Schildes vorzunehmen, der aus einem vorn mit einer Schneide versehenen eisernen Stollenrahmen besteht, dessen Brustöffnung durch eiserne, in Scharnieren bewegliche Klappen abgeschlossen ist, und an den ein starker Blechmantel anschließt, unter dessen Schutz nach Maßgabe des durch hydraulische Pressen bewirkten Vordringens des Schildes in das weiche Gebirge kräftige Stollentürstöcke aus Kantholz dicht aneinanderschließen oder, wie der Bergmann sagt, „Mann an Mann" gestellt, eingebaut werden.

Bisher sind von der Gesamtstollenlänge fast 50 % erschlossen und 25 % der Tunnelröhre ausgemauert; die Bauausführung in dem allerschwierigsten Teile des Tunnels steht jedoch noch bevor.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Das Bestreben der lettländischen Eisenbahnverwaltung, den Bestand des rollenden Materials auf den Breitspurstrecken zu ergänzen, hat zu Verhandlungen in Moskau zwischen russischen und lettländischen Regierungsvertretern geführt, die im Dezember 1923 folgendes Ergebnis gezeitigt haben: Außer den auf Grund des Friedensvertrages zwischen den beiden Staaten von Lettland übernommenen Personen- und Güterwagen sowie Schmalspurlokomotiven (vgl. diese Zeitung 1923 Nr. 47 S. 783) erwirbt die lettländische Eisenbahnverwaltung weitere 70 dreiachsige und 30 vierachsige Personenwagen. Diese Wagen sollen in lettländischen Eisenbahnwerkstätten einer Ausbesserung unterworfen und dann in den Verkehr gebracht werden. Spode.

— **Der litauische Durchgangsverkehr** in Holz hat sich bis zur Besetzung des Hafens Memel durch Litauen über Lettlands Bahnen und Hafen in Libau abgewickelt mit täglich 8 bis 20 Wagen verschiedener Hölzer. Die Sendungen wurden an Holzhändler in Libau gerichtet und von ihnen nach anderen Ländern weiterverfrachtet. Diese Versandart hat nunmehr aufgehört. „Latwijas Wehstnesis" zufolge erfolgt der Holzversand unmittelbar über Memel ins Ausland. Eine weitere Umstellung geht insofern vor sich, als die Libauer Holzhändler ihre Niederlagen auflösen und nach Memel übersiedeln, dort Holzniederlagen pachten und den Handel wieder aufnehmen. Ebenso haben Rigaer Holzhändler in Litauen große Waldstücke gekauft und verfrachten die Hölzer über Memel.

Ein Niedergang des Hafens in Libau ist jedoch nicht zu befürchten. Das Börsenkomitee in Libau sorgt dafür schon jetzt, den Hafen in anderer Richtung dem Durchgangsverkehr, und zwar in ausgedehnterem Maße, dem russischen Durchgangsverkehr zugänglich zu machen. Das Interesse Sowjetrußlands an der Ausgestaltung der Hafenanlagen und der gemeinsame Besuch russischer und lettländischer Regierungsvertreter in Libau stehen nach der genannten Zeitung in Zusammenhang mit der Absicht, den russischen Durchgangsverkehr über Libau besonders zu begünstigen.

— **Die geplante Bahn Willmanstrand-Enso-Hiitola in Finnland.** Der für den Bau einer Bahn Willmanstrand-Enso-Hiitola eingesetzte Ausschuß hat an den finnischen Staatsrat ein Schreiben gerichtet, worin darum nachgesucht wird, der Staatsrat möchte eine vorbereitende technische Untersuchung der fraglichen Bahn anordnen. In dem Schreiben hebt der Ausschuß hervor, daß die Strecke Simola-Enso-Hirslampi-Hiitola die geeignetste Richtung für die in Frage stehende Bahn wäre. Die Bahn würde hierbei durch Gegenden laufen, die für Eisenbahnbau besonders geeignet wären. In dem von der Bahn durchlaufenen Gebiet würden nahezu noch unberührte Wälder liegen, kleinere Wasserfälle und ein Kalkwerk, deren Verkehr zur Verzinsung der Bahn beitragen könnten. Im Schreiben heißt es noch, daß durch Hiitola im letzten Jahr ungefähr 55 000 Wagenladungen gingen, die durch Wiborg auf dem Wege zu verschiedenen Stationen und Häfen westwärts durchliefen. Außerdem sind für die Ensohütte jährlich ungefähr 9000 Wagenladungen angekommen, die alle auf der geplanten neuen Bahn laufen würden. Der für die Eisenbahn erforderliche Grund und Boden würde voraussichtlich vom Staate umsonst abgetreten werden. Dr. S.

— **Der wertbeständige polnische Tarif vom 1. Januar 1924.** Der Multiplikator (Umrechnungskurs) zur Umwandlung der in Tarifeinheiten erstellten Frachtsätze und Gebühren in polnische Mark wird, wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) berichtet, bis auf weiteres nur zweimal monatlich, und zwar für die Zeit vom 1. bis 15. und 16. bis Letzten jedes Monats festgesetzt. Der am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Multiplikator 12 200 hat bis 15. Januar gegolten, vom 16. Januar ab wurde der Multiplikator auf 18 900 festgesetzt.

— **Das Verhältnis der russischen Eisenbahntarife zu den Warenpreisen** hat die Wirtschaftsverwaltung des Volkskommissariats für Verkehrswesen eingehend untersucht.

Die Grundzahlen der bestehenden Tarife entsprechen im allgemeinen denjenigen der Vorkriegszeit. Mit Rücksicht darauf, daß die Tarifschlüsselzahl durchschnittlich niedriger ist als der staatliche Güterindex und der Index des „Konjunktur-Instituts", belasten die Tarife die Güter erheblich weniger als vor dem Kriege. Das prozentuale Verhältnis der Fracht (einschl. der Nebengebühren) zu den auf 100 bezogenen Warenpreisen wurde für die Zeit vom 1. Januar bis 15. Juli 1923 für 22 Güter, und zwar 10 landwirtschaftliche und 12 Industrieerzeugnisse, auf Entfernungen von 250, 500 und 1000 Werst ermittelt. Es schwankte stark. Im einzelnen ergab sich eigentümlicherweise für Industrieerzeugnisse ein Sinken und für landwirtschaftliche Erzeugnisse ein Steigen des prozentualen Anteils der Fracht. So stellt die Fracht auf 250 Werst für Baumwollzeug (Kattun) am 15. März 2,6 % (bei einer Tarifschlüsselzahl von 30) und am 15. Juli 2,2 % (bei einer Tarifschlüsselzahl von 105) des Warenpreises in Moskau dar. Bei Dacheisen beträgt der Frachtanteil am 1. Januar auf 1000 Werst 8,4 % (bei einer Tarifschlüsselzahl von 12) und 5,2 % am 15. Juli. Der Anteil der Roggenfracht weist umgekehrt auf 1000 Werst 28,5 % am 1. Januar und 38,5 % am 15. Juli des Moskauer Preises für Roggen auf.

Daraus ergibt sich nach Ansicht der Wirtschaftsverwaltung, daß die Bewegung der Warenpreise in keiner unmittelbaren Abhängigkeit von der Änderung der Gütertarifschlüsselzahl oder überhaupt der für diese Änderung vorgesehenen Termine stand.

Soweit in „Wjestnik" (1923, Nr. 36, Seite 15) die Ausführungen der Wirtschaftsverwaltung. Eine Einwirkung der Fracht auf die Preisbildung in gewisser Abhängigkeit dürfte jedoch nicht zu verkennen sein, weil die landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf große Entfernungen vielfach verfrachtet werden, während sich die Verfrachtung der Industrieerzeugnisse auf gewisse Bezirke oder nicht weit darüber hinaus, soweit der innerrussische Verkehr in Frage kommt, erstreckt. Eben, weil der Frachtanteil für Industrieerzeugnisse besonders hoch ist, stieß die Versorgung des flachen Landes mit solchen Erzeugnissen auf Schwierigkeiten und entstand eine Leere im Güterverkehr. Spode.

— **Die russischen Eisenbahntarife und der Fuhrwerksverkehr.** Von der Zunahme der Fuhrwerkstransporte in Rußland zu ungunsten der Eisenbahnen ist schon in Nr. 35, S. 573, Jahrg. 1923 d. Ztg. berichtet worden. Eine Reihe wirtschaftlicher Körperschaften weist darauf hin, daß nicht nur wertvolle Güter, die auch vor dem Kriege auf kurze Entfernungen sich des Fuhrwerks bedienten, sondern auch Massengüter, wie Getreide, Holz, Kohle, Waldprodukte u. a. immer mehr auf die Landstraße übergehen. Die Fuhrwerksbeförderung ist nicht nur billiger als die Eisenbahnbeförderung, sondern sie zeichnet sich auch durch größere Pünktlichkeit in der Anlieferung, bessere Schonung der Güter u. a. aus.

Die zweite Tarifsitzung im April 1923 brachte langandauernde Erörterungen über diese Frage. Die Berichte der Eisenbahnvertreter hatten reichen Stoff über das Anwachsen der Fuhrwerkstransporte zusammengetragen. Dieses Material führte zu folgenden Schlüssen: 1. In einer ganzen Reihe von Bezirken (besonders im europäischen Rußland), die besonders reich sind an Transporten, an Fahrmaterial und Heizstoffen, ist eine verstärkte Entwicklung der Fuhrwerkstransporte zum Schaden der Eisenbahnen zu beobachten. 2. Als Hauptursache dieser Erscheinung sind zu verzeichnen: a) die hohen Eisenbahntarife, b) die häufige Änderung der Tarifzahlen, c) die riesenhafte Höhe der Nebengebühren, die häufig noch die Grundtarife übertreffen, d) die außerordentliche Kostspieligkeit der Be- und Entladearbeiten, deren Ausführung den Güterversendern auferlegt wird, e) örtliche Umstände, die Verteuerungen der Eisenbahntransporte mit sich bringen. 3. Wenn in einigen Bezirken, wo es an Fahrzeugen und Heizmaterial mangelt, oder aus anderen Ursachen, die Frage des Anschwellens der Fuhrwerkstransporte noch nicht berührt wurde, so ist doch allgemein eine Einschränkung der Eisenbahntransporte zu bemerken, und damit die Tatsache des schädlichen Einflusses der hohen Tarife auf den Güterumsatz bestätigt.

Mit diesen, der Nr. 122 der „Ekonomitscheskaja Schisn" entnommenen Ausführungen steht ein anderer Aufsatz in der gleichen Zeitung, der sich insbesondere mit der Holzindustrie befaßt, und sich zu einem heftigen Angriff auf die Eisenbahntarifpolitik des Volkskommissariats für das russische Verkehrswesen verdichtet, in Beziehung. Es heißt da: In der Holzindustrie zeigt sich die Tarifpolitik des Volkskommissariats in ihrem ganzen Unverstand, da sie die Zahlungsfähigkeit der Holzerzeugung vollständig vernachlässigt. Bei Holzpreisen, die nur 60 % der Vorkriegspreise ausmachen, sind die Grundtarife der Eisenbahnen um 20—25 % höher als in der Vorkriegszeit. Was die Zusatzgebühren (Stations-, Verwiegungs-, Wagenzustellungsgebühren), die Lagermiete, das Be- und Entladen betrifft, so sind diese Zuschläge im allgemeinen gegenüber denen der Vorkriegszeit von 250 auf 600 % angewachsen. Wenn man dazu noch die Sondergebühren rechnet, die einzelne Bahnen auf Zweigstrecken früheren Privatbetriebes erheben, so zeigt sich, daß die tatsächlichen Gebühren gegenwärtig 50 % der Grundtarife erreichen, während sie vor dem Kriege 5—10 % der Grundtarife betrugen. Im Holzhandel äußerte sich die Tariferhöhung in einer schematischen Erhöhung der Preise für Holz- und Walderzeugnisse. Es führte dies zu einem jähen Niedergang des Holzhandels und zu einer Einschränkung der Erzeugung. Außerdem trat ein ganzes Netz von Transportkontoren und Genossenschaften auf, die sich mit der Beförderung solcher Massengüter, wie Getreide, Holz u. a. befassen, die sonst nie mittels Fuhrwerk befördert wurden, besonders auf Entfernungen von 100—200 und sogar 300 bis 500 Werst, wie es jetzt in einer ganzen Reihe von Bezirken der Fall ist. Das Volkskommissariat verbessert allerdings von Zeit zu Zeit seine Fehler, aber äußerst unzureichend und mit großer Verspätung. Solle vielleicht ein Tarifnachlaß von 20 % auf Brennholz bei einem Preise, der 50—60 % der Vorkriegszeit betrage, und bei Tarifen, die die Vorkriegstarife um das dreifache übertreffen, genügend sein? Das Ergebnis sei klar: das Volkskommissariat müsse seine ganze Tarifpolitik im allgemeinen revidieren, müsse sie den tatsächlichen Verhältnissen anpassen, müsse den unzulässigen Widerspruch zwischen den gegenüber den Tarifen der Vorkriegszeit erhöhten Tarifsätzen und den gegenüber den Vorkriegspreisen herabgeminderten Preisen der Massengüter ausmerzen und Tarifzahlen aufstellen, die mit der Belastungsmöglichkeit der verschiedenen Güter in Einklang stehen. Dr. S.

— **Neue Gütertarife der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) teilt auf Grund amtlicher Nachrichten mit, daß neue Gütertarife in der Tschechoslowakei mit dem Tage, an welchem das Gesetz über die Kürzung der Verkehrssteuern von 30 auf 15 % in Kraft tritt, das ist der 1. März d. J., zur Verfügung stehen werden.

Am 1. März d. J. erscheinen somit neue Gütertarife der tschechoslowakischen Staatsbahnen, durch welche die bisherigen Tarife vollständig aufgehoben werden. Die amtliche Ausgabe wird diesmal n u r in tschechischer Sprache herausgegeben werden, jedoch wurde dem Verlag Heinrich Mercy Sohn vom tschechoslowakischen Eisenbahnministerium die Bewilligung zur Herausgabe einer amtlich autorisierten deutschen Übersetzung der neuen Gütertarife erteilt. Die deutsche Ausgabe wird rechtzeitig vor Inkrafttreten der neuen Tarife erscheinen, ebenso werden amtliche Nachträge zum neuen Tarife stets gleichzeitig mit der amtlichen Ausgabe in deutscher Übersetzung herausgegeben werden.

— **Staatsbahndirektion Ljubljana (Laibach) in Südslawien.** Die in Südslawien gelegenen Strecken der vormaligen österreichischen Südbahn sind bekanntlich in den Betrieb der südslawischen Staatsverwaltung übergegangen. Am 1. Januar 1924 ist an Stelle der früheren Betriebsdirektion Laibach der Südbahn eine Staatsbahndirektion Ljubljana (Laibach) der südslawischen Staatsbahnen errichtet worden, der die Linien des bis zum 31. Dezember 1923 bestandenen Inspektorates der Staatsbahnen in Ljubljana und einige Linien der Staatsbahndirektion Zagreb zugeteilt wurden. (Allg. Tarifanzeiger in Wien.)

— **Die Regelung der rumänischen Petroleumausfuhr.** Der rumänische Ministerrat hat die Wiederherstellung der Freiheit des Handels mit Petroleum beschlossen. Die A u s f u h r von R o h petroleum bleibt untersagt, dagegen dürfen Erdölerzeugnisse gegen Entrichtung des auf Benzin aller Gütegrade liegenden Ausfuhrzolles ausgeführt werden. Der Z o l l beträgt 80 Lei für den Doppelzentner. Sämtliche Petroleumunternehmungen werden den Bedarf der Eisenbahn und Schiffahrt sicherstellen. Der Inlandsverbrauch hat den Vorrang, und ein Regierungskommissar wird die Verteilung des Petroleums zu Preisen, die höchstens den Weltmarktpreisen entsprechen dürfen, überwachen.

— **Der Verkehr mit Triest.** Nach Mitteilung des Kommerziellen Generalinspektorats des Lloyd Triestino in Prag hat der Warenumschlag im Triester Hafen den Verkehr vom Jahre 1913 übertroffen, und zwar mit einer größeren Verladung bis 120 Wagen täglich. Die Gesamtausfuhr aus der Tschechoslowakei über Triest vom Jahre 1922 wurde bereits in den ersten sieben Monaten des Jahres 1923 um 60 %, die aus Südslavien um 27 %, aus Österreich um 14 % überschritten. Aus der Tschechoslowakei werden hauptsächlich ausgeführt: Zucker, Glas, Papier, Holz, Streichhölzer, Bier, Eisenwaren, Möbel, Maschinen, Webwaren; dagegen eingeführt: Tabak, Baumwolle, Kolonialwaren, Südfrüchte, Mehl, Phosphate usw.

— **Bevorstehende Neuausgabe der Triester Tarife.** Der Allg. Tarifanzeiger (Wien) teilt mit: Sowohl der Tarif Güterverkehr Österreich—Triest als auch der für den Verkehr zwischen der tschechoslowakischen Republik und Triest

werden in naher Zeit, und zwar wahrscheinlich im März d. J., in neuer Ausgabe erscheinen. Infolge der Tariferhöhungen im Binnengüterverkehr der österreichischen Bundesbahnen werden Erhöhungen in diesen direkten Tarifen eintreten. Die österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen eine Erhöhung um 15 %, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit Triests gegenüber den Nordseehäfen infolge der letzten deutschen Tariferhöhungen nicht berührt wird. Im tschechoslowakischen Tarif mit Triest werden diese Erhöhungen zum Teil ausgeglichen durch Ermäßigungen der tschechoslowakischen Schnittsätze als Folge der Herabsetzung der Verkehrssteuern von 30 auf 15 %. Die Ermäßigungen der nördlichen Schnittsätze werden somit rund 12 % betragen. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

— **Eisenbahnlinie St. Dié-Markirch.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Troquer hat nach der „Chronique des Transports“ soeben die Ausführung von Vorarbeiten für den Bahnbau St. Dié-Sainte-Marie-aux-Mines (Markirch) angeordnet. Diese Linie, die als Bahn für den allgemeinen öffentlichen Verkehr gebaut werden soll, stellt die erste der neu geplanten Verbindungen Frankreichs mit dem Elsaß dar, die unter dem Namen der mittleren Vogesendurchstiche bekannt sind. Für die Bahn soll zunächst Betrieb mit Dampflokomotiven vorgesehen werden, doch soll beim Bau auf die Einführung elektrischen Betriebes im Falle der Entwicklung des Verkehrs Rücksicht genommen werden. Die neue Bahn soll zunächst die Linie St. Dié bis Saales (Sell) benutzen, berührt dann Blande-Laveline, durchschneidet die Höhe von Sainte Marie mit einem Tunnel von 1800 m Länge und senkt sich schließlich in einer Schleife, die einen zweiten Tunnel enthält nach Markirch hinab. Die Gesamtlänge der Linie beträgt 18,4 km.

— **Elektrische Schnellzuglokomotiven in Frankreich.** Die Studienkommission für Elektrisierung der Orléans-Bahn hat, wie die „Chronique des Transports“ berichtet, kürzlich der Gesellschaft eine elektrische Schnellzuglokomotive vorgeführt, die eine Geschwindigkeit von 100 bis 120 Kilometern in der Stunde besitzt und für die elektrisierte Strecke von Paris nach Vierzon bestimmt ist. Diese Lokomotive, die in den Vereinigten Staaten von der General Electric Co. in Schenectady gebaut worden ist, konnte bei einer Probefahrt eine Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde erreichen. Sie soll demnächst nach Frankreich gebracht und auf der Strecke Paris-Vierzon in Versuchsbetrieb genommen werden, sobald die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb dieser Strecke fertiggestellt sein werden, was voraussichtlich gegen Mai 1924 der Fall sein wird. Diese Versuche sollen auch noch auf andere Bauarten von elektrischen Schnellzuglokomotiven ausgedehnt werden, die von französischen und ausländischen Gesellschaften angeboten worden sind. Die Versuche sollen dazu dienen, die beste Bauart zu bestimmen. Die Gesellschaft, deren Bauart angenommen werden sollte, würde eine große Bestellung durch die Orléans-Bahn erhalten. Sollte die Bauart der amerikanischen General Electric Co. angenommen werden, so würden die Lieferungen gleichwohl in Frankreich ausgeführt werden, und zwar durch die Firmen, die an der Studienkommission für die Elektrisierung der Eisenbahnen beteiligt sind, nämlich die Firma Schneider & Cie., die Gesellschaft Thomson-Houston und die elektrischen Konstruktionswerkstätten du Nord et de l'Est (Jeumont).

— **Keine Tariferhöhung in Frankreich.** Entgegen den im Zusammenhange mit dem Kurssturze des französischen Franken aufgetauchten Gerüchten über eine bevorstehende oder geplante Erhöhung der französischen Gütertarife erhält der Allg. Tarifanzeiger (Wien) von zuverlässiger Seite die Mitteilung, daß an zuständiger Stelle in Paris von einer Erhöhung der Eisenbahntarife nichts bekannt sei, und daß der 140prozentige Aufschlag, mit dem die tarifmäßigen Grundtaxen zurzeit angewendet werden, bis 1. Mai d. J. Geltung habe; übrigens sei auch nach diesem Zeitpunkt eine Erhöhung der Tarife vorderhand nicht in Aussicht genommen.

— **Die Roheisenerzeugung Frankreichs** hat im November v. J. 536 000 t erreicht gegen 514 000 t im Oktober v. J. und 513 000 t im Dezember 1922. Die Stahlerzeugung hob sich auf 493 000 t gegen 477 000 t im Oktober. Die Anzahl der unter Feuer stehenden Hochöfen belief sich am 1. Dezember auf 119 gegen 116 am 1. Januar 1923 vor Beginn der Ruhrbesetzung.

— **Der Bau von Transpyrenäen-Eisenbahnen.** Die französische Midi-Eisenbahn hat soeben die Nachricht erhalten, daß die Straßen- und Brückenverwaltung die Arbeiten für den Bau der beiden transpyrenäischen Verbindungen Bedous-Canfranc und Ax-les-Thermes-La Tour de Carol hinsichtlich des unterirdischen Teiles beendet hat. Die Midi-Eisenbahngesellschaft will sofort an die oberirdischen Arbeiten herangehen, für deren Fertigstellung eine Frist von 18 Monaten vorgesehen ist. Man nimmt an, daß diese Frist überschritten werden wird, namentlich was die Linie Bedous-Canfranc betrifft, weil die Arbeiten die Bauanlage des Tunnels von Sompont umfassen, der eine Länge von ungefähr 4 km erhalten soll. (Chronique des Transports.)

— **Die Verwaltung der spanischen Eisenbahnen.** Von den 14 903 km der spanischen Eisenbahnen — 11 379 km in Breitspur von 1,68 m und 3524 km in Schmalspur verschiedener Weite — sind nur 162 km (115 km und 47 km der beiden Gattungen) im Staatsbesitz und Staatsbetrieb. Unter den Gesellschaften, die sich in den Rest der spanischen Eisenbahnen teilen, sind die bedeutendsten die Nordspanische Eisenbahn mit 3595 km und 61 km, ferner die lediglich Breitspurbahnen betreibenden Bahnunternehmen, die Madrid-Saragossa-Alicante-Gesellschaft mit 3663 km, die Andalusische Eisenbahn mit 1614 km und die Madrid-Caceres-Portugal-Gesellschaft mit 775 km.

Die Rechtsverhältnisse der spanischen Eisenbahnen sind durch ein Gesetz von 1877 geregelt. Danach sind die Eisenbahnen von Staats wegen durch Geldbeihilfen zu unterstützen; es wird ihnen das Enteignungsrecht verliehen; Höchsttarife sind festgesetzt und alle fünf Jahre zu überprüfen; wird dabei eine Herabsetzung vorgenommen, so muß der Staat die früheren Einnahmen gewährleisten. Die Eisenbahnen fallen, im allgemeinen nach 99 Jahren, dem Staat anheim, er kann sie aber auch vorher gegen Entschädigung übernehmen. Das Gesetz verleiht dem Staat weitgehende Rechte in bezug auf die technische Aufsicht über die Eisenbahnen; Ausführungsvorschriften enthalten hierüber nähere Bestimmungen.

Die spanischen Eisenbahngesellschaften arbeiten zum großen Teil mit ausländischen, namentlich französischen, englischen und belgischen Geldmitteln. Die drei großen Gesellschaften haben ihren Sitz in Paris, um den gesetzlichen Vorschriften zu genügen, aber eine zweite Niederlassung in Spanien. Der die Geschäfte der Gesellschaft in Spanien leitende Verwaltungsrat besteht aus dem Präsidenten und meist fünf oder sechs Mitgliedern; ihm ist noch ein Schriftführer und ein Syndikus zugeteilt. Unter ihm steht die Direktion mit einem Generaldirektor an der Spitze und einem oder mehreren Vertretern. Meist ist die Direktion in neun Abteilungen gegliedert: Allgemeine Leitung, Rechnungswesen und Kasse, Buchhaltung und Statistik, Rechtswesen, Gesundheitswesen, Verkehr, Betrieb, Elektrischer Betrieb, Verwaltung der Betriebsmittel, bauliche Unterhaltung, Vorratswesen. Der Generaldirektor und die Leiter der technischen Abteilungen sind stets Techniker, die aus dem Staatsdienst hervorgegangen sind; sie werden zur Übernahme ihres Amts bei den Gesellschaften beurlaubt, wobei ihnen der Rücktritt in den Staatsdienst unter Wahrung ihres Dienstalters offenbleibt. Gegen diese Art der Stellenbesetzung werden manche Bedenken geltend gemacht, von allen öffentlichen Angelegenheiten Spaniens sollen aber die Eisenbahnen am besten verwaltet sein.

Der Staat hat sich beim Aufbau des spanischen Eisenbahnnetzes sehr zurückgehalten, sich aber weitgehende Rechte in bezug auf die Beaufsichtigung des Betriebes vorbehalten. Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten besteht eine Verkehrsabteilung; daneben gibt es eine Eisenbahnaufsichtsbehörde, die sich in zwei Teile, eine technische und eine Verwaltungsabteilung, gliedert. Unter den Beamten scheinen die Techniker zu überwiegen. Das Land ist in bezug auf das Eisenbahnwesen in vier Bezirke geteilt; an der Spitze eines jeden steht ein Oberingenieur und ein Aufsichtsbeamter für das Rechnungswesen und die Verwaltung; beiden sind die nötigen Hilfskräfte zugeteilt. Die Bezirke sind wiederum unterteilt, und in jedem Unterbezirk arbeiten wieder zwei Beamte, von denen der eine die technischen Einrichtungen beaufsichtigt, der andere den Verkehr zwischen der Eisenbahn und ihren Benutzern überwacht. Umbauten der festen Anlagen, Veränderungen an den Betriebsmitteln bedürfen der Genehmigung durch den zuständigen technischen Aufsichtsbeamten, der bei Unfällen, Verspätungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten auch Geldstrafen auferlegen kann. Der aufsichtführende Verwaltungsbeamte überwacht die richtige Anwendung der Tarife, die Erledigung von Beschwerden, die Rückzahlung zuviel erhobener Frachtbeträge usw. Diese weitgehende Aufsicht verursacht dem Staat keine Kosten, im Gegenteil, er erzielt dabei Überschüsse, indem die Eisenbahngesellschaften hierfür einen Betrag von 100 Peseten im Jahre auf das Kilometer Betriebslänge bezahlen müssen; nur in den wenigsten Bezirken erreichen die Kosten für die Ausübung der staatlichen Aufsicht diese Höhe. Bei den Erwägungen über die Frage, ob die spanischen Eisenbahnen verstaatlicht werden sollen, eine Frage, die anläßlich der Übernahme der Regierung durch das militärische Direktorium wieder einmal im Vordergrund steht, wird zugunsten der Verstaatlichung angeführt, daß der Staat in diesen Aufsichtsbeamten und ihren Hilfskräften bereits einen Beamten- und Behördenkörper besitzt, den er zum Gerüst der staatlichen Eisenbahnverwaltung machen könnte.

Trotzdem wird aber voraussichtlich die Verstaatlichung an der Kostenfrage scheitern, obgleich bei dem Eifer, mit dem das Direktorium sich der Eisenbahnen angenommen hat, zu erwarten ist, daß das Eisenbahnwesen Spaniens in der nächsten Zeit auf eine veränderte Grundlage gestellt werden wird.

— **Eisenbahnerstreik in England.** Der seit langem drohende Eisenbahnerstreik in England hat am letzten Sonntag um Mitternacht begonnen.

— **Vorsignale vor Abzweigungen.** In England dient bekanntlich auch als Vorsignal ein Signalarm, und wenn das Hauptsignal mehrere Fahrstraßen beherrscht, also mehrere Arme besitzt, hatte bisher meist auch das Vorsignal für jede der in Frage kommenden Fahrstraßen einen Arm. Neuerdings kommen die englischen Eisenbahnen mehr und mehr von diesem Gebrauch ab und statten das Vorsignal auch bei einem mehrarmigen Hauptsignal nur mit einem Arm aus. Da aber eine der Fahrten, für die das Hauptsignal gilt, in der Abzweigung liegt, also mit Vorsicht befahren werden muß, läßt man für diese Fahrt das Vorsignal in der Warnstellung stehen, so daß der Lokomotivführer dadurch veranlaßt wird, die Fahrt zu verlangsamen, auch wenn er am Hauptsignal das Signalbild: Freie Fahrt, aber für die Abzweigung findet. Das Bestreben der englischen Signaltechniker scheint überhaupt auf eine Vereinfachung des Signalwesens hinauszugehen, und in diesem Bestreben sucht man Vorsignale möglichst zu vermeiden. Wo z. B. mehrere Gleise zu einem zusammenführen, ordnet man nur ein Signal an und läßt auf den Gleisen, die sich dann vereinigen, die Vorsignale weg, eine Praxis, die wohl nicht ganz unbedenklich sein dürfte. Freilich wird damit eine erhebliche Vereinfachung erreicht, und eine Eisenbahn, bei der an zahlreichen Stellen Signalbrücken auf einer mehrgleisigen Strecke nötig waren, weil häufig Übergänge von einem Gleis auf das andere vorkamen, ist durch die neuere Auffassung, daß das Vorsignal nur für den gerade durchgehenden Strang nötig ist, in die Lage versetzt worden, die Signale auf den Brücken sehr erheblich zu vereinfachen. Man erwartet sogar, daß bei weiterem Fortschreiten auf diesem Wege manche Brücken überflüssig werden und durch einfache Signalmaste ersetzt werden können.

Fremde Erdteile.

— **Von den chinesischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Chinas sollen sich nach einem englischen Bericht ungefähr in demselben kläglichen Zustande befinden, wie diejenigen von Rußland, und die Gründe liegen hier wie dort zum großen Teil in den politischen Verhältnissen. Der Handelssachverständige der englischen Gesandtschaft in Shanghai berichtet, daß ihm die diplomatischen Ausdrücke fehlen, um den Zustand der chinesischen Eisenbahnen zu beschreiben. Die Leitung des Eisenbahnwesens durch eingeborene Kräfte entspricht weder in bezug auf die Leistungsfähigkeit noch auf die Moral den Ansprüchen, die dabei gestellt werden müssen. Infolgedessen ist es schon nicht möglich, die Zinsen für die Eisenbahnanleihen aufzubringen. Durch den Bürgerkrieg ist, namentlich im Norden des Landes, der Eisenbahnverkehr stark gestört worden, indem die militärischen Führer große Mengen von Betriebsmitteln beschlagnahmt haben. So sind z. B. auf der Eisenbahn Peking-Mukden 37 Lokomotiven, 80 Personen- und 1700 Güterwagen weggenommen worden, und ein Teil der Strecke wird militärisch betrieben. Weiter trägt zum schlechten Zustande die Vernachlässigung der Unterhaltungsarbeiten, sowohl bei den Baulichkeiten wie beim Betriebsmittelpark bei. Da bisher beschaffte Gegenstände noch nicht bezahlt sind, ist es auch nicht möglich, weitere Anschaffungen zu machen, so daß keine Aussicht auf Besserung, eher das Gegenteil, vorliegt. Das Verkehrsministerium schuldet ausländischen Werken ungeheure Beträge für bereits erfolgte Lieferungen, und diese lehnen es infolgedessen ab, Angebote auf weitere Lieferungen, die nötig wären, einzureichen. Der Bau einer Brücke über den Gelben Fluß, der vor fast zwei Jahren vergeben worden ist, ist noch nicht in Angriff genommen. Bei einigen anderen Neubauten sind Fortschritte gemacht worden, und für den zweigleisigen Ausbau eines Teils der Strecke Peking-Mukden sind die Sicherungsanlagen bestellt worden. Von der Hauptstrecke Hankau-Kanton, die seit 18 Jahren im Bau ist, fehlt immer noch ein über 400 km langes Glied, das den Süd- und den Nordteil miteinander verbinden soll. Kennzeichnend für die Zustände in China sind auch die Überfälle auf Eisenbahnzüge. — Eine Ausnahme macht, abgesehen von der Mandschurei, nur die Eisenbahn Shanghai-Nanking, die unter englischer Leitung steht. Trotz des Wettbewerbs des Wasserweges und eines ungenügenden Betriebsmittelparks hält sie einen lebhaften Zugverkehr aufrecht und weist gute wirtschaftliche Ergebnisse auf.

Wie schlecht der Eisenbahnverkehr sich abwickelt, geht z. B. auch aus dem Bericht einer chinesischen Bergwerkgesellschaft hervor. Sie hatte einen starken Rückgang im Verlaufe ihrer Förderung zu verzeichnen, der wieder verschwand, als sie 100 Kohlenwagen ankaufte und sie der Peking-Mukden-Eisenbahn derart vermietete, daß nach einer gewissen Zeit die Eisenbahngesellschaft Eigentümerin der Wagen wird. Auch in die Leitung des Betriebes hatten die Bergwerksbeamten eingegriffen und dadurch gegenüber der chinesischen Leitung erreicht, daß eine erhebliche Besserung eintrat.

— **Neue Eisenbahn nach Uganda.** Man ist sich nunmehr endgültig über die Ausdehnung der Uasin Gishu Eisenbahn nach Uganda schlüssig geworden. Sie wird eines der ersten Ergebnisse der Reichsanleihe für die Entwicklung der Kolonien sein. Die Linie wird von Eldorat (bis wohin sie schon gebaut ist) über Turbo und Tororo bis zur Busoga Eisenbahn nach Jinja laufen.

Die Arbeit wird voraussichtlich im Februar gleichzeitig an drei Stellen aufgenommen werden, in Turbo, in Busoga und an der Grenze von Uganda-Kenya. Ihre Kosten sind auf eine Million Pfund Sterling veranschlagt. Da aber das von ihr durchschnittene Gelände eben ist, glauben Sachverständige, daß die Kosten unter dem Anschlag bleiben werden.

Sir Geoffrey Archer, der Gouverneur von Uganda, vertritt die Ansicht, daß die Eisenbahn eine dringende Notwendigkeit ist, weil die Baumwollernten in dem östlichen Teil der Provinz Uganda nach allen Erwartungen um 20 % gegen die Ausbeute des letzten Jahres zunehmen und die Leistungsfähigkeit des Landweges überschreiten wird.

Es kann zuversichtlich ausgesprochen werden, daß vor dem Ablauf der zwei Jahre, in denen die Uasin Gishu Linie gebaut werden wird, Pläne für die Überbrückung des Nils und für die Fortsetzung der Eisenbahn in nordwestlicher Richtung nach der Grenze des Sudan aufgestellt werden. Ihr letzter Abschnitt wird möglicherweise mit Hilfe der großen Kräfte der Ripon-Fälle, die gerade oberhalb von Jinja liegen, elektrisch betrieben werden.

Die Uasin Gishu Linie verläßt die Uganda Eisenbahn in Nakuru. Sie sollte den Interessen der Ansiedler auf der Uasin Gishu Hochfläche dienen und in Turbo, 70 engl. Meilen von der Grenze von Uganda endigen. Die Weiterführung der Linie nach Jinja erschließt die wichtige Baumwollgegend; außerdem stellt sie einen Schienenweg von Mombasa zum Nil her. Die neue Strecke wird die Hauptader für Uganda werden, während Kisumu, der gegenwärtige Endpunkt der Ugandabahn am Viktoriasee, weiter für den Verkehr auf dem See dienen wird.

K.

Bücherschau.

— **Fridtjof Nansen, Rußland und der Friede.** Leipzig, F. A. Brockhaus, 1923. Der Verfasser hat durch die Übernahme des Amtes eines Bevollmächtigten des Völkerbundes für die Heimsendung der russischen Kriegsgefangenen und später durch die Übernahme der Leitung des europäischen Hilfswerkes zur Bekämpfung der Hungersnot in Rußland im Jahre 1921 Gelegenheit gehabt, die russischen Verhältnisse nach der Revolution genauer kennenzulernen und mit den führenden Persönlichkeiten des heutigen Rußlands in nähere Beziehungen zu kommen. Er hat seine Erfahrungen und Anschauungen in dem mit zahlreichen Abbildungen geschmückten Werke niedergelegt, das, in gemeinverständlicher Darstellung geschrieben ist und als volkswirtschaftliche Studie bezeichnet werden kann. Der Verfasser ist offenbar bestrebt, dem jetzigen Regierungssystem in Rußland die besten Seiten abzugewinnen und hebt immer wieder mit besonderer Betonung hervor, was seit der Revolution bis zum Jahre 1923 an Verbesserungen geleistet worden ist. Die Einführung der „Neuen Ökonomischen Politik" (Nep) im Frühjahr 1921 ist nach Darstellung des Verfassers vor allem der Zeitpunkt, von dem ab sich eine wesentliche Wendung zum Bessern angebahnt hat.

So sehr man auch gewillt ist, dem Verfasser bei seiner objektiven Betrachtung der Wirtschaftsverhältnisse Rußlands zu folgen, so kann man sich doch des Eindrucks nicht erwehren, den man auch sonst allenthalben gewinnt, daß an Plänen und neuen Ideen in Rußland wohl kein Mangel ist, daß aber die praktischen Erfolge nicht im richtigen Verhältnis dazu stehen. Der Verfasser führt dies vor allem auf den Kapitalmangel zurück. Die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung hängt aber mit dem ganzen Regierungssystem aufs engste zusammen, und ein so hervorragender Kenner Rußlands wie Professor Hoetzsch hat meines Erachtens Recht, wenn er in der „Kreuzzeitung" (Nr. 14 v. 9. Januar 1924) die Wirtschaftslage Rußlands wie folgt schildert:

„Bei der Industrie: Absatzkrise, Kreditkrise, drohender Bankerott, bei den Konsumenten, namentlich den Bauern: Mangel

jeglicher Kaufkraft — das ergibt im ganzen trotz guter Ernährung eine unbehagliche, vielleicht sogar kritische Wirtschaftslage: Der Bauer erhält nichts für sein Getreide, und in der Stadt sind Gehälter und Löhne niedriger, die Preise aber wesentlich höher als im Frieden.

So sind die wirtschaftlichen Eindrücke im ganzen doch keineswegs günstig, was die bolschewistischen Zeitungen auch gar nicht verschweigen. Sie kritisieren und besprechen mit aller Offenheit diese Schäden und Fehler, ohne freilich zu einem positiven Vorschlag zu kommen, der ja nur in der Fortführung der sogenannten „Nep“ auf den vollen und freien Kapitalismus hin bestehen kann.“

Man ist, wie Hoetzsch ausführt, auf halbem Wege zwischen Kommunismus und Kapitalismus stehengeblieben und weiß heute nicht weiter. Auf der einen Seite die Einsicht, daß das wirtschaftlich nicht so weitergehen kann, daß der Bauer zu dem Punkt zurückkommen muß, wo er eben nicht mehr überschüssiges Getreide an die Stadt verkauft, und die Hungersnot wieder droht. Auf der anderen Seite die Besorgnis, daß die „Freigabe der Industrie“ im Sinne der fortgeführten „Nep“, also, wie ein Sowjetvolkswirt fordert, „der wahrhaftig freie Markt für Waren und Kapitalien“, schließlich der Sowjetmacht die Grundlage der Existenz unter den Füßen wegzieht.

Das Nansensche Buch zerfällt in 12 Kapitel, von denen je eins über das Transportwesen, den Handel, die Finanzen, die Landwirtschaft, die Industrie, den öffentlichen Unterricht usw. handelt. Für die Leser dieser Zeitung ist naturgemäß das Kapitel über das Transportwesen von besonderem Interesse.

Der Verfasser bringt in diesem Kapitel eine geschichtliche Darstellung des Niedergangs des gesamten Transportwesens, insbesondere der Eisenbahnen, in Rußland. Er weist auf die traurigen Folgen des Systems der kostenlosen Benutzung der Eisenbahnen hin, schildert dann, wie unter der Diktatur Trotzkis eine gewaltige Anstrengung gemacht wurde, wieder einigermaßen Ordnung einzuführen und die zerstörten Bahnen wiederherzustellen, bis unter der Leitung Dserschinskijs, der zum Kommissar für das Verkehrswesen ernannt wurde, im Jahre 1921, gleichzeitig mit der Einführung der neuen ökonomischen Politik, das gesamte Transportwesen reorganisiert wurde. Das kommunistische System der kostenlosen Benutzung wurde abgeschafft und die Verwaltung der einzelnen Linien Komitees übertragen, die eine gewisse Unabhängigkeit erhielten und den Betrieb ihrer Bahnen auf eine rein geschäftliche Grundlage stellen konnten. Von da ab setzte eine wesentliche Besserung im Verkehrswesen ein. Der Verfasser gibt eine Äußerung Dserschinskijs über die erzielten Erfolge. Man wird sich beim Lesen dieser Darstellung des Eindrucks nicht erwehren können, als wenn die erstrebten Ziele zum Teil bereits vorweggenommen sind. Tatsache ist, daß auch jetzt noch die russischen Eisenbahnen unter dem Mangel an Betriebsmitteln und dem schlechten Unterhaltungszustand schwer zu leiden haben, während auf der anderen Seite der Verkehr noch so gering ist, daß eine Deckung der Betriebskosten einstweilen nicht in Frage kommt. Herr Nansen betont die Notwendigkeit, der Eisenbahnverwaltung mit einem Kredit unter die Arme zu greifen, und teilt mit, daß Dserschinskij persönlich gegen eine direkte Beteiligung fremden Kapitals bei den russischen Eisenbahnen sei. Dserschinskij will die Finanzierung durch Vermittlung des russischen Staates geordnet sehen. Herr Nansen bemerkt hierzu sehr richtig, daß fremdes Kapital dem russischen Staat einen für die Eisenbahnen bestimmten Kredit schwerlich gewähren würde, ohne einen Anteil an der Organisation und der Kontrolle der Verwaltung zu erhalten. Er hält für das einzige Mittel, wie man den russischen Eisenbahnen helfen könne über die schwierige Lage hinwegzukommen, einen kurzfristigen Kredit für gewisse Linien von besonderem Interesse, deren Instandsetzung oder rasche Entwicklung für die Hebung der Produktion und für deren bessere Verteilung entscheidend sei. Er weist beispielsweise auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Gouvernement Archangelsk zwecks besserer Ausnutzung der Wälder, auf die Herstellung besserer und rascherer Verbindungen mit Sibirien zur Entwicklung der Butterindustrie, auf die Hebung des Verkehrs im Kubangebiet zur Steigerung der Getreideerzeugung und der Verkehrslinien in der nördlichen Ukraine zur Hebung der Zucker- und Getreideproduktion hin.

Trotz der optimistischen Meinung, die beim Verfasser überall über russische Fragen zutage tritt, stellt er doch als Ergebnis fest, daß das russische Transportwesen noch recht langsam und schlecht arbeitet. Aus den Berichten, die der Verfasser von verschiedenen Ämtern der Sowjetregierung erhalten hat, hat er die Überzeugung gewonnen, daß, wenn die Entwickelung des russischen Transportwesens durch die Unzulänglichkeit der Produktion verzögert worden ist, auch die Entwickelung der Produktion ihrerseits ernstlich durch die Unzulänglichkeit des Verkehrswesens aufgehalten wurde. Die Gütermenge, die auf den russischen Bahnen in den letzten Jahren verfrachtet worden ist, scheint kaum an 30 % der Vorkriegsmenge heranzureichen.

Auch die übrigen Kapitel, namentlich über die russische Landwirtschaft und ihre Bedeutung für das europäische Wirtschaftsleben, über die Industrie usw., sind von allgemeinem Interesse. Das Buch, das anscheinend zur Unterstützung der vom Verfasser organisierten Hungerhilfe entstanden ist, enthält manche wertvolle Zahlen und gibt dem Leser ein umfassendes Bild der Bedeutung Rußlands und seiner Volkswirtschaft für Gesamteuropa. Es kann daher jedem, der sich für diese Fragen interessiert, empfohlen werden. v. Schaewen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung im Betriebe.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Februar d. J. wird die Hauptbahnstrecke Belgard-Kolberg in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Züge verkehren dann nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen werden durch diese Maßnahme nicht berührt.

Schließung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. Februar 1924 ab werden die an den Nebenbahnstrecken Neustadt b. Coburg-Weidhausen und Coburg-Rodach gelegenen Agenturen Leutendorf b. Coburg, Mödlitz und Wiesenfeld b. Coburg für den Stückgut- und Gepäckverkehr geschlossen und nur als unbesetzte Stationen für den Personen- und Ladungsverkehr beibehalten.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Februar 1924 wird der an der Bahnstrecke Quedlinburg-Frose zwischen den Stationen Gernrode und Ballenstedt-Ost gelegene Haltepunkt Rieder sowie der an der Bahnstrecke Bad-Harzburg-Ilsenburg zwischen den Stationen Eckertal und Ilsenburg gelegene Haltepunkt Stapelburg vorläufig geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 3. Februar 1924 wird der Personenhaltepunkt Flinkow an der Strecke Stolp-Stolpmünde (Nebenbahn) bis auf weiteres geschlossen. Der Bahnhof IV. Klasse Finkenbruch an der Strecke Lauenburg-Bütow (Nebenbahn) wird für den Personen- und Stückgutverkehr geschlossen. Für den Wagenladungsverkehr gilt Finkenbruch als Anschluß auf freier Strecke. Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Lauenburg zu richten, die auch die Frachtbriefe abfertigt. Ferner werden die Bahnhöfe IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow der Strecke Pollnow-Zollbrück (Nebenbahn) nicht mehr durch Personal besetzt. Der Fahrkartenverkauf geschieht durch Zugführer. Stückgutverkehr ist ausgeschlossen. Für den Wagenladungsverkehr gelten die Bahnhöfe als Anschlüsse auf freier Strecke. Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Pollnow zu richten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 12 vom 15. Januar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über den Beschluß zu Punkt XII der Dresdener Vereinsversammlung am 12./13. Dezember 1923.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

A. Am 3. Februar 1924 werden geschlossen:

a) der Personenhaltepunkt Flinkow an der Strecke Stolp-Stolpmünde (Nebenbahn) bis auf weiteres;

b) der Bahnhof IV. Klasse Finkenbruch, Strecke Lauenburg-Bütow (Nebenbahn) für den Personen- und Stückgutverkehr. Für den Wagenladungsverkehr gilt Finkenbruch als Anschluß auf freier Strecke. Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Lauenburg zu richten, die auch die Frachtbriefe abfertigt.

B. Die Bahnhöfe IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow der Strecke Pollnow-Zollbrück (Nebenbahn) werden nicht mehr durch Personal besetzt. Der Fahrkartenverkauf geschieht durch Zug-

führer. Stückgutverkehr ist ausgeschlossen. Für den Wagenladungsverkehr gelten die Bahnhöfe als Anschlüsse auf freier Strecke. Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Pollnow zu richten.

Stettin, den 19. Januar 1924. (109)
Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die zum 1. Februar 1924 ausgesprochene Schließung des Güterverkehrs in Epichnellen (Wilhelmsthal) an der Strecke Eisenach-Salzungen sowie in Mödlitz und Wiesenfeld b. Coburg an der Strecke Neustadt b. Coburg-Weidhausen und in Wiesenfeld b. Coburg an der Strecke Coburg-Rodach wird aufgehoben. Der Verkehr bleibt bei allen 4 Stationen vorläufig unverändert bestehen.

Erfurt, den 19. Janur 1924. (111)
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Februar 1924 ab werden die an den Nebenstrecken Neustadt b. Coburg-Weidhausen und Coburg-Rodach gelegenen Agenturen Leutendorf b. Coburg, Mödlitz und Wiesenfeld b. Coburg für den Stückgut- und Gepäckverkehr geschlossen und nur als unbesetzte Stationen für den Personen- und Ladungsverkehr beibehalten.

Die Fahrkarten werden vom genannten Tage ab durch die Zugführer verkauft, die Ladungsbriefe werden für Leutendorf durch G. A. Hofsteinach, für Mödlitz durch G. A. Weidhausen und für Wiesenfeld durch die Agentur Meeder abgefertigt.

Erfurt, den 15. Januar 1924. (101)
Reichsbahndirektion.

Vom 1. Februar d. J. ab werden die Bahnhöfe M e n n e, N u t t l a r, U n t e r r i e d e n, L a n d e n b a c h und K r o m b a c h für den Tierverkehr mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten geschlossen.

Cassel, den 19. Januar 1924. (105)
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Zu § 10 VWÜ. Namens der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und zugleich im Namen der deutschen Privatbahnen bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß nach Abschluß eines Übereinkommens mit der „Eisenbahnregie für die besetzten Gebiete (Regie des Chemins de Fer des Territoires occupés)“ unsere Bekanntmachungen in Nr. 4 und 11 der Vereinszeitung, Jahrgang 1923, betreffend Behinderung des regelmäßigen Betriebes im Rhein-Ruhrgebiet mit Wirkung vom 15. Januar 1924 ab gegenstandslos geworden sind.

Berlin, den 19. Januar 1924. (121)
Eisenbahn-Zentralamt.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Der Güterverkehr auf der Strecke Dürröhrsdorf-Neustadt (Sa.) ist am 12. Januar mittags und auf Strecke Wald-Oppelsdorf-Hermsdorf am 14. Januar wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 15. Januar 1924. (118)
Reichsbahndirektion Dresden.

Die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Korsör-Nyborg (Storebält) ist wegen Eis vorläufig behindert. (119)

Kopenhagen, den 17. Januar 1924.
Generaldirektion
der Dänischen Staatsbahnen.

Der Gesamtverkehr auf der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz wurde am 13. Januar wieder aufgenommen.

Wien, den 18. Januar 1924. (120)
Bundesbahndirektion Wien-West.

5. Güterverkehr.

Tfv. 2, 4a, 4b, 5, 6. Reichsbahn-Gütertarif Hefte A, C Ib, C Ic, C II (Ausnahmetarife) D (Stationstarif) und Tfv. 9, Heft B: Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar 1924 werden in den obengenannten Heften die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen des Gebiets der Freien Stadt Danzig aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Januar 1924. (103)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1924 werden für den Versand von Kies, Grand und Sand des Ausnahmetarifs 5, soweit diese Stoffe zur Herstellung ortsfester Betonbauten auf der Baustelle verwendet werden, ermäßigte Frachtsätze ab Station Kayna eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Januar 1924. (115)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife 30, 31 und 33).

Mit sofortiger Gültigkeit:
Aufnahme von Singen (Hohentwiel) in den A. T. 30 (Jute), Sebnitz in den A. T. 31 (Baumwolle), Bautzen, Bischofswerda, Chemnitz-Altendorf, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Freiberg (Sa.), Fürth Lokalbf., Heilbronn Hbf., Mainleus, Neugersdorf, Neustadt (Sa.), Obertürkheim, Pirna, Schweinfurt-Sennfeld, Triebes und Zirndorf in den A. T. 33 (Thüringische Waren usw.).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 16. Januar 1924. (96)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. M ä r z 1924 wird die selbständige Eilgutabfertigung im Bahnhof Frankfurt (M) Süd aufgehoben und Frankfurt (M) Süd für den E i l s t ü c k g u t - und M i l c h v e r k e h r geschlossen. Vom gleichen Tage ab wird die Abfertigung der Eilgutwagenladungen und der Tiersendungen in Wagenladungen der Güterabfertigung Frankfurt (M) Süd übertragen.

Frankfurt (M), 12. Januar 1924. (93)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1924 werden die Frachtsätze in deutscher Währung

a) der normalen Tarifklassen,
b) der Ausnahmetarife des Heftes C II, soweit nicht nachstehend Ausnahmen vorgesehen sind,
c) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw.,
d) der Kürzungstafel für Nebenbahnen im Anhang 1 des Heftes A

um rund 8 v. H. ermäßigt. Alle in ausländischer Währung erstellten Frachtsätze bleiben unverändert. Von der Ermäßigung sind ferner ausgeschlossen die Ausnahmetarife 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw., 3 c für Steinsalz usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, 4 b Abteilung A des Warenverzeichnisses (Kalk zum Düngen bei Verwendung im Deutschen Reich), 10 für frische Kartoffeln, die nicht zur Industrieverarbeitung bestimmt sind, 11 für Düngemittel in Wagenladungen, 21 für Zement zur Ausfuhr usw., 22 für Raps, Mohnsaat usw., 30 für Jute, rohe, 31 für Baumwolle, rohe, usw., 32 für Schafwolle, rohe, 35 für Thüringische usw. Waren, Griffel, Porzellanwaren usw., sowie der Nottarif für Lebensmittel. Bei diesem Tarif und den nicht ermäßigten Ausnahmetarifen bleibt daher die Berechnung nach den am 19. Januar d. J. gültigen Frachtsätzen bestehen. Soweit also hierbei die Frachtsätze einer normalen Klasse oder anderer Ausnahmetarife zu berücksichtigen sind oder mit prozentualen Abschlägen verwendet werden, gelten die j e t z i g e n Frachtsätze der Normalklassen oder Ausnahmetarife ohne Kürzung um 8 v. H.

Für die Hefte A und CI b werden die geänderten Gebühren im Tarifanzeiger bekanntgegeben; im übrigen erfolgt die Ermäßigung um rund 8 % auf Grund einer besonders herausgegebenen Abschlagstafel, die von den Abfertigungen und Auskunftsstellen bezogen werden kann.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Januar 1924. (95)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit sofortiger Gültigkeit, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben, treten in den Abschnitten zu 6 a, 8 a, 39, 41 a, 53 a, 54, 61 a, 93 a, 96 a (gültig vom 1. Februar 1924 ab), 96 b, 99 und 110 (bei Berlin Zentralviehhof) Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 21. Januar 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Januar 1924. (116)
Reichsbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Ab 20. Januar 1924 werden die Gütertarife wie bei der Reichsbahn um 8 v. H. ermäßigt. Änderungen und Ergänzungen des Binnentarifs werden fortan nur noch durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgemacht.

Siegen, den 18. Januar 1924. (117)
Die Direktion.

Verkehr Gera=Meuselwitz=Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Mit sofortiger Wirkung wird der Frachtberechnung für Kies, Grand und Sand zur Herstellung ortsfester Betonbauten auf der Baustelle im Versand von Kayna bis zu der Übergangsstation Gera (R.) Süd eine Entfernung von 104 km und bis Wuitz-Mumsdorf eine solche von 25 km zugrunde gelegt.

Dresden, am 15. Januar 1924. (100)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 20. Januar 1924 wird die Station Eichhof des Direktionsbezirks Altona in den Tarif aufgenommen. Näheres im Berliner Tarif- u. Verkehrsanzeiger und in unserem Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 15. Januar 1924. (94)
Reichsbahndirektion.

---

1. Binnen- und Wechselgüterverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen, Mitteldeutsch-Bayerisch. und Mitteldeutsch-Südwestdeutsch. Güterverkehr; 2. Ostmitteldeutsch-Sächs. und Westdeutsch-Sächs. Güterverkehr sowie die Wechselgüterverkehre Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), -Baden und -Württemberg.

Aus Anlaß des Übergangs der Station Röderau aus dem Direktionsbezirk Halle (Saale) in den Direktionsbezirk Dresden werden am 1. Februar 1924 die Entfernungen für Röderau in den Tarifen der unter 1. genannten Verkehre gestrichen und gleichzeitig neue Entfernungen für diese Station in die unter 2. genannten Verkehre aufgenommen. Die Bekanntmachung der RBD. Berlin vom 28. Dezember 1923, den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und den Ostmitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif betreffend, tritt hierdurch außer Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der RBD. Berlin sowie unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftei in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Dresden, am 16. Januar 1924. (98)
Reichsbahndirektion.

Die am 20. Januar 1924 auf den Reichsbahnstrecken eintretende Tarifermäßigung um 8 v. H. gilt auch für den Verkehr auf der Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Dresden, am 19. Januar 1924. (110)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Infolge der am 20. Januar 1924 in Kraft tretenden allgemeinen Tarifermäßigungen um 8 v. H. wird zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2 der Nachtrag XXII herausgegeben, der auch einige Änderungen und Ergänzungen enthält. Die Frachtsätze im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und im Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal werden mit Hilfe einer Abschlagstafel ermäßigt, die ebenso wie der erwähnte Tarifnachtrag durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden=Neustadt bezogen werden kann. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 18. Januar 1924. (104)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger) des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. Februar 1924 werden die auf den Seiten 12—160 des Tarifs vorgedruckten, am 1. Januar 1923 durch den Nachtrag XIV aufgehobenen Entfernungen für die Station Röderau — einschließlich einer solchen von 85 km für Kamenz (Sa.)-Röderau — wieder eingeführt.

Dresden, am 16. Januar 1924. (97)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Vom 1. Februar 1924 an treten auf den Verkehrsstellen Altenhain b. Brandis, Ammelshain, Breitenborn und Köttwitzsch hinsichtlich der Frankierung, Nachnahmebelastung usw. der Sendungen einige Einschränkungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 20. Januar 1924. (113)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teile II.

Ab 1. Februar 1924 werden die Stationen Freiberg (Sa.), Gartenfeld, Goslar, Heidenau, Kamenz (Sa.), Löbau (Sa.), Neckarsulm, Nossen, Siemensstadt, Thalheim (Erzgeb.) und Waldheim in die Tarife einbezogen.

Ab 20. Januar 1924 werden die deutschen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Steine im deutsch-dänischen Gütertarif um 8 v. H. ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. Januar 1924. (112)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 20. Januar d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschles. Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXX in Kraft, der eine Ermäßigung der Frachtsätze der regulären Tarifklassen A, B und C sowie derjenigen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Stoffe zum Spülversatz um 8 vom Hundert sowie eine Erhöhung der im Nebengebührentarif unter „Abschnitt IV Ladegebühren pp, Punkt 1—3“ aufgenommenen Umladegebühren um 10 vom Hundert enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörde.

Oppeln, den 19. Januar 1924. (107)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 63. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. August 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 ist bei den Stationen Mannheim=Kolonie und Mannheim=Sandhofen der Vermerk „Zu 96 a“ zu streichen und bei der Station Mannheim=Kolonie sind sämtliche Schnittentfernungen um 2 km zu kürzen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

München, den 17. Januar 1924. (114)
Tarifamt b. RVM., ZB.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertar Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 19 werden die Stationen der Königsbe Cranzer Eisenbahn in den Tarif ei bezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligt Güterabfertigungen sowie die Auskunft hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Januar 1924. (9
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1924 b 15. Juli 1924 wird für T a b a k in Wage ladungen von mindestens 10 t von d Niederlanden nach Österreich im Durc gang durch Deutschland ein besonder Ausnahmetarif eingeführt, der an d Auflieferung von mindestens 1000 t a Frachtgut durch einen Absender inne halb eines Zeitraumes von 6 Monat gebunden ist.

Nähere Auskunft erteilen die Ve kehrsagentur der Deutschen Reichsba bei der Firma Ivers & von Staa in Ro terdam und die Reichsbahndirektion Köln.

Köln, den 16. Januar 1924. (10
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 19 bis 15. Mai 1924 wird für eine Anza von Gütern der Deutschen Tarifklasse in Wagenladungen von mindestens 5 von den Niederlanden nach Österrei und der Tschechoslowakei oder umg kehrt im Durchgang durch Deutschla ein besonderer Ausnahmetarif eing führt, der an die Auflieferung von mi destens 1000 t als Frachtgut durch ein Absender oder an einen Empfäng innerhalb eines Zeitraumes von dr Monaten gebunden ist. Nähere Au kunft erteilt das Verkehrsbüro d Reichsbahndirektion Köln.

Köln, den 18. Januar 1924. (10
Reichsbahndirektion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Persone Reisegepäck und Expreßgut im Berlin Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 19 werden die Preise der Zeitkarten d Berliner Stadt-, Ring- und Vorortve kehrs um ungefähr 150 v. H. erhöht. D neuen Preise der Monatskarten betrag in der ersten Preisstufe (Mindestpre für die 3. Klasse 5 ℳ, für die 2. Klas 8 ℳ. In der 3. Klasse betragen d Preissprünge von einer Preisstufe z andern durchweg 1,50 ℳ, also 5 6,50 ℳ usw., in der 2. Klasse von d ersten zur zweiten und von der zweit zur dritten Preisstufe je 2 ℳ, für a weiteren Preisstufen je 1,50 ℳ, also 8 10 ℳ, 12 ℳ, 13,50 ℳ, 15 ℳ usw. F Schüler-Monatskarten wird die Hälf der Monatskartenpreise, für Woche karten ein Viertel des Monatskarte preises dritter Klasse unter Aufrundu auf 10 Pfennig und für Kurzarbeite Wochenkarten die Hälfte der Woche kartenpreise erhoben.

Die Änderung der Preistafeln wird Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderung sowie die verkürz Veröffentlichungsfrist sind gemäß § bzw. auf Grund der vorübergehend Änderung des § 6 der Eisenbahn-Ve kehrsordnung (vgl. RGBl. 1914, S. 45 genehmigt.

Berlin, den 18. Januar 1924. (10
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. | **Berlin, den 31. Januar 1924.** | **LXIV. Jahrgang.**

Inhalt:

Beitrag zur Änderung der Dienstdauervorschriften.

Von Regierungsbaurat **J. Uhlfelder**, Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz.

I.

Die soeben bekanntgegebenen Zusätze zu den Dienstdauervorschriften bringen einige wesentliche Änderungen, die die Neuregelung des Dienstes anläßlich des Personalabbaues und die Aufstellung neuer Dienstpläne ermöglichen. Außer dem zehnstündigen Arbeitstag, der, soweit nicht ununterbrochene, besonders anstrengende Beschäftigung vorliegt, künftig die Grundlage für die Berechnung bildet, bringen sie die Möglichkeit des Ausgleichs über längere Zeiträume, sogar über das ganze Jahr, verschiedene Erleichterungen bei Einlegung der Ruhetage, den Wegfall der großen Pausen bei Schichten bis zu 12 Stunden und die an eine Bedingung nicht mehr gebundene Möglichkeit der vorläufigen Einführung der neuen Pläne durch die den Dienstplan genehmigende Stelle für den Fall, daß eine Einigung mit der Personalvertretung nicht sofort zustande kommt. Die in Bearbeitung befindlichen Ausführungsbestimmungen werden wohl in erster Linie die Grundsätze für die nach § 2 Punkt 4a und 4b zu treffende Unterscheidung bringen. Die Bestimmungen hierüber möchten so klar wie möglich gefaßt werden. Bei den äußeren Stellen wird sich die Entscheidung nur schwer treffen lassen.

Die neuen Bestimmungen haben die Art des Berechnungsverfahrens und das recht umständliche Genehmigungsverfahren auf dem Wege über 4 Instanzen (Dienststelle, Amt, Reichsbahndirektion und Präsident) beibehalten. Sie bringen nicht eine Festsetzung von Normalschichten für einzelne Dienstzweige nach der Verkehrsstärke der Linie und dem Grade der Verantwortlichkeit des Dienstes abgestuft, wie dies früher war und wie es nach Ansicht weiter Kreise, auch der Beamtenschaft selbst und einsichtiger Personalvertretungen für einzelne Dienstzweige vielleicht das richtige wäre, wenn dadurch zwar auch nicht streng betriebswissenschaftlich, sondern zur Ersparung von Arbeit etwas schematisch vorgegangen würde. Man sollte annehmen, daß wir über die Anfänge der betriebswissenschaftlichen Untersuchungen nunmehr hinaus sind.

Die neuen Bestimmungen sind in mehrfacher Hinsicht von den kürzlich veröffentlichten französischen Dienstdauervorschriften beeinflußt. Die Art der Berechnung weicht nach wie vor von diesen ab. Nach den französischen Vorschriften*) werden Dienstbereitschaften wie unsere Pausen überhaupt nicht und die im Dienste, aber ohne dienstliche Tätigkeit zurückzulegenden Wege nach Art unserer Dienstbereitschaften bewertet; der Annahme der Pausen liegen jedoch gewisse Bedingungen zugrunde und, da man in Frankreich den achtstündigen Arbeitstag als Grundlage der Berechnung beibehalten hat, ist die anteilige Anrechnung der zurückzulegenden Wege mehr als ausgeglichen. Dabei ist das französische Berechnungsverfahren auf keinen Fall einfacher als das unserige; das Gegenteil ist anzunehmen. Durch Einführung des Zehnstundentages als Grundlage der Berechnung werden sich nach unseren neuen Vorschriften weit längere Schichten als nach jenen errechnen lassen.

Die Erfahrungen mit den bis jetzt gültigen Dienstdauervorschriften haben gezeigt, daß es im Bahnbewachungsdienst leicht möglich ist, die Dienstbereitschaften und Pausen zu erfassen, daß dies aber im Stationsdienst auf gewisse Schwierigkeiten stößt, die mit den Grundsätzen der Berechnung zusammenhängen. In der Bahnbewachung steht der Diensttuende allein auf

*) In der Übersetzung im Archiv f. E. 1923, S. 899, muß wohl die Überschrift von Artikel 5, b, 1: „Angestellte mit Außendienst" und nicht: „Angestellte mit auswärtiger Beschäftigung" lauten. Es würden sonst die eigentlichen Betriebsbeamten fehlen.

seinem Posten. Man kann seine Tätigkeit genau verfolgen und in reine Arbeit und Dienstbereitschaft trennen. Ganz anders im Stationsdienst, namentlich auf mittleren und kleineren Bahnhöfen. Im Stationsdienst wird der Dienst von einer Gemeinschaft von Personen geleistet. Ihre Zahl sucht man in erster Linie dadurch zu vermindern, daß man jedem einzelnen soviel Arbeitseinheiten wie möglich zuweist. Man verzahnt auf diese Weise die Arbeiten untereinander, vermindert aber dadurch den Umfang der Dienstbereitschaft, was zur Folge hat, daß sich die Dienstschichten nicht genügend verlängern lassen. Gegen dieses Verfahren lassen sich Einwendungen nicht erheben. Im Bahnbewachungsdienst ist es vielfach richtig gewesen, einzelne Arbeiten vom Dienst abzutrennen, um die Schichten verlängern zu können. Im Stationsdienst hätte dies die Folge, daß man die sonst mögliche Personalverminderung nicht durchführen kann. Es liegt hier eine Lücke in der Theorie der Berechnung vor, die in der Praxis manche Mißverständnisse hervorgerufen und Schwierigkeiten bereitet hat, die übrigens im französischen Arbeitszeitgesetz genau in der gleichen Weise vorhanden ist. Nachdem nunmehr feststeht, daß die Art der Berechnung beibehalten wird, wird besonders darauf zu achten sein, daß alle Arbeiten wirklich genau nach ihren Werten in die Berechnung gesetzt werden. Hierzu ist es nötig, daß für alle vorkommenden Arbeiten scharf ermittelte Einheitswerte bekanntgegeben werden. Die seither herausgegebenen Einheitswerte umfassen nicht alle Arbeiten. Die Arbeiten sind überall die gleichen, ihre Zahl ist verhältnismäßig gering und sie lassen sich leicht zusammenstellen.

Im besonderen ist es nötig, daß so schnell als möglich für jeden Dienst Formblätter aufgestellt werden, die den Gang der Berechnung enthalten. Ebenso wie die einzelnen Arbeiten, sind auch die Dienste überall ihrer Art nach nahezu gleich, und es kann die Aufstellung der Formblätter, die die Einheitszeitwerte vorgedruckt enthalten müssen, auf keine Schwierigkeiten stoßen. Die Herausgabe der Formblätter stellt eine zurzeit nicht zu entbehrende Ersparnismaßnahme dar. Als Beispiel möge das nebenstehende Formblatt für den Bahnbewachungsdienst dienen, das sich seit Jahresfrist bei mehrfacher Umarbeitung gut bewährt hat.

Das Formblatt wäre den Dienstplänen, die die Schichtenberechnung und die Angabe der freien Tage zu enthalten hätten, anzufügen.

Die Formblätter für den Betriebsdienst sind meist nicht so einfach wie das Formblatt für den Bahnbewachungsdienst. Sie wären so einzurichten, daß der 1. Teil die genaue Bezeichnung und Beschreibung des Dienstes, der 2. Teil die Berechnung der Einheitszeit für die Bedienung eines Zuges, der 3. Teil die Berechnung der gesamten Zugbedienungszeit, der 4. Teil die Zusammenstellung und Berechnung der Nebenarbeiten, der 5. Teil die Berechnung der reinen und planmäßigen Arbeitszeit nach vorgedruckter Anleitung und schließlich der 6. Teil die sich hieraus ergebende Diensteinteilung umfaßt.

Die Erfahrung über ein ganzes Jahr hat gezeigt, daß man im Bahnbewachungsdienst nicht nach Schichten, sondern zumeist für einen Tag rechnet. Bei der Ermittlung der Zugzahl wird man den Tagesdurchschnitt einer Woche zu nehmen haben. Wenn sich der Dienst auch nicht gleichmäßig über die einzelnen Schichten verteilt, so erfolgt doch ein Ausgleich durch den regelmäßigen Wechsel in den Schichten. Bei dieser Berechnungsweise haben sich auch in solchen Fällen keine Anstände ergeben, wo der Spitzendienst regelmäßig durch Ablöser versehen wird. Im Betriebsdienst wird man im allgemeinen nach Schichten rechnen, da hier oft die Bediensteten in mehreren verschiedenen Diensten verwendet werden. Das Formblatt wird sonach auf der rechten Seite eine Anzahl senkrechter Doppelspalten enthalten, von denen jede der Berechnung einer Schicht dient. Die Doppelspalte besteht aus einer Spalte für den Vordersatz und einer Spalte für den zu errechnenden Zeitwert. Die Einheitszeitwerte stehen vor den Doppelspalten fertig gedruckt. Man wird im allgemeinen mit 6 bis 8 Doppelspalten auskommen.

Arbeitszeitberechnung.

Ba. . . . .

Bm. . . . .

(Nichtgenannte Arbeiten dürfen ohne Genehmigung nicht eingesetzt werden.)

Posten . . . .
Dienst von . .h. .m bis . .h . .m
Dienstdauer D = ... Std.
. . Schrankenpaare . . = Weg
. . fahrplanm. Züge . . Sondzg.
Name u. Titel d. ständ. Wärter
. . . .

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitszeit für 1 Schicht, 1 Tag: Vordersatz	Minuten
1.	Haupt-, Vorsignal- u. Übergangslaternen richten u. reinigen . . . . je x Min.		
2.	Hand- u. Weichenlaternen desgl. je x Min.		
3.	Laternen hereinholen oder austragen auf 100 m . . . . je x Min. (Hierin ist das Anzünden u. Verlöschen der Laternen inbegriffen.)		
4.	Fernsprecher reinigen . . . . je x Min.		
5.	Blockapparate reinigen (einschl. Reinigen u. Pflegen der Elemente der Schienenstromschließer) . . . . je x Min.		
6.	Läutewerke reinigen . . . . . je x Min.		
7.	Reinigen und Schmieren des Triebwerkes und der Umlenkrollen je eines Schrankenpaares . . . . . . je x Min.		
8.	100 m einfachen Drahtzug für fernbediente Schranke ölen (einschl. des Hin- und Rückweges) . . . je x Min.		
9.	Haupt- oder Vorsignal reinigen und ölen . . . . je x Min.		
10.	100 m eines Doppeldrahtzuges an besonderem Gestänge ölen . . je x Min. (Als Zuschlag am gleichen Gestänge für jeden einfachen Drahtzug je x Min.)		
11.	Feuerholz herrichten . . . . . . je x Min.		
12.	Isolierstrecke unterhalten einschließlich Reinigen und Pflegen der zugehörigen Elemente . . . . je x Min.		
13.	Reinigen u. schmieren der handbedienten Weiche (einschl. der Wege) . je x Min.		
14.	desgl. einer fernbedienten Weiche je nach der Verkehrsstärke . . je x Min.		
	Reine Arbeitszeit f. d. Nebenarbeiten		
15.	Zugbedienung einschl. Sonder- und Bedarfszüge . . . . je x Min. (Bei mehreren Schranken und bei gemeinsamer Block- und Schrankenbedienung für jede Schranke x Min. Zuschlag, bei Blockbedienung an Bahnabzweigungen je x Min.)		
16.	Für Unterhaltung des Oberbaues je nach der Verkehrsstärke 100 m x Minuten.		
17.	Für Unterhaltung einer Weiche je nach der Verkehrsstärke je x Min. (Die Zahl der Weichen richtet sich nach der Zahl der Zungenpaare.)		
18.	Für Streckenbegehung		
	Summe reine Arbeitszeit A = . . .		

Schicht	Reine Arbeit in der Schicht	der Stunde	24 Stunden
9	450	50	1200
$9^1/_3$	440	47	1130
10	420	42	1008
11	390	$35^1/_2$	851
12	360	30	720
13	330	$25^1/_2$	609
14	300	21	514

a) Demnach zulässige Schicht . . . . s = . . . Std.
b) Tatsächlich angenommene Schicht . . . . . . t = . . . Std. (im Durchschnitt aus mind. 3 Wochen berechnet).
c) Warum wurde die zulässige Schicht nicht angenommen? . .
d) Der sich nach der Tabelle ergebende Unterschied an reiner Arbeitszeit von . . . Min. wird für . . . . verwendet.
e) Planmäßige Arbeitszeit gemäß der Berechnung am Tage:
$z = \frac{D + 2A}{3} = . . .$ Std., in 30 Tg.: $Z_m = 30 \cdot z = . . .$ Std.

f) Wirklich angewendete planmäßige Arbeitszeit am Tage:

$$z' = \frac{s \cdot D}{t} = \ldots \text{ Std., in 30 Tg.: } Z' = 30 \cdot z' = \ldots \text{ Std.}$$

g) Stellvertretungs- u. Spitzendienst bzw. Rest für Bahnunterhaltung: $R = \pm\,(Z_m - n \cdot 208) = \ldots$ Std. (n = Zahl der ständ. Wärter

h) Wirkliche planmäßige Arbeitszeit eines Wärters

$$\zeta = S_m \cdot \frac{Z'}{D} = \ldots \text{ Std. } (S_m = \text{Schichtenstunden im Monat}).$$

Aufgestellt: Bm. . . . . Geprüft: Ba. . . . .

Die Zugbedienungszeit läßt sich bekanntlich auf zwei Arten berechnen: nach der Zugbündel- oder richtiger Fahrplanberechnung, für die sich die Anwendung des nachstehenden Vordrucks empfiehlt.

Zugnummer	Zeit der Durchfahrt	Zeitunterschied Min.	Dienstbereitschaft Min.	Neue Arbeitszeit Min.
[illegible]	12^{20}			
1022	$12^{[illegible]}$	27	22	5
[illegible]	$12^{[illegible]}$	23	18	5
116	12^{53}	3	—	3
[illegible]	1^{05}	12	7	5
[illegible]	1^{24}	9	—	9

Man kann die Berechnung entweder für jeden Zuglauf einzeln oder gleich nach ganzen Zugbündeln auswerten. Die Berechnung ist dem Formblatt als Anlage anzufügen. Die andere Art der Berechnung ist die Durchschnitts- oder Einheitsberechnung, die bereits seit den Erlassen des Reichsverkehrsministeriums vom November 1922 in Anwendung ist. Bei dieser Art der Berechnung wird nach der Zahl der Züge ohne Rücksicht auf den Fahrplan gerechnet. Sie ist wesentlich einfacher als die Fahrplanberechnung und wird in der Regel in der Bahnbewachung, aber auch für andere Dienstzweige viel benutzt. Die Fahrplanberechnung kommt namentlich im Fahrdienstleiterdienst zur Anwendung.

Die Bedarfs- und Sonderzüge werden zunächst nicht in Ansatz gebracht, sondern [illegible], und zwar ihrer Zahl nach am einfachsten mit 5 bis 10 %, der Zahl der fahrplanmäßigen Züge [illegible]. Die jetzt vorgeschriebene Art der Berechnung nach Durchschnitten ist umständlich und entbehrlich und in der jetzigen Zeit des fortgesetzten Fahrplanwechsels nicht [illegible].

Es ist besonders darauf hinzuweisen, daß sich bei der Einheitsberechnung die Pausen unter 5 Minuten nicht erfassen lassen, da man ja nicht nach der Tageszeit rechnet. Dieser scheinbare Verstoß gegen die Vorschriften ist unbedenklich, da die Einheitszeiten für jede Zugbedienung nur angenommene Durchschnittswerte sind. Sollte, was in der Regel nicht geschieht, auf die Anrechnung dieser kleinen Pausen [illegible] werden, so muß die Fahrplanberechnung in Anwendung kommen. Es wird sich empfehlen, bei einer späteren Neufassung der D. D. V. den letzten Satz von Absatz 1 des § 81 demgemäß zu ergänzen.

Bei der Einheitsberechnung kann man selbstverständlich die Nebenarbeiten nicht auf die einzelnen Tageszeiten verteilen; dies ist nur bei der Fahrplanberechnung möglich. Die Verteilung ist zumeist entbehrlich.

II.

Die Dienstdauervorschriften enthalten scharf umrissene Bestimmungen über die Bewertung der Dienstbereitschaft derart, daß die Begriffe in [illegible] Beziehung [illegible] werden können.

Es bedeuten:

1. a, A reine Arbeit in der Schicht, am Tage.

2. z, Z, Z_m planmäßige Arbeit am Posten in der Schicht, am Tage, im Monat (die Begriffe reine und planmäßige Arbeit werden öfters verwechselt oder es wird dafür der Begriff „wirkliche Arbeit" angewendet, der zu Mißverständnissen Anlaß gibt und für andere Zwecke gebraucht wird). ζ planmäßige Arbeit eines Diensttuenden.

3. b Dienstbereitschaft in der Schicht.

4. D Dienstdauer = Dauer des Dienstes am Tage.

5. s, S, S_m zulässige Dienstschicht am Tage, zulässige Schichtstunden in der Woche, im Monat; t = tatsächliche Dienstschicht am Tage.

6. n Anzahl der ständigen Bediensteten des Postens.

7. R Stellvertretungs-, [illegible] für [illegible] Zwecke freier Überschußdienst.

Es sind zwei Arten der Berechnung möglich.

A. Berechnung auf der Grundlage der reinen Arbeit.

a) Bahnbewachung.

1) $s = a + b$,

2) $z = a + \frac{b}{3}$ und $a = z - \frac{b}{3}$,

3) $a = \frac{3 \cdot z - s}{2}$ und $s = 3 \cdot z - 2 \cdot a$,

4) $\frac{a}{s} = \frac{3 \cdot z - s}{2 \cdot s}$,

5) $A = D\,\frac{3 \cdot z - s}{2 \cdot s}$ und $s = \frac{3 \cdot z \cdot D}{2 \cdot A + D}$.

Für $z = 8$ wird:

$a = 12 - \frac{s}{2}$ und $s = 24 - 2 \cdot a$,

$\frac{a}{s} = \frac{24 - s}{2 \cdot s}$,

$A = D\,\frac{24 - s}{2 \cdot s}$ und $s = \frac{24 \cdot D}{2 \cdot A + D}$.

Für $z = 10$ wird:

$a = 15 - \frac{s}{2}$ und $s = 30 - 2 \cdot a$,

$\frac{a}{s} = \frac{30 - s}{2 \cdot s}$,

$A = D\,\frac{30 - s}{2 \cdot s}$ und $s = \frac{30 \cdot D}{2 \cdot A + D}$.

b) Stationäres Personal des Bahnhofsdienstes.

6) $s = a + b$,

7) $z = a + \frac{b}{2}$ und $a = z - \frac{b}{2}$,

8) $a = 2 \cdot z - s$ und $s = 2 \cdot z - a$,

9) $\frac{a}{s} = \frac{2 \cdot z - s}{s}$,

10) $A = D\,\frac{2 \cdot z - s}{s}$ und $s = \frac{2 \cdot z \cdot D}{A + D}$.

Für $z = 8$ wird:

$a = 16 - s$ und $s = 16 - a$,

$\frac{a}{s} = \frac{16 - s}{s}$,

$A = D\,\frac{16 - s}{s}$ und $s = \frac{16 \cdot D}{A + D}$.

Für $z = 10$ wird:

$a = 20 - s$ und $s = 20 - a$,

$\frac{a}{s} = \frac{20 - s}{s}$,

$A = D\,\frac{20 - s}{s}$ und $s = \frac{20 \cdot D}{A + D}$.

Nach den Formeln 4, 5, 9 und 10 ist die nachfolgende Tabelle berechnet, deren erster Teil sich bei der praktischen Anwendung seit länger als einem Jahre als unentbehrlich erwiesen hat. Die Tabelle ermöglicht, aus der errechneten reinen Arbeit,

sei es für die Schicht, sei es für den ganzen Tag die zulässige Länge der Dienstschicht sofort zu entnehmen.

Berechnung nach der reinen Arbeit.

Schicht	Bahnbewachung			Stationsdienst		
	Minuten reine Arbeit in			Minuten reine Arbeit in		
Stunden	der Schicht	der Stunde	24 Stunden	der Schicht	der Stunde	24 Stunden
			für z = 8 Stunden			
8	480	60	1440	480	60	1440
9	450	50	1200	420	47	1120
$9^1/_3$	440	47	1130	400	43	1029
10	420	42	1008	360	36	864
11	390	$35^1/_2$	851	300	27	654
12	360	30	720	240	20	480
13	330	$25^1/_2$	609	180	14	332
14	300	21	514	120	9	206
15	270	18	432	60	4	96
			für z = 10 Stunden			
10	600	60	1440	600	60	1440
11	570	52	1244	540	48	1178
12	540	45	1080	480	40	960
13	510	39	942	420	32	774
14	480	34	823	360	26	617
15	450	30	720	300	20	480
16	420	26	630	240	15	360

1. Beispiel. Für einen Schrankenposten, der 20 Stunden tägliche Dienstdauer hat, berechnet sich die reine Arbeitszeit zu durchschnittlich 500 Minuten am Tage. Nach der Tabelle ($z = 8$) ist bei 25 Minuten reiner Arbeit in der Stunde 13stündige Schicht möglich. Ist der Posten durch 2 Mann besetzt, so läßt sich die Schicht nur dann voll in Anwendung bringen, wenn beide Wärter oder wenigstens einer in der überschießenden Zeit in der Bahnunterhaltung arbeiten kann. Sind beide schwer kriegsbeschädigt, und ist keiner von ihnen dazu imstande, so wird der tägliche Dienst halbiert, und an den freien Tagen des einen verrichtet der andere Wärter eine 15stündige Schicht. Man kann somit nur 65 statt 78 Schichtenstunden in der Woche ausnutzen. Zweckmäßig ist es in einem solchen Falle, den Dienst auf zwei benachbarten gleichartigen Posten zu vereinigen und durch drei ständige Wärter versehen zu lassen. Für $z = 10$ ergibt sich die zulässige Schicht, wenn die großen Pausen vorhanden sind, rein rechnerisch höchstens zu 16 Stunden.

In derartigen oder ähnlichen Fällen, die häufig vorkommen, ist man im Zweifel, wie man den Dienst einzurichten hat. Den Spitzendienst durch einen gesunden Hilfsbahnwärter verrichten zu lassen, wäre unwirtschaftlich. Die günstigste Ausnutzung würde sich ergeben, wenn man 2 oder sogar 3 Posten vereinigen und den Dienst durch 3 und 4 Mann (Kriegsbeschädigte) versehen lassen würde. Zumeist ist dies praktisch nicht möglich, auch stößt die Aufstellung derartiger Pläne auf Schwierigkeiten. Sofern ein Wärter am Posten wohnt, ist die beste Regelung die, daß der Spitzen- und Stellvertretungsdienst von der Frau des Wärters übernommen wird.

2. Beispiel. Für einen Blockposten mit durchgehendem Dienst berechnet sich die reine Arbeitszeit zu 1100 Min. durchschnittlich am Tage. Für $z = 8$ ist eine Schicht von $9^1/_3$ Stunden im Durchschnitt am Tage, das ist der bekannte Selbstablösedienst, möglich, der, als die seitherigen Dienstdauervorschriften in Kraft traten, in großem Umfang auf den Hauptlinien mit durchgehendem Verkehr eingeführt wurde. Für $z = 10$ ergibt sich eine zulässige Schicht von 12 Stunden. 24 Stunden Stellvertretungsdienst in der Woche muß dann durch Ablöser geleistet werden.

3. Beispiel. Für ein Stellwerk, das 20 Stunden tägliche Dienstdauer hat, sind 720 Min. reine Arbeit durchschnittlich am Tage berechnet. Es sind bisher Schichten von 10 Stunden Dauer, einschließlich einer einstündigen Mittagspause von 11 Stunden durchschnittlicher Dauer möglich gewesen. Für $z = 10$ beträgt die zulässige Schicht nach der Rechnung 12½ und 13½ Stunden.

Bei einfachen Verhältnissen, insbesondere bei der Bahnbewachung, genügt im allgemeinen die vorstehende Berechnungsweise. Man kann sie am Schlusse durch die nachträgliche Berechnung der planmäßigen Arbeitszeit ergänzen. Sie mag zur vorläufigen Feststellung der Schichtenlängen auch in denjenigen Fällen dienen, in denen auf der Grundlage der planmäßigen Arbeitszeit gerechnet werden muß, wie dies im Stationsdienste, wo die Schichten vielfach einander übergreifen und sich decken, in der Regel der Fall ist.

B. Berechnung auf der Grundlage der planmäßigen Arbeitszeit.

	Bahnbewachung	Bahnhofsdienst
für die Schicht	11) $z = \frac{s + 2 \cdot a}{3}$,	16) $z = \frac{s + a}{2}$,
für den Tag	12) $Z = \frac{D + 2 \cdot A}{3}$,	17) $Z = \frac{D + A}{2}$,
für die Woche	13) $Z_w = \frac{D_w + 2 \cdot A_w}{3}$,	18) $Z_w = \frac{D_w + A_w}{2}$,
für den Monat	14) $Z_m = 30 \cdot Z$,	19) $Z_m = 30 \cdot Z$,
planm. Arbeitszeit in der Stunde	15a) $\frac{Z}{D} = \frac{D + 2 \cdot A}{3 \cdot D}$,	20a) $\frac{Z}{D} = \frac{D + A}{2 \cdot D}$,
	b) $\frac{Z_w}{D_w} = \frac{D_w + 2 \cdot A_w}{3 \cdot D_w}$,	b) $\frac{Z_w}{D_w} = \frac{D_w + A_w}{2 \cdot D_w}$.

Die Formeln 12 bis 14 und 17 bis 19 gelten für den gesamten Dienst. Die Zahl der benötigten Wärter ist

für $z = 8$:

21) $n = \frac{Z_m}{208}$ oder $= \frac{Z_w}{48}$ und

22) $R = \pm (Z_m - 208 \cdot n)$,

für $z = 10$:

23) $n = \frac{Z_m}{260}$ oder $= \frac{Z_w}{60}$ und

24) $R = \pm (Z_m - 260 \cdot n)$.

Kann man aus praktischen Gründen die berechnete planmäßige Arbeitszeit nicht voll auswerten, so wird die wirklich aufgewendete planmäßige Arbeitszeit in der Regel durch Einzelrechnung ermittelt. Nachstehende Formeln ermöglichen die Berechnung summarisch auf Grund von Durchschnittswerten vorzunehmen.

a) für den Posten und $z = 8$ bzw. 10: an einem Tage zu

25) $Z' = \frac{8 \cdot D}{t}$ bzw. $\frac{10 \cdot D}{t}$

in 30 Tagen zu $Z'_m = 30 \cdot Z'$ und

b) für einen Bediensteten im Durchschnitt auf einen beliebigen Zeitraum (Woche oder Monat) berechnet:

26) $\mathfrak{t} = S \frac{Z}{D}$.

Diese Durchschnittsberechnung ist nur in besonderen Fällen anzuwenden.

Für die Berechnung nach der planmäßigen Arbeitszeit läßt sich nachstehende Tabelle mit Vorteil verwenden.

Die Tabelle ist so zu verwenden, daß Spalte 2 in den Fällen benutzt wird, in denen der Dienst nachts ruht. Man berechnet, wieviel planmäßige Arbeitszeit auf die Stunde entfällt, und findet aus der Tabelle sofort die Schichtenlänge. Auch dies ist eine Durchschnittsberechnung, die sich nur für die Proberechnung und für sonstige besondere Fälle eignet. In der Regel geht man bekanntlich in anderer Weise vor. Man teilt die für eine Woche, mehrere Wochen oder für einen Monat berechnete planmäßige Arbeitszeit durch 48, ein Mehrfaches davon oder 208 und findet so die Zahl der notwendigen Bediensteten. Für $z = 10$ gelten die Zahlen 60 und 260. Aus der so ermittelten

Berechnung nach der planmäßigen Arbeit.

Länge der Schicht Stunden	Planm. Arbeitszeit in der Stde. Min./Std.	Schichten am Tag	Anzahl Mann auf dem Posten	Bei ununterbrochenem Dienst – Planmäßige Arbeit – am Tag Minuten	am Tag Stunden	in der Woche Minuten	in der Woche Stunden	im Monat Stunden
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			für z = 8 Stunden					
s	$\frac{480}{s}$	$\frac{24}{s}$	$\frac{168}{6s} = \frac{28}{s}$	$\frac{480 \cdot 24}{s}$	$\frac{8 \cdot 24}{s}$	$\frac{168 \cdot 430}{s}$	$\frac{168 \cdot 8}{s}$	$\frac{8 \cdot 24 \cdot 30{,}4}{s}$
8	60	3	$3\frac{1}{2}$	1440	24	10080	168	730
9	53,3	$2\frac{2}{3}$	$3\frac{1}{9}$	1280	21,3	8960	149,3	647
$9\frac{1}{3}$	51,4	$2\frac{4}{7}$	3	1233	20,6	8640	144	624
10	48	$2\frac{2}{5}$	$2\frac{4}{5}$	1152	19,2	8064	134,4	582
$10\frac{1}{2}$	46	$2\frac{2}{7}$	$2\frac{2}{3}$	1097	18,3	7680	128	555
11	43,7	$2\frac{2}{11}$	$2\frac{6}{11}$	1047	17,5	7333	122,2	530
12	40	2	$2\frac{1}{3}$	960	16	6720	112	485
13	36,9	$1\frac{11}{13}$	$2\frac{2}{13}$	886	14,8	6203	103,4	448
14	34,3	$1\frac{5}{7}$	2	823	13,7	5760	96	416
			für z = 10 Stunden					
s	$\frac{600}{s}$	$\frac{24}{s}$	$\frac{168}{6s} = \frac{28}{s}$	$\frac{600 \cdot 24}{s}$	$\frac{10 \cdot 24}{s}$	$\frac{168 \cdot 600}{s}$	$\frac{168 \cdot 10}{s}$	$\frac{10 \cdot 24 \cdot 30{,}4}{s}$
10	60	$2\frac{2}{5}$	$2\frac{4}{5}$	1440	24	10080	168	730
11	55	$2\frac{2}{11}$	$2\frac{6}{11}$	1309	21,8	9163	152,7	663
12	50	2	$2\frac{1}{3}$	1200	20	8400	140	608
13	46	$1\frac{11}{13}$	$2\frac{2}{13}$	1108	18,5	7754	129,2	562
14	43	$1\frac{5}{7}$	2	1029	17	7200	120	517
15	40	$1\frac{3}{5}$	$1\frac{7}{8}$	960	16	6720	112	486
16	$37\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	900	15	6300	105	456

Zahl der Bediensteten findet man, indem man sie in die Dienstdauer auf einen gewissen Zeitraum teilt, ebenfalls die Schichtenlänge. Die auf den einzelnen Bediensteten entfallende Arbeit findet man, indem man die von ihm zu leistenden Schichten zusammenstellt und die auf diese Schichten entfallende planmäßige Arbeitszeit zusammenrechnet.

Die Spalten 3 bis 9 gelten für ununterbrochenen Dienst. Aus den Zahlen der Tabelle findet man ohne weiteres die auf dem Posten anzusetzende Zahl der Bediensteten und gleichzeitig die Schichtenlänge.

Es ist nun nicht etwa erforderlich, die angegebenen Formeln in der praktischen Anwendung dauernd zu gebrauchen. Es genügt in der Regel die übliche Berechnungsweise, die so verläuft, daß man sich zunächst schätzungsweise die Schichten nach den Tabellen entweder auf der Grundlage der reinen oder der planmäßigen Arbeitszeit berechnet; dann stellt man den Dienstplan auf und sodann rechnet man für die einzelnen Schichten die reine Arbeitszeit und durch Hinzuschlagung des anteiligen Betrages der Dienstbereitschaft, die sich als Unterschied zwischen der Schicht und der reinen Arbeit ergibt, die planmäßige Arbeitszeit aus. Auf diese Weise findet man für den Posten und für jeden Bediensteten die planmäßige Arbeitszeit. In vereinfachter Weise findet man dies auch, indem man, wie in einfachen Fällen des Bahnbewachungsdienstes, nach dem Tagesdurchschnitt rechnet, dann die auf eine Schichtstunde entfallende planmäßige Arbeitszeit und durch Vervielfältigung mit der Zahl der in einem Zeitraum zu leistenden Schichtenstunden die gesamte Arbeitszeit berechnet. Die errechnete planmäßige Arbeitszeit vergleicht man am Schluß mit dem zu leistenden Arbeitsmaß. In der Bahnbewachung genügt die Berechnung auf der Grundlage der reinen Arbeitszeit, die erfahrungsgemäß von dem Personal und den Vertretungen durchaus verstanden wird, mit dem am Schlusse zu erbringenden Nachweis der planmäßigen Arbeitszeit. Die Regel bildet die Berechnung auf der Grundlage der planmäßigen Arbeitszeit.

Aus den Formeln 5 und 10 ist das bemerkenswerte Ergebnis zu entnehmen, daß, zunächst rein theoretisch genommen, die nach den Änderungen der Dienstdauervorschriften zu errechnenden neuen Schichten sich zu den alten Schichten auf der Grundlage des achtstündigen Arbeitstages allgemein wie 10 : 8 verhalten. In der Praxis ist die Bemessung der Schichten erheblich auch von den näheren Umständen der Diensteinteilung abhängig.

Die Gültigkeit des Frachtvertrags bei unrichtiger Inhaltsangabe im Frachtbriefe.

Unter gleicher Überschrift bespricht Dr. jur. Wilhelmy (KBE.), Köln, in Nr. 8 des Jahrganges 1923 dieser Zeitung das Urteil des OLG. Hamburg vom 3. Februar 1921, abgedruckt in der Verkehrs-Rundschau 3/4, II. Jahrg. S. 73, und das Urteil des RG. vom 19. Mai 1922, VII 403/21, abgedruckt in Nr. 1/2 S. 23 derselben Rundschau. Der ersten Entscheidung liegt der Tatbestand zugrunde, daß eine Firma eine Kiste mit 75 Kisten Zigarren unter der Inhaltsangabe „Papierwaren" mit Frachtbrief nach Hamburg sandte; die Kiste kam beträchtlich beraubt am Bestimmungsorte an. Auf den vom Verfügungsberechtigten geltend gemachten Schadensersatzanspruch wandte der Eisenbahnfiskus ein, daß der Frachtvertrag über „Papierwaren" abgeschlossen und er daher nicht verpflichtet gewesen sei, „Zigarren" abzuliefern oder zu ersetzen. Das OLG. sprach sich zuungunsten der Eisenbahn aus mit der Begründung, daß eine unrichtige Inhaltsbezeichnung im Frachtbriefe nur dann eine Haftung der Bahn ausschlösse, wenn die Gegenstände zu den im § 96 EVO. genannten gehören oder wenn ein für den Verlust kausales Verschulden des Absenders vorliege (§§ 56, 57, 84, 96 das.). Der Versender hätte vorsätzlich eine falsche Inhaltsdeklaration gewählt, wobei, wie es in den Urteilsgründen heißt: zu vermuten ist, daß die unrichtige Bezeichnung aus der Erfahrung heraus vorsorglich gewählt ist, daß Sendungen von Zigarren in heutiger Zeit gerade besonderen Anreiz zur Beraubung geben. Im zweiten Falle kommt das RG. zu einer gleichen der Eisenbahn nachteiligen Entscheidung. Es handelt sich um eine Ladung von 200 Säcken Pferdefutter und drei im Frachtbriefe nicht deklarierten Kisten Cognac, von denen 1 Kiste mit Inhalt und 100 Flaschen aus zwei Kisten unterwegs abhanden kamen. Das Urteil stützt sich auf § 61 EVO. und unterstellt einen Frachtvertrag auch bezüglich der 3 Kisten Cognac mit der Begründung, der Frachtvertrag sei abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief „angenommen" habe; die unvollständige Bezeichnung des Inhalts schließe nach § 84 EVO. die Haftung nur dann aus, wenn dadurch der Schaden verursacht wäre, was hier nicht zuträfe. Wilhelmy hält beide Urteile vom Standpunkt des Prinzips der gegenseitigen Verträge als „des Ausdrucks der freien Willensbestimmung zum Zwecke gegenseitiger Bindung im Hinblick auf Erreichung wirtschaftlicher Zwecke für bedauerliche Fehlurteile; im ersten Falle würden der Verkehrsordnung dienende zwingende Bestimmungen in ihrer Bedeutung verkannt und es werde einer verderb-

lichen Moral gegen Treue und Glauben bei Verträgen nicht entgegengetreten; das RG. habe der Eisenbahn ohne weiteres einen Vertrag unterstellt und, wie im ersten Falle, eine Haftung als Folge auferlegt, gegen die sich die Bahn mit Recht sträuben müsse, weil schon der Grund nicht aufrechtzuerhalten sei. Die Entscheidung des OLG. erkenne an, daß die vom Beklagten begehrte Klageabweisung in der EVO. keine Stütze finde, mit dieser bekannten Tatsache hätte sich aber das Gericht nicht abfinden müssen; auch mit den Vorschriften des 3. Buches HGB. komme man den berechtigten Interessen der Eisenbahn in dieser Hinsicht nicht näher, aber mit Hilfe der allgemeinen Bestimmungen des BGB. über Rechtsgeschäfte könnte und müßte dem rechtlichen Gefühl gegen die Urteile zum Siege verholfen werden." Letzteres wird dann näher begründet.

Auch ich halte die beiden Entscheidungen für verfehlt, kann aber der Ansicht, daß die vom Beklagten begehrte Klageabweisung in der EVO., also im Tarife keine Stütze finde, nicht beitreten. Wilhelmy weist mit Recht darauf hin, daß der Eisenbahnfrachtvertrag nicht nur, wie das RG. in seinem Urteile annimmt, ein Realvertrag, sondern auch ein Formalvertrag ist; neben der Hingabe und Annahme des Gutes bedingt er Ausstellung und Übergabe des Frachtbriefes, für den der Aufdruck und die vom Absender einzutragenden Angaben einschließlich der Bezeichnung des Inhalts in § 56 EVO. und in dessen Ausführungsbestimmung IV genau vorgeschrieben sind. Kein Absender ist von der Verpflichtung befreit, den Inhalt wahrheitsgemäß und genau anzugeben, auch wenn dies eine Frachtverkürzung nicht herbeiführen kann und es sich nicht um Gefahrgüter handelt, sowie ohne Rücksicht darauf, ob die unrichtige Angabe mit Absicht oder versehentlich erfolgt und was der Absender damit bezweckt (§§ 6, 60(1) EVO.). Erfolgt trotzdem unrichtige oder unvollständige Angabe, so muß die Dienststelle, falls sie es bemerkt, den Frachtbrief und das Gut zurückweisen; aber, auch wenn die Täuschung gelingt und Annahme sowie Beförderung erfolgt, können dem Absender bzw. Empfänger nicht die gleichen Vorteile erwachsen wie dem, welcher die zwingenden Vorschriften des § 56⁵ EVO. und der Ausführungsbestimmung IV befolgt. Ersterer erlangt keinen Anspruch auf Schadloshaltung gemäß § 84 EVO., denn dies wäre eine Begünstigung gegenüber dem Tarife, die nach § 6³ a. a. O. verboten und nichtig ist, während er andererseits mit dem Gute für die bereits mit der Annahme entstandenen Ansprüche auf Fracht und Frachtzuschlag haftet, da die Befreiung hiervon ebenfalls eine unzulässige Begünstigung wäre. Die Vorschriften des § 6 (1 und 3) machen eben keinen Unterschied bei den einzelnen Tarifbestimmungen; Abs. 1 gebietet die Anwendung des Tarifs für jedermann in derselben Weise und Abs. 3 erklärte jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber dem Tarife für verboten und nichtig, wobei, in Übereinstimmung mit Wilhelmy, darauf hinzuweisen ist, daß die in die Tarife aufgenommenen Bestimmungen der EVO. in noch höherem Grade zwingendes Recht sind als die zwingenden Vorschriften des HGB., da sie auch zuungunsten der Bahn keine Abweichung zulassen. Daß das Verbot des § 6 durch die in den Urteilen angezogenen §§ 84 und 96 EVO. eingeschränkt werden soll, ist weder aus dem Wortlaut noch sonst zu entnehmen; letztere enthalten vielmehr nur eine Anwendung des Verbots auf gewisse Fälle; § 84 setzt überdies ein Verschulden des Absenders voraus, das in ursächlichem Zusammenhange steht mit dem Schaden, dessen Ersatz verlangt wird, was nach § 6 a. a. O. nicht erforderlich ist, um den Schadensersatzanspruch aus § 84 EVO. auszuschließen. Gegenüber § 6 versagt aber auch die Berufung des OLG. auf § 96 EVO., welcher die strenge Haftung der Bahn bei unrichtiger Inhaltsbezeichnung nur in den dort aufgeführten Fällen ausschließt. Im § 96 handelt es sich um Beförderungen, die nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 EVO.), für die also ein förmlicher Frachtvertrag überhaupt nicht zustande kommen soll und die strenge Haftpflicht gem. § 84 EVO. schon aus diesem Grunde ausgeschlossen ist; ihre Berücksichtigung im § 96 war deshalb eigentlich überflüssig, sie ist auch nach den Motiven (118) nur erfolgt, um Mißverständnissen vorzubeugen (Eger EVO. 1910 Anm. 503), und es läßt sich aus § 96 eine Verurteilung der Bahn nicht folgern. Die von Wilhelmy vermißte Bestimmung über die Rechtswirkung, falls der Absender der Vorschrift des § 56 über richtige Inhaltsbezeichnung nicht genügt, ist der Abs. 3 des § 6 EVO., der in dem Abschnitt „Allgemeine Bestimmungen" abgedruckt ist und auch nach seinem Wortlaut — in Verbindung mit Abs. 1 — die Frage für alle Tarifbestimmungen, also auch für § 56 allgemein dahin regelt, daß er die durch Nichtbeachtung erlangten Begünstigungen für nichtig erklärt. Letzteres bedingt keineswegs die Nichtigkeit des Frachtvertrages selbst, wie W. annimmt; eine solche erscheint auch aus rein sachlichen Gründen ausgeschlossen, da die Leistungen der Bahn aus dem Frachtvertrage, welche sofort mit dem Abschlusse, ja manchmal — wie bei Ladungen — schon vorher begonnen haben und in der Mehrzahl solcher Fälle bei Entdeckung der Unrichtigkeit schon vollständig erfüllt sein werden, nicht mehr rückgängig gemacht werden können, also die Bahnen des tarifmäßigen Entgelts verlustig gehen würden, was aber wiederum nach § 6³ EVO. verboten ist. Ist aber aus dem Tarife, der ja nach Abs. 1 des § 6 alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen enthält, eine Entscheidung zu entnehmen, dann kommen andere gesetzliche Bestimmungen nicht in Betracht, insbesondere nicht die von Wilhelmy geltend gemachten Bestimmungen des allgemeinen Rechts über den Abschluß von Verträgen. Dies entspricht auch dem von W. zitierten Aufdruck auf dem Frachtbriefformular: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. . . . . und die in Betracht kommenden Tarife", also auch der § 61 EVO., wonach der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, auch ohne daß eine Prüfung des Inhalts der Sendung erfolgte. Wäre die Ansicht von W. richtig, daß im Falle der Nichtübereinstimmung des Inhalts mit der Frachtbriefangabe nicht nur nicht ein Eisenbahnfrachtvertrag, sondern überhaupt kein Vertrag zustande käme, weil es an einer allgemeinen „rechtsgeschäftlichen Voraussetzung fehle", dann müßte folgerichtig die Bahn in allen Fällen vor der Annahme nicht nur den Inhalt prüfen, sondern sich auch vergewissern, ob der Auflieferer auch der Absender, eventuell ob ersterer befugt ist, für den Absender zu handeln; ferner ob der Absender verfügungs- und vertragsfähig, auch ob die Unterschrift vom Absender oder dem zuständigen Vertreter vollzogen ist. Solches ist im Tarife nicht vorgeschrieben, wäre auch gar nicht durchführbar. Der Abschluß des Frachtvertrages ist hinsichtlich der Vertragsurkunde ein rein formaler und auch formularmäßiger; er ist auf seiten der Bahn ja kein freiwilliger, sondern wird ihr gegenüber erzwungen und muß erfolgen, wenn der Frachtbrief die im Gesetze vorgeschriebenen Angaben enthält, welche — einschließlich der Bezeichnung des Absenders — sogar durch Druck oder Stempel bewirkt werden können. Eine Anfechtung des Vertrages ist im Tarife nicht vorgesehen und nicht zugelassen, nur eine Änderung durch nachträgliche Verfügung des Absenders, und insofern sind die Entscheidungen der fraglichen Gerichte, daß aus beiden Beförderungsverträgen die Eisenbahnverwaltung von den Verfügungsberechtigten in Anspruch genommen werden konnte, nicht zu bemängeln. Andererseits ist W. darin beizutreten, daß hier die strengen Haftungsbestimmungen der EVO. der Bahn gegenüber nicht maßgebend sind, und es erscheint gerechtfertigt, bei Reklamationsverhandlungen wie in Prozessen daran festzuhalten, dabei auch den in früherer besserer Zeit fast vergessenen, in der letzten Zeit aber so oft geltend gemachten § 157 BGB. sich zunutze zu machen. Je höher der Wert eines Gutes, desto größer die Verantwortlichkeit der Bahn und ihre Verpflichtung zum Schadensersatz; dafür ist aber mit Voraussetzung, daß ihr vom Absender der Inhalt der Sendung wahrheitsgemäß angegeben wird, um danach nach ihrem Ermessen ihre Maßnahmen zu treffen; wird sie dabei vom Absender irregeführt, so verstößt dies gegen Treu und Glauben; der Absender selbst vermindert in solchem Falle die Möglichkeit der Sicherung des Gutes; gegen ihn spricht die Vermutung, daß ohne sein Verhalten der Schade gar nicht oder nur beschränkt eingetreten wäre, und es könnte äußerstenfalls nur in Frage kommen, ihm den Nachweis freizulassen, daß auch bei richtiger Inhaltsangabe der Verlust erfolgt wäre.

Mindestens ebenso wichtig ist es, sich darüber klar zu werden, welche Haftungsbestimmungen nun zutreffen, was W. unerörtert läßt. Sobald die Unrichtigkeit der Inhaltsangabe bahnseitig festgestellt ist, kann der Empfänger der Bahn gegenüber die ihm nach dem Tarife zustehenden Rechte nicht mehr ausüben, dies wäre eine nach § 6³ verbotene und nichtige Begünstigung. Die Rechte des Absenders beschränken sich aus dem gleichen Grunde auf den Anspruch auf Auslieferung der tatsächlich übergebenen Stücke gegen Befriedigung der Bahn an Fracht, Frachtzuschlag, Gebühren und Auslagen, da diese Forderungen sofort mit der Annahme bzw. dem Eintritt der die Gebühren und Auslagen begründenden Ereignisse entstanden sind. Wegen dieser Forderungen verbleiben der Bahn das Zurückbehaltungsrecht und die Rechte des Pfandgläubigers nach Maßgabe des Tarifs, während die Verpflichtungen der Bahn bis auf die des Verwahrers einer fremden Sache einschrumpfen. Die Bahn haftet also für Verlust und Beschädigung des Gutes nur bei Vorsatz oder Fahrlässigkeit (§§ 12, 15 BGB., § 347¹ HGB.), andernfalls hat der Verfügungsberechtigte selbst den Schaden zu tragen. Die im § 347² HGB. erwähnten Vorschriften des BGB., nach welchen der Schuldner in bestimmten Fällen nur grobe Fahrlässigkeit zu vertreten oder nur für diejenige Sorgfalt einzustehen hat, welche er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt, kommen m. E. hier nicht in Frage.

Welchen Wert die Bahnen auf richtige Inhaltsbezeichnung legen und auch legen müssen, ergibt sich wohl klar und deutlich aus den im Tf. I A des DEGT. zu § 56 u. IV abgedruckten

Ausführungsbestimmungen. Dessen ungeachtet wird in Nr. 25 der diesjährigen Speditions- und Schiffahrtszeitung auf S. 369 in einem Artikel mit der Überschrift: „Wahrheitsgemäße Bezeichnung des Inhalts des Frachtguts" unter Berufung auf die beiden obenerwähnten Urteile folgendes erklärt: „Wenn durch unrichtige Inhaltsangabe weder ein Gefahrgut getroffen noch eine Frachtverkürzung herbeigeführt wird, so wird nach § 60 EVO. nur 1 Mark für einen Frachtbrief an Frachtzuschlag erhoben. Dieser geringe Frachtzuschlag zeigt an, daß der Eisenbahn an der wahrheitsgemäßen Bezeichnung des Frachtguts im allgemeinen, d. h. wenn keine Frachtverkürzung herbeigeführt wird oder es sich nicht um Gefahrgüter handelt, nicht so viel gelegen ist, daß es mehr eine Ordnungsvorschrift ist, die ihr die Kontrolle erleichtert. Die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn für Sachschäden oder Lieferfristüberschreitung wird jedoch durch die unrichtige Inhaltsangabe im allgemeinen nicht berührt. Nur bei Gefahrgütern und verbotenen Transporten gilt wieder eine Sonderbestimmung; wenn diese Güter unter unrichtiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften aufgegeben werden, so ist die Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags verwirkt (§ 96 EVO.). Bei allen sonstigen Gütern bleibt aber die Ersatzpflicht der Eisenbahn trotz der unrichtigen Inhaltsangabe bestehen. Darum ist das in der Praxis häufig angewendete Verfahren unschädlich, daß in dem Frachtbriefe absichtlich gerade eine irreführende Inhaltsdeklaration abgegeben wird, um einem Diebstahl durch Eisenbahnangestellte vorzubeugen. Sofern dadurch die Eisenbahn um die ihr zustehende Fracht nicht gebracht wird, ist diese Maßregel bei gewöhnlichen Frachtgütern unbedenklich. Jedenfalls ist eine irrtümliche oder irreführende Bezeichnung für die Haftung der Eisenbahn im allgemeinen unerheblich, denn der Frachtvertrag wird über das wirklich *übergebene* Gut als Realvertrag abgeschlossen, nicht über das im Frachtbriefe *bezeichnete* Gut."

Auch wenn unberücksichtigt bleibt, daß der Frachtzuschlag von 1 *M* mehr als das Dreifache der früheren Mindestfracht betrug und inzwischen auf das Dreifache erhöht wurde, ist es doch wohl ein Trugschluß, wenn der Verfasser des Artikels die rechtliche Bedeutung einer Vertragsbestimmung nach der Höhe der Strafe beurteilt, die auf ihre Nichtbeachtung gesetzt ist. Läßt sich diese Ansicht schon bei freiwilligen Verträgen nicht begründen, so erscheint sie noch weniger begründet bei einem der Bahn gegenüber erzwungenen Vertrage, für den gesetzlich ganz bestimmte Vorschriften gelten, die für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind, von denen abzuweichen ausdrücklich verboten und denen gegenüber jede Begünstigung nichtig ist (§ 6 EVO.). Von diesem Verbote ist keine Tarifbestimmung ausgenommen, ohne Rücksicht darauf, welchem besonderen Zwecke sie dient, und Ordnungsvorschriften, die in dem Artikel als minderwertig angesehen werden, sind es alle, da sie dazu bestimmt sind, den öffentlichen, der Allgemeinheit dienenden und der ständigen Kontrolle bedürfenden Bahnverkehr zu regeln. Die Inhaltsangabe im Frachtbriefe dient nicht nur dazu, eine richtige Frachtberechnung zu ermöglichen, sondern sie ist auch wichtig für die der Bahn obliegende Prüfung, ob gesetzliche oder sonst maßgebende Bestimmungen der Annahme des Gutes und dessen Beförderung entgegenstehen und wie letztere zu erfolgen hat, ferner ob das Gut einer besonderen Verpackung und Behandlung seitens der Bahn bzw. Zollstelle bedarf, welche Prüfungen nicht, wie der Verfasser des fraglichen Artikels offenbar annimmt, dem Absender überlassen werden dürfen. Des weiteren gibt die Inhaltsangabe, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit der Absender gemäß gesetzlicher Vorschrift haftet, die Unterlage für die den Bahnen gesetzlich obliegenden statistischen Aufzeichnungen, welche nicht nur an sich wichtig sind, sondern auch den Anhalt gewähren für die Notwendigkeit tarifarischer Maßnahmen, und ebenso ist die Angabe mitbestimmend dafür, ob eine Prüfung des Inhalts geboten erscheint, um bei wertvollen Gütern die Beschaffenheit der Sendung durch Augenschein mit Sicherheit festzustellen und nicht, für den Fall des Verlustes, allein auf die immerhin nicht ganz unparteiischen Aussagen von Angestellten oder die Vorlage von Rechnungen angewiesen zu sein. Alles dies wird vereitelt, wenn der Absender lediglich nach seinem Ermessen und ins Blaue hinein, ohne sichere Kenntnis der in Frage kommenden Bestimmungen eine wahrheitswidrige Inhaltsangabe wählt, in dem Glauben, dadurch unredlichen Personen, die mit der Sendung zu tun haben oder denen sie greifbar wird, die Ware als minderwertig erscheinen zu lassen.

In der Nr. 52 derselben Zeitung vom Jahre 1922 ist die dritte Fassung der vom Verein der Spediteure aufgestellten „Allgemeinen Bedingungen" abgedruckt, bei der nach dem Eingangsvermerk der Schriftleitung auch der Verfasser des letzterwähnten Artikels wertvolle juristische Unterstützung geleistet hat. Dort heißt es in §§ 5 und 6: „Der dem Spediteur erteilte Auftrag hat Zeichen, Nummer, Anzahl, Art, Inhalt der Stücke und alle sonstigen für die ordnungsmäßige Ausführung erheblichen Angaben zu enthalten. Die etwaigen Folgen unrichtiger oder unvollständiger Angaben oder das Fehlen eines schriftlichen Auftrags fallen dem Auftraggeber zur Last; der Spediteur ist nicht verpflichtet, die Angaben nachzuprüfen oder zu ergänzen; eine vom Spediteur etwa erteilte Empfangsbescheinigung enthält im Zweifel keine Bestätigung der Zahl-, Art-, Inhalts-, Wert- oder Gewichtsangaben. Wird einem Spediteur von einem Hersteller oder Händler bestimmter Erzeugnisse eine Sendung ohne Inhaltsangabe zum Versand übergeben, so ist im Zweifel anzunehmen, daß die Sendung die Erzeugnisse des Versenders enthält; die Bestimmungen des vorhergehenden Paragraphen werden hierdurch nicht berührt." Daraus erhellt wohl deutlich, welchen Wert und welche Bedeutung auch der Verein der Inhaltsangabe des Auftraggebers bzw. des Versenders beilegt, jedenfalls ist zu bezweifeln, daß ein Spediteur die Ansicht wird gelten lassen, daß eine wahrheitswidrige Inhaltsangabe für den Auftraggeber unbedenklich und unschädlich sei, und was dem Spediteur recht ist, muß wohl der Eisenbahn billig sein. Immerhin gibt der Artikel Nr. 25 der diesjährigen Speditions- und Schiffahrtszeitung den Bahnen auch einen Hinweis, daß der derzeitige Betrag des Frachtzuschlags im Falle des Abs. 1b § 60 EVO. nicht genügt, um von unrichtiger oder unvollständiger Inhaltsangabe im Frachtbriefe abzuschrecken, und daß es dringend geboten ist, ihn für unrichtige und unvollständige Angabe bedeutend, jedenfalls wie früher auf das Dreifache des jedesmaligen Frachtmindestbetrages zu erhöhen, zumal da bei der Autorität, mit welcher der Verfasser des Artikels in der fraglichen Zeitung zur Geltung kommt, wohl mit Sicherheit anzunehmen ist, daß seinem Ratschlage von vielen gefolgt wird.

Nottebohm.

Dr. Heinrich Wittek,

österreichischer Eisenbahnminister von 1897 bis 1905, hat am 29. d. M. seinen 80. Geburtstag gefeiert. Wittek, dessen Lebenslauf bei Gelegenheit der Feier seines 70. Geburtstags in dieser Zeitung ausführlich dargestellt ist*), gehört auf dem Gebiet des gesamten Verkehrswesens zu den hervorragendsten Kennern und Förderern aller Zeiten und aller Länder. Ein warmer und aufrichtiger Freund unseres deutschen Brudervolks, hat er sich ganz besondere Verdienste um die Entwicklung und Förderung der Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich und dem Deutschen Reich erworben. In die Staatseisenbahnverwaltung ist Wittek im Jahre 1865 eingetreten und rasch in immer höhere Stellen aufgerückt, bis er 1897 zum Leiter des gesamten österreichischen Eisenbahnwesens berufen wurde. Sein größtes Werk als Eisenbahnminister war wohl die glückliche Durchbringung des Gesetzes vom 6. Juni 1901 über den Bau der Tauernbahn. Nach seinem Eintritt in den Ruhestand ist er in allen wichtigen Verkehrsangelegenheiten zu Rate gezogen worden, zuletzt noch bei den Untersuchungen über die Reform der Bundesbahnen. Daneben hat er eine reiche nutzbringende wissenschaftliche Tätigkeit entfaltet. Während des Weltkrieges stand er mit unermüdlicher Schaffenskraft an der Spitze verschiedener durch den Krieg hervorgerufener Wohltätigkeitsvereine, in den letzten Jahren war er Vorsitzender der Bankkommission, deren vor kurzem veröffentlichte Gesetzentwürfe unter seiner entscheidenden Mitwirkung verfaßt sind. So blickt der nun Achtzigjährige zurück auf ein köstliches Leben, reich an Mühe und Arbeit, aber auch an schönen Erfolgen. Auch diese Zeitung, die ihm viele wertvolle Beiträge verdankt, spricht ihm die herzlichsten Glückwünsche zum achtzigsten Geburtstag aus in der festen Hoffnung, daß seine ungebrochene Arbeitskraft noch viele Jahre reiche Früchte für unser Verkehrswesen und unser Wirtschaftsleben hervorbringe.

*) Vgl. den Aufsatz: Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, an der Spitze der Ztg. des Ver. Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 28. Januar 1914.

Kraftwagen und Eisenbahn in den Vereinigten Staaten.

Der Handelskammer der Vereinigten Staaten ist kürzlich der Bericht eines von ihr eingesetzten Ausschusses vorgelegt worden, der die Beziehungen der Landstraßen und des Kraftwagenverkehrs zu anderen Verkehrsmitteln untersuchen sollte; er zeigt, daß man dort die Grenzen der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel richtig erkannt hat und daß man die Rettung aus gewissen Verkehrsschwierigkeiten darin erblickt, daß die verschiedenen Verkehrsmittel planmäßig zusammenarbeiten, nicht etwa, wie es zuweilen geschieht, einander in falsch verstandenem Wettbewerb bekämpfen. Nach dem Bericht sollen die Eisenbahnen durch den Kraftwagen da entlastet werden, wo Beförderung mit der Eisenbahn unwirtschaftlich ist, und da es zurzeit auch bei uns darauf ankommt, die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu erhöhen, sei der Bericht hier im Auszug wiedergegeben. In weiten am Verkehr beteiligten Kreisen Deutschlands werden die einschlägigen Verhältnisse bereits richtig beurteilt; diese bedürfen der Belehrung durch den amerikanischen Bericht nicht. Er gibt ihnen aber Mittel an die Hand, um die Ansicht derjenigen Kreise mit Erfolg zu bekämpfen, die heute noch vor der Frage stehen: Kraftwagen oder Eisenbahn? statt die Ansicht zu vertreten: Kraftwagen und Eisenbahn! Erst im Rahmen einer Entscheidung, die im letzteren Sinne gefallen ist, kann jene Frage wieder erörtert werden. Liegen auch in Amerika die Verhältnisse in vielen Beziehungen ganz anders als bei uns, so daß eine Maßnahme auf verkehrstechnischem Gebiet, die dort richtig ist, bei uns deshalb noch nicht zur Einführung empfohlen werden kann, so sind doch die hier angestellten Erörterungen so grundlegend, daß sie hier wie dort Gültigkeit haben.

Der Bericht des Ausschusses kommt zu folgenden Schlußfolgerungen.

Der Vorteil der Allgemeinheit einerseits, der Eisenbahn-, Schiffahrts- und Kraftwagenbetriebe andrerseits wird besser durch planmäßiges Zusammenarbeiten als durch unwirtschaftlichen Wettbewerb gewahrt. Für dieses Zusammenarbeiten bietet sich die beste Gelegenheit an den Stellen, wo die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und die Möglichkeit, ihre Anlagen zu erweitern, am meisten beschränkt sind, nämlich in den großen Verkehrsmittelpunkten und deren Umgebung. Wenn die Güter dem Empfänger durch Kraftwagen, die planmäßig eingesetzt würden, bis an seine Tür zugerollt und ebenso bei ihm abgeholt würden, so würden dadurch die Bahnhöfe wesentlich entlastet und ihre Leistungsfähigkeit erhöht; die Aufgabe, ältere Bahnhofsanlagen neuzeitlichen Anforderungen anzupassen, ohne sie erweitern zu müssen, würde dadurch ihrer Lösung sehr erheblich nähergebracht werden. Ein planmäßiger Kraftwagenbetrieb könnte die Eisenbahnen von zahlreichen unwirtschaftlichen Gebarungen entlasten, so z. B. von der Überführung von Güterwagen von einem Bahnhof einer Stadt zum anderen, von der Beförderung von Gütern auf kurze Entfernungen u. dgl. Hierdurch würden Güterwagen freigemacht, um mit Vorteil für den Fernverkehr verwendet werden zu können.

Zur Wahrung des Vorteils sowohl der Allgemeinheit wie der Verkehrsunternehmen müssen die Grenzen, bis zu denen die einzelnen Verkehrsmittel wirtschaftlich arbeiten, richtig erkannt werden. Die Eisenbahnen müssen Betriebszweige aufgeben, für die der Kraftwagen besser geeignet ist und die ihnen nichts einbringen. Der Kraftwagen darf andrerseits nicht danach streben, Güter auf Entfernungen zu befördern, die über seine Kraft gehen. Wenn den Eisenbahnen dadurch, daß der Kraftwagen die Beförderung von Gütern auch auf weite Entfernungen übernimmt, gerade der Verkehr entzogen wird, der ihnen hohe Einnahmen bringt, so muß der ihnen verbleibende Verkehr höhere Lasten tragen, entweder in Form erhöhter Frachtsätze oder verminderter Verkehrsmöglichkeiten. In allen Fällen, wo unter Berücksichtigung aller Umstände die Eisenbahn ein Gut schneller oder ebenso schnell, vorteilhafter oder ebenso vorteilhaft wie der Kraftwagen befördern kann, erfordert es der Vorteil der Allgemeinheit, daß ihr die Beförderung dieses Guts zufällt. Unwirtschaftliche Eisenbahntransporte können aber in vielen Fällen durch Beförderung des Gutes auf der Landstraße durch Kraftwagen ersetzt werden.

Da aber die mit dem Kraftwagen zu erzielenden Verkehrsverbesserungen nur erreichbar sind, wenn der Kraftwagen planmäßig eingesetzt wird, so fordert der Bericht, daß die Staaten und Städte die Regelung des Kraftwagenverkehrs, und zwar nach gleichartigen Grundsätzen in die Hand nehmen. Ebenso wie die Frachtsätze und Verkehrsbedingungen der Eisenbahnen der Aufsicht der Behörden unterliegen, sollten auch behördliche Vorschriften für den Verkehr der Kraftwagen, die öffentlichen Zwecken dienen, erlassen werden.

Der Verkehr staut sich heutzutage in den großen Verkehrsknotenpunkten, und hier wird es den Eisenbahnen schwer, den stets steigenden Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu genügen. Hier können auch die Anlagen nicht erweitert werden. Dagegen könnte die freie Strecke häufig mehr leisten, als von ihr verlangt wird. Der Kraftwagen muß daher die Bahnhofsanlagen entlasten und durch planmäßiges Eingreifen die Möglichkeit schaffen, auf derselben Fläche, ohne kostspielige Um- und Erweiterungsbauten, denen namentlich die hohen Grunderwerbskosten hindernd im Wege stehen, einen gesteigerten Güterverkehr zu bewältigen.

Zum Schluß gibt der Bericht drei Möglichkeiten an, den Verkehr auf großen Güterbahnhöfen durch den Kraftwagen flüssiger zu gestalten; dies kann geschehen:

1. durch planmäßiges Arbeiten der Kraftwagen an Stelle des jetzigen Zustands, bei dem jeder Kraftwagen so benutzt wird, wie es seinem Besitzer zusagt, und durch Ausdehnung des bahnseits geleiteten Güterverkehrs bis an die Tür des Empfängers und Versenders mit Hilfe des Kraftwagens;

2. durch Ersatz eines Teils des Eisenbahnverkehrs durch Kraftwagenverkehr;

3. durch Einstellung gewisser Zweige des Eisenbahnverkehrs, so z. B. des Verkehrs zwischen den Bahnhöfen desselben Orts, zwischen benachbarten gewerblichen Anlagen u. dgl.

Es ist befriedigend, festzustellen, daß manches, was für Amerika gefordert wird, in Deutschland bereits erreicht ist. Trotzdem können die richtigen Grundsätze für das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen einerseits, für die Abgrenzung ihrer Arbeitsgebiete gegeneinander andrerseits gar nicht oft genug wiederholt werden. Denn wenn sie auch an vielen und maßgebenden Stellen bereits richtig erkannt sind und angewendet werden, so gibt es doch auch Stellen, bis zu denen diese Erkenntnis noch nicht durchgedrungen ist. Gerade in dem verarmten Deutschland muß aber jedes Hilfsmittel des Wirtschaftslebens richtig und bis aufs äußerste ausgenutzt werden, und da der Verkehr eine der wichtigsten Grundlagen der Wirtschaft, wenn nicht gar die wichtigste ist, so muß die Gesundung des Wirtschaftslebens auch beim Verkehr anfangen. Dazu gehört aber zunächst die richtige, planmäßige Ausnutzung aller ihm dienenden Mittel.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 11. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 2 des Reichs-Gesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Schnellzugzuschlag-, Übergangs- und Nachlösekarten** werden in den Schnellzügen wieder allgemein, in den Personenzügen dagegen nur auf Strecken ohne Bahnsteigsperre verkauft. Der Fahrkartenverkauf in den Zügen war seinerzeit im Hinblick auf die schnell wechselnden Geldumrechnungskurse aufgehoben worden.

— **Richtlinien für die Regelung der Dienstzeit der Reichsbeamten.** Das Reichsministerium hat durch Beschluß vom 14. Dezember 1923 folgende Richtlinien für die Dienstzeit der Reichsbeamten aufgestellt:

Im Hinblick auf die Not von Volk und Reich wird die Dienstzeit der Reichsbeamten für die Zeit bis zum 31. Dezember 1925 wie folgt geregelt:

1. Jeder Beamte ist verpflichtet, seine volle Arbeitskraft in den Dienst des Reichs zu stellen. Er hat die ihm übertragenen Arbeiten rechtzeitig ohne Rücksicht auf eine festgesetzte Dienststundenzahl zu erledigen.

2. Der Dienst ist in der Regel an der Dienststelle und innerhalb der vorgeschriebenen Tagesdienstzeit zu erledigen. Die Dienstzeit beträgt wöchentlich mindestens 54 Stunden. Regelmäßige Mehrleistungen können innerhalb eines Kalenderjahres durch regelmäßige Minderleistungen, ebenso wie umgekehrt, ausgeglichen werden. Soweit der Dienst in bloßer Dienstbereitschaft besteht, ist die Dienstzeit entsprechend zu erhöhen.

3. Dem Dienst an der Dienststelle und innerhalb der vorgeschriebenen Tagesdienstzeit ist die Teilnahme an Sitzungen, Besichtigungen und dergl. gleichzuachten. Soweit die Erledigung

des Dienstes an der Dienststelle und in der vorgeschriebenen Tagesdienstzeit aus dienstlichen Gründen unzweckmäßig ist, kann eine anderweitige Regelung stattfinden.

4. Die Tagesdienstzeit wird von jeder Behörde nach Anhörung der Beamtenvertretung festgesetzt. Die Tagesdienstzeit ist grundsätzlich in Vor- und Nachmittagsdienst zu teilen. Nur dort, wo aus zwingenden örtlichen oder sachlichen Gründen eine solche Teilung unmöglich erscheint, kann mit Zustimmung der obersten Reichsbehörde und des Reichsministers des Innern durchgehend gearbeitet werden. Diese regeln bei Bewilligung der Ausnahme die Dienstzeit; hierbei darf die Wochendienstzeit nicht unter 51 Stunden festgesetzt werden.

5. Für eine Überschreitung der bestimmungsmäßigen Wochendienstzeit wird eine Vergütung nicht gewährt. Ein Ausgleich kann durch Dienstbefreiung zu anderen Zeiten gewährt werden.

— **Der Kohlenbedarf der Reichsbahn.** Auf eine Anfrage des preußischen Staatsrats vom Oktober über die Versorgung der Reichsbahn mit inländischer Kohle hat der Handelsminister jetzt nach Rückfrage beim Reichswirtschaftsminister eine längere Antwort erteilt, in der festgestellt wird, daß eine Deckung des Kohlenbedarfs der deutschen Eisenbahnen allein aus den deutschen Kohlenrevieren, solange die Ruhrkohle nicht in dem früheren Umfange zur Verfügung stehe, unmöglich sei. Die Eisenbahn habe einen Monatsbedarf von rund einer Million Tonnen. Der Gesamtanfall an Steinkohlensorten, die die Eisenbahn verwenden könne, in allen deutschen Steinkohlenrevieren beträgt knapp 750 000 t. Aus diesen Mengen müssen neben der Eisenbahn noch der Hausbrand, die Gasanstalten, die Binnenschiffahrt usw. versorgt werden. Es bleiben also erhebliche Fehlmengen, die durch Einfuhr gedeckt werden müssen. Der Staatsrat erklärte sich mit dieser Antwort einverstanden.

— **Der Personalabbau bei der Reichsbahn.** Im Sparausschuß des Reichstages machte der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums ausführliche Angaben über den Personalabbau bei der Reichsbahn. Danach werden bis zum 31. Januar d. J. voraussichtlich 14 % der Beamten und Angestellten ausgeschieden sein. Zum gleichen Termin werden rund 17 % der Eisenbahnarbeiter entlassen werden. Bezüglich der Eisenbahnwerkstätten kam zur Sprache, daß 16 Werkstätten im besetzten Gebiet liegen. Drei Werkstätten, die in Limburg, Offenburg und Dortmund, würden allerdings der Reichsverkehrsverwaltung zurückgegeben, aber so verwahrlost, daß sie erst im nächsten Haushaltsjahr in Vollbetrieb genommen werden können. In diesen Werkstätten war der größte Teil der Treibriemen gestohlen, die Fenster waren eingeschlagen und viele wertvolle Werkzeugmaschinen verschwunden.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurde die Reichsregierung ersucht, dem Ausschuß über die am 1. Oktober 1923 vorhanden gewesenen und monatlich in den einzelnen Ressorts und Gruppen abgebauten Beamten, Angestellten und Arbeiter zahlenmäßige monatliche Aufstellungen vorzulegen. Was den Personalstand der Zentrale selbst betrifft, so wurde festgestellt, daß das Verkehrsministerium jetzt 421 Beamte zählt, während z. B. das Postministerium 498 Beamte aufweist.

— **Die neuen Gepäcktarife der Reichsbahn.** Gleichzeitig mit der Ermäßigung der Gütertarife um 8 % sind auch die Beförderungssätze für Reisegepäck und Expreßgut geändert worden; bisher war auch für Reisegepäck ein Kilometereinheitssatz (wie bei den Fahrpreisen im Personenverkehr) gültig; nach der neuen Berechnungsart wird der Gepäcktarif wieder nach Zonen berechnet. Die Mindestfracht beträgt 0,20 ℳ, das Mindestgewicht 10 kg. Vom 1. Februar ab kosten 10 kg auf eine Entfernung von 1—16 km 0,20 ℳ, auf 17—35 km 0,30 ℳ, 36—53 km 0,40 ℳ und für weitere je 18 km 0,10 ℳ mehr, bis 108 km; dann beträgt der Entfernungssprung je 20 km bis 188 km, so daß 180 km 1,10 ℳ kosten; die Sprünge werden mit wachsender Entfernung größer, und der letzte Sprung beträgt 45 km; so kostet auf 278—300 km die Gepäckfracht 1,50 ℳ, auf 378—403 km 2,00 ℳ, auf 495—530 km 2,40 ℳ, auf 565—601 km 2,60 ℳ, auf 693—749 km 2,90 ℳ und auf 1605—1750 km 3,60 ℳ. — Diese Entfernungssätze werden mit dem Gewicht des Gepäckstückes vervielfacht und ergeben dann die Reisegepäckfracht. — Nach einem ähnlichen Staffeltarif werden vom gleichen Tage ab die Expreßgutfrachten berechnet, jedoch beträgt die Mindestfracht 40 ₰, das Mindestgewicht 5 kg.

— **Erleichterung des Grenzverkehrs zwischen Deutschland und Holland.** Die Zoll- und Paßprüfung in Bentheim, die bisher in den Bahnhofsräumen stattfand, wird jetzt im Zuge durchgeführt, so daß nur die Reisenden ihre Abteile zu verlassen brauchen, die Verzollbares bei sich führen oder die großes Gepäck im Packwagen haben; auch die Reisenden, deren Gepäck bereits in Amsterdam oder Berlin zollamtlich vorabgefertigt ist, müssen der Revision beiwohnen und ihre Zollpapiere vorweisen. Um den Reisenden, die die Abteile verlassen müssen, ihren Platz zu sichern, werden vor Bentheim (in beiden Richtungen) von den Zugschaffnern gebührenfreie Platzkarten verteilt, so daß die Reisenden nach der Zollabfertigung ihren alten Platz wieder einnehmen können.

— **Freie Fahrt für Ferienkinder.** Den Kindern, die bisher auf der Reichsbahn ein Viertel des Fahrpreises 4. Klasse zu zahlen hatten, wird jetzt vollständig freie Fahrt gewährt. Die Kinder und ihre Begleiter erhalten wie bisher einen vom Verein „Landaufenthalt für Stadtkinder" oder der Hauptvermittlungsstelle für das betreffende Ausland befürworteten Antrag zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung (auf grünem Papier) und außerdem ein mit dem Stempel des Vereins und einer fortlaufenden Nummer versehenes Anerkenntnis, durch das die Beförderung der Kinder bestätigt wird; auf Grund dieser beiden Ausweise werden die Fahrkosten gestundet und später mit dem Reichsministerium des Innern verrechnet, das die Hälfte (also ein Achtel des Fahrpreises 4. Klasse) der Reichsbahn vergütet, während die andere Hälfte von der Reichsbahnverwaltung getragen wird.

— **Ein neuer Zug Berlin-Amsterdam.** Das Schnellzugpaar D 172/171 Berlin-Amsterdam, das bei den November-Einschränkungen zwischen Berlin und Hannover ausfiel, verkehrt jetzt wieder auf der ganzen Strecke zwischen Berlin und Amsterdam: ab Berlin, Friedrichstr. 8.59 vm, an Amsterdam 9.25 nm; ab Amsterdam 8.48 vm, an Berlin, Friedrichstr. 9.00 nm. Der Zug führt Speisewagen und neuerdings auch die III. Klasse.

— **Wagenmangel im Ruhrbezirk.** Unzureichende Wagengestellung führte nach einer Meldung der D. A. Z. zur Stillegung der Zeche Lothringen und der Zeche Friedrich der Große in Herne. Im Essener Bezirk mußte aus dem gleichen Grunde auf den Zechen Friedrich Ernestine, Gottfried Wilhelm, Johann Deimelsberg und Zentrum 4/5, im Dortmunder Bezirk auf den Zechen Bruchstraße in Langendreer, Adolf von Hansemann in Mengede, ferner auf den Zechen Sieben Planeten, Vollmond, Amalia, Karoline und Neu-Iserlohn 1 und 2 die Arbeit eingestellt werden.

— **Eisenbahnerleiden bei der Regie.** Über die Leiden, denen deutsche Beamte in den besetzten Gebieten als Bedienstete der Regie unterworfen sind, veröffentlicht die „Rheinische Zeitung" Mitteilungen, denen wir folgendes entnehmen:

Beim Eintritt in die Regie wird von den Bediensteten ein Formular unterschrieben, worin, wie bei der deutschen Verwaltung, gewissenhafte Dienstverrichtung verlangt wird; der Schlußsatz besagt, daß die deutschen Beamtenrechte gewahrt würden. Dann beginnt der Dienst. Vorher ist aber noch zu beachten: Die ganzen Wohlfahrtseinrichtungen (Spinde, Kaffeekessel, Klosetts, Waschräume usw.) sind zerstört, die übernommene Maschine ohne jede Ausrüstung, z. B. ohne Ölkannen, Schaufel, Feuerhaken, Laternen usw., dann derartig im Unstand, daß tagelange Reparaturen nötig sind, um gewissenhafte Dienstverrichtungen damit zu leisten. Wie sich unter den Umständen das Dienstverhältnis abspielt, spottet jeder Vorstellung. Die Weigerung eines Beamten, auf einer Lokomotive mit zerbrochenen Führerstandfenstern Dienst zu tun, wurde mit der Entlassung beantwortet. 52stündige Dienstdauer wurde als selbstverständliche „Pflichterfüllung" betrachtet. Leute, die sich über Mißhandlung durch Vorgesetzte beschwert hatten, wurden „wegen Trunkenheit" vom Dienst dispensiert. Der Bahnarzt bescheinigte zwar nicht Trunkenheit, sondern — Überanstrengung.

Die meisten dieser Eisenbahner tragen ihre Leiden mit unglaublicher Geduld. Dazu kommt noch, daß bei dem niedrigen Stand des Franken und der schlechten Bezahlung alle eingestellten Bediensteten sich mit Frau und Kindern auf Hungerleiden eintrainieren müssen.

— **Verkehrsverbesserungen Berlin-Schweiz.** Bisher wurden die beiden Schnellzüge D 2 von Berlin und D 202 von Dresden nach Frankfurt (Main) in Naumburg vereinigt und von dort gemeinsam geführt; in den letzten Tagen hat jedoch der Verkehr nach Süddeutschland sowie nach der Schweiz und Italien derart zugenommen, daß die beiden Züge wieder getrennt durchgeführt werden. Der Dresden-Frankfurter Zug füht wieder durchlaufende Wagen 1.—3. Klasse Dresden-Basel, die in Frankfurt an den Berliner Zug D 2 angehängt werden; D 2 führt wieder durchlaufende Wagen Berlin-Basel, -Zürich und -Mailand, zwei Schlafwagen Berlin-Karlsruhe und einen bis Frankfurt (Main). D 2 ab Berlin, Anh. Bhf. 8.35 nm, D 202 ab Dresden 8.03 nm, an Basel, Bad. Bhf. 1.34 nm., an Zürich 4.35 nm, Mailand 10.55 nm.

— Die Eisenbahnerverbände zur Umgestaltung der Reichsbahn. In Ulm tagte am 21. Januar eine Konferenz von Vertretern der süddeutschen Eisenbahnbeamten, um zur Frage der Umstellung der Reichsbahn in eine privatwirtschaftliche Betriebsform Stellung zu nehmen. Grundsätzlich wurde einstimmig von ihnen die Bildung einer zentralistischen Betriebsgesellschaft in Berlin, die ausschließlich vom norddeutschen Privatkapital abhängt, abgelehnt. Zustimmung fand der Gedanke, daß eine weitgehende Dezentralisierung der Betriebsform und Verwaltung der Eisenbahnen eintreten muß, wobei der Charakter des Unternehmens als Reichsbahn und die oberste Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums nicht berührt wird. Es wurde auch die Frage erörtert, ob an der neuen Betiebsform das Personal mit gleichen Rechten wie die übrigen Wirtschaftsgruppen beteiligt werden soll. Weitere Schritte werden von den Länderorganisationen eingeleitet.

— Gehaltsregelung bei den Kleinbahnen. Nach der Neuregelung der Beamtenbezüge war auch von den 350 deutschen Kleinbahnen eine Umstellung der bisherigen Papiermarkgehälter für die Angestellten auf Goldmarkgehälter vorgesehen worden. Nach längeren Streitigkeiten fällte das Schiedsgericht einen Spruch, der den Arbeitnehmern bei den Privat- und Kleinbahnen 95 % der Reichsbeamtenbezüge zubilligt. Dagegen wurde eine für die Privatbeamten sehr wichtige Neuerung zugunsten der Bahnverwaltungen beschlossen: Während bisher einem Angestellten, der länger als 10 Jahre im Betrieb war, nur dann gekündigt werden konnte, wenn er sich eine außerordentlich schwere Verfehlung zuschulden kommen ließ, wurde entschieden, daß alle Angestellten der Privatbahnen mit vierwöchentlicher Frist entlassen werden können. Die Arbeitszeit wurde entsprechend der der Staatsbeamten geregelt. Beide Parteien nahmen den Schiedsspruch an, worauf die Kündigungen zurückgezogen wurden.

— Das Walchenseewerk in Betrieb. Am 26. Januar d. J. wurde das Walchenseewerk und das Bayernwerk teilweise in Betrieb genommen. Der bayerische Ministerpräsident Dr. v. Knilling, mehrere andere bayerische Minister, sowie Vertreter der Reichsregierung und der württembergischen Regierung wohnten der Inbetriebnahme bei. Im Sommer dieses Jahres wird auch die Großkraftanlage der mittleren Isar ihren Betrieb aufnehmen, so daß dann die Versorgung des ganzen bayerischen Landes mit elektrischem Licht und Kraftstrom durchgeführt sein wird.

— Deutsche Pullmanwagen für Chile. Ein viel beachteter Sonderzug wurde vor einigen Tagen von Breslau nach Hamburg gefahren. Er bestand aus den ersten drei von 47 Pullman-Wagen I. Klasse, die in den Werkstätten der Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. in Breslau gebaut und nach Hamburg übergeführt wurden, von wo sie ihre Weiterreise zu Schiff nach Chile, ihrer neuen Heimat, antreten sollen. Die Wagen, welche durch die große Länge von rund 22,5 m, bei einer Gesamtbreite von 2,948 m auffielen, wurden vor etwa Jahresfrist von der chilenischen Regierung bestellt. Sie sind unter Zugrundelegung der neuesten Erfahrungen der Technik auf dem Gebiete des Eisenbahnwagenbaues in Eisenkonstruktion hergestellt und mit allen Bequemlichkeiten für die Reisenden ausgestattet. Der Lauf der Wagen ist überaus ruhig. Dies ist mit eine Folge der großen Breite des Wagenkastens, die ihrerseits wiederum nur ermöglicht wurde durch die Spurweite 1,676 m der chilenischen Staatsbahn, gegenüber der Vollspur von 1,435 m in Deutschland.

— Beuth-Aufgabe. Als solche schreibt für das Jahr 1924 die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft in Berlin zur Preisbewerbung den Entwurf einer Schmiede für Doppelgasbetrieb bis zum 4. Oktober 1924 aus. Die Schmiede eines älteren Eisenbahnwerkes von etwa 1400 Mann Gesamtbelegschaft soll nach neuzeitlichen Grundsätzen für Gasfeuerung mit Sonderöfen usw. unter Beachtung bester Wärmeausnutzung umgestaltet werden. Es ist beabsichtigt, Doppelgas zu verwenden. Es sind zu bearbeiten: 1. Plan und Schnitte der Schmiede mit Ausstattung, wie sie jetzt ist und wie sie sich nach Umstellung ergibt; das von einer Spezialfirma zu errichtende Gaswerk ist nur in seinen Hauptabmessungen wiederzugeben. 2. Darstellung der Öfen und Feuer für die Schmiede, Einsatzhärterei, Federschmiede, Puffer- und Kupplungswerkstätten und andere mitbetriebene Anlagen. 3. Erläuterungsbericht nebst Berechnungen für die gesamte Disposition und Wärmestrombilder vor und nach der Umstellung, aus denen die zu erzielenden Ersparnisse an Brennstoff und Personal zu entnehmen sind.

Für preiswürdige Lösungen werden Beuth-Medaillen gegeben; außerdem erhält die beste der Lösungen einen Staatspreis. Es bleibt ferner vorbehalten, den Verfassern der besten Lösungen Geldpreise aus den der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft zur Verfügung stehenden Mitteln zuzuerkennen.

Die näheren Bedingungen des Preisausschreibens, namentlich auch über die Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufache, sind in Glasers Annalen 1117 vom 1. Januar 1924 abgedruckt. Die Bearbeitungen sind an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Berlin SW 68, Lindenstraße 80, einzureichen.

Die Beuth-Aufgabe 1923 über den Entwurf einer Werkstättenanlage für die Untersuchung und Instandsetzung beschädigter Güterwagen (vgl. Nr. 9, S. 156, Jahrg. 1923 d. Ztg.) hatte 7 Lösungen gefunden, von denen zwei mit der Beuth-Medaille ausgezeichnet sind. Die Preisträger sind die Regierungsbauführer August Rüter in Barmen, der auch den Staatspreis erhielt, und Fritz Klahn in Berlin.

— Eine zweite Winterausgabe des Reichskursbuches? Die Zugeinschränkungen, die im November durchgeführt wurden und inzwischen durch verschiedene Änderungen, neue Einschränkungen und Wiedereinstellungen teilweise überholt, teilweise vermehrt sind, haben in das Fahrplanwesen einige Unsicherheit gebracht, da es eine unbedingt zuverlässige Zusammenstellung, die alle diese Änderungen berücksichtigt, bisher nicht gibt. Wie wir erfahren, beabsichtigt nun das Reichspostministerium die Ausgabe eines neuen Kursbuches, das nicht nur sämtliche Zugeinschränkungen und Fahrplanänderungen berücksichtigen, sondern auch die Fahrpläne der Regie zum Anschluß nach dem Ruhr- und Rheingebiet sowie die wichtigsten Verbindungen Rußlands und Spaniens, Frankreichs und Belgiens enthalten soll. Die Ausgabe soll jedoch nur veranstaltet werden, wenn genügend Bestellungen vorliegen und die Unkosten gedeckt erscheinen.

— Das Verkehrsbüro in Berlin, Potsdamer Bahnhof, die Hauptauskunftsstelle der „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung", hat im letzten Jahr nicht weniger als 292 331 Auskünfte, also werktäglich rund 1000 Auskünfte erteilt, im ganzen wurde das Büro von rund 95 000 Reiselustigen in Anspruch genommen; am stärksten war die Nachfrage im Juni mit 52 000 Anfragen (also täglich 2000) und über 15 000 Besuchern, im Mai wurden 45 000, im Juli 43 000 Auskünfte erteilt; die schwächsten Monate waren der Februar mit 8000 und der November mit 9700 Anfragen; im letzten Dezember stieg die Zahl der Anfragen bereits wieder auf weit über 20 000, und die neubelebte Reiselust hat bisher auch im Januar nicht nur angehalten, sondern ist in stetem Steigen begriffen. Die meisten Anfragen gelten Oberbayern, über das insgesamt 20.976 Auskünfte erteilt wurden, davon allein 13 278 in den drei Monaten Mai bis Juli; es folgt Baden (Schwarzwald und Bodensee) mit 16 343, die schlesischen Bäder und das Riesengebirge mit zusammen 15 500, die Nordseebäder mit 12 467, Harz und Thüringen mit je rund 10 000, Sachsen mit 7513, Württemberg mit 5676, Nordbayern mit 5411 und die Rheinlande mit 3013. Interessant ist die Zunahme der Anfragen über Reiseziele im Ausland; während im stärksten Reisemonat, im Juni, nur etwa 500 Anfragen gestellt wurden, stieg diese Zahl im Dezember auf über 900, und nimmt in den letzten Tagen immer mehr zu; besonders wird nach Gasthaus- und Pensionspreisen in der Schweiz und Italien gefragt. Die Gesamtzahl der Auskünfte übersteigt die des Vorjahres (1922: 237 951) um 54 380, und während 1922 nur 3994 Auslandsauskünfte gefordert wurden, waren es im letzten Jahr rund 6000. Neben den Mitteilungen über einzelne Reisewege und -ziele wurden noch über 90 000 Auskünfte über allgemeine Reiseangelegenheiten, 83 000 über Deutschland und 2257 über Deutsch-Tirol erteilt.

— Vortragsreihe über Verkehrswesen. Das Institut für Wirtschaftswissenschaft, Abteilung für Verkehr und Weltwirtschaft, an der Universität Frankfurt (Main) veranstaltet im Februar eine Vortragsreihe über Verkehrswesen, die folgende Vorträge umfaßt: Montag, den 4. Februar, Oberregierungsrat Dr. Spieß, Frankfurt (Main): Die eisenbahnpolitischen Bindungen des Friedensvertrages von Versailles; Freitag, den 8. Februar, Dr. Friedrich Hasselmann, Hamburg: Die wirtschaftlichen Vorbereitungen der Wiederaufrichtung der deutschen Seeschiffahrt; Freitag, den 15. Februar, Otto Ernst Sutter und J. Modlinger, Direktoren des Messeamtes zu Frankfurt (Main): Der deutsche Messeverkehr in der Vergangenheit bzw. Der deutsche Messeverkehr in der Gegenwart; Freitag, den 22. Februar, Dr. Voß, Direktor der „Die deutsche Stunde — Gesellschaft für drahtlose Belehrung und Unterhaltung m. b. H.", Berlin: Schnellnachrichtenverkehr; Montag, den 25. Februar, A. Levy, Direktor der Metallgesellschaft: Praktische Erfahrungen in der Transportversicherung. Die Vorträge sind allgemein zugänglich. Sie finden immer von 6¾ Uhr pünktlich bis 8 Uhr abends im Hörsaal H der Universität statt. Das Honorar beträgt für den einzelnen Vortrag 2 Goldmark, für die gesamte

Vortragsreihe 8 Goldmark. Eintrittskarten können täglich im Institut für Wirtschaftswissenschaft, Universitätsgebäude III, behoben werden.

Österreich.

— **Das Betriebsergebnis der Bundesbahnen im November 1923.** Im November 1923 stellte sich das finanzielle Ergebnis der laufenden Betriebsgebarung der österreichischen Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den einzelnen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteilen am Jahresvoranschlage ohne Berücksichtigung der für die Postbeförderung veranschlagten, jedoch nicht abgerechneten Vergütungsbeiträge wie folgt:

	Vorläufige Ermittlung	Voranschlags-anteil	Erfolg + günstig. — ungünst.
	in Milliarden Kronen		
Personen- und Gepäckverkehr	40,5	35,8	+ 4,7
Güterverkehr	173,7	182,1	— 8,4
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	214,2	217,9	— 3,7
Verschiedene Einnahmen	6,0	5,2	+ 0,8
Einnahmensumme	220,2	223,1	— 2,9
Ausgabensumme	267,6	342,2	+ 74,6
Betriebsabgang	47,4	119,1	+ 71,7

— **Wintersport und Touristik.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat neue Rückfahrkarten eingeführt, die um 20 % billiger sind als die tarifmäßigen Preise. Die neuen Rückfahrkarten haben fünftägige Gültigkeit und können mit einem beliebigen Fahrtantrittstag und von jedem Mitglied eines österreichischen Touristen- und Wintersportvereins benutzt werden. Zur Ausweisung im Zuge genügt die mit Lichtbild versehene und entsprechend bestätigte Erkennungskarte.

— **Zusammenziehung des Nordbahn- und Nordwestbahnverkehrs.** Zur Vollendung der im Frühjahr 1923 begonnenen und von den ausländischen Begutachtern des Bundesbahnbetriebes befürworteten planmäßigen Zusammenziehung des Verkehrs der Nordwestbahn und der Nordbahn auf dem Wiener Nordbahnhof wird der Wiener Nordwestbahnhof mit 1. Februar d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für den allgemeinen Güterverkehr zeitweilig gesperrt.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein.** Die Abhaltung des zweiten Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongresses ist für den Herbst d. J. in Aussicht genommen; über die Wahl des Ortes und die Festsetzung des genauen Termines schweben noch Verhandlungen. Die Referate über die einzelnen Fragen werden in Druck gelegt und alsbald allen Mitgliedern zugehen.

— **Die österreichische Auswanderung im Jahre 1923.** Im Laufe des Jahres 1923 haben im ganzen 15 497 Österreicher ihre Heimat verlassen, rund 5000 mehr als im Jahre 1922. Diese Vermehrung drückt sich hauptsächlich aus in der Auswanderung nach Brasilien (3452) und Argentinien (2267), deren Zahlen etwa das Drei- bzw. Vierfache des Jahres 1922 betragen, während infolge der festgestellten Einwanderungsquote der Zustrom in die Vereinigten Staaten nur um 1129 Köpfe zugenommen hat und im ganzen 9385 Personen beträgt. Größere Zahlen für die Auswanderung in die einzelnen Überseeländer finden wir nur noch bei Kanada (72), Mexiko (57) und Ägypten (47). — Hinsichtlich der Berufe ergibt sich die stärkste Beteiligung an der Auswanderung in der Landwirtschaft mit 2791 Personen, in der Gruppe der Hilfsarbeiter mit 1401, im Haushaltungspersonal mit 1230 und in den metallverarbeitenden Industrien mit 981 Personen. — Seit dem Jahre 1919 sind bisher 36 261 Österreicher in außereuropäische Länder ausgewandert.

Ungarn.

— **Tarifreform.** Die neuen Tarife der ungarischen Staatsbahnen treten am 1. April d. J. in Kraft.

Übrige europäische Länder.

— **Dieselelektrische Motorwagen für Bahnbetrieb auf Laaland.** Am 6. April 1923 wurde nach „Ingenioeren" der erste dieselelektrische Motorwagen in Dänemark in Betrieb gestellt. Er ist von „Diesel-Elektriska Vagn A. B.", Västerås, hergestellt und von dieser Gesellschaft der Laalandschen Eisenbahn überlassen, derart, daß er dieser Gesellschaft auf ein halbes Jahr zur Verfügung gestellt wurde, ohne Verpflichtung für die Gesellschaft, den Wagen nach diesem Zeitraum zu übernehmen. Nachdem ein Dritterklassewagen dem Motorwagen angekuppelt war, ging dieser als Sonderzug nach Laaland-Falster. Zur Teilnahme an der Fahrt waren verschiedene Behörden, das Ministerium für öffentliche Arbeiten und die Staatsbahnen sowie die Betriebsleitungen verschiedener Privatbahnen und Vertreter der technischen Presse eingeladen. Der Wagen erreichte 60 km/Std. Geschwindigkeit und zeigte nicht mehr Erschütterungen als ein gewöhnlicher Dritterklassewagen.

Der Ölverbrauch wird bei voller Belastung zu 195 g/PS Std. gerechnet; auf der Fahrt von Västerås her (etwa 600 km) war der Ölverbrauch nur 240 g/km, so daß der Ölbehälter bei der Ankunft noch halbgefüllt war. Der Wagen kann in beiden Richtungen fahren, da ein Führerraum mit Bedienungskontrolle an beiden Enden angebracht ist. Er ist sowohl mit Hand- wie mit Druckluftbremse ausgestattet und hat zugleich eine pneumatische Sandstreuvorrichtung, Druckluftpfeife und elektrische Beleuchtung. Im Wagen befindet sich eine Speicherbatterie, womit erreicht wird, daß der Dieselmotor nicht zu gehen braucht, wenn der Wagen still steht, aber innerhalb weniger Minuten kann dieser in Gang gesetzt werden, da der Generator außer Shuntwicklung für seinen gewöhnlichen Betrieb eine Reihenwicklung hat, die eingekuppelt wird, wenn der Dieselmotor anlaufen und der Generator daher einen Augenblick als Motor mit Strom von der Speicherbatterie arbeiten soll; die Batterie wird während der Fahrt geladen.

Der Dieselmotor läuft während der Fahrt stetig mit gleichmäßiger Umlaufzahl. Die Geschwindigkeitsregelung geschieht ausschließlich durch Änderung an der Generatorspannung; es ist kein Anlaufwiderstand vorhanden. Nach Erfahrungen in Schweden ist der Dieselmotor nur etwa 60 % der Fahrzeit des Motorwagens in Gang, worin selbstverständlich eine große Ersparnis sowohl im Ölverbrauch als in der Abnutzung des Motors liegt.

Der 120-PS-Wagen soll Lokomotive, Post- und Gepäckwagen ersetzen, und es können ihm 3—4 Personenwagen angekuppelt werden. Es handelt sich also um eine ganz andere Art als die für Benzinbetrieb gebauten Wagen, mit denen in der nächsten Zukunft Proben angestellt werden sollen, so u. a. auf der Amagerbahn. Es ist daher nicht zu verwundern, daß der genannte Dieselmotorwagen etwa 200 000 Kr. kostet, während ein Benzinwagen, der zugleich Personenwagen ist, schon für etwa 60 000 Kr. zu beziehen ist.

Die „Diesel-Elektriska Vagn A. B." liefert indes auch Wagen einer den genannten Benzinwagen ähnlichen Form; sie haben 60 PS und sollen nach Angaben der Gesellschaft ebenso billig zu verwenden sein wie Benzinwagen, bei einer Fahrstrecke von 30 000 km/Jahr. Die Wagen werden übrigens in mehreren Formen mit einer Maschinenkraft von 60, 90, 120, 150, 200 und 300 PS geliefert. Man sieht mit Interesse dem Ergebnis der Fahrten mit dem 120-PS-Wagen auf Laaland, der sogleich in regelmäßigen Betrieb eingesetzt wurde, entgegen. Dr. S.

— **Die schwedischen Privatbahnen im Jahre 1922.** Im Jahre 1922 hat die schwedische Regierung folgenden beiden vollspurigen Privatbahnen die Konzession erteilt: Jönköping-Huskvarna 5,5 km und Ulricehamn-Jönköping 58,2 km. Staatsanlehen wurden bewilligt den Privatbahnen Mellerud-Billingsfors, Billingsfors-Arvika, Limedsforsen-Särna, Ostküstenbahn, Älghult-Ruda und Källby-Kinne Kleva. Die Genehmigung zur Eröffnung für den allgemeinen Verkehr erhielten die Schmalspurbahnen: Hällevik-Hörviken, 1,067 m Spurweite, 4,9 km lang und die Bahnen mit 0,891 m Spurweite Ruda-Skoghult und Ruda-Älghult, 23,6 km, Virserum-Hultsfred 29,6 km und Brittatorp-Sävsjöström-Älghult 38,6 km, zusammen 96,7 km. Besichtigungszeugnis wurde durch die Weg- und Wasserfalldirektion ausgestellt für die Eisenbahn Hällevik-Hörviken.

Die Kärrgruvan-Ängelsberg- und Norberg-Klackberg-Bahnen sind an die neue Eisenbahn-A.-G. Stockholm-Västerås-Bergslagen verkauft worden.

Die Arbeiten an folgenden Bahnen wurden im Laufe des Jahres 1922 begonnen: Vimmerby-Hällefors, Klintehamn-Haxarve und Limedsforsen-Särna.

Im Bau befanden sich Ende 1922 folgende Eisenbahnen, und zwar mit Vollspur: Mellerud-Billingsfors-Arvika mit Nebenbahn Järnskog-Skillingsfors 182,1 km, Amal-Årjäng 68,9 km, Ropoten-Lidingön 1,1 km, Gävle-Härnosand (Ostküstenbahn) 301,3 km und Limedsforsen-Särna 99,2 km, ferner mit 0,891 m Spur: Skoghult-Älghult von Ruda-Älghult 23,4 km, Källby-Kinne Kleva 10,0 km, Stormossen-Lövstabruk 29,0 km, Klintehamn-Haxarve 26,5 km, Vimmerby-Hällefors 26,5 km und mit 0,600 m Spur: Fängersfors-Ärrsjön 2,5 km, zusammen 770,5 km. Dr. S.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Die Hauptverwaltung der lettländischen Bahnen erhöhte die Bettkartengebühren entsprechend

dem Antrage der Internationalen Schlafwagengesellschaft um 15 % in der 1. und 2. Klasse und 33 % in der 3. Klasse.
Spode.

— **Die besondere Kommission für den Kampf mit der Unwirtschaftlichkeit und dem Fehlbetrag der russischen Eisenbahnen** trat auf Veranlassung und Leitung des Volkskommissariats für Verkehrswesen Ende August 1923 zum ersten Male zusammen, mit folgendem Programm: 1. Wirtschaftliche Gestaltung des Brennstoffverbauchs; 2. zweckmäßige Ausnutzung des Fuhrparks; 3. Ordungsmäßigkeit des Personals; 4. Erhöhung der Einnahmen; 5. Wirtschaftliche Gestaltung aller Ausbesserungsarbeiten; 6. Materialien und ihre Selbstkosten; 7. Hilfsunternehmen; 8. Güterverluste und Schäden; 9. Abrechnung im Haushalt; 10. Organisationsfragen. In der ersten Sitzung wurde der Personalabbau auf den Bahnen des Moskauer Knotenpunkts beschlossen. (Wjestnik Putei Soobschtschenja 1923, Nr. 36, Seite 13.)

Der Hoffnung, daß praktisch eine solche Kommission Fragen lösen wird, die der Betriebsapparat der Bahnen nicht meistern kann, trotz aller Erlasse der vorgesetzten Stellen, wird man zunächst etwas skeptisch gegenüberstehen und greifbare Erfolge abwarten müssen. Die weiteren Sitzungen der Kommission beschäftigen sich wesentlich mit Organisationsfragen und Anweisungen über Notwendigkeit einer „Intensivierung der Arbeiten der örtlichen Kommissionen für den Kampf mit dem Defizit". In diese örtlichen Kommissionen sollen die „verantwortlichen technischen Arbeiter und aktiven Mitglieder der Berufsorganisation" eintreten. (Wjestnik Nr. 41 [Oktober], Seite 14.)
Spode.

— **Ein Kreditabkommen zwischen Volkskommissariat für Verkehrswesen und russischer Staatsbank** ist soeben zustandegekommen. Es ist das zweite derartige Abkommen; über das erste ist in dieser Zeitung 1923, Nr. 49, Seite 810, bereits berichtet. Die neue Vereinbarung hat eine wesentlich breitere Grundlage. Es werden zehn Millionen Tscherwonzen-Rubel gegen Schuldanerkenntnis und Wechsel des Volkskommissariats für Verkehrswesen sowie der Bahnen zur Verfügung gestellt. Weitere fünf Millionen Tscherwonzen-Rubel erhält das Volkskommissariat für Verkehrswesen von der Staatsbank gegen Sicherheitsleistung durch kurzfristige Schuldverschreibungen des Volkskommissariats für Finanzen und Goldanleihe. Die Kreditgewährung wird derart durchgeführt, daß am Anfang jeden Monats das Volkskommissariat für Verkehrswesen und die Staatsbank gemeinschaftlich einen Kreditplan nach Maßgabe der Betriebsergebnisse und des Haushalts aufstellen.

Das Kreditabkommen soll den Bahnen vor allem die Erreichung günstigerer Zahlungsbedingungen bei der Beschaffung von Betriebs- und Werkstoffen ermöglichen.
Spode.

— **Die Internationale Eisenbahnkonferenz in Warschau**, die nach Mitteilung der lettländischen und polnischen Telegraphenagenturen am 10. Januar unter Beteiligung von Lettland, Estland, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei, Italien, Frankreich und der Internationalen Schlafwagengesellschaft eröffnet wurde zwecks Schaffung durchgehender Verbindungen für den Personenverkehr von den baltischen Randstaaten nach der Schweiz und Italien, endete mit einem Mißerfolge. Der erste Punkt der Tagesordnung, Aufnahme des direkten Verkehrs Riga-Berlin-Paris und Ostende mit den Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, wurde infolge Abwesenheit der deutschen der belgischen und eines Teils der französischen Vertreter von der Tagesordnung abgesetzt. Die tschechischen Vertreter widersetzten sich dem Durchlauf der direkten Kurswagen Warschau-Wien bis Zürich und Rom durch tschechoslowakisches Gebiet, ebenso der Herstellung einer neuen Verbindung von Riga nach Zürich. Eine Einigung kam nicht zustande.
Spode.

— **Umbau der bessarabischen Eisenbahnen Rumäniens.** Die Eisenbahnlinien in Bessarabien, die bis vor kurzem noch die russische Spurweite hatten, sind nunmehr auf die mitteleuropäische Spurweite umgebaut worden.

— **Die Eisenbahnen von Portugal.** Portugal hat auf einer Fläche von 88 740 qkm 2992 km Eisenbahnen. Auf seinen festländischen Teil entfallen also für 100 qkm 3,4 km Eisenbahnen, so daß es sein Nachbarland Spanien, das rd. 3 km auf 100 qkm aufzuweisen hat, in dieser Beziehung nicht unbeträchtlich übertrifft. 2503 km sind in der auch in Spanien üblichen Breitspur — 1,68 m — angelegt; die übrigen Bahnen sind schmalspurig, wobei 1,0 m und 90 cm als Spurweite überwiegen. Von den Breitspurbahnen, die übrigens, abgesehen von der früheren Spurweite der engl. Großen Westbahn mit 2,135 m, in der breitesten, bis jetzt angewendeten Spur gebaut sind, sind 962 km Staatsbahnen, die auch im Staatsbetrieb stehen, während die übrigen Eigentum von Privatgesellschaften sind, unter denen die Portugiesische Eisenbahngesellschaft mit 933 km vor einigen weit kleineren Gesellschaften die erste Stelle einnimmt. Das portugiesische Eisenbahnnetz besteht aus einer sich an der Küste über deren ganze Länge hinziehenden, etwa auf der Hälfte ihrer Länge zweigleisigen Strecke, die sich nur südlich Lissabon landeinwärts wendet, um am südlichsten Punkt des Landes, in Faro, wieder an die Küste auszutreten. Von dieser Strecke zweigen eine Anzahl Eisenbahnen nach Osten ab, die an vier Stellen mit den Eisenbahnen von Spanien in Verbindung stehen: in Badajoz wird der Anschluß an die Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante, in Valencia de Alcantara mit der Eisenbahn Madrid-Caceres erreicht; die spanische Salamanca-Eisenbahn hat zwei Verbindungen mit den portugiesischen Bahnen, nämlich in Fuentes de Oñoro und in La Frejeneda; zu diesen vier Anschlüssen kommt noch als nördliche Verlängerung der Küstenstrecke eine Verbindung mit der spanischen Eisenbahn Orense-Vigo hinzu. In der Spurweite mit den spanischen Eisenbahnen übereinstimmend, unterscheiden sich die portugiesischen Eisenbahnen auch in ihren technischen Einrichtungen, Anlagen, Betriebsmitteln und Betriebsformen kaum von jenen. Nur insofern liegt ein Unterschied vor, als in Portugal der größte Teil der Breitspurbahnen Staatsbesitz ist, während in Spanien die Privatbahnen überwiegen. Der Staatsbahnbetrieb führt in Portugal zu befriedigenden Ergebnissen, er steht in dieser Beziehung nicht hinter dem der Privatbahnen zurück, übertrifft ihn vielmehr, was die Wirtschaftlichkeit des Betriebes anbelangt.

Die Personenwagen der portugiesischen Eisenbahnen sind leidlich neuzeitlich eingerichtet und ausgestattet und halten den Vergleich mit denen der Eisenbahnen anderer europäischen Länder wohl aus. Der Süd-Expreß, bekanntlich einer der luxuriösesten Züge Europas, verkehrte vor dem Krieg, wenigstens mit einer kleinen Wagengruppe, bis Lissabon, das mit Madrid auch durch einen zweiten Luxuszug in Verbindung gebracht wird. Dieser legt die 649 km lange Strecke in 15 Std. 28 Min. zurück, wovon 246 km und 5 Std. 53 Min. auf Portugal entfallen, während zu den 403 km in Spanien 9 Std. 35 Min. gebraucht werden. Im allgemeinen fahren die Züge in Portugal mit etwa 40 km, doch gibt es einige, die etwa 80-km-Stundengeschwindigkeit erreichen, und einer von diesen legt die 113 km lange Strecke Lissabon-Santarem ohne Aufenthalt zurück, kann also sehr wohl in einem Atem mit den längere Strecken aufenthaltlos durchfahrenden Zügen anderer Länder Europas genannt werden.

Die portugiesischen Eisenbahnen haben ebenso wie diejenigen von Spanien, dessen Arbeiterschaft als unruhig bekannt ist, unter Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern zu leiden gehabt, und auch der Krieg hat sie nicht unberührt gelassen, obgleich Portugal am Kriege nicht unmittelbar beteiligt war und weit von allen Kriegsschauplätzen liegt. Die Betriebskosten sind infolgedessen gewachsen, ohne daß die Einnahmen entsprechend gefolgt wären, und an die Stelle der Überschüsse der Vorkriegszeit sind nach dem Kriege Fehlbeträge getreten. Die Verstaatlichung der Privatbahnen wird erwogen, und der Umstand, daß die Eisenbahnen schon etwa zu ein Drittel Staatsbahnen sind, gilt als eine gute Grundlage für die Übernahme auch der Privatbahnen durch den Staat. Die alten Staatsbahnen würden dann sozusagen das Gerippe bilden, in das die neuen eingegliederrt werden, wenn der Staatsbetrieb auch auf die Privatbahnen ausgedehnt wird. Daß er sich bei den jetzigen Staatsbahnen bewährt hat, während die Privatbahnen weniger günstig dastehen, ist ein Grund mehr, die Verstaatlichung der Privatunternehmungen ins Auge zu fassen.

— **Loslösung der belgischen Staatsbahnen vom Staatshaushalt.** Bei Erörterung der Umgestaltung der Formen, in denen die Staatsbahnen Belgiens verwaltet werden, ist die Regierung neuerdings zu dem Entschluß gekommen, den gesetzgebenden Körperschaften einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den die Staatsbahnen zu einem selbständigen Wirtschaftskörper gemacht werden sollen. Es würde damit ein Gedankengang zum Abschluß kommen, der die zuständigen Stellen in Belgien schon seit geraumer Zeit beschäftigt (s. Weltwirtschaftl. Archiv, Heft 2 vom Oktober 1919: L'autonomie des chemins de fer de l'état belge; Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 6, November/Dezember 1923). Die Eisenbahnen sollen dann ihre eigene Finanzverwaltung bekommen, namentlich sollen sie berechtigt sein, Anleihen ohne Mitwirkung des Staats aufzunehmen. Hiermit wäre der erste Schritt getan, um sie ganz unabhängig vom Staate zu machen.

— **Die Lage im englischen Verkehrsstreik.** Nach einer Meldung der T. U. sind die Hoffnungen auf eine baldige Beendigung des Streiks der Lokomotivführer und Heizer zunichte geworden. Die Eisenbahngesellschaften haben den Ausständigen mitgeteilt, daß sie nicht in der Lage seien, neue Lohnangebote zu machen. Auf Wunsch Ramsay Macdonalds bereitet der neue Arbeitsminister Thomas Shaw einen ausführlichen Bericht

über die Lage für das Kabinett vor. Der Vorstand der Gewerkschaftszentrale bleibt nach wie vor in Fühlung mit den Ausständischen und tagt permanent, um sofort zur Verfügung stehen zu können, falls seine Dienste von irgendeiner Seite aus gewünscht werden.

Dem Eisenbahnerstreik haben sich Mitglieder der Nationalen Eisenbahner-Union, die unter Leitung des Kolonialministers J. H. Thomas steht, in folgenden Städten angeschlossen: Manchester, Dover, Birmingham, Crewe, Doncaster, Charlisle, York, Nottingham. Nach einer Nachricht der D. A. Z. kann der bisherige Verlauf des Streiks als entschiedener Mißerfolg bezeichnet werden, da jede Einheitlichkeit der Bewegung fehlt. Die meisten Gesellschaften sind in der Lage, einen ziemlich regelmäßigen Notverkehr durchzuführen. Die Zahl der Züge wird täglich vermehrt. Eine wesentliche Störung des Verkehrs ist nur in den Nordprovinzen zu bemerken, dagegen wird London und ganz Südengland wenig von der Bewegung betroffen.

Auf der anderen Seite beginnt der Streik durch den Kohlenmangel auf die Industrie einzuwirken. Hierdurch sind in Wales 80 000 Bahnarbeiter zum Feiern gezwungen. Mehrere Industriezweige, darunter auch die Schiffahrt, sind mit Einschränkungen bedroht, die bei längerere Dauer des Streiks vielfach zu Stillegungen von Betrieben und damit einem wesentlichen Anwachsen der Zahl der Arbeitslosen führen müßten. Man erwartet das Eingreifen der neuen Regierung.

Nach den neuesten Nachrichten ist der Streik durch Verhandlungen beigelegt.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnbau in Persien. Die persische Regierung hat beschlossen, einen Teil der Kronjuwelen und andere Kostbarkeiten zu verkaufen, um aus dem Erlös Eisenbahnen zu bauen. Geplant ist eine Verbindung von Rescht am Kaspischen Meer über Kaswin nach Teheran und eine von dieser Bahn bei Mahommorah abzweigende Strecke, die über Burudjirt und Kum die Landeshauptstadt erreichen soll. Ferner wird die Errichtung eines Schienenwalzwerks beabsichtigt, wofür voraussichtlich amerikanisches Geld zu haben sein wird, während für die Eisenbahn eine belgische Unternehmung in Frage kommen wird.

— Eisenbahnen in Indochina. Das französische Indochina umfaßt neben der Siedelung Cochinchina die Schutzgebiete Tonkin, Annam, Laos und Cambodja; die Gesamtfläche beträgt über 800 000 qkm. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist Cochinchina gut mit Eisenbahnen versehen; die Franzosen haben sich in der Zeit, während deren ihr Einfluß in jener Gegend des fernen Osten dauert, die Entwicklung des Verkehrswesens angelegen sein lassen. Die Eisenbahnen, in Meterspur erbaut, sind Staatsbahnen. Sie bestehen aus fünf Einzelteilen: von Haiphong an der Küste von Tonkin landeinwärts nach Yunnanfu, von Hanoi an dieser Bahn nach der Küste und an dieser entlang nach Vinh mit einigen Zweigstrecken, von Dongha nach Tourane, von Nhatrang nach Saigon und von Saigon nach Mytho. Wenn die Lücken zwischen Vinh und Dongha, zwischen Tourane und Nhatrang geschlossen sein werden, wird die ganze Ostküste von Tonkin bis an die Mündung des Me-kong in Süd-Cochinchina von einer Eisenbahn begleitet sein; die Eröffnung dieser durchgehenden Verbindung, der Trans-Indochinesischen Eisenbahn wird für 1926 in Aussicht gestellt. Das Tragwerk einiger Brücken für die im Bau begriffenen Zwischenglieder ist in Frankreich bestellt und soll Anfang 1925 geliefert werden. Für eine Verbindung von Saigon nach Battambang, also in der Richtung auf Bangkok sind die Vorarbeiten im Gange, und auch einige weitere Bahnbauten sind für die nächste Zeit geplant. Von Siam aus wird ein Zweig der Staatsbahn nach Battambang vorgestreckt werden, der den Anschluß an die von Saigon ausgehende Eisenbahn vermittelt. Eine Steilstrecke soll als Zahnradbahn mit Abtscher Zahnstange ausgestattet werden. — In Saigon gibt es seit September elektrische Straßenbahnen. — Lieferungen zur Deckung des Bedarfs der Eisenbahnen werden meist nach Frankreich vergeben. 1922 wurde zum erstenmal eine Anleihe zum Bau einer Eisenbahn, derjenigen von Vinh und Dongha im Lande aufgelegt; ihr Betrag wurde zweimal überzeichnet. Mit Ausnahme der Strecke Dongha-Tourane haben die genannten Eisenbahnen in der letzten Zeit Überschüsse eingebracht. Haiphong-Yunnanfu hat z. B. im Jahre 1921 3,5 Mill. Fahrgäste und 300 000 t Güter befördert.

Auch der Flugverkehr ist in Indochina in der Entwicklung begriffen. Eine französische Unternehmung will Saigon zum Ausgangspunkt einer Anzahl Flugstrecken machen, die eine Verbindung mit im Innern des Landes gelegenen Städten herstellen sollen. Zunächst sind planmäßige Probeflüge zwischen Saigon und Cantho gemacht worden. Der Flugplan sah zunächst zwei Flüge in der Woche vor. Wenn sich in Cochinchina der Flugverkehr eingespielt hat, soll er auch weiterhin über Indochina ausgedehnt werden. Von besonderer Bedeutung wird u. a. die Verbindung mit Laos sein; zu Wasser den Mekong hinauf dauert die Fahrt von Saigon bis Vientiane in Laos zurzeit 15 Tage, in der Luft kann aber eine sehr erhebliche Abkürzung erreicht werden.

— Eisenbahnbau auf Formosa. Das japanische Erdbeben hat für die Insel Formosa die verderbliche Folge gehabt, daß der Eisenbahnbau bis auf weiteres hat eingestellt werden müssen. Nur die Eisenbahn, die die Hauptstadt Taihoku mit der fruchtbaren Givan-Ebene an der Ostküste verbindet, soll noch fertiggebaut werden. Auch angefangene Bauten, nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, sollen liegenbleiben, und neue werden natürlich nicht in Angriff genommen. Alle verfügbaren Mittel sollen zur Wiederherstellung der Eisenbahnen in Japan verwendet werden. Im Oktober sind noch zwei kurze Eisenbahnstrecken eröffnet worden. Die eine war bereits vor dem Erdbeben fertiggestellt, und die andere bildet einen Teil der Givan-Eisenbahn, also derjenigen Strecke, deren Bau trotz der durch das Erdbeben geschaffenen schwierigen Lage fortgesetzt werden soll.

— Eisenbahnen in Englisch-Afrika. Der englische Staatssekretär für die Kolonien hatte Mitte 1923 einen Ausschuß eingesetzt, der untersuchen sollte, ob — und wenn ja, welche Maßnahmen getroffen werden könnten, um die Entwickelung des Eisenbahnwesens im britischen Gebiet des östlichen und westlichen tropischen Afrika durch privaten Unternehmungsgeist zu fördern. Die Untersuchung bezog sich auf eine Fläche von mehr als 2,5 Millionen Quadratkilometern mit einer eingeborenen Bevölkerung von 30 Millionen Köpfen. Der Außenhandel in Einfuhr und Ausfuhr dieser Gegenden hat einen Wert von 90 Millionen Pfund Sterling, und sie besitzen bereits ein Eisenbahnnetz von etwa 6500 km Länge. Der nunmehr veröffentlichte Bericht des Ausschusses spricht sich dahin aus, daß es kaum möglich sein wird, Privatmittel für den Bau und Betrieb von neuen Eisenbahnen im tropischen Afrika aufzubringen, wenn nicht die Regierung das Eisenbahnunternehmen weitgehend unterstützt. Weiter fordert der Bericht, daß die bestehenden Eisenbahnen von den lästigen Formen der Bureaukratie befreit und ganz nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben werden. Der Haushalt der Eisenbahn sollte demnach vollständig vom Staatshaushalt der betreffenden Siedelung getrennt werden. Der Leiter der Eisenbahn sollte weitgehende Vollmachten erhalten. Es sollte ein Eisenbahnbeirat und im Kolonialamt eine Stelle zur Beaufsichtigung der Eisenbahnen in den überseeischen Siedelungen geschaffen werden. Staat und Privatgesellschaften sollten gemeinschaftliche Eigentümer der Eisenbahnen werden; dadurch würde es sowohl möglich werden, die bestehenden Eisenbahnen zu leistungsfähigen Unternehmen auszugestalten, als auch die Mitwirkung des Privatkapitals beim Bau neuer und bei der Erweiterung bestehender Eisenbahnen zu gewinnen.

Rechtspflege.

— Ist die verwaltungsseitige polizeiliche Verfügung über eine Bahnwirtschaft eine Ausübung staatlichen Hoheitsrechtes? (Urteil des Oberlandesgerichts Breslau vom 11. Januar 1923.) Der Sohn eines Bahnwirts K. betrieb gegen den Willen der Reichsbahnverwaltung die von seinem Vater aufgegebene Bahnwirtschaft über einen gewissen Zeitpunkt hinaus unter Vorgabe nichtiger Rechtsgründe, und als ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt bahnpolizeiliche Räumung angedroht wurde, erwirkte er vom Landgericht eine einstweilige Verfügung, durch die der Eisenbahnverwaltung die Vornahme von verwaltungsseitigen Zwangsmaßnahmen untersagt wurde. Diese Verfügung wurde durch Urteil des Landgerichts bestätigt mit der Begründung, daß die Eisenbahnverwaltung nicht das Recht habe, durch verwaltungsseitige Zwangsmaßnahmen im Wege der Selbsthilfe vorzugehen, sondern daß sie wie jeder Privatmann zur Zwangsvollstreckung eines im Wege des Zivilprozesses zu erwirkenden vollstreckbaren Titels bedürfe. Das Oberlandesgericht in Breslau hat durch Urteil vom 11. Januar 1923 dieses Urteil abgeändert und die einstweilige Verfügung aufgehoben mit folgenden Entscheidungsgründen:

„Das Landgericht durfte die einstweilige Verfügung nicht erlassen, weil der ordentliche Rechtsweg für den durch diese Verfügung gesicherten Unterlassungsanspruch nicht gegeben ist.

K. wollte mit der einstweiligen Verfügung den Eingriff abwehren, der auf Grund eines Hoheitsrechts der bahnpolizeilichen Machtbefugnisse von der Eisenbahnverwaltung ihm gegenüber vorgenommen werden sollte. Ihm war die Räumung der Gastwirtschaft bis zum 24. Februar 1922 unter der Androhung bahnpolizeilicher Räumung aufgegeben worden. Hierin liegt eine polizeiliche Verfügung, ein unmittelbar in den Rechtskreis des K. eingreifendes Gebot. Die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges ist gemäß § 13 GVG. zu bejahen, wenn es sich um

einen „bürgerlichen“ Rechtsstreit handelt, d. h. wenn der Antragsteller den Anspruch nach seinem tatsächlichen Vorbringen lediglich auf privatrechtliche Normen stützt und auch die Rechtsverteidigung des Antragsgegners sich im Rahmen privatrechtlicher Rechtsbeziehungen hält. Im vorliegenden Falle versucht nun zwar K. einen privatrechtlichen Unterlassungsanspruch zu konstruieren, indessen ergibt die Verteidigung der Eisenbahnverwaltung, daß der Streit sich um die Grenzen eines staatlichen Hoheitsrechtes dreht, nämlich um die Frage, ob K. im Wege bahnpolizeilichen Zwanges aus den Bahnhofswirtschaftsräumen hätte entfernt werden können. So führt auch das Reichsgericht im Band 79, S. 427 ff, wo es sich um den Eingriff des Militärfiskus in ein Patentrecht handelt, aus, ‚daß für eine Klage auf Unterlassung des Eingriffs der Rechtsweg ausgeschlossen sei, weil die Betätigung der obrigkeitlichen Gewalt wesentlich dem Gebiete des öffentlichen Rechts angehöre, und Klagen, die ein ihr entgegentretendes Verbot erstreben, keine bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten im Sinne des § 13 GVG. seien‘. Es kann auch dahingestellt bleiben, ob für die polizeilichen Verfügungen, die nach dem Übergang der Eisenbahn auf das Reich, dem 1. April 1920 (RGBl. 1920, S. 773), im preußischen Gebiet erlassen werden, das Gesetz ‚über die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen‘ vom 11. Mai 1842 in Geltung geblieben ist. Denn dieses Gesetz gewährt nach den hier allein in Betracht kommenden §§ 4 und 6 den ordentlichen Rechtsweg nur für Schadensersatz, nicht für Unterlassungsansprüche. Mithin war im vorliegenden Fall nur die Verwaltungsbeschwerde an die vorgesetzte Behörde gegeben, der ordentliche Rechtsweg war nicht zulässig.“

Dr. Woyczieehowski.

Bücherschau.

— **Das Kupferschweißverfahren**, insbesondere bei Lokomotiv-Feuerbüchsen. Eine Anleitung von Regierungsbaurat Adolf Bothe, Leiter der Betriebsabteilung für Lokomotiven beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Grunewald. Mit 22 Textabbildungen. Verlag von Julius Springer, Berlin 1923.

Der Verfasser hat bereits im August 1921 in Nr. 22 der Zeitschrift „Der Betrieb“ eine größere Abhandlung über „Autogene Kupferschweißungen“ veröffentlicht. Es ist zu begrüßen, daß dieser von großer Sachkenntnis zeugende Aufsatz, in dem insbesondere auf die wirtschaftliche Bedeutung und die Vorzüge des immer noch zu wenig bekannten autogenen Schweißverfahrens aufmerksam gemacht ist, der vorliegenden Schrift einverleibt worden ist.

Mit Versuchen, Kupfer in der gleichen Weise autogen zu schweißen wie Eisen, hat man sich viele Jahre abgemüht. Nach den reichen Erfahrungen des Verfassers ist für Kupferschweißungen im Eisenbahnbetriebe zurzeit einzig und allein die autogene Schweißung oder Flammenverschmelzung anzuwenden und hierbei wiederum der Azetylenschweißerei der Vorzug zu geben. Hierfür ist die Beschaffung ausreichend großer Azetylenanlagen schon allein vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus ganz besonders zu empfehlen. Es sind bei diesem Verfahren ein Brenner zum Schweißen und ein Brenner zum Erhitzen bzw. zum Ersatz der durch Ableitung verlorengehenden Wärme erforderlich. Die Frage, ob etwa mit Hilfe des elektrischen Lichtbogenschweißverfahrens bessere Ergebnisse erzielt werden könnten als mit dem Azetylenverfahren wird vom Verfasser verneint; auch der elektrischen Widerstandsschweißerei möchte er für die vorliegenden Zwecke aus wohlerwogenen Gründen nicht das Wort reden, obwohl diese neuerdings einen hohen Grad der Vervollkommnung erreicht hat. Die unter Leitung Bothes im Eisenbahnwerk Grunewald gewonnenen und nun von ihm zum Vorteil der Allgemeinheit bekanntgegebenen Erfahrungen zeigen den Weg, wie schadhafte kupferne Arbeitsstücke aufs zweckmäßigste schnell und haltbar wiederhergestellt werden können. Besonders eingehend ist in dem Buche das autogene Schweißen schadhafter kupferner Lokomotivfeuerbüchsen behandelt. Gefordert ist eine rein handwerkmäßige Ausbildung von mit allen Verfahren vertrauten Schweißern, unter Aufsicht der Behörden und Handwerkskammern. Schweißerschulen seien bisher nur in Berlin, Beuthen und Magdeburg-Buckau gegründet.

Auf Chemie und Technik, Lehre und Ausübung des Kupferschweißens näher eingehend, ist in großen Zügen über die Eigenschaften des Kupfers und dessen Verhalten in der Schweißhitze, über die verschiedenen Verfahren zur Erzeugung der Schweißhitze und die Wahl der Schweißbrenner, Hilfsgeräte und des Zusatzkupfers berichtet. Kurze Erläuterungen und kritische Betrachtungen zu dem nicht mehr zeitgemäßen Verfahren des Flickens von Feuerbüchsteilen mittels Schrauben oder Nieten schließen sich an. An vielen Ausführungsbeispielen, unter Beigabe von Bildern, ist die Nutzanwendung des modernen autogenen Schweißverfahrens bei Beseitigung von Schäden an Feuerbüchsen vorgeführt. Die günstigen wirtschaftlichen Auswirkungen des richtig durchgeführten Kupferschweißverfahrens sprechen für dessen weiteste Verbreitung. Wer sich mit den Eigenheiten dieses literarisch noch wenig beackerten Spezialgebietes vertraut machen will, findet in dem 56 Seiten starken, vom Verlage drucktechnisch gut ausgestatteten Büchlein einen zuverlässigen Berater.

— **Der praktische Radioamateur.** Das ABC des Radiosports zum praktischen Gebrauch für jedermann. Von Hanns Günther und Dr. Franz Fuchs. 292 S. Kl.-8⁰ mit 241 Bildern im Text. — 1923, Stuttgart, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung. Preis gbd. Grundzahl 4,80 ℳ.

Die wellentelephonische Ansprache des deutschen Reichskanzlers am Christabend hat auch den bisher fernstehenden Kreisen klar vor Augen geführt, daß es an der Zeit ist, sich näher mit dieser wundersamen Neueinrichtung zu befassen, die in anderen Ländern schon fast Gemeingut aller geworden ist und größte praktische Bedeutung für Stadt und Land erlangt hat. In Amerika besitzt bereits jede sechste Familie einen Radioempfänger. Dem Eisenbahner ist seit geraumer Zeit bekannt, in welcher Weise die drahtlose Telephonie zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes nutzbar gemacht werden kann. Es wird wohl auch nicht mehr allzu lange dauern, bis die Radioempfänger bei vielen Reisenden in den Abteilen der D-Züge anzutreffen sein werden und etwa dem einen Reisenden willkommene musikalische oder sonstige Unterhaltung zum Schutz gegen die Langeweile einer vielstündigen Eisenbahnfahrt, dem anderen wichtige geschäftliche oder politische Nachrichten vermitteln.

Das vorliegende Buch wird allen denen hochwillkommen sein, die sich nicht nur theoretisch über die physikalischen Vorgänge unterrichten, sondern namentlich praktisch mit der Sache beschäftigen wollen. Die Zahl der Radioamateure ist ja auch in Deutschland gewaltig im Anwachsen. Auch hier wird der Radiosport und das „Wellenfischen“ immer lebhafter betrieben. — Das geschickt geschriebene Buch der beiden als Fachleute wohlbekannten Verfasser gibt über alles Wesentliche Aufschluß, was der Radioamateur zu wissen nötig hat. Schon die Mitteilungen über den Stand des Radiosports und der gesetzlichen Bestimmungen darüber in den einzelnen Ländern sind wichtig und lehrreich und zeigen, daß in Deutschland auf diesem Gebiet mancherlei nachzuholen ist. Viele zum Teil ganz neuartige bildliche Darstellungen erleichtern dem Leser das Verständnis für die Darlegung der Eigenschaften der elektrischen Wellen und der Einrichtung von Sende- und Empfangsstationen für Wellen-Telegraphie und -Telephonie. Besonders eingehend sind die verschiedenen Empfänger für gedämpfte und ungedämpfte Wellen behandelt; sie werden mit ihren wichtigsten Bestandteilen einschließlich der Verstärker einzeln besprochen. Namentlich sind alle Geräte berücksichtigt, die dem Radioamateur den Selbstbau eines brauchbaren Empfangsapparates (Kristallempfänger für Wellenlängen von 200 bis 1200 m) ermöglichen sollen. Ob freilich die gegebenen Anleitungen auch für Leser ohne besondere Vorkenntnisse zum Selbstbau ausreichen werden, will uns nicht ganz sicher erscheinen. Große Sorgfalt ist auf die Anleitung zur Herstellung der Antenne und ihrer Erdung verwendet, so daß zahlreiche hier liegende Fehlerquellen vermieden werden können. Immer sind bei den Anleitungen möglichst einfache und billige Hilfsmittel berücksichtigt. Auch die verschiedenen Stromquellen sind eingehend behandelt. Dann wird in einem besonderen Kapitel alles zusammengestellt, was man zum sachgemäßen Betrieb einer Amateurstation wissen muß. Der Anfänger wie der vorgeschrittene Radiofreund findet das Seine in dem Buch. Es wird als erstes praktisches Handbuch auf diesem Gebiet rasch viele Freunde finden.

— **Badischer Kalender 1924**, herausgegeben vom Badischen Verkehrsverband Karlsruhe. Verlag C. Schmitt, Heidelberg. Preis 1 ℳ. Im 8. Jahrgang ist dieser beliebte Heimatkalender in vornehmer künstlerischer Ausführung erschienen. Das charakteristische farbige Titelblatt stammt von Kunstmaler H. Hoffmann, Heidelberg. Über 100 große gut ausgeführte Wiedergaben von Photographien, die größtenteils durch photographischen Wettbewerb gewonnen wurden, machen uns mit Badens reizvollen Landschaften und seinen interessanten abwechslungsreichen Städtebildern vertraut. Auch das Badische Denkmälerarchiv, W. Kratt, Karlsruhe, hat wie in früheren Jahren eine größere Anzahl technisch und künstlerisch gleich vollendeter Aufnahmen von badischen Kunst- und Baudenkmälern beigesteuert. So dürfte auch der Badische Kalender 1924, dessen frühere Ausgaben großen Beifall und auch im Ausland weiteste Verbreitung fanden, überall Freude bereiten. Bezug durch alle Buchhandlungen, wo nicht erhältlich, Übersendung portofrei durch den Badischen Verkehrsverband, Karlsruhe (Kaiserstraße 145) gegen Überweisung von 1,30 ℳ (Postscheckkonto 4422).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Linie Leipzig-Dresden gelegene Haltepunkt Attenbach wird ab 1. Februar 1924 eingezogen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 10. Februar 1924 wird der zwischen den Stationen Cavelwisch und Messenthin rechts der Bahnstrecke Stettin-Groß Ziegenort gelegene Haltepunkt Scholwin, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, geschlossen.

Erweiterung bzw. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Februar 1924 an wird die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Dennheritz zugelassen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Vom 1. Februar 1924 wird die Station Wien Nordwestbahnhof für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und allgemeinen Güterverkehr und die Station Jedlesee für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr gesperrt. Zugelassen bleiben in der Station Wien Nordwestbahnhof nur Wagenladungsgüter (Eilgut, Frachtgut, lebende Tiere, Fahrzeuge, leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition der Anlage C zur EVO. in Wagenladungen und brennbare und nicht brennbare Flüssigkeiten in Kesselwagen, jedoch nur im Verkehre mit den angeschlossenen Firmen).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 16 vom 24. Januar 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses B für technische Angelegenheiten, betreffend Einarbeitung mathematischer und technischer Zeichen in die Meldebogen für die Güterprobensammlung;

Nr. IV 6 vom 18. Januar 1924 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Abrundung der Endergebnisse aus der Vereinsabrechnung;

Nr. VI 19 vom 16. Januar 1924 an die Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1923 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Am 10. Februar 1924 wird der zwischen den Stationen Cavelwisch und Messenthin rechts der Bahnstrecke Stettin-Groß Ziegenort gelegene Haltepunkt „Scholwin", der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, geschlossen.

Mit demselben Tage ist der Haltepunkt Scholwin in den Personentarifen zu streichen. (123)

Stettin, im Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ. Die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Fredericia und Strib (Lillebält) ist wegen Eis vorläufig behindert. (136)

Kopenhagen, den 26. Januar 1924.
Generaldirektion
der Dänischen Staatsbahnen.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ.

Zu den Bekanntmachungen Nr. 24 in Nr. 1 und 55 in Nr. 2 d. Ztg. wird mitgeteilt, daß

a) in der Strecke Landeck-Bludenz der Personenzugsverkehr am 6. Januar 1924 mit den Zügen 11, 15, 12 und 16 in beschränktem Umfange und am 12. Januar in vollem Umfange,

b) in der Strecke Hallein-Wörgl der Güterzugsverkehr in beschränktem Ausmaße am 5. Januar, voll aber erst am 14. Januar,

c) in der Strecke Innsbruck-Reutte der Personenzugsverkehr mit allen fahrplanmäßigen Zügen am 2. Januar, der Gesamtverkehr aber am 7. Januar und

d) in der Strecke Kufstein-Brenner der Güterzugsverkehr im beschränkten Umfange am 5. Januar, vollständig aber am 8. Januar wieder aufgenommen wurde.

Der Güterzugsverkehr über den Arlberg bleibt infolge andauernder Behinderungen durch Lawinenstürze und eingetretener Erschwernisse durch Unfälle auf ein fallweises Verschieben der Neufrachten beschränkt. Die Aufnahme eines regelmäßigen Güterdienstes über diesen Weg konnte bisher nicht erfolgen.

Innsbruck, den 21. Januar 1924. (133)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

3. Güterverkehr.

Heft B: Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 1, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 21 und 24) Nachtrag 23.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 23.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Entfernungsänderungen infolge Einrechnung eines Zuschlages von 10 km im Durchgang über die Eutin-Lübecker Eisenbahn (gültig vom 1. Februar 1924),
b) Entfernungsänderungen der Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn,
c) Entfernungsänderungen der Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn,
d) Entfernungsänderungen der Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn,
e) Neue Stationen,
f) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (122)

Berlin, den 22. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b — Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 ab wird im Verkehr mit den Bahnhöfen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn für Wagenladungssendungen ein Frachtzuschlag von 2 Goldpfennigen für 100 kg erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). — Näheres enthält die am 31. 1. 1924 erscheinende Nummer 19 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplat. (146)

Berlin, den 28. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar 1924 ist im Verkehr mit den Stationen des Gebiets der freien Stadt Danzig die durchgehende Frachtberechnung auf Grund des vorbezeichneten Tarifs aufgehoben worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (137)

Berlin, den 24. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D. — Tfv. 6.

Mit sofortiger Gültigkeit, sofern in einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, treten Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die am 31. Januar 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers veröffentlicht werden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1924. (140)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 treten dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei: die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, Bregtalbahn, Hetzbach-Beerfeldener Eisenbahn, Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn, Kaiserstuhlbahn, Osthofen-Westhofener Eisenbahn, Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn, Selztalbahn, Sprendlingen - Fürfelder Eisenbahn, Worms-Offsteiner Eisenbahn und die Zell-Todtnauer Nebenbahn. In den Ausnahmetarif 2 d wird als Empfangsstation nachgetragen die Station Rathenow Brand. St. E.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Januar 1924. (138)
Reichsbahndirektion.

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Februar 1924 ab werden die Frachten um 8 v. H. ermäßigt. Vom gleichen Tage ab wird neben den Frachtsätzen für Wagenladungen ein Zuschlag von 2 Goldpfennig für 100 kg erhoben.

Finsterwalde, den 28. Januar 1924.
Die Direktion (144)

Nottarif. (Tfv. 7.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 tritt die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn dem Nottarif bei.

Berlin, den 28. Januar 1924. (139)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Februar 1924 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Dennheritz zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft. (127)

Dresden, den 24. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 3. Februar 1924 tritt Ausnahmetarif 3 für Milch usw. nach Köln Gereon Eilgut und Wermelskirchen in Kraft. Auskunft erteilen die beiden Ausfertigungen. (124)

Altona, den 22. Januar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
(Ausnahmetarif 33 für Thür. Waren usw.)

Mit sofortiger Gültigkeit:

Aufnahme von Hirschau, Kempten (Allgäu), Oberbach, Reichelsdorf, Reifland, Planegg und Pasing.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 26. Januar 1924. (131)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Wirkung vom 26. Januar 1924 an wird bis auf jederzeitigen Widerruf für alle Güter der Tarifklassen A bis D, mit Ausnahme von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet, sofern sie über See nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden oder über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt worden sind, im Verkehr zwischen den deutsch-polnischen, deutsch-tschechoslowakischen und deutsch-österreichischen Grenzübergangsstationen und den deutschen Seehäfen der Ausnahmetarif 43 eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro.

Altona, den 26. Januar 1924. (132)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II.

Mit dem 26. Januar 1924 wird bis auf jederzeitigen Widerruf der Ausnahmetarif 42 für alle Güter der Tarifklassen A—D zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet, sofern sie über See nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden oder über See von außerdeutschen Ländern eingeführt worden sind, im Verkehr zwischen den deutsch-schweizerischen Grenzübergangsstationen und deutschen Seehäfen eingeführt.

Gleichzeitig wird der bisherige Ausnahmetarif 42 für Sammelgüter der Tarifklasse A in Schweizer Franken für Wagenladungsgüter in Monatsmindestmengen von Basel nach Warnemünde und Saßnitz aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro. (135)

Altona, den 26. Januar 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Die nordischen Schnittsätze der Schnittafel B I im Verkehr über Flensburg Weiche werden ab 1. Februar 1924 um einen Teil der Hafengebühren in Hälsingborg und Malmö ermäßigt. Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (130)

Altona, den 23. Januar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1924 werden infolge Ermäßigung der Frachten auf den deutschen Strecken auch die Frachtsätze der nachstehenden Ausnahmetarife der deutschen Eisenbahnen um 8 v.H. ermäßigt:

Ausnahmetarif 1a für Grubenhölzer, 5 und 5c für Steine zum Wege-, Bahn- und Wasserbau, 7 für Eisenerz, 9 für Bier, 10b für Druckpapier, 13 für frische Kartoffeln als Frachtstückgut und 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte.

Köln, den 22. Januar 1924. (128)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1924 wird für neue eiserne Fässer, asphaltiert, und neue eiserne Fässer, verzinkt von Kreuztal zur Ausfuhr nach Holland über Emmerich Grenze ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, der an die Auflieferung von mindestens 300 Wagenladungen als Frachtgut durch einen Absender gebunden ist.

Nähere Auskunft erteilt die RBD. Elberfeld. (141)

Köln, den 22. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 351. Niederländisch-Österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 werden im niederländisch-österreichischen Gütertarif vom 1. Juni 1922 bis auf weiteres die nachstehenden Beschränkungen unter gleichzeitiger Aufhebung der durch unsere Bekanntmachung vom 26. Februar 1923 eingeführten Beschränkungen eingeführt:

In beiden Verkehrsrichtungen sind die Sendungen bis zur deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation zu frankieren. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen. In beiden Verkehrsrichtungen sind demnach die Fracht und die sonstigen Gebühren von der Versandstation bis zur deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation vom Absender und von da bis zur Bestimmungsstation vom Empfänger zu tragen. Die Zahlung der Gesamtfracht von der Versand- bis zur Empfangsstation durch den Absender oder den Empfänger ist nicht gestattet. (134)

Köln, den 25. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Tarifverzeichnis 401. Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. 8. 1923.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1924 erscheint zum Kohlenausnahmetarif 6 der Nachtrag 1. Er enthält außer kleineren Änderungen und Ergänzungen neue um etwa 8 v.H. ermäßigte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2.

Essen, den 13. Januar 1923. (125)
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 ab, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten Änderungen und Ergänzungen ein:

1. im Abschnitt „I. Stationsfrachtsätze“, Absatz „2 Konstanz usw.“;
2. im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ und zwar:
   a) in den Unterabschnitten zu 8a, 11, 16, 19, 21, 22a, 25a, 30, 36, 37, 47, 52, 63, 65, 73, 74, 88, 88a, 92, 97, 98;
   b) im Unterabschnitt Zu 110 in den Bestimmungen für Dresden Großmarkthalle, Eibenstock ob. Bahnhof, Frankfurt (Main) Osthafen usw., Lehesten, Magerviehhof, Oberfrohna, Schwarzenberg-Neuwelt, Schweinsburg, Tschieherzig, Hafenbahnhof und Zeulenroda ob. Bahnhof.

b) Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I c — Tfv. 4b.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Bestimmungen für Münster (Westf.), Kretschwitz und Raußengrube die Überfuhrgebühren zum Teil erhöht.

Zu a und b: Näheres enthalten die Nummern 17 vom 28. 1. 24 und 19 vom 31. 1. 1924 des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1924. (142)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1924 wird die Station Obertsrot aufgehoben und für den Wagenladungsverkehr als Ladestelle von Gernsbach oder Hilpertsau behandelt. Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 22. Januar 1924. (145)
Reichsbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Änderungen und Ergänzungen der Binnentarife werden fortab nur durch Schalteraushang auf den Stationen veröffentlicht. (126)

Berlin, den 23. Januar 1924.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Februar 1924 gelangt der Nachtrag 22 zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag wird ein Teil der jetzt gültigen Fahrpreise und Gebühren ermäßigt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (129)

Crefeld, den 23. Januar 1924.
Die Direktion.

Mit dem 1. Februar 1924 werden die Preise für Zeitkarten erhöht. Die Monatskarten sind nach 25 Einzelfahrten berechnet. Für Schülermonatskarten wird die Hälfte, für Wochenkarten der 4. Teil des Monatskartenpreises erhoben.

Die Kurzarbeiterwochenkarten sind nach 3 Einzelfahrten berechnet.

Erfurt, im Januar 1924. (143)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. Berlin, den 7. Februar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Übergang des Reichsbahnbetriebes im Memelgebiet an Litauen.

Von Dr.-Ing. **Remy**, Memel.

I. Politische Lage.

Nach Artikel 99 des Versailler Vertrages wurde dem Reiche der im Friedensvertrage als „Memelgebiet" bezeichnete äußerste Zipfel Deutschlands entrissen. Das im Süden von der Memel, im Osten vom alten russischen Reiche, im Westen von der Ostsee begrenzte, die beiden Kreise Memel und Heydekrug und den nördlichen Teil des Kreises Tilsit umfassende Gebiet wurde der Botschafterkonferenz zur weiteren Verfügung überlassen, ohne über die Zukunft des Gebiets zu entscheiden. Das Selbstbestimmungsrecht der Bevölkerung vergaß man anzurufen. Es hätte 1919 und 1920 zu Zeiten der oberschlesischen und ostpreußischen Abstimmungen zu einem Fiasko für die Urheber des Vertrages führen müssen, denn noch wirkte der Zusammenhang mit der deutschen Kultur in ganzer Kraft. Ein Blick in die Elchreviere des Ibenhorster Forstes und auf die dem Anbau noch trotzenden Ödflächen des Kreises Heydekrug zeigt, welche Arbeit in diesem Gebiet die deutsche Kultur in sechs Jahrhunderten geleistet hat. Aber selbst eine weniger starke Minderheit großlitauisch oder besser gesagt antideutsch gesinnter Bevölkerung hätte die Urheber des Friedensvertrages nicht von dem Entschluß abhalten können, das Gebiet abzutrennen.

Da der litauisch-polnische Gegensatz einstweilen den Plan, Ostpreußen völlig von einem Ring des französischen Interessenkreises zu umschließen, verhindert, sollte das den Einflüsterungen der kleinen Entente weniger willfährige Litauen zwischen Polen und dem Memelgebiet festgelegt werden. Ein unter französischem Protektorate stehendes Memelgebiet hätte einen bequemen Beobachtungsposten für die Entwicklung der Ostfragen abgegeben, ein kleines Ostsee-Gibraltar als Pforte zum Russischen Reiche.

Im Februar 1920 besetzten die Franzosen das Gebiet. Welche Wichtigkeit Polen dem Memelgebiet beilegte, zeigte die Besetzung der polnischen diplomatischen Vertretung mit einem außerordentlichen Gesandten von hohem Ruf. Die Taktik der französischen Besatzung war geschickt. Sie spielte die Rolle als Beschützer des Deutschtums gegen die drohende litauische Gefahr mit außerordentlichem Erfolge. Sie übernahm ohne harte Eingriffe in die Wirtschaftslage den Schutz gegen die Stöße der deutschen Revolution und verschaffte dem Gebiet drei Jahre ruhiger und sprungweise steigender Entwicklung, während im Reich ein Stoß nach dem andern einsetzte und das politische und wirtschaftliche Gefüge in seinen Grundfesten erschütterte.

Das Land verwaltete sich selbst. Der französische Gouverneur und später der Oberkommissar führten ein Regiment des aufgeklärten Absolutismus, unterstützt von einem Staatsrat, der als Wirtschaftsparlament mit ernannten Mitgliedern politische Fragen nicht zu erörtern hatte. Exekutivbehörde war das Landesdirektorium. Alle Verwaltungszweige wurden von den deutschen Verwaltungen getrennt, nur die Eisenbahnverwaltung wurde von der Reichsbahn weitergeführt. In den Verwaltungen blieben bis auf die Polizei und Zollverwaltung zum großen Teil beurlaubte deutsche Beamte tätig.

Die politische Entwicklung nahm einen ruhigen Fortgang. Außenpolitisch stellte sich die Mehrheit der Bevölkerung auf einen Freistaat etwa nach dem Muster Danzigs ein. Memel sollte, ohne Litauen politisch angegliedert zu werden, der Ausfuhr-

hafen Litauens und neben Danzig der zweite Hafen Polens werden. Den politisch leitenden Kreisen schien diese Lösung das kleinere Übel gegenüber einer drohenden Annexion durch Litauen, wenn auch dieses Ziel mit der Garantie der Neutralität durch Frankreich nur in einem Vasallenverhältnis zu Frankreich zu erreichen war.

Dieser politischen Einstellung machte der Einfall der Litauer im Januar 1923 ein Ende. In achttägigem Kampf wurde das Gebiet genommen. Der Widerstand der Franzosen war schwach, vielleicht nur gespielt. Im Februar, drei Jahre nach ihrem Einzuge, mußte die französische Besatzung über See das Gebiet verlassen. Die Okkupation war da. Dem Memelgebiet wurde eine gewisse Autonomie von dem litauischen Staate zugesagt. Zoll, Post und Eisenbahn sowie der Wasserbau aber sollten unmittelbar den Kownoer Verwaltungen unterstehen. Inwieweit

Abb. 1. Lage des Memelgebiets.

die Autonomie in der Gerichtspflege, dem Schul- und Steuerwesen wird aufrechterhalten bleiben, muß die Zukunft lehren. Die augenblickliche örtliche Politik gefällt sich in einer systematischen Ausrottung des Deutschtums.

II. Die Wirtschaftslage.

Das Memelgebiet war wirtschaftlich als selbständiges Staatengebilde denkbar. Die Landwirtschaft vermag das Gebiet zu ernähren, führt Hafer aus und bringt Vieh und Pferde in Mengen hervor, die einen Absatz nach dem Deutschen Reich ermöglichten.

Der Handel Memels beruht auf seiner großen Stellung im internationalen Holzmarkt. Die Memeler „Usance" ist berühmt, die Qualitäten werden sorgfältig gepflegt und der konservative englische Handel bevorzugt Memel beim Holzeinkauf vor jedem anderen nordischen Hafen. Es wird sowohl Danzig wie Königsberg schwer werden, Memel aus dieser Stellung zu verdrängen. Der Nachkriegshandel hat Existenzen in den beiden großen Häfen dem Holzhandel zugeführt, deren Tätigkeit eine schlechte Einführung im internationalen Handel bedeutete und Memel wieder den nordischen Holzhandel zuführte. Seine bevorzugte Lage als Mündungsstadt des Kurischen Haffes, in welches sich 50 km südlich von Memel der Memelstrom ergießt, kann ihm keine noch so opferbereite Tarifpolitik nehmen. Im Frieden schnitt Memel im Jahre etwa eine Million Kubikmeter Holz. Es wurde zu ganz überwiegendem Teile die Memel hinabgeflößt. Ein Fünftel dieses Holzes entstammte etwa heutigem polnischen, ein Fünftel litauischem, ein Fünftel weißrussischem Gebiet, ein Fünftel lieferten die Wälder Südostpreußens und ein Fünftel kam aus lettischem oder kurländischem Gebiet.

Der billige Wasserweg wurde in den 60er und 70er Jahren durch den Bau des König-Wilhelm-Kanals vervollkommnet. Er verbindet den Memelstrom kurz vor seiner Mündung in das Kurische Haff mit dem unmittelbar südlich von Memel bei dem Vororte Schmelz gelegenen Holzhafen. Die Flöße vermeiden hierdurch die Haffahrt mit der gefährlichen Windenburger Ecke.

Der Schmelzer Holzhafen ist der hafentechnisch kostbarste und vollkommenste Teil des Memeler Hafens. Von dort aus werden die Flöße an die einzelnen Schneidemühlen herangeschleppt. Sie liegen zum größeren Teil an dem Ufer des Haffes in einer Länge von 5 bis 6 km, teils zu beiden Seiten des bei Memel in das Kurische Haff mündenden Dangeflusses. Etwa 40 Schneidemühlen laufen im Memelgebiet, ferner 5 große Holz-Bearbeitungsfabriken, darunter eine Zellulosefabrik in Memel selbst. — Den Schiffbau pflegt die 1840 gegründete, in den letzten 4 Jahren neuzeitlich umgestaltete Memeler Schiffswerft.

Das Memeler Holzgeschäft nahm nach dem Kriege durch das aus den Militärschneidemühlen der Randstaaten abfließende Holz einen großen Aufschwung. Die günstige Wirtschaftslage dauerte nach der Okkupation durch die Franzosen um so mehr an, als das Geschäft durch keinerlei staatliche Fesseln geknebelt wurde. Es gab keine Kontingentierung der Ausfuhr. Der Gesamtumschlag allerdings erhielt durch die ungeklärten politischen Verhältnisse im Osten ebenfalls einen Stoß. Der Friedensumsatz ist nur zu einem Viertel erreicht, denn seit 3 Jahren befinden sich Polen und Litauen wegen der Wilnafrage im Kriegszustande. Die Wilnazone ist von den Polen besetzt, Litauen beansprucht dieses Gebiet als sein Eigen und sieht Wilna als seine Hauptstadt an. Polen sperrt daher die Ausfuhr aus seinem Lande über die Memel und soweit es etwa bereit war, den Holzüberfluß im Interesse seiner Handelsbilanz abzustoßen, verweigerte Litauen die Durchfuhr auf der Memel, um Memels Wirtschaft zu treffen und es der Okkupation geneigt zu machen. Der letztere Grund fiel nach der Okkupation des Memelgebiets durch die Litauer weg. Polen aber sträubt sich nunmehr gegen die Ausfuhr, solange ihm keine Konzessionen in der Memeler Hafenfrage gemacht werden. Diese Konzessionen betreffen die Pachtung eines Teiles des Memeler Hafens auf 99 Jahre mit besonderen Zugeständnissen in der Eisenbahnfrage. Die Holzzufuhr nach Memel aus Litauen allein ist ungenügend. Aus Polen kann das Holz auf dem vor der litauischen Okkupation eingeschlagenen Umwege mit der Bahn von Wilna über Prostken-Insterburg nicht mehr bezogen werden, weil das Memelgebiet als Teil Litauens in den polnisch-litauischen Konflikt einbezogen wurde und die geschäftlichen Beziehungen zwischen Polen und dem Memelgebiet zerrissen sind.

Von sonstigen Betrieben ist in Memel außer der Schiffswerft noch eine Waggonfabrik vorhanden.

Wirtschaftlich hing das Gebiet eng mit dem Reich zusammen. 1922 kamen 72 % der Einfuhr aus dem Reich, 52 % der Ausfuhr gingen nach dem Reich. Litauen bezog und lieferte 15 %, England erhielt 12 % der Ausfuhr.

Der memelländische Staatshaushalt wurde in erster Linie durch die Zölle gestützt. Es ist anzunehmen, daß bei dem rasenden Fall der Mark der memelländische Haushalt ebenso zuschanden geworden wäre wie der Haushalt des Reiches und des Freistaates Danzig, wenn nicht die litauische Okkupation Memel kurz vor dem letzten Sturz der Mark am 1. Juni 1923 die Litwährung gebracht hätte.

Alle Sorgen, die im Reich vor der Stabilisierung der Mark in ungleich vergrößertem Maße empfunden wurden, waren vor und bei der Einführung der neuen Währung im Memelgebiet Gegenstand schärfster Erörterungen. Sie geben die Gewißheit, daß bei vorsichtiger Handhabung der Deckung und hartherziger Einschränkung der Ausgaben die Währung zu halten ist und liefern im kleinen Rahmen den Beweis, auf welch ungleich gesicherterer Grundlage wieder der Eisenbahnetat aufgebaut werden kann,

wenn die ersten Zuckungen in der Preisbildung, die sich im Memelgebiet etwa nach 2 Monaten regulierten, überwunden sind*).

Die günstige wirtschaftliche Lage des Gebiets nach dem Kriege wurde gestützt durch eine der Kapitalbildung vorteilhafte Gesetzgebung. Die Vermögenssteuern des Reiches wurden nicht übernommen, die Lebensmittellage war ungleich besser als in dem gewiß schon vorteilhaft versorgten Ostpreußen, und der völlig unbehinderte Devisenverkehr ermöglichte die Anlage der Markgewinne in wertbeständiger Valuta. Diese Lage hat nun nach dem Litauereinfall eine wesentliche Veränderung erfahren. Die bevorzugte Stellung, die das Deutsche Reich dem Memelgebiet in dem Handelsverkehr einräumte, hat aufgehört, und die politische Umwälzung beeinflußte die Sicherheit des Handels. Die stabile Valuta aber verlangt die Rückkehr zu scharfer Kalkulation und geringem Gewinn, und die von der Staatsnotwendigkeit diktierte Deckung der Währung in ganzer Höhe der ausgegebenen Noten durch starke Valuten hat zu einer Einschränkung des Kredits geführt, die jedem Handel und Wandel eine starke Einschnürung auferlegt.

III. Eisenbahnen und Hafen Memel.

Die im Jahre 1875 eröffnete Tilsit-Memeler Eisenbahn, eine Strecke von 90 km Länge und die später folgenden beiden Nebenbahnen Pogegen-Laugszargen (22 km) und Memel-Bajohren (21 km) waren vor dem Kriege nur bescheidene Stücke des preußischen Staatsbahnnetzes. Ihre Bedeutung hob sich im Kriege, als die Offensive 1915 den Bau der Fortsetzungen der beiden Nebenbahnen bis zum Anschluß an das russische Netz von Laugszargen bis Schaulen und von Bajohren bis Prekuln brachte. Damit rückte der Hafen Memel wieder in den Vordergrund der wirtschaftlichen Entwicklung, wenn auch die eigentliche Lebensader des Hafens, eine Bahn Memel-Telschi-Schaulen, zunächst nur in den Vorarbeiten vollendet wurde.

Abb. 2. Verkehrskarte des Memelgebiets.

Dem lokalen Verkehr des Gebietes dienen die 1-m-spurigen Kleinbahnen Pogegen-Schmaleningken (64 km) und die Memeler Kleinbahn Memel-Poeszeiten-Laugallen-Plicken (49 km) sowie die vollspurige Kleinbahn Heydekrug-Kolleschen (14 km).

Die Memeler Kaufmannschaft, deren Reichtum einst im Krimkriege durch die Vermittlung des Verkehrs mit Rußland begründet wurde, hatte schon seit Jahren vergebens um eine Bahn Memel-Schaulen gekämpft. Aber auch das persönliche Interesse, das der Kaiser diesem Plan entgegenbrachte und das seinen Niederschlag in dem Briefwechsel des Kaisers und des Zaren fand, konnte die Hindernisse nicht hinwegräumen, welche der russische Kriegsminister gegen den Plan auftürmte. Der Bau mußte unterbleiben.

So blieb Memel nach wie vor ein Hafen ohne Hinterland und die Bedeutung des Hafens beschränkte sich auf den Holzhandel. Der geringe Grenzverkehr über Land mit begrenzten Getreide- und Flachstransporten konnte dem Hafen keine größere Bedeutung verschaffen.

Mit der Abtretung begannen sich daher die Kräfte mächtig zu regen, die auf einen großzügigen Anschluß des Hinterlandes hinarbeiteten. Mit dem Kernstück, der Bahn Memel-Telschi-Schaulen, sollten die Hafenanlagen einen Ausbau erfahren, der Memel zu einem Wettbewerb mit Königsberg und Libau befähigen sollte. Über die unmittelbaren Bedürfnisse hinaus wurden Professor Cauer-Berlin und Professor Schulz-Danzig mit der Begutachtung einer völligen Umgestaltung der Memeler Hafenanlagen betraut.

Abb. 3. Eisenbahnanlagen und Hafen Memels.

Landesdirektorium und Stadt wetteiferten in Ausnutzung der günstigen Markkonjunktur. Der Memeler „Winterhafen", ein von drei Seiten mit Gleisanlagen und Schuppen eingeschlossenes Becken von 43 500 qm Fläche wurde ergänzt durch den Ausbau des bereits vorhandenen „Süderballastplatzes", der Kaistrecke unmittelbar am Haff. Durch Vorrammen einer Spundwand wurde hier die Möglichkeit geschaffen, mit Schiffen von 7 m Tiefgang anzulegen. Zwei Portalkräne von 2 t und ein Drehkran von 35 t Tragkraft wurden erbaut, für die Lagerung ein Eisenbetonschuppen von 80 × 25 m² Grundfläche geschaffen. Der gesamte

*) Vgl. den Artikel des Verfassers in den Nr. 454 und 465/66 der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" „Die Währungsumstellung im Memelgebiet".

umgebaute Komplex sollte Freihafengebiet werden und wurde für seine Bestimmung durch massive Umgrenzung vorbereitet.

Soweit die Schiffe nicht im Winterhafen oder am Süderballastplatz an Land gehen, werden sie in die Dange verholt, längs deren Ufer Schuppen und Speicher in großer Zahl dem Umschlag dienen. Der Verkehr über die Dange wird durch eine Klapp- und eine Drehbrücke vermittelt.

Großzügig wurden innerhalb dreier Jahre die Anschlußanlagen Memels ausgebaut. Bis zum Jahre 1919 bestanden nur zwei bedeutende Anschlüsse, an die Kleinbahn und die Düngemittelfabrik Union. Der Winterhafen war mit dem Staatsbahnhof durch ein Gleis verbunden, das den Vorort Bommelsvitte durchschnitt und nicht weniger als neun schienengleiche Kreuzungen mit engen und winkligen Straßenzügen aufwies.

Die Memeler Kleinbahnen A.-G. machte sich die Lage zunutze und schloß die Holzplätze mit einem 1-m-spurigen Gleis an. Die Wagen wurden auf Rollböcke verladen und durch die Straßen der Stadt den Plätzen zugeführt.

1919—1921 ist diese umständliche und teuere Beförderungsart durch den Bau eines vollspurigen Anschlußgleisnetzes von etwa 40 Anschlüssen aufgehoben worden. Von dem Staatsbahnhof Memel ausgehend, der im Kriege einen erheblichen Ausbau erfuhr (6 neue Gleise für ganze Militärzüge, 1 Lokomotivschuppen mit Nebenanlagen), wurde die Schmelzer Anschlußbahn gleichlaufend mit der Strecke Memel-Tilsit bis zur Mitte des Vorortes Schmelz geführt. Sie zweigt dann senkrecht zu dem langgestreckten Vorort ab und teilt sich nördlich und südlich in zwei Äste. Unmittelbar nach dem Überschreiten der Dangebrücke zweigt eine weitere Anschlußgleisgruppe ab in den Industrievorort Janischken, südlich und längs der Dange. Die Industrieplätze nördlich der Dange sind ebenfalls im Rahmen dieser Arbeiten erschlossen worden. Endlich wurde das Zuführungsgleis zum Winterhafen durch eine Umgehungsbahn um den Vorort Bommelsvitte ersetzt und an dieses Gleis eine Gruppe zur Bedienung der neu erstandenen Petroleum-Lagerplätze im Norden Memels angeschlossen. Sämtliche Gruppen sind mit Rücksicht auf die beschränkte Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Memel mit Ordnungsgleisgruppen in ausreichender Zahl versehen.

Von ganz großen Gesichtspunkten ist der spätere Ausbau der Hafenanlagen getragen. Auf einem Gelände südlich des Vorortes Schmelz ist der Bau der neuen Hafenbecken gleichlaufend etwa mit dem König-Wilhelm-Kanal vorgesehen. Die Zuführungsgleise zu dem Hafenbecken können im ersten Stadium an das Schmelzer Anschlußgleis angeschlossen werden. Später wäre dann ein großer Hafen- und Verschiebebahnhof zwischen Memel und der südlich Memel gelegenen Station Carlsberg vorzusehen. Der jetzige Bahnhof Memel hätte dann nur noch dem Personen- und dem auch heute weniger bedeutenden Ortsgüterverkehr zu dienen. Die Hafenbecken würden alsdann von Süden her durch eine nach Norden offene Schleife, ausgehend vom Südende des neuen Verschiebebahnhofs, zu erreichen sein.

IV. Der Eisenbahnbetrieb nach der Abtretung des Gebiets.

1. Stellung der Reichsbahnverwaltung im Memelgebiet. Es war der dringende Wunsch der Memeler Industrie, daß der Eisenbahnverkehr nach der Abtretung in den alten Händen verbleiben sollte und die Bahnen nicht etwa in Gestalt einer „Landeseisenbahn“ ähnlich den anderen Verwaltungszweigen als selbständige Verwaltung begründet würde. Die Reichsbahndirektion Königsberg behielt daher den Betrieb in dem alten Rahmen in Händen und bestellte bei Gouverneur und Landesdirektorium einen dem deutschen Reichskommissar für das Memelgebiet, dem späteren Generalkonsulat attachierten Bevollmächtigten. Ein Versuch der französischen Machthaber, den deutschen Betrieb in die Hände eines französischen Konsortiums zu legen, scheiterte. Die 140 km lange Memellandbahn konnte keine Finanzgruppe reizen und der Versuch, die Strecken zusammen mit den litauischen Staatsbahnen in französische Hände zu spielen, mißlang im Anfangsstadium. Andererseits lag es nicht im unmittelbaren Interesse der im Gebiet betriebenen französischen Politik, den Verkehr durch unsichere Versuche unberechenbaren Folgen für Handel und Wandel auszusetzen. Die formelle Übergabe der Bahnanlagen an den Gouverneur erfolgte daher im Mai 1920. Der Umfang des zu übergebenden rollenden Materials stand damals noch nicht fest. Die Reichsbahn verwaltete die Bahnen als Treuhänder zugunsten und auf Rechnung des künftigen Besitzers. Diese Stellung der Reichsbahn blieb auch nach der im Januar 1923 erfolgten Umwälzung unangetastet. Nur verweigerte ab 1. Juni das Landesdirektorium nach Einführung der Litaswährung die Zahlung der in bar zu leistenden Zulagen, so daß die Finanzierung der Bahnen im Gebiet in Einnahmen und Ausgaben auf eine neue Grundlage gestellt werden mußte. Am 7. August bemächtigte sich die litauische Regierung durch Sperrung der Grenze mit Gewalt des Betriebes und setzte auf diese Weise dem Wirken der Reichsbahn ein Ziel.

2. Der Betrieb über die Grenze. Unsere ehemaligen Landsleute konnten mit der Weiterführung des Betriebes durch die Reichsbahn wohl zufrieden sein. Sie blieben im Genuß der deutschen Tarife, sahen die gewohnten Beziehungen zum Mutterlande nicht gestört und konnten sich in der Regelung ihrer Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarn (Litauen und Lettland) des Einflusses der deutschen Reichsbahn bedienen. Die Handhabung der Grenz- und Paßpolizei war milde. Die Personale brauchten nicht an der Grenze zu wechseln, ebensowenig die Maschinen. Zoll- und Paßrevisionen brachten allerdings einen Schnitt in den Fahrplan mit den üblichen Aufenthalten auf beiden Seiten der Grenze. Zollstationen wurden Tilsit und Pogegen. In dem 1922 wieder eingeführten D-Zuge Memel-Berlin wurde die Revision im Zuge vorgenommen, im Memelgebiet während der Fahrt, so daß der Zollaufenthalt in Pogegen wegfiel.

3. Rechtliche Stellung des Personals. Zulagen. Das Personal, 270 Beamte und 500 Lohnempfänger, blieb der Reichsbahn unterstellt. Es genoß, soweit es im Memelgebiet stationiert war, den Schutz der Beamtenverordnung des Gouverneurs über die beurlaubten Beamten. Danach konnten den Beamten aus mangelhafter Kenntnis der litauischen Sprache keine Nachteile entstehen. Ihr Eigentum und der freie Abzug waren geschützt. Die Dienstwohnung mußte ihnen noch vier Wochen nach dem Abzug belassen werden. Die Okkupationsmacht und das Landesdirektorium nahmen keinen Einfluß auf die Besetzung der Stellen und auf Versetzungen von Eisenbahnbeamten aus dem Gebiet heraus. Nur unterlag die Versetzung in das Gebiet einer Einwilligung des Gouverneurs. Die Beamten erhielten zunächst ein Jahr lang eine 25prozentige Auslandszulage von dem Landesdirektorium zu allen Bezügen gezahlt. Die Ortsklassen wurden sämtlich um eine Stufe erhöht. Als der Haushalt des Gebiets diese hohe Zulage nicht mehr zu tragen vermochte, wurde die Zulage auf einen festen Betrag festgelegt. Da die Mark aber immer mehr fiel, blieben Kämpfe nicht aus. Schließlich einigte man sich auf eine zehnprozentige Zulage zu allen Bezügen. Die Arbeiter wurden zunächst nach dem Reichsbahntarif gelöhnt. Die Bezahlung war gegenüber der Zeit vor der Okkupation bereits insofern eine bessere, als der Gouverneur, wie erwähnt, sämtliche Orte des Gebiets um eine Ortsklasse hob. Die Kosten dieser Besserstellung trug ebenfalls das Gebiet. Ende 1922 stellte sich im Memelgebiet eine erhebliche Verteuerung der Lebenshaltung ein. Das Landesdirektorium mußte sich daher zu einer „Arbeiterausgleichszulage“ entschließen, welche die Eisenbahnarbeiter mit den memelländisch-staatlichen Hafen- und Wasserbauarbeitern gleichstellte und einen Ausgleich mit den Löhnen der Industriearbeiter herbeiführte. Sämtliche Zulagen wurden von der Verwaltung des Gebiets pränumerando der Reichsbahn erstattet.

4. Soziale Einrichtungen. Ärztliche Versorgung und soziale Gesetzgebung blieben in Gültigkeit. Ab 1. Januar 1923 wurde dagegen im Memelgebiet eine eigene „Memelländische

Landesversicherungsanstalt" gegründet. Ihr wurden am 1. Juli 1923 die Arbeiter der Eisenbahn zugeführt. Die Landesversicherungsanstalt übernahm die Verpflichtung, die Renten der Arbeiterpensionskasse A zu zahlen, und zwar entsprechend der am 1. Juni eingeführten Litwährung in hoher Valuta und den dieser Valuta entsprechenden Sätzen.

5. Neugestaltung der Gehälter und Löhne infolge der Währungsumstellung. Gehalts- und Lohnhöhe mußten am 1. Juni 1923 bei Einführung der Litwährung einer völligen Neugestaltung unterzogen werden. Sie wurde auf der Grundlage aufgebaut, daß der Lit = 1/10 Dollar = 42 Goldpfennigen etwa die Kaufkraft einer Friedensmark haben würde. Dieses Verhältnis ließ sich aber nicht halten. Ganz abgesehen davon, daß namentlich in der Übergangszeit diese Norm bei den Preissprüngen infolge der Unsicherheit der Bemessung des Goldwertes zu gering war, stellte sich auch nach eingetretener Preissenkung heraus, daß die Gehälter in Höhe von etwa 30 % des Friedensgoldgehaltes zu niedrig waren. Die Eisenbahnverwaltung legte daher für den Juli und August eine Zulage von 50 %, im September eine solche von 30 % zu, wobei die Kaufkraft des Beamten im Reich mit seinem Markgehalt auf etwa gleicher Höhe stehen sollte wie die Kaufkraft des Litgehaltes in der gleichen Gruppe im Memelgebiet. Ab 1. Oktober besserte auch das Landesdirektorium die Gehälter um etwa 30 % auf, so daß ab diesem Datum die Bezüge der Eisenbahnbeamten und staatlichen Memellandbeamten wieder gleich waren. Die Gehälter betrugen dann etwa 40—50 % des Friedensgehaltes. — Die Löhne erreichten fast die Friedenshöhe.

6. Tarife. Die Tarife blieben, solange die deutsche Währung galt, die deutschen Tarife, einschließlich der Ausnahmetarife. Mit der Einführung der Litwährung am 1. Juni mußten auch die Tarife auf die hohe Währung umgestellt werden. Sie hielten sich bei den Personentarifen etwa 10 % unter dem großlitauischen Tarif. In Litauen kostet 1 km 1. Klasse 20 Cent, 2. Klasse 10 Cent, 3. Klasse 5 Cent (8,4 und 4,2 und 2,1 ₰). Im Memelgebiet verblieb die 4. Klasse, die Tarife stellten sich auf 16, 8, 3 und 2 Cent. Die Gütertarife hielten sich bis zu 1/5 unter dem litauischen Tarif.

7. Steuer und Bahnpolizei. Die Steuerabzüge verblieben, soweit die Reichsbahn die Lohn- und Gehaltszahlung auf Rechnung des Dritten trug, beim Reich. Der Rest, d. h. die Sonderzulagen des Gebiets, unterlag den memelländischen Steuergesetzen. Die bahnpolizeilichen Strafen wurden auf Vorschlag der Betriebsführerin vom Landesdirektorium verhängt.

8. Die Zurückziehung der Eisenbahnbeamten. Bei dem politischen Umsturz im Januar 1923 war zwischen dem von den Umstürzlern eingesetzten neuen Landesdirektorium und der litauischen Regierung in Kowno die Übereignung der memelländischen Eisenbahnen an den litauischen Staat vereinbart worden. Da die Botschafterkonferenz, die bei dem Umsturz von den Litauern völlig zur Seite gedrückt worden war, eine vertragliche Vereinbarung über den Übergang des Betriebes aus der deutschen Hand in die der litauischen Verwaltung verhinderte, bemächtigte sich die litauische Regierung am 7. August 1923 mit Gewalt der Bahnen. Die Beamten blieben im Dienst, um das Verkehrswesen des Gebiets nicht dem Ruin anheimfallen zu lassen. Der Verkehr Tilsit-Pogegen ist seit jenem Tage unterbrochen. Ein direkter Verkehr von Personen und Gütern nach dem Memelgebiet besteht also zurzeit nicht mehr.

Es gelang nicht, in der Personalfrage über eine zeitweise Weiterbeschäftigung der deutschen Beamten in litauischen Diensten als beurlaubte Beamte eine Einigung zu erzielen. Noch weniger über das von den Litauern zu zahlende, im Verlauf der 3½ Jahre entstandene Betriebs-Defizit. Daher wurden die Beamten Ende Oktober aufgefordert, eine Erklärung abzugeben, ob sie am 1. November in litauische Dienste treten wollen oder ihre Rückziehung ins Reich verlangen. Es erklärten sich von 277 Beamten und a. p. Beamten nur 68 bereit, einstweilen im Gebiet zu verbleiben. Die sämtlichen anderen Beamten wurden im Laufe des Novembers aus dem Gebiet zurückgezogen.

Es zogen aus dem Memelgebiet auf diese Weise eine große Zahl Beamte, die nach Herkunft, Sprache und Gesinnung dem Gebiet hätten erhalten bleiben sollen. Die Stellung der Beamten in Litauen entbehrt jedoch noch jeder Festigung. Tägliche Kündigung, geringe Besoldung, weitgehende Haftpflicht, mangelndes Pensionsrecht bieten keine Anziehungskraft für die an deutsche Rechtsverhältnisse gewohnten Beamten. Dazu kommt die Festigung unserer Währung, ein Moment, das bis dahin noch eine fast ausschlaggebende Anziehungskraft für den litauischen Dienst auszuüben vermochte.

V. Rückblick und Ausblick.

Der Abbau einer Verwaltung im abgetretenen Gebiet, die Überlieferung der materiellen Werte an den Nachfolger und der Abschied von ideellen Gütern sind keine erfreulichen Momente für die Betroffenen. In diesem besonderen Falle liegt zum gleichgültigen Geschehenlassen um so weniger Veranlassung vor, als es sich um ein Stück Erde handelt, das 600 Jahre unbestritten deutscher Kultur gehörte. Memel ist die älteste Stadtgründung des deutschen Ritterordens in Ostpreußen. Erfreulich ist auch nicht die Tatsache, daß allen gegebenen Versprechungen zum Trotz die Autonomie des Gebiets und die vom litauischen Ministerpräsidenten versicherte Gleichberechtigung der beiden Sprachen von den ausübenden Verwaltungen nicht beachtet zu werden scheint. Die Eisenbahn ist im Betrieb, Fahrplan, Anschriften in zwei Monaten litauisiert worden. In anderen Verwaltungen steht es nicht besser. Der Abzug von 200 deutschen Eisenbahnerfamilien hinterläßt Lücken. Die anderen beurlaubten deutschen Beamten folgen. Die Fäden sind zu verschlungen, um ihre Entwirrung hier in einigen Zeilen zu versuchen oder auch nur anzudeuten. Sie würde über den Rahmen eines Rückblicks auf die Tätigkeit der Reichsbahn im Memelgebiet hinausführen. Hier im Osten wird man sich mehr als anderswo mit der Tatsache trösten dürfen: Alles ist im Fluß.

Dem Memelgebiet wäre zu wünschen, daß nun seine großen Hoffnungen, die auf die Erschließung des Hinterlandes seit jeher gesetzt wurden, in Erfüllung gehen. Die Bahn Memel-Telschi-Schaulen, eine alte Hoffnung, wird zurzeit abgesteckt, die ausführlichen Vorarbeiten sollten Ende 1923 beendet sein und die Vorlage dem Sejm zugehen. Nach den verschiedenen Finanzierungsversuchen soll die englische Anleihe von 1 Million Pfund die meisten Aussichten haben. Dafür muß Oberbaumaterial aus England bezogen werden. Dieser Zubringer ist für Memel von großer Bedeutung. Er zielt über Schaulen-Dünaburg-Witebsk in das Herz Rußlands. Ein Kampf zwischen Memel und Libau muß einsetzen. Libau besitzt große Hafenanlagen. Die vollspurige Verbindung mit Nordlitauen hat ihm bisher die Ausfuhr Litauens, Butter und Eier, fast ausschließlich zugeführt. Die Furcht vor der wachsenden Bedeutung Memels hat Lettland veranlaßt, eine breitspurige Verbindung Riga-Libau durch Umbau der Schmalspurbahn Libau-Hassenpoth zu schaffen, um den Hafen Libau mit dem russischen Netz ohne Umladung in Verbindung zu bringen.

Litauen ist mit weitgehenden Vorzugstarifen für Memel in den Kampf eingetreten: 60 % Ermäßigung auf Entfernungen bis 180 km von Memel, 40 % bei Entfernungen von 180—280 km und 20 % bei allen weiteren Entfernungen. Der Kampf fordert aber noch größere Opfer. Memel muß neue Verschiebeanlagen erhalten, die Strecke Tilsit-Memel fordert den Umbau der beiden großen Flutbrücken über die Ušlenkis- und Kumeržerisarme der Memel, der Oberbau konnte nicht mehr ganz umgebaut werden, es fehlt die Streckenblockung. Auf den Kriegsbahnen aber sieht es noch trübe aus, obwohl namentlich im Hochbau gerade in diesem Jahre in Litauen erstaunlich gearbeitet wurde. Immerhin wird dieses Agrarland mit seinem beschränkten Zahlungsmittelumlauf, den es mit eiserner Hand mit Devisen deckt,

und durch die hieraus folgernde mangelnde Liquidität der Industrie, seine Sorgen haben, um dem Verkehrswesen den nötigen Antrieb zu geben. — In der Memeler Kaufmannschaft ist man sich dieser Schwierigkeiten wohl bewußt. Sie sieht mit Bedauern die Reichsbahn aus dem Gebiete scheiden, nicht minder die Landwirtschaft, die so ganz mit ihrem Absatz auf das Mutterland angewiesen ist und zurzeit eine schwere Krisis wegen der mangelnden Absatzmöglichkeit nach Deutschland durchmacht.

Das Gefühl des Bedauerns ist auf seiten der abziehenden Beamten nicht weniger groß. Nicht minder hält die außerordentliche Naturschönheit dieses Stückchens Erde die Erinnerung an die Tätigkeit in dem Gebiete wach, als auch die hohe politische Sphäre dieses Außenpostens, auf dem jeder Stoß- und Rückstoß der Innen- und Außenpolitik des Reiches merklich vibriert und der Kombinationsmöglichkeit für künftige Lösungen bestimmte Richtung gibt.

Brockhaus, Handbuch des Wissens.

Vor uns liegt nunmehr abgeschlossen: Brockhaus, Handbuch des Wissens in vier Bänden, sechste gänzlich umgearbeitete und wesentlich vermehrte Auflage von Brockhaus' Kleinem Konversations-Lexikon, mit über 10 000 Abbildungen und Karten im Text und auf 178 einfarbigen und 88 bunten Tafeln und Kartenseiten, und mit 87 Übersichten und Zeittafeln.

Der Name Brockhaus bedeutet nicht bloß ein Programm, er stellt geradezu ein bedeutsames Stück Geschichte des deutschen Verlagsbuchhandels dar. Und so kann man das vorliegende Werk, das als letztes Glied in der Kette einer langjährigen Entwicklung in Erscheinung tritt, nicht genügend würdigen, ohne der Entstehungsgeschichte einige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sie geht bis in das 18. Jahrhundert zurück. Friedrich Arnold Brockhaus, der die Firma F. A. Brockhaus in Leipzig gründete und der Schöpfer des „Conversations-Lexikons" wurde, erblickte im Jahre 1772 in Dortmund das Licht der Welt. Durch mehrere Jahrhunderte läßt sich die Familie, der er angehört, in Westfalen verfolgen, und sie ist dort noch jetzt in mehreren Zweigen vertreten. Seine Vorfahren waren fast sämtlich geistlichen Standes, und unter ihnen befindet sich eine Reihe verdienter evangelischer Pastoren. Wir wissen, wie viele bedeutende Männer Deutschland dem evangelischen Pfarrhause verdankt, wir stellen aber weiter gerade heutzutage mit besonderem Interesse fest, daß Friedrich Arnold Brockhaus dem westfälischen Volksstamme entsproß, mit dem wir die Vorstellung von emsigem Fleiß, Selbstvertrauen und stahlharter Energie zu verbinden gewöhnt sind. Friedrich Arnold Brockhaus sagt in seiner Selbstbiographie: „Ich war ein aufgeweckter Knabe mit brennendem Durst nach Kenntnissen aller Art und einer wahren Bücherwut". Aus diesem Stoff mußte sich wohl eine Säule des deutschen Buchhandels aufbauen. Mit genialen Veranlagungen verband sich aber gleichzeitig eine starke Charakteranlage, und wir danken es dem F. A. Brockhaus noch heute und gerade heute, daß er im Jahre 1813, kurz vor der Schlacht bei Leipzig, die „Deutschen Blätter" gründete, denen er zum Ziel setzte: „Gemeinsinn zu erwecken, die deutsche Nationalwürde zu erheben, Haß gegen fremde Unterjochung und Vertrauen zu uns selbst einzuflößen". Mit derselben heißen Vaterlandsliebe und dem hohen Ideale für Hebung der allgemeinen Volksbildung ging Brockhaus an die Lösung seiner Lebensaufgabe: er schenkte dem deutschen Volke das Conversations-Lexikon.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts setzte in Deutschland eine frische Geistesbewegung ein, gleichermaßen hervorgerufen durch den mächtigen Aufschwung unserer Nationalliteratur wie durch die großen Weltereignisse, und es entsprach einem allgemeinen Bedürfnis, als ein Dr. Löbel in Leipzig seit 1796 ein „Conversations-Lexikon" herausgab unter dem doppelten Titel „Conversations-Lexikon mit vorzüglicher Rücksicht auf die gegenwärtigen Zeiten" und „Frauenzimmer-Lexikon zur Erleichterung der Conversation und Lektüre". Bis zum Jahre 1808 erschienen nach und nach 6 Bände in Kleinoktavformat. F. A. Brockhaus erwarb im selben Jahre das Verlagsrecht an diesem Werke für 1800 Taler. Wie unvollkommen dasselbe war, möge durch ein Kuriosum belegt werden: Weder über Bonaparte noch über Napoleon war darin ein Artikel zu finden, weil ersterer im Jahre 1795 — als das erste Bändchen verfaßt wurde — noch keinen Anspruch auf Erwähnung hatte, und im Jahre 1798 — als die Artikel in N. gesetzt wurden — es noch keinen Napoleon gab.

Von Brockhaus wurde das Werk vollständig umgearbeitet, und es nahm schnell einen ungeheuren Aufschwung. In rascher Aufeinanderfolge erschienen mehrere neue Auflagen und Neudrucke. Die sechste Auflage wurde im Laufe eines einzigen Jahres vom Sommer 1822 bis zum Herbst 1823 hergestellt. Das Unternehmen stand damit technisch und wissenschaftlich auf ganz neuer Basis und hatte mit dem Löbelschen Erstlingsunternehmen kaum noch etwas mehr als den Titel gemeinsam. Ist also auch Brockhaus nicht, wie viele meinen, der „Erfinder" des Conversations-Lexikons, hat er auch dieses Werk nicht als Erster begonnen, so ist er doch als der eigentliche Begründer desselben anzusehen, und er gilt auch in der deutschen Literatur mit Recht als solcher, da er das Werk erst durch seine Energie, Intelligenz und Umsicht zu dem machte, was es für Deutschland und die Welt geworden ist.

Über der Firma F. A. Brockhaus steht ein günstiger Stern. Ihr Begründer, der drei Söhne hatte, äußerte einmal im Scherz: Der älteste seiner Söhne solle die Bücher drucken, der zweite sie verlegen, der dritte aber sie schreiben. Dieser Wunsch ist tatsächlich in Erfüllung gegangen, und insbesondere hat der jüngste Sohn Hermann, der sich als Orientalist einen hochgeachteten Namen erwarb, der Wissenschaft manches wertvolle Buch geschenkt. Darüber hinaus aber bedeutet es für die Firma ein großes seltenes Glück, daß sie aus der unmittelbaren Nachkommenschaft des Friedrich Arnold Brockhaus bis in die jetzt lebende vierte und fünfte Generation stets Männer gefunden hat, welche als Träger des Namens Brockhaus die altberühmte Firma in den bewährten Bahnen fortzuführen geeignet waren. Auf diese Weise hat sich eine festgegründete Familientradition gebildet. Nicht jeder hervorragende Mann und nicht jedes bedeutende Geschehnis findet seinen Homer als Überlieferer. Innerhalb dieser durch viele Generationen blühenden Familie sind aber immer Kräfte erstanden, die die Geschichte der Firma und ihrer Inhaber in wertvollen Monographien festgelegt haben. In erster Linie sei hier erwähnt die dreibändige Monographie über Friedrich Arnold Brockhaus von seinem Enkel Heinrich Eduard Brockhaus. Auch über Heinrich Brockhaus, den Sohn von Friedrich Arnold Brockhaus, sind uns wichtige Aufzeichnungen erhalten geblieben. Diese Werke, wie auch eine Geschichte der Firma F. A. Brockhaus von 1805—1905 von Heinrich Eduard Brockhaus sind den gegenwärtigen Ausführungen zugrundegelegt worden.

Das Conversations-Lexikon war der Grundstock der von Friedrich Arnold Brockhaus gegründeten Firma und ist auch bis jetzt der Mittelpunkt ihrer Verlagstätigkeit geblieben. Der Große Brockhaus hat im Jahre 1908 die 14. Auflage erlebt. Im Jahre 1923, also 100 Jahre nach dem Tode des Gründers der Firma, erschien als schönstes Denkmal für ihn die sechste Auflage des uns jetzt vorliegenden Kleinen Brockhaus.

Merkwürdige Schicksale hat der häufig geänderte Titel des Werkes durchgemacht. Wie wir bereits sahen, war das ursprüngliche Löbelsche „Conversations-Lexikon" tatsächlich zur Erleichterung der geselligen Conversation bestimmt. Infolge

der wissenschaftlichen Bearbeitung durch Friedrich Arnold Brockhaus wurde aber das Lexikon sehr bald auf ein höheres Piedestal gestellt. Und so konnte es nicht wundernehmen, daß gegen den Titel „Conversations-Lexikon" bald Sturm gelaufen wurde. „Dieses Buch" — so schrieb Prof. Schütz um das Jahr 1816 in der Hallischen Allgemeinen Literaturzeitung — „hat einen Namen, der niemandem recht munden will, und der dennoch, wir behaupten nicht zuviel, in dem Munde aller Deutschen ist, die von Büchern sprechen". Daraufhin fällte Friedrich Arnold Brockhaus eine Art salomonisches Urteil. Er ließ nämlich in der 4. Auflage (1817) den Titel „Conversations-Lexikon" für diejenigen, die an ihm Anstoß nahmen, ganz fallen und nannte das Werk „Allgemeine Hand-Enzyklopädie für die gebildeten Stände", doch lieferte er einen zweiten Titel, der ganz wie bei der 3. Auflage lautete: „Conversations-Lexikon oder enzyklopädisches Handwörterbuch für gebildete Stände"; in einer Vorbemerkung war dann gesagt, diese „Allgemeine Hand-Enzyklopädie" sei mit dem „sogenannten Conversations-Lexikon" ein und dasselbe Werk, und jeder Käufer möge dem Buchbinder angeben, welchen der beiden Titel er behalten und welchen er cassieren wolle. In diesen Streit einzugreifen hat selbst ein Goethe nicht verschmäht. Bekanntermaßen benützte er das Conversations-Lexikon fleißig, und noch in den letzten Zeiten seines Lebens stand die sechste Auflage dieses Werkes auf seinem Arbeitstische. Sein Urteil über das „Conversations-Lexikon" ist freilich scherzhaft gehalten, eine der „Zahmen Xenien" lautet nämlich:

> Conversations-Lexikon heißts mit Recht,
> weil, wenn die Conversation ist schlecht,
> jedermann
> zur Conversation es nutzen kann.

Dieses Conversations-Lexikon, das sich später infolge Einführung der neuen Rechtschreibung lediglich in ein Konversations-Lexikon verwandelt hat, wird wohl als Name erhalten bleiben. Es stellt einen typisch gewordenen Ausdruck, eine gewissermaßen schlagwortartig gewordene Bezeichnung dar, der man sich nicht entwöhnen wird. Auch das von der Firma F. A. Brockhaus im Jahre 1921 erlassene Preisausschreiben „Welchen Namen soll Brockhaus' Konversations-Lexikon in Zukunft tragen?" hat hieran wenig geändert. Es ging zwar eine Anzahl recht guter Lösungen ein (der Große Brockhaus, der Kleine Brockhaus; Brockhaus' von A—Z; Brockhaus' Wissensborn; Brockhaus Fundgrube usw.), und die Firma hat sich schließlich für die Bezeichnung „Brockhaus, Handbuch des Wissens" entschieden. In dem am Eingang unseres Artikels wiedergegebenen Untertitel aber hat die altehrwürdige Bezeichnung Konversations-Lexikon doch wieder einen Unterschlupf gefunden, und dies mit Recht.

Das vorliegende vierbändige Werk gereicht der Verlagsfirma zu großer Ehre. Es gehörte viel Selbstvertrauen und großer Wagemut dazu, in den jetzigen Zeiten einem solchen Unternehmen näherzutreten. Das Wagnis ist geglückt. Die historisch festgegründete Basis für das Unternehmen war vorhanden. Ein großer Stab bewährter Redakteure und Mitarbeiter stand zur Verfügung, und alle zum Erfolg nötigen alterprobten Einrichtungen traten programmäßig in Wirksamkeit. Auf diese Weise ist es gelungen, die vielen Tausende von Artikeln, verbunden durch vielfach verschlungene Fäden, zu einem geschlossenen Ganzen zu vereinigen. Das Werk gewinnt dadurch besondere Bedeutung, daß es das einzige größere Nachkriegs-Lexikon ist und die zahllosen Änderungen, die sich in dem letzten Jahrzehnt auf den verschiedensten Gebieten durchgesetzt haben, dem Leser in übersichtlicher Form wohlgeordnet vorlegt. Selbstverständlich erhebt das Werk nicht den Anspruch, die Fachliteratur überflüssig zu machen. Der Fachmann wird sich auf seinem engeren Fachgebiet im allgemeinen keine neuen Aufschlüsse aus dem Brockhaus holen können, und insbesondere wird der Eisenbahnfachmann hinsichtlich der Spezialfragen im Eisenbahnwesen auf seine Fachliteratur zurückgreifen. Deshalb ist ihm aber der Brockhaus durchaus nicht entbehrlich. Gerade der Eisenbahnfachmann, der bei der Vielseitigkeit seines Berufes außer mit seiner Spezialwissenschaft so ziemlich mit allen Seiten des menschlichen Lebens in Berührung kommen kann, wird es mit Dank begrüßen, wenn ihm zu schneller Orientierung ein so vielseitiges Werk zur Verfügung steht. In seinen „Schriften zur Kunst" verweist Goethe gelegentlich auf einen bestimmten Artikel im Brockhausschen Conversations-Lexikon, der „wie in vielen anderen Fällen teils befriedige, teils zu weiterem Forschen veranlasse". Diese Bemerkung trifft den Kernpunkt der Sache: ein Werk vorliegender Art kann naturgemäß nicht auf alle Fragen erschöpfend Antwort geben, es bietet aber mindestens gewissermaßen das Sprungbrett, mit dessen Hilfe man sich der höheren Erkenntnis nähern kann. Sehr klar und überzeugend wird auch im Band 15 der elften Auflage von Brockhaus in einem Vorwort die Tendenz des Conversations-Lexikons folgendermaßen präzisiert: „Während Enzyklopädien sich auf bestimmten Gebieten der Wissenschaft, Kunst oder Technik an Fachgenossen wenden, habe das Konversations-Lexikon die Flüssigmachung und Popularisierung der wissenschaftlichen, künstlerischen und technischen Ergebnisse für die Befriedigung und Förderung der allgemeinen Bildung zur Aufgabe. Die populäre Enzyklopädie, die das Konversations-Lexikon repräsentiere, habe den Zweck: den Kreis der Ideen und Tatsachen, wie er sich für den einzelnen unabsehbar in Geist, Geschichte und Natur auseinanderlege, in begrenztem Rahmen, gleichsam als Mikrokosmos, zur Anschauung zu bringen, nicht zur Lösung eines wissenschaftlichen Problems oder zur Übung einer Kunstfertigkeit, sondern um den Menschen als solchen mit der Welt, die über seinen alltäglichen Horizont hinausliege, bekanntzumachen; hierdurch werde ihm die Einsicht in den Begriff und den organischen Zusammenhang der Dinge sowie die Übersicht über das Ganze, wenn nicht erschlossen, so doch erleichtert. Das Konversations-Lexikon sei seinem Inhalte nach der populäre Ausdruck der deutschen Wissenschaft und repräsentiere in der Reihe seiner verschiedenen Auflagen sowohl die Fortschritte als überhaupt den Reichtum und die Universalität der deutschen Geisteskultur." Diesem berechtigten Streben gegenüber müssen die Angriffe des gelehrten Kastenstolzes, der die Popularisierung der Wissenschaft für eine Entweihung derselben hält, in sich zusammenfallen.

Das hohe Ziel, das Brockhaus sich hiermit gesetzt hat, war auch für das vorliegende Werk richtunggebend. Getreu diesem Programm befaßt es sich mit allen Teilen des menschlichen Wissens, insbesondere mit den historischen Wissenschaften, der Geschichte aller Völker, Geographie, Statistik, mit den politischen Wissenschaften, mit den Naturwissenschaften, mit Mathematik, Astronomie, Physik, Chemie, Landwirtschaft, Handel und Industrie sowie Eisenbahnwesen, mit den schönen Künsten, Malerei, Plastik, Architektur, Poesie und Musik, und tritt mit einer überaus großen Anzahl Biographien bedeutender Persönlichkeiten auf den Plan. Will man sich nun lesend mit dem Inhalt des Handbuches vertraut machen, so geht es nur langsam vorwärts, denn allzuoft bleibt man gewissermaßen hängen, immer wieder stößt der Leser auf Ausführungen und Tatsachen, die ihn fesseln und zum Nachdenken Veranlassung geben, und wo ihr's packt, da ist's interessant. Man gewinnt hierbei Verständnis dafür, wenn der frühere Direktor des Hamburger Schauspielhauses Max Grube in seinen „Jugenderinnerungen eines Glückskindes" launig erzählt, daß er als Knabe einen im Bücherschrank seines Vaters stehenden Brockhaus zunächst mal ganz durchgelesen habe: „Ob ich's verstand oder nicht, war mir ganz gleichgültig, es war doch etwas zu lesen. Ich glaube, mein ganzes bißchen Wissen verdanke ich dem Brockhaus. Es begegnet mir nicht selten, daß ich, angeregt durch ein Gespräch, plötzlich eine Kenntnis irgendeiner Sache in mir entdecke, von der ich durchaus nicht weiß, woher sie stammt. Ich glaube, das sind dann aufgeschnappte Brockhausbrocken, die in lange verschlossenen Gehirnkammern lagerten, deren Türen plötzlich unversehens aufspringen."

Dem Eisenbahnfachmann bietet das Handbuch des Wissens

reiche Ausbeute. Wie schon erwähnt, wird niemand erwarten, gerade auf seinem Spezialwissensgebiet wesentliche neue Aufschlüsse in diesem Werke zu finden. Soweit es sich aber um Grenzgebiete handelt, wird er es oft dankbar begrüßen, wenn er sich schnell über gewisse Grundlinien unterrichten kann, zumal da die reichlichen Literaturangaben die Weiterarbeit sehr erleichtern. Unter dem Leitwort „Eisenbahn“ ist eine Reihe kurzer Artikel aufgenommen die die nötigsten allgemeinen Gesichtspunkte zur Darstellung bringen; allerdings hat hier die Raumfrage dem Verleger große Beschränkung auferlegt. Weiterhin mögen beispielsweise die Stichworte: Alpenbahnen, Bergbahnen, Seil- und Zahnradbahnen, Schwebebahnen, Balkenträgerbrücke, Fernsprechwesen, Dampfkessel, Dampfmaschinen, Genossenschaftswesen, Farbenblindheit, Erste Hilfe, Not-, Unfallhilfe mit zwei anschaulichen Tafeln, Göltzschtalbrücke an der Leipzig-Hofer Linie mit Abbildung, Patentrecht, Plakatkunst, Stinnes-Konzern, wenigstens einigermaßen andeuten, wieviel Anregungen sich gerade dem an der Eisenbahn Beschäftigten darbieten. Stark berücksichtigt ist auch die Elektrizitäts-Wissenschaft mit Einschluß der elektrischen Eisenbahnen. Das Telegraphenwesen (Drahttelegraphie, Funkentelegraphie, und zwar nach technischen Gesichtspunkten wie auch nach der staatsrechtlichen Stellung des Gesetzgebers) findet gebührende Würdigung. Für den Tarifpolitiker bieten nicht zu unterschätzende Anregungen z. B. die Artikel über Eisen und Eisenerzeugung mit einer Weltkarte über die Eisenfundstellen, über Kalisalze mit einer Übersicht nach geschichtlichen, geologischen, chemischen und landwirtschaftlichen Gesichtspunkten, über Farbstoffindustrie sowie über Glas- und keramische Industrie mit Karten über Verbreitung dieser Industrien in Mitteleuropa.

Besonders eingehend sind mit Recht die sozialen Fragen zur Darstellung gebracht worden. Ein Artikel über die Gewerkschaften nebst einer Übersicht ermöglicht eine schnelle Orientierung über die einschlägigen Verhältnisse nicht bloß in Deutschland, sondern auch im übrigen Europa sowie in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Australien. Zahlreiche Artikel beschäftigen sich mit Arbeiterrecht, mit Arbeiter- und Angestelltenversicherung, mit Arbeiterbewegung und Arbeiterschutzgesetzen, mit Arbeitsausschüssen und Betriebsräten. Der Begriff Planwirtschaft taucht auf und mit ihm einer seiner hauptsächlichsten Vertreter, Wissell; er und der Sozialpolitiker August Müller, beide Mitglieder des vorl. Reichswirtschaftsrates, werden mit ihren Werken aufgeführt, so daß jedermann prüfend an die schwierigen Fragen herantreten kann. In erster Reihe bei jedem Kampf um die soziale Frage steht aber immer noch die Persönlichkeit des Nationalökonomen und Sozialpolitikers Karl Marx. „Es ist heute“, so führt Benedikt Kautsky ganz neuerdings in seinen Wirtschaftsproblemen der Gegenwart aus, „wohl jedem, der sich mit politischen oder wirtschaftlichen Fragen befaßt, bekannt, daß die Politik der Sozialdemokratie und der freien Gewerkschaften von den Marxschen Theorien aufs stärkste beeinflußt wird. Weniger bekannt sind allerdings diese Theorien selbst. Dies hat seine Ursache darin, daß es nicht ganz einfach ist, sie kennenzulernen“. Wir danken es dem Brockhaus, daß er weiten Kreisen zum Verständnis für die Marxschen Gedankengänge wertvolle Anhalte gibt unter den Stichworten Marx, Marxismus, Mehrwertstheorie von Marx, Klassenkampf, Internationale, Kommunismus, Kommunistisches Manifest, Bolschewismus, Neumarxismus u. a. m. Hochinteressant sind die sieben Seiten langen Ausführungen in der Übersicht über den Sozialismus, wo neben der sozialistischen und kommunistischen Arbeiterbewegung im 19. und 20. Jahrhundert in ganz Europa und Amerika die Hauptformen des Sozialismus (Theorien und Ideengeschichte) in gedrängter Form zur Darstellung kommen, wobei naturgemäß die Marxschen Lehren sehr hervortreten. Sehr angenehm berührt auch hier die vornehme objektive Art, mit der Brockhaus diesem schwierigen Thema gerecht zu werden versucht. Dies ist um so höher anzurechnen, als es sich doch um die Ideen eines Mannes handelt, der nicht bloß selbst ein rücksichtsloser Kämpfer und Parteimann war, sondern vor allem geradezu den energischsten Klassenkampf propagierte. Man lese nur nach in den berühmten Lebenserinnerungen von Karl Schurz, der im Jahre 1848 Gelegenheit hatte, den damals 30jährigen Marx in einer Versammlung kennenzulernen, und sich folgendermaßen äußerte: „Was Marx sagte, war in der Tat gehaltreich, logisch und klar. Aber niemals habe ich einen Menschen gesehen von so verletzender, unerträglicher Arroganz des Auftretens … jedes ihm mißliebige Argument beantwortete er entweder mit beißendem Spott über die bemitleidenswerte Unwissenheit oder mit ehrenrühriger Verdächtigung der Motive dessen, der es vorgebracht. Ich erinnere mich noch wohl des schneidend höhnischen, ich möchte sagen, des ausspuckenden Tones, mit welchem er das Wort „Bourgeois“ aussprach, und als „Bourgeois“, d. h. als ein unverkennbares Beispiel einer tiefen geistigen und sittlichen Versumpfung, denunzierte er jeden, der seinen Meinungen zu widersprechen wagte.“

Es ist nicht möglich, im Rahmen eines kurzen Artikels ein irgendwie genügendes Gesamtbild von dem geradezu erdrückenden Material zu geben, wie es uns in dem Handbuch des Wissens entgegentritt. Ein Vorzug sei aber nochmals betont, nämlich daß die zahllosen Neugestaltungen und neuen Begriffe, die aus der jüngsten Zeit hervorgegangen sind, in wirklich anerkennenswerter Weise berücksichtigt und, soweit möglich, dargestellt worden sind. Stichworte wie Einstein, Steinach, Tanks, Kubisten, Dadaismus, Diktatur des Proletariats, Inflation mögen hieran erinnern. Ein besonderes Verdienst scheint mir aber darin zu liegen, daß das Werk durch zahlreiche Karten ergänzt worden ist, welche die seit dem Weltkrieg vielfach geänderten geographischen Grenzen wiedergeben. Bei dem Stichworte Deutschland, wo die Bodengestaltung, das Flußsystem, Klima, Bevölkerung und die wirtschaftlichen Verhältnisse besprochen werden, befindet sich eine Karte des Deutschen Reiches bis 1918. Teilkarten nach dem jetzigen Stande finden wir bei dem Stichwort Hannover (Nordwestdeutschland), bei Ostpreußen (Nordostdeutschland), bei Thüringen (Mitteldeutschland), bei Schlesien (Südostdeutschland) und bei Bayern (Süddeutschland). Beim Stichwort Deutschland sind noch kleine Karten von Germanien im 2. Jahrhundert nach Christi Geburt, ferner von Deutschland gegen Ende der Völkerwanderung und so weiter bis zur Zeit des Deutschen Bundes 1815—1866 beigegeben. Auch Karten von den ehemaligen deutschen Kolonien sind vorhanden. Bei dem Stichwort Mittellandkanal wird uns gleichfalls eine Übersichtskarte geboten, ebenso eine solche für die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Das Kartenmaterial beschränkt sich aber nicht auf Deutschland, sondern erstreckt sich auch auf das übrige Europa und die ganze Kulturwelt, überall die neueste Gestaltung darstellend; namentlich interessiert die Darstellung der früher zur österreichisch-ungarischen Monarchie gehörenden, jetzt selbständig gewordenen Länder. Sehr eingehend wird auch der Weltkrieg behandelt mit seiner politischen Vorgeschichte, in seinem militärischen Verlauf und dem Friedensschluß, woran sich eine Schilderung des deutschen Wirtschaftslebens 1914 bis 1918 schließt; mehrere Karten und umfassende Literaturangaben sind auch hier beigefügt. Auch der Vertrag von Versailles ist eingehend gewürdigt. Marneschlacht und die Schlacht bei Tannenberg werden durch fünf Karten erläutert.

Diese kleine Auslese aus dem Werke soll erweisen, wie die Verlagsfirma mit Erfolg bemüht gewesen ist, gemäß ihrem Programm ein treues Spiegelbild der Kulturwelt und ihrer Geschichte zu bieten. Der beengte Raum machte ihr die äußerste Selbstbeschränkung und prägnante Kürze zur gebieterischen Pflicht. Aber gerade dieses Gebot erwies sich als Vorzug und führte zu einer Darstellungsweise, die allen unnötigen Ballast von sich wirft und gerade deshalb den erwünschten schnellen Überblick ermöglicht. Ein einziges Beispiel möge dies erhärten. Bei dem Stichwort Wilhelm Raabe wird folgendes Urteil abgegeben: „Seine scheinbar formlosen, von melancholischem Humor erfüllten Romane, reich an sonderbaren Gestalten und bewegter, oft symbolisch zu deutender Handlung, bergen in krauser Hülle erbarmende Weisheit und tiefen sittlichen Gehalt.“ Man

wird des Dichters innerstes Wesen nicht besser charakterisieren können als durch diesen einen Satz.

Mit hoher Befriedigung können wir auf Brockhaus, dieses Ehrenmal des deutschen Verlagsbuchhandels blicken. Möge das Werk die Verbreitung finden, die es verdient. Doppelt ist das Handbuch des Wissens verankert: Es steht fest und sicher auf dem Boden der nüchternen realen Tatsachen; ihre Darstellung aber ist durchdrungen von dem die ganze Materie beherrschenden Geist. Und so wird hier das Mahnwort, das einst Hermann Löns dem deutschen Volke zugerufen hat, zur Tat: „Stellen wir uns mit den Füßen fest auf die Erde, mit den Gedanken aber darüber."

Dr. Otto.

Der Abbau vom Standpunkt des Entschädigungsdezernenten.

Vom Regierungsassessor **Mantey** in Erfurt.

In der Sitzung des Unterausschusses des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes in Eisenach am 9. und 10. März 1921 wurde festgestellt, daß die Erfahrungen, die besonders im Bereich der Zweigstelle Preußen-Hessen mit dem ungemein häufigen Wechsel der Entschädigungsdezernate gemacht worden seien, ungünstig seien, sowohl in bezug auf das Ansehen der Verwaltung wie auf die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung. Der Unterausschuß forderte daher, daß die Direktionen der ehem. Preuß.-Hess. Staatsbahnen, bei denen zur fraglichen Zeit die Entschädigungsanträge in den verschiedenen Streckendezernaten bearbeitet wurden, angewiesen würden, die Erledigung dieser Angelegenheiten einem für den Bereich der ganzen Direktion verantwortlichen Dezernenten zu übertragen.

Für den Direktionsbezirk Erfurt ist die Bearbeitung dieser Angelegenheiten am 1. Juni 1921 in ein Dezernat (Dez. 14) gelegt worden.

Diese Anordnung war nicht nur aus den vorgenannten vom Unterausschuß angegebenen Gründen richtig, sie hätte sich auch als zwingende Notwendigkeit aus dem Anwachsen der Prozesse ergeben.

Aus der Gegenüberstellung der in den Kalenderjahren 1914 und 1923 im Bezirk Erfurt behandelten Entschädigungsanträge geht hervor, daß die Zahl der Entschädigungsanträge in den einzelnen Monaten um 110 bis 180 % zugenommen hat.

Diese Zunahme ist nicht nur durch die Hochflut der Schadensfälle der Jahre 1919/20 entstanden, sondern auch durch die Überlastung der Streckendezernenten mit Verwaltungsgeschäften, die eine intensive Befassung mit den — entgegen ihrer finanziellen Bedeutung nur als Dezernatsanhängsel behandelten — „Reklamationen" nicht zuließ, so daß notgedrungen häufig der Grundsatz befolgt werden mußte: „in dubio Ablehnung der Reklamation", weil zu einem „Hineinsteigen" in nicht ohne weiteres klarliegende Fälle die Zeit nicht reichte.

Ein weiterer Grund, der ohnehin zur Einrichtung eines „Entschädigungsdezernats" geführt haben würde, war die vom Ministerium angeregte Schaffung des Verkehrsrechtsausschusses zur Erreichung einheitlicher Behandlung der Schadensersatzforderungen. Ihm obliegt u. a. die Aufstellung der „Reichsurteilssammlung", einer systematischen Zusammenstellung wichtiger auf dem Gebiet des Eisenbahnfrachtrechts ergangener Gerichtsentscheidungen. Diese gehen, teilweise kurz kommentiert, den Direktionen von Zeit zu Zeit zu, halten sie über die neueste Rechtsprechung auf dem Laufenden, setzen sie in den Stand, gerichtlich und außergerichtlich in Verteidigung und Angriff die fiskalischen Interessen wirksam zu wahren, und fördern gleichzeitig eine einheitliche Praxis auf dem Gebiet der Ersatzforderungen. Die Direktionen ihrerseits sind damit — der Bedeutung der Reklamationsmaterie entsprechend — zu deren vertiefter Behandlung gezwungen: eine Auswertung der Fülle der ihnen jetzt gebotenen Rechtsprechung ist nur bei gründlicher Befassung möglich. Daß solche neben der Last der anderen eigentlichen Verwaltungsgeschäfte nicht getragen werden kann, liegt auf der Hand. Man kann nicht einwenden, die Verwendung der Rechtsprechung sei Sache des Fiskalanwalts. Der Anwalt kann sich nicht lediglich auf das Sondergebiet des Verkehrsrechts einstellen; dazu sind die Eisenbahnprozesse — namentlich seitdem man aus sozialen und anderen Gründen dazu übergegangen ist, „den" Fiskalanwalt durch mehrere Anwälte zu ersetzen —, nicht zahlreich und damit nicht einträglich genug. Man könnte dem Anwalt also nicht zumuten, aus einem ihm etwa in die Hand zu drückenden Bündel von Entscheidungen die rechten herauszusuchen. So ist es eine alte Erfahrung, daß nur der Prozeß tatkräftig geführt wird, der bereits von der Verwaltung nicht nur in tatsächlicher, sondern auch in rechtlicher Beziehung gründlich vorbereitet worden ist. Nach meiner Kenntnis der Dinge sind jedoch nicht die bereits ins Prozeßstadium gediehenen Entschädigungsforderungen das Hauptfeld für die Anwendung der vom Verkehrsrechtsausschuß verteilten Rechtsprechung, sondern die noch im außergerichtlichen Stadium schwebenden: Wie die auf dem Marsche befindliche Zivilprozeßreform (vgl. den vom Reichsrat bereits verabschiedeten Entwurf zur Beschleunigung des Verfahrens in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten) auf eine dem formellen Prozedieren (das in seiner Langwierigkeit den modernen Wirtschaftsverhältnissen nicht gerecht wird) abholde, schiedsrichterliche Entscheidung des Gerichts hindrängt, so muß auch gesunder wirtschaftlicher Sinn das Bestreben haben nach abgekürztem Verfahren, möglichst ohne Einmischung kostspieliger Instanzen. Der außergerichtliche Vergleichsabschluß ist ein solches Verfahren. Daß ihm häufig erbittertere Verhandlungen vorausgingen als manchem Urteil, wissen nur wenige von denen, die den kargen Wortlaut eines Vergleichs zu sehen bekommen. Der günstige Vergleich wird aber nur errungen mit dem Rüstzeug der Entscheidungssammlung. Der Reklamant, dem man den dickleibigen Eger oder Rundnagel zur Abwehr entgegenhält, bleibt hartnäckig; Theorie, denkt er, ficht mich nicht an, aber er streckt die Waffen vor einer Gerichtsentscheidung, und wenn es oft nur die eines in einem anderen Winkel Deutschlands gelegenen Amts- oder Landgerichts ist, sofern sie nur einen „ähnlichen Fall" bündig und kategorisch entscheidet.

Die im Bezirk Erfurt, trotz Zunahme gegen das Jahr 1914, im Jahre 1923 gleichwohl allmählich vor sich gehende Abnahme der Prozesse, etwa vom Mai 1923 ab, beruht zum weit überwiegenden Teil auf dem ständig in seiner Anwendung wachsenden Mittel des Vergleichs, der ohne Anwalt außergerichtlich auf der Grundlage erschöpfender Auswertung der Judikatur nicht nur des reinen Verkehrsrechts, sondern namentlich auch des — fast zur Sonderwissenschaft gediehenen — Geldentwertungsrechts geschlossen worden ist; nur angedeutet sei, daß das letztgenannte Sondergebiet allein ein Drittel Dezernentenkraft zu verbrauchen geeignet ist.

Bei alledem wäre es offensichtlich unwirtschaftlich, wieder die sämtlichen Streckendezernenten mit der Arbeit dieser Sondergebiete zu belasten und so ein und dieselbe Arbeit vielfach leisten zu lassen. Dieses Verfahren der mehrfachen Arbeit nebeneinander ist ebenso verschwenderisch wie die Instanzenfülle, die dem Reklamanten — vor Beschreitung des instanzenreichen Rechtsweges — innerhalb der Verwaltung von der Abfertigungsstelle bis hinauf zur Direktion offensteht und zur Bearbeitung ein und derselben Sache an mehreren Stellen nacheinander führt. Ein solcher Luxus gehört in die geruhige Zeit des Soester Stadtrechts, das durch den merkwürdigen Satz berühmt geworden ist, „der Richter solle (dasitzen wie ein griesgrämiger Löwe, das rechte Bein über das linke geschlagen, und) sein Urteil 123 Mal überdenken". Zu der Unwirtschaftlichkeit der Reklamationsbehandlung innerhalb der Streckendezernate käme aber noch der weitere Nachteil für die beteiligten Bürobeamten, daß sie sich den in materieller wie formeller Hinsicht oft voneinander abweichenden Ansichten der einzelnen Dezernenten anpassen müßten, dadurch Zeit verlören und an Arbeitsfreude nicht gerade gewönnen. Diese Erschwernisse kommen innerhalb eines besonderen Entschädigungsdezernats nicht auf, oder weichen einer Stetigkeit der Arbeit und einer einheitlichen Art der Entscheidung, beides zum Nutzen nicht nur der Verwaltung, sondern auch der Verkehrtreibenden, deren Wohlwollen die Reichsbahn ebenso nötig hat wie jeder andere Kaufmann das Wohlwollen seiner Kunden; wie wenig das noch der Fall ist, zeigt das in den Tageszeitungen wieder stärker hervortretende Schlagwort vom fehlenden „kaufmännischen Geist", das oft sachlich gar nicht gerechtfertigt, vielmehr nur der Ausdruck des Unwillens, z. B. über „mangelnde Kulanz der Behörde" ist. Den zugeknöpften Behördenstandpunkt hervorzukehren, ist bei Entschädigungsbescheiden nicht nur unangebracht — wenigstens solange der Verkehrston der Gegenseite sich in den althergebracht-artigen Kaufmannsformen bewegt —, sondern auch taktisch unrichtig; man kommt viel schneller zum befriedigenden Ziele, wenn man selbst den auf schwerwiegenden Präjudizien sicher ruhenden Ablehnungsbescheid mit einer weder verpflichtenden noch kostspieligen Liebenswürdigkeit ausstattet. Und wenn man dadurch nur das zweite Schreiben mit der stereotypen (möglichst zu vermeidenden) Phrase: „trotz nochmaliger eingehender Prüfung der Sach- und Rechtslage können wir von unserem bisherigen Standpunkt nicht abweichen" erspart, so ist das schon Gewinn.

Was vorausgehend zu den Prozessen und außergerichtlichen Entschädigungsansprüchen aus Frachtverträgen ausgeführt worden ist, gilt entsprechend für die Haftpflichtsachen (nach dem Reichs-Haftpflicht-Ges. von 1871). Auch hier haben im Bezirk Erfurt die Entschädigungsanträge des Jahres 1923 gegenüber 1914 bedeutend zugenommen. Die dagegen eingetretene Verminderung der Prozesse hat ihren Grund darin, daß man auch auf diesem Gebiet energisch den Keim zu erfahrungsgemäß jahrelang sich hinziehenden und Verwaltungsballast bildenden Haftpflichtprozessen durch Vergleich erstickt hat. Wenn auch die Haftpflicht-Entschädigungsansprüche — wenigstens im Bezirk Erfurt — zahlenmäßig erheblich hinter den frachtvertraglichen Ersatzforderungen zurückstehen, so erfordern sie doch für ein gutes Ende um so mehr Hingabe, als die Folgen eines verlorenen Prozesses oder ungünstigen Vergleichs menschenalterlang spürbar bleiben, während der Schmerz einer frachtrechtlichen Haftung verhältnismäßig schnell ausgestanden ist.

Wenn sonach einerseits das Entschädigungsdezernat nicht eingespart werden darf, so kann andererseits seine verwaltungsmäßige Organisation, insbesondere seine ihm bisher nach unten gezogene Zuständigkeitsgrenze schon des erforderlichen Verwaltungsabbaues wegen für die Zukunft nicht bestehen bleiben. Der überreiche Instanzenzug, der den auf Grund der Bestimmungen der EVO. Ersatz Fordernden offensteht, muß verschwinden, dadurch, daß die Zuständigkeit für solche Ersatzansprüche den Abfertigungsstellen und Verkehrsämtern genommen und lediglich auf die Direktion übertragen wird, wie das für alle außervertraglichen Entschädigungsansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes (Personenschäden) und des Preußischen Eisenbahngesetzes bzw. der neben diesem oder statt seiner noch in Betracht kommenden Ländergesetze (Sachschäden) bereits der Fall ist. Dem Entschädigungsdezernenten muß ein — aus dem Verkehrs-, Betriebs-, Wohlfahrts- und anderen bisher für ihn durch einzelne Beamte arbeitenden Büros losgelöstes — „Entschädigungsbüro" zur Verfügung stehen, innerhalb dessen ihm erst der rechte Überblick über Belastung und Leistung der einzelnen Bearbeiter möglich ist. Dieses Büro ist allein zuständig für die Behandlung sowohl des geringsten vertraglichen Entschädigungsanspruchs als auch der außervertraglichen Ansprüche a l l e r Kategorien, so daß nicht einzelne Schäden, wie z. B. solche infolge Funkenflugs, ohne besonderen Grund etwa noch von den Streckendezernenten zu regulieren sind.

Diese Zentralisation in der Behandlung der Entschädigungsansprüche steht nicht im Widerspruch mit dem für die V e r w a l t u n g der Reichsbahn betonten Grundsatz einer Dezentralisation; denn die für das Entschädigungsbüro in Betracht kommende Tätigkeit ist in der Hauptsache keine eigentliche V e r w a l t u n g s arbeit, sondern eine vorwiegend eisenbahnrechtliche, insbesondere verkehrsrechtliche, die Spezialisten erfordert. Diesen muß Schrifttum und Rechtsprechung in den Hauptfragen des Eisenbahnrechts geläufig, in den Nebenfragen durch eine moderne Bücherei zugänglich sein: Das sind die V o r b e d i n g u n g e n einer außergerichtlich und gerichtlich tatkräftigen Verteidigung reichsfiskalischer Interessen. Die außergerichtliche Verteidigung erfordert besonders deshalb sattelfeste Verkehrsrechtler, weil den Verkehrtreibenden durch Syndici, Reklamationsbüros und durch literarische, „dem Bedürfnis des Kaufmannes" dienende, also mit ihrer Spitze gegen die Bahn gerichtete Erscheinungen (siehe z. B. den neuesten Senckpiehl „Haftung der Eisenbahn usw.") Angriffsmittel zur Verfügung stehen, denen z. B. der Vorsteher einer Abfertigung nur ausnahmsweise gewachsen sein kann. Auch die gerichtliche Verteidigung steht und fällt, wie schon hervorgehoben, mit der Vorbereitung und Bearbeitung der Prozesse durch die Reichsbahndirektion, nur zu mäßigem Teil ist die Tätigkeit des Anwalts, der nicht Eisenbahnspezialist ist, von Einfluß.

Jene Vorbedingungen lassen sich bei den Verkehrsämtern nur schwer und unvollkommen, bei den Dienststellen gar nicht erfüllen.

Die Entlastung der Ämter und Dienststellen von dieser eisenbahnrechtlichen Spezialtätigkeit würde einmal die D e z e n t r a l i s a t i o n der Verwaltung fördern, insofern diese Stellen ihre für verkehrsrechtliche Arbeit unzulängliche und verzettelte Kraft konzentrieren können auf ihre eigentliche, künftig infolge erhöhter Dezentralisation noch vermehrte Verwaltungstätigkeit: die Abwicklung des Verkehrs und ihre „Inspizierung". Die Befreiung von der sonst notwendigen Beherrschung auch nur e i n e r Dienstvorschrift — hier derjenigen „für die Erledigung von Entschädigungsanträgen usw." D.-V. Nr. 197/1 — gibt dem Dienstvorsteher die Möglichkeit um so tieferen Eindringens in die Vorschriften für sein eigentliches Arbeitsfeld, fördert wahrscheinlich auch seine Dienstfreudigkeit. Seine Enthebung von der Entscheidung über Entschädigungsanträge bewahrt die Verwaltung nicht nur vor Schäden, die infolge seiner naturgemäß unzulänglichen Kenntnis des reinen Rechtsstoffes entstehen, sondern auch vor solchen, die im Mangel an Objektivität gegenüber einzelnen Entschädigungsanträgen ihren Grund haben mögen.

Die geforderte Entlastung der Ämter und Dienststellen fördert weiter den P e r s o n a l - u n d V e r w a l t u n g s a b b a u: einmal werden die bei den Ämtern und Dienststellen mit Bearbeitung von Entschädigungsanträgen beschäftigten Raten, die bei einer Zentralisation frei werden, vom Entschädigungsbüro nur zum Teil aufgesogen werden, so daß ein Wasserkopf nicht zu befürchten wäre; denn die rein verwaltungsmäßigen Arbeiten des „Entschädigungsbüros" (z. B. die bisherigen allgemeinen Anweisungen an die nachgeordneten Stellen über die Behandlung von Entschädigungsanträgen, Herstellung und Verteilung von Auszügen aus der Rechtsprechung usw., Bearbeitung eingehender Statistiken usw.) fallen fort. Im übrigen würde eine dem einschlägigen Buch- und Rechnungswesen ohne Sentimentalität zu Leibe gehende Revision die Ersparung noch manchen Kopfes zeitigen. Hiermit Hand in Hand geht eine Ersparnis an Papier und sonstigem Schreibwerk sowie an Druckkosten. Dabei ergibt sich auch eine günstige Rückwirkung auf den Verkehrsrechtsausschuß Hannover, der z. B. die Vervielfältigung der „Reichsurteilssammlung" wesentlich einschränken kann.

Weiter wird der V e r w a l t u n g s a b b a u auch insofern gefördert, als das dreifache Durcharbeiten ein- und derselben Sache durch Dienststelle, Amt und Direktion fortfällt, und die Entlastung der Ämter ihre Verringerung durch Zusammenlegung ermöglicht.

Ferner führt die bei einer Zentralstelle liegende Entscheidung, aus den schon bei Erörterung der für die Beibehaltung der Loslösung der Entschädigungssachen von den Streckendezernaten hervorgehobenen Gründen, zu e i n h e i t l i c h e r P r a x i s in der Behandlung der Entschädigungsanträge und in der Verwertung der Rechtsprechung. Es verschwinden Zuständigkeitsfragen und ähnliche Erscheinungen, deren Auswirkungen in den Augen der Verkehrtreibenden häufig bürokratische Wunderlichkeiten sind. Schließlich ist eine nach ihrem Umfange eine Zentralisation zulassende Einrichtung bei dieser Organisationsform w e t t b e w e r b s f ä h i g e r als bei Aufteilung in selbständige Ausführungsstellen.

Ob das Entschädigungsbüro eines besonderen Bürovorstandes bedarf, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls wäre schon zur Entlastung des Dezernenten den besten Kräften des Büros, etwa als Abteilungsvorstehern, bis zu bestimmten Beträgen selbständige Entscheidungsbefugnis (unbeschadet der Mitverantwortlichkeit des Dezernenten) zuzusprechen. Die örtliche Unterbringung des Büros, seines etwaigen Vorstandes und des Dezernenten muß so erfolgen, daß Rücksprachеantichambrieren, Telephon und Amtsgehilfen im Verkehr der drei Stellen untereinander fortfallen.

Die der Direktion nachgeordneten Stellen bleiben, soweit und solange Entschädigungen noch bei ihnen beantragt werden, lediglich Übermittelungsstellen. Die zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlichen Ermittelungen erfolgen nur nach Anweisung der Reichsbahndirektion, so daß im Gegensatz zu hervorgetretenen Mißständen, die namentlich in der Zeit der sprunghaften Geldentwertung erhebliche Schädigungen der Reichskasse zur Folge hatten, auch in dieser Hinsicht das Zweckdienliche von der Zentrale nach einheitlichen Gesichtspunkten veranlaßt werden kann. Soweit die Ermittelungen Verstöße gegen Dienstvorschriften oder sonstige Verstöße grundsätzlicher Natur ergeben, wird das Entschädigungsaktenstück dem Verkehrsamtsvorstand zur Kenntnis und weiteren Veranlassung gegeben.

Eisenbahnregie und Ruhrbezirk.

Über die Verhältnisse im Ruhrbezirk entnehmen wir dem „Wirtschaftsdienst" (Homburg) folgende Mitteilungen:

Der Presse des besetzten Gebietes ist durch die französische Behörde zu verstehen gegeben worden, daß sie bei der Berichterstattung über den Sturz des Franken und über die Regiebahn die größte Vorsicht zu üben habe, d. h. mit anderen Worten, eine w a h r h e i t s g e m ä ß e, o b j e k t i v e B e r i c h t e r s t a t t u n g selbst über diese auf rein wirtschaftlichem Gebiete liegenden Dinge ist innerhalb der besetzten Zone nicht mehr möglich. Es bleibt nur noch die Flucht in die Presse des unbesetzten Deutschlands und des Auslands übrig.

Die Leistungen der Regiebahn sind auch derartig, daß eine objektive Darlegung den Franzosen höchst unangenehm sein muß. Diese Regie ist ein Hohn auf die Behauptung der französischen Propaganda, die Ergreifung des „produktiven Pfandes" an der Ruhr sei für Frankreich notwendig gewesen, damit es

sich bezahlt mache. Es gibt nichts Unproduktiveres als den gegenwärtigen Bahnbetrieb an der Ruhr. Vor der Ruhrbesetzung besaß der rheinisch-westfälische Industriebezirk einen Verkehrsapparat von höchstem Werte; heute ist er herabgewirtschaftet und erfordert Zubußen, statt etwas einzubringen. Die Öffentlichkeit erfährt es nicht, daß bereits die vierte Regiegesellschaft mit der Ausbeute der Bahnen an Ruhr und Rhein Fiasko gemacht hat.

Der wundeste Punkt ist die mangelhafte Wagengestellung. Schon in normalen Zeiten war es für die deutsche Verwaltung nicht leicht, den Anforderungen der Industrie an Wagen nachzukommen. Wie viel weniger kann das einer landfremden Gesellschaft möglich sein, welche von Beamten bedient wird, denen die äußerst verwickelten Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse des Ruhrbezirks nicht geläufig sind, zumal nachdem der Ruhrkampf ein Trümmerfeld geschaffen hat. Die tägliche Wagengestellung wird deutscherseits auf etwa 10 % derjenigen unter deutscher Verwaltung geschätzt.

Das bedeutet natürlich geradezu eine Katastrophe für die ohnehin schwerringende Industrie an der Ruhr. Zahlreiche Werke sind lediglich deshalb gezwungen, ihre Arbeiter zu entlassen oder können nur lediglich deshalb keine weiteren Arbeiter einstellen, weil sie ihre Erzeugnisse nicht abtransportieren können bzw. weil Rohstoffe nicht in genügender Menge an sie herankommen infolge völligen Versagens der Regie. Die Rückwirkung auf den Arbeitsmarkt ist natürlich ein ganz besonders peinlicher Punkt für die Franzosen. Man begreift es, daß die Arbeiter nicht erfahren sollen, in welchem Maße die Regiebahn zu ihrer Notlage beiträgt; deshalb die oben gekennzeichnete Stellungnahme der Presse des besetzten Gebietes gegenüber.

Die Regie weigert sich, das früher in Essen befindliche Wagenamt der Eisenbahnverwaltung wieder in seine Rechte und Funktionen einzusetzen, das im Einvernehmen mit dem Zentralwagenamt die Zuteilung des Wagenmaterials überwachte und regelte. In normaler Zeit wurde die Anzahl der gestellten Wagen täglich von amtlicher Seite mitgeteilt; die Ziffern dafür waren am Hauptbahnhof in Essen zu lesen. Diese Gepflogenheit besteht heute nicht mehr. Als Ersatz dafür dienen Statistiken in französischen Propagandablättern, die gänzlich unkontrollierbar sind und deren Unrichtigkeit ohne weiteres einleuchtet, wenn man die wirklichen Zustände im Verkehrswesen des Ruhrbezirks aus der Praxis kennt. Jeder Werksleiter lacht über diese Ziffern.

Die Regie hat die Schuld auf die deutsche Regierung zu schieben versucht mit der Behauptung, die im Mainzer Abkommen zwischen der Regie und der deutschen Eisenbahnverwaltung vereinbarte Lieferung von Wagen aus dem unbesetzten Deutschland sei nicht ausgeführt worden. Tatsache ist dagegen, daß die Regie der Güterwagen, die gemäß diesem Abkommen an die „Grenze“ der Reichsbahn gebracht wurden, gar nicht Herr werden konnte. Es entstand eine solche Verstopfung, daß von der Regie eine große Anzahl von Wagen wieder zurückgeschickt wurde. Der Umlauf der Wagen ist im Bereich der Regie so langsam, daß in manchen Fällen eine um das 5- bis 6fache längere Zeit beansprucht wurde, als unter deutscher Verwaltung.

Bezeichnend ist, daß gerade die Zechen Thyssens zu den wenigen Unternehmungen gehören, denen es geglückt ist, die Friedensförderung wieder zu erreichen. Diese Zechen haben nämlich Wasseranschluß, sind also für den Abtransport ihrer Erzeugnisse auf die Regiebahn nicht angewiesen. Thyssen konnte deshalb mit der Abkehr vom Achtstundentag auch den Anfang machen.

Von französischer Seite ist der Umfang des gesamten, von der Regie bewerkstelligten Verkehrs auf 50 % des Verkehrs vom Jahre 1922 angegeben worden. In Wirklichkeit wurde jedoch nicht mehr als ein Drittel desselben erreicht (und das in einem Bezirk, in welchem in der Vorkriegszeit nicht weniger als 60 % der gesamten in Deutschland hin- und hergehenden Güter bewegt wurden!).

Das liegt zunächst an dem heruntergekommenen Zustand zahlreicher technischer Anlagen; während der Besetzung sind ferner die Bahnhöfe mit allem Möglichen verstopft worden. Die Regiebahnhöfe sind noch nicht soweit in Ordnung gebracht worden, daß sie Massenansprüchen genügen. Die Hilfe der deutschen Eisenbahner aber wird, vor allem soweit es sich um die leitenden Köpfe handelt, beharrlich abgelehnt. Von insgesamt 180 000 deutschen Eisenbahnern sind nach französischen Angaben nur 70 000 wiedereingestellt worden, und auch diese Zahl wird deutscherseits in Zweifel gezogen. In Essen, dem Mittelpunkt des Industriebezirks, besteht heute nur noch eine Unterdirektion, während die „Regieverwaltung der Rhein- und Ruhrbahnen“ ihren Sitz in Mainz hat. Die Leitung auch der Unterdirektion in Essen liegt in der Hand französischer Beamten, die naturgemäß ihren Aufgaben nicht gewachsen sind. Es wird nicht eher besser werden, als bis der deutsche Eisenbahnfachmann wieder an der maßgebenden Stelle steht. Nur ein Betrieb nach deutschem Muster, ausgeführt von mit den Verhältnissen vertrauten deutschen Beamten, verbürgt auf die Dauer einigermaßen zufriedenstellende Leistungen. Von dieser Erkenntnis ist man auf französischer Seite noch weit entfernt. Es müßte mit dem ganzen französischen System gebrochen werden. Eine Kontrolle der Einnahmen durch die Franzosen wäre durchführbar und auch völlig ausreichend. Es wäre überhaupt das beste für die Regie, wenn sie sich auf eine gewisse Oberaufsicht beschränkte und im übrigen die deutsche Verwaltung wiederherstellte.

Man muß das Los der braven deutschen Eisenbahner beklagen, deren Aufopferung in der Zeit des passiven Widerstandes ein Ruhmesblatt in der deutschen Geschichte bildet. Diese selben Leute, die den körperlichen und seelischen Mißhandlungen der französischen Soldateska trotzend, die deutsche Sache nicht verrieten und selbst der Drohung mit der Pistole nicht nachgaben, die mit Weib und Kind aus ihren Wohnungen vertrieben wurden, deren Hausrat man demolierte, deren mit Liebe bestellte Gärtchen man zertrat, wenn nicht französische Eisenbahner die Früchte ihres Fleißes ernteten — diese selben Leute stellten sich auf Anordnung der deutschen Regierung später der Regie zur Verfügung und wurden von den Franzosen wie Bettler behandelt. Man muß es erlebt haben, wie diese tapferen Männer tagelang anstanden, in strömendem Regen, um von der Regie registriert zu werden — oder auch nicht.

Auch jetzt ist die Behandlung der von der Regie angestellten deutschen Eisenbahner derartig, daß sie Grund haben, im tiefsten erbittert zu sein. Solche psychologischen Imponderabilien darf man nicht unterschätzen. Man kann nicht gerade verlangen, daß aus solcher Stimmung heraus Gipfelleistungen für die Regie vollbracht werden. Die Eisenbahnbeamten und -arbeiter erhalten als Löhnung 60 bis 100 Goldmark monatlich! Im Dezember 1923 erhielten sie nicht einmal ein Drittel des Monatseinkommens eines Kollegen im unbesetzten Deutschland. Mit dem Achtstundentag brach die Regie vom ersten Tage an. Die Dienstdauer erstreckt sich, wenn die Leute außerhalb des Orts wohnen, sogar bis auf 12 bis 15 Stunden täglich. Wenn diesen ungeheuerlichen Zuständen nicht bald ein Ende gemacht wird, dann ist es ausgeschlossen, daß der Wirkungsgrad der Regiebahnen jemals eine auch nur einigermaßen befriedigende Höhe erreicht.

Ein großes Hemmnis ist weiter die Zweisprachigkeit. Man benötigt Dolmetscher; diese aber sind regelmäßig keine Eisenbahnsachverständige. Mißverständnisse, Umständlichkeiten, Zeitverlust, Doppelbesetzung von Stellen sind die Folgen des Gebrauchs der französischen Sprache in dieser rein deutschen Region.

Eine Unverfrorenheit bedeutet es, daß die Pariser Buchhandlung Hachette den Bahnhofsbuchhandel im Gebiet der Regie annektiert hat. Man bedenke: Abgesehen von den Besatzungstruppen und ihrem Anhang reist im Bezirk nur deutsches Publikum. Die wenigsten verstehen ein Wort Französisch. Deutsche Zeitungen und Bücher können sie aber bei Hachette nicht kaufen, nur französische Lektüre. Für das deutsche Publikum gibt es also eine Bahnhofsbuchhandlung nicht mehr. Auf entsprechender Höhe steht der französische Auskunftsdienst. Die Bahnhöfe sind verschmutzt und mit französischen Plakaten beklebt. Dazu kommt die Belästigung des deutschen Publikums, und nicht nur des deutschen, durch den Zwang, erst französisches Geld kaufen zu müssen, um eine Fahrkarte erstehen zu können. Eine Zeitlang war dieser Umstand einer der wichtigsten Antriebe für die schwarzen Börsen, die sich in unmittelbarer Nähe des besetzten Gebietes bildeten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Notverordnung über die wirtschaftliche Umgestaltung der Reichsbahn.** Die Notverordnung über die wirtschaftliche Umgestaltung der Reichsbahn bedeutet eine Rückkehr zum ursprünglich schon im Jahre 1920 gehegten, damals aber nicht durchgeführten Gedanken. Im Artikel 92 der Reichsverfassung wurden zwar die Reichsbetriebsverwaltungen als selbständige wirtschaftliche Unternehmungen erklärt, finanziell aber gleichwohl dem Etat eingegliedert. Die Bewilligung von Ausgaben unterlag der Zustimmung des Kabinetts, des Reichsrats und des Reichstags, nachdem sie vorher schon vom Verkehrsministerium mit dem Finanzministerium hatte beraten werden müssen. Bis der Instanzenweg erledigt war, wurden bereits Änderungen der vorgelegten Projekte notwendig. Jetzt wird die Reichsbahn aus dem Haushalt herausgenommen und ein

selbständiges wirtschaftliches Unternehmen, das die im Eigentum des Reiches verbleibenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet, die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" führt und eine juristische Person bildet.

Durch die Notverordnung ist die Frage noch nicht endgültig geregelt. Es wird vielmehr ein Übergangszustand geschaffen, da zu Verfassungsänderungen Beschlüsse des Reichsrates und des Reichstags notwendig sind. Die endgültige Regelung wird baldmöglichst im Wege des Gesetzes erfolgen. Demnach bleibt das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Reich zunächst noch unvollkommen. In der Übergangszeit werden die Geschäfte des Unternehmens unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt. Der Reichsregierung bleibt auch die Mitwirkung bei Änderung der Normaltarifsätze. Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Jahresbericht sind dem Reichstag zur Stellungnahme vorzulegen. Der Reichsverkehrsminister bleibt Mitglied des Kabinetts. Die Notverordnung hat den wesentlichen Zweck, zunächst der Bahn die Aufnahme von Krediten zu ermöglichen, was nur durch Absonderung des Eisenbahnvermögens vom allgemeinen Reichsvermögen erreicht werden konnte. Die Reichsbahn haftet von nun an nicht mehr für das Reich und das Reich nicht mehr für die Bahn.

An Krediten sind bis jetzt aufgenommen: die englischen Kohlenkredite, die Rentenmarkkredite in Höhe von 100 Millionen, Kredite von der Industrie zwecks späterer Bezahlung notwendiger Materialien, und ferner die Pfandbriefkredite, denen der Reichsrat am 1. d. M. zugestimmt hat. Durch die jetzige Notverordnung wird der Staatsvertrag über die Eisenbahnen nicht in wesentlichen Punkten berührt, so daß sich im Augenblick eine besondere Einwirkung auf das Verhältnis zu den Ländern nicht ergibt, ebensowenig wird berührt der Friedensvertrag.

In dem zu erwartenden Gesetz wird der rein wirtschaftliche Charakter der Bahn noch stärker auszuprägen sein. Umorganisierungen und vor allem Dezentralisation werden durchgeführt werden müssen. Dann wird auch das Verhältnis der Bahn zu den Ländern mit ehemaligem Eisenbahnbesitz geregelt, die Verfassung des Unternehmens im einzelnen festgelegt, namentlich auch ein Verwaltungsrat geschaffen und Leitung und Aufsicht voneinander getrennt werden. Das Eigentum an der Bahn wird dem Reich verbleiben. Ein besonderes Problem bildet die Aufwertung der Eisenbahnschuld, über die mit dem Reichsrat und dem Reichsfinanzministerium verhandelt wird.

Der gegenwärtige Betrieb der Eisenbahn hat Einschränkungen verschiedener Art erfahren. Minder verkehrsreiche Linien bleiben ohne Nachtverkehr, auch sonst wird auf ihnen der Verkehr eingeschränkt und an Güterzügen eingestellt, was nicht unbedingt notwendig ist. In Sachsen z. B. kommen täglich 70 Güterzüge in Wegfall. Trotz einer Verkehrssteigerung von 20 % kommt die Verwaltung ohne Schädigung der Interessenten aus. Das System der Bedarfsgüterzüge ist eingeführt. Doch sind die Einschränkungen so elastisch gedacht, daß bei größeren Verkehrsbedürfnissen nachgegeben werden kann. An die Ermäßigung für hochvalutarische Güter wird gedacht; in welchem Ausmaß sie kommen wird, ist noch nicht entschieden. Man denkt auch zu den Ausnahmetarifen und zu den Ein- und Ausfuhrtarifen zurückzukehren, sofern das ohne Verlust an dringend notwendigen Einnahmen möglich ist. Eine Erhöhung der Personentarife dritter und vierter Klasse ist unerläßlich. Der Personenverkehr kostet monatlich 30 Millionen Goldmark. Dagegen müssen die Tarife erster und zweiter Klasse heruntergesetzt werden, um die Frequenz dort zu steigern. Es ist unmöglich, den Güterverkehr zugunsten des billigen Personenverkehrs zu belasten. Die Einnahmen der Bahn betrugen im November, Dezember und Januar 8, 8,5 und 9,4 Millionen Mark. Der Umlauf nicht wertbeständigen Notgeldes wird auf noch etwa 50 Millionen Mark angegeben. Über die Ausgaben können bestimmte Angaben nicht gemacht werden.

— **Zur Fahrpreiserhöhung auf der Reichsbahn.** Der demnächst zusammentretende Reichseisenbahnrat wird auch zur Frage einer Tariferhöhung der Reichsbahn Stellung zu nehmen haben; die Gütertarife sind bereits am 20. v. M. um 8 % ermäßigt worden, und da diese Tarife auf die Wirtschaft und ihre Preisgestaltung von größerem Einfluß sind als die Personenfahrpreise, so ist anzunehmen, daß der Reichseisenbahnrat dem Entwurf des Reichsverkehrsministeriums zustimmen wird. Eine endgültige Entscheidung des Ministers wird selbstverständlich erst nach den Beratungen des Reichseisenbahnrats erfolgen; man rechnet mit einer Erhöhung von 35—40 %, und zwar nur für die III. und IV. Klasse. Nach dem bisher vorliegenden Entwurf dürften sich die neuen Fahrpreise wie folgt gestalten: Kilometereinheitssatz für die IV. Klasse 3 ₰ (bisher 2,2 ₰), III. Klasse 4,5 ₰ (bisher 3,3 ₰); die Fahrpreise der II. Klasse sollen unverändert bleiben, das Kilometer also 6,6 ₰ kosten, und die Fahrpreise der I. Klasse sollen sogar von 13,2 auf 9,9 ₰ ermäßigt werden, so daß das Preisverhältnis zwischen den einzelnen Klassen sich enger dem Staffelsystem ausländischer Bahnen anpaßt. Die Schnellzugzuschläge werden voraussichtlich ebenfalls unverändert bleiben, betragen also für die erste Zone (bis 75 km) in der ersten Klasse 3 ℳ, in der zweiten 1,50 ℳ, in der dritten 50 ₰; für die zweite Zone (75—150 km) 6 ℳ, 3 ℳ und 1 ℳ, und in der dritten Zone (über 150 km) 9 ℳ, 4,50 ℳ und 1,50 ℳ. Auch die Gebühren für Platzkarten, die neuerdings nur für die von Berlin abgehenden und von München nach Berlin verkehrenden Züge ausgegeben werden, sollen dieselben bleiben. Dagegen sind die Preise für Schlafplatzkarten bereits mit Wirkung vom 1. Februar erhöht worden: es kostet eine Schlafplatzkarte I. Klasse 20 ℳ (bisher 16 ℳ), II. Klasse 10 ℳ (bisher 8 ℳ) und III. Klasse 5 ℳ (bisher 4 ℳ) zuzüglich 10 % Vormerkgebühr. — Die Erhöhungen der Eisenbahnfahrpreise dürften, wenn der Reichseisenbahnrat diesen Vorschlägen zustimmt, am 1. März d. J. in Kraft treten.

— **Kündigung des Lohntarifvertrages bei der Reichsbahn.** Der Reichsverkehrsminister hat den gesamten Lohntarifvertrag, so wie er bisher bestand, für die rund 400 000 deutschen Eisenbahnarbeiter gekündigt.

Wie eine Berliner Korrespondenz hierzu erfährt, wird bei dem neuen Abkommen, über das schon in nächster Zeit die Besprechungen im Reichsverkehrsministerium beginnen, die Frage der Arbeitszeit, die bekanntlich bisher zu Meinungsverschiedenheiten geführt hat, einheitlich geregelt werden. Es besteht auch die Absicht, die Lohnregelung nicht mehr wie bisher zentral für das ganze Reich vorzunehmen, sondern entsprechend den wirtschaftlichen Verhältnissen im Osten, in Mitteldeutschland und im Westen Löhne zu finden, die den wirtschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Landesteile besser als bisher angepaßt sind.

— **Feriensonderzüge mit 33 % Ermäßigung.** Zur Förderung der Volksgesundheit wird die Reichsbahn auch in diesem Jahre wieder Feriensonderzüge verkehren lassen. Um der beschränkten Kaufkraft und der wirtschaftlichen Notlage weitester Kreise soweit möglich Rechnung zu tragen, wird statt der bisherigen Ermäßigung von 25 % eine weitergehende von 33⅓ % gewährt werden.

— **Sonntagskarten.** Die zur Förderung der Volksgesundheit eingeführten Sonntagskarten mit Fahrpreisermäßigung unterlagen bisher der Beschränkung, daß sie nur an Bewohner großer Städte zum Besuch von nahegelegenen Erholungsorten ausgegeben wurden, nicht dagegen für Fahrten vom flachen Land und von kleinen Städten nach der Großstadt. Der Reichsverkehrsminister hat sich nun entschlossen, die Sonntagskarten auch der berufstätigen Bevölkerung in kleinen Städten und auf dem flachen Lande zugänglich zu machen und ihr dadurch Gelegenheit zu geben, ebenfalls landschaftlich bevorzugte Gegenden aufzusuchen oder sich durch den Besuch städtischer Bildungsanstalten auch geistig zu erholen und fortzubilden. Danach sind die Reichsbahndirektionen ermächtigt worden, auch von kleineren Orten nach größeren Städten Sonntagskarten einzuführen. Im wirtschaftlichen Interesse der Reichsbahn sollen dort, wo ein Bedürfnis dazu vorliegt, Sonntagskarten auch für die zweite Wagenklasse ausgegeben werden.

— **Frachtermäßigung im Seehafenverkehr.** Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1924 wurde der Ausnahmetarif Nr. 43 eingeführt, der weitgehende Ermäßigungen der Fracht im Verkehr nach und von deutschen Nordsee- und Ostseehafenstationen gewährt. — Der Tarif gilt für alle Güter der Klasse A—D, mit Ausnahme von Eisen- und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren, zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet, die über See nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden oder über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt worden sind.

Der Ausnahmetarif gilt im Verkehr zwischen den deutsch-tschechoslowakischen, deutsch-österreichischen und deutsch-polnischen Grenzübergangsstationen einerseits und den Stationen Altona, Bremen, Bremerhaven, Emden, Emden Außenhafen, Geestemünde, Hamburg Hbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Kiel, Lübeck, Nordenham, Rostock Gbh., Rostock Hafen, Saßnitz Hafen, Stettin Hbf., Stettin Freibezirk, Warnemünde und Wilhelmsburg andererseits.

Die Fracht wird zu den am 1. Januar 1924 gültig gewesenen Frachtsätzen berechnet, und zwar für Güter der Tarifklassen:

A und B zu den Frachtsätzen der Klasse A_5 oder A_{10} oder A, gekürzt um 50 %.

C zu den Frachtsätzen der Klasse C_5 oder C_{10} oder C, gekürzt um 30 %.

D zu den Frachtsätzen der Klasse D_5 oder D_{10} oder D, gekürzt um 15 %.

Die durch Abzug der Prozente zu ermittelnden Ausnahmefrachtsätze in Goldpfennig werden auf Goldpfennige in der

Weise abgerundet, daß Bruchteile unter 0,5 fallen gelassen, solche von 0,5 und mehr auf volle Goldpfennige aufgerundet werden.

Wenn sich die Frachtsätze der Nebenklassen C und D höher stellen als die Frachtsätze der Nebenklassen A_6 und A_{10}, so gelten die letzteren.

Außerdem wird vom gleichen Tage für alle Güter der Klassen A bis D (ohne Ausnahme) von oder nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Altona, Harburg, Hamburg, Kiel, Lübeck, Warnemünde, Saßnitz Hafen und Stettin nach und von allen deutsch-schweizerischen Grenzübergängen ein Tarif in Rappen eingeführt, der schon ausgerechnete Frachtsätze auf der obigen Grundlage enthält. Sämtliche Frachten müssen ein- oder ausgehend an der schweizerischen Grenze bezahlt werden.

— **Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und die Gütertarife.** Wie wir der DAZ. entnehmen, spricht sich der Verkehrsausschuß dafür aus, daß mit möglichster Beschleunigung die Tarife der Wagenladungsklassen A bis D um 20 %, die der Klassen E und F um 10 % ermäßigt werden. Es muß gefordert werden, daß, sowie es die finanzielle Lage der Eisenbahn nur irgend gestattet, eine weitere allgemeine Ermäßigung erfolgt. Der Ausnahmetarif für Kohle bedarf nach übereinstimmender Ansicht innerhalb des Verkehrsausschusses einer Ermäßigung um 25 %, unbeschadet der vorstehend beantragten Ermäßigungen. Die Notstandstarife für Lebensmittel und Düngemittel sind über den 29. Februar d. J. hinaus aufrechtzuerhalten. Der Verkehrsausschuß geht hierbei von der Voraussetzung aus, daß der Ausbau der Seehafenausnahmetarife und der Binnenwasserumschlagstarife sowie der Ausnahmetarif für die Aus- und Einfuhr über die trockene Grenze keine Verzögerung erleidet. Im übrigen erachtet es der Verkehrsausschuß für unbedingt erforderlich, daß die Verwaltung der Reichsbahn mit möglichster Beschleunigung den zuständigen Organen und der Öffentlichkeit einen ordnungsmäßigen Voranschlag in Goldmark unterbreitet.

— **Ein neuer Nachtschnellzug Berlin-München.** Bereits seit längerer Zeit ist die Wiedereinstellung der Schlafwagenzüge D 70/71 Berlin-München und D 238/237 Berlin-Stuttgart erwogen worden, da der Verkehr nach Süddeutschland und darüber hinaus nach der Schweiz und Italien in den letzten Wochen stark zugenommen hat. Der Reichsverkehrsminister will jedoch die Schlafwagenzüge erst wieder laufen lassen, wenn alle anderen Verkehrsbedürfnisse befriedigt sind, denn ein Schlafwagenzug stellt eine Reisebequemlichkeit dar, an die erst gedacht werden kann, wenn der lebenswichtige Normalverkehr voll bedient ist. Aus diesem Grunde soll zunächst ein neuer Nachtschnellzug von Berlin nach München eingelegt werden, und zwar das im November ausgefallene Schnellzugpaar D 24/25, ab Berlin Anh. Bf. 7.10, an München 7.39; Gegenzug D 25 ab München 11.05, an Berlin Anh. Bf. 11.17; dieser Zug würde günstige Anschlüsse von München nach Salzburg, Kufstein und Lindau (Schweiz, Italien) herstellen und soll drei Schlafwagen 1. bis 3. Klasse führen; es ist anzunehmen, daß er noch im Laufe des Februar wieder in Dienst gestellt wird.

— **Notgeld der Deutschen Reichsbahn.** Von dem auf Papiermark lautenden Notgelde der Deutschen Reichsbahn sind Fälschungen im Umlauf, die auf seegrünem Wasserzeichenpapier gedruckt sind und bei denen der ursprüngliche Betrag von Zwanzig „Millionen" Mark in Zwanzig „Billionen" abgeändert ist. Die Fälschungen sind in der Durchsicht als solche leicht erkennbar. Die Doppellinien der Buchstaben sind zum Teil verstärkt, zum Teil ganz mit grüner Farbe ausgefüllt. Vor Annahme der Fälschungen wird gewarnt mit dem Bemerken, daß an echten „Zwanzig Billionen"-Scheinen der Deutschen Reichsbahn nur eine geringe Anzahl in Umlauf ist, die auf einem rosa Wertzeichenpapier gedruckt ist und eine Größe von 7½ mal 11½ cm hat. Ferner wird wiederholt darauf hingewiesen, daß Notgeldscheine der Deutschen Reichsbahn mit Überdruck überhaupt nicht in Verkehr sind. Derartige Scheine sind Fälschungen. Für die Ermittlung von Tätern zahlen die Reichsbahndirektionen hohe Belohnungen.

Die bei der Deutschen Verkehrs-Kreditbank zur Umwechselung des wertbeständigen Eisenbahnnotgeldes eingerichtete Konversionskasse ist nur für die an die Kasse angeschlossenen Banken bestimmt. Für andere Interessenten kann in begründeten dringlichen Fällen die Einlösung des wertbeständigen Eisenbahnnotgeldes bei der Hauptkasse der Reichsbahndirektion Berlin nach Maßgabe der verfügbaren Mittel erfolgen. Im Reichsverkehrsministerium selbst finden Umwechselungen nicht statt.

— **Wagengestellung für die Regie.** W. T. B. meldet aus Düsseldorf unterm 31. Januar: Die Regie verlangt für die nächsten Tage die Übergabe von täglich 4000 offenen Wagen mit der Erklärung, daß beim Ausbleiben dieser Wagen schwere Folgen für die Wirtschaft entstehen würden. Wie wir von unterrichteter Seite hören, kann die Reichsbahn ohne empfindliche Schädigung der Interessen des unbesetzten Gebietes diese Wagen unmöglich abgeben. Es ist nicht durchführbar, daß immer erneut Leerwagenmaterial in das Ruhrgebiet hineingepreßt wird, während die Regie völlig außerstande ist, die tausende von beladenen Wagen, die bereits im Ruhrgebiet stehen, zu bewegen. Die Schuld an den schweren Folgen für das Wirtschaftsleben fällt der Regie zur Last, die ihrer Aufgabe, wie sich immer mehr zeigt, in keiner Weise gewachsen ist.

— **Die Regie-Fahrpläne für das Ruhrgebiet.** Ganz allmählich beginnt der Verkehr auf den Regie-Strecken des Ruhrgebiets ein fahrplanmäßiges Bild zu gewinnen; soeben werden die Fahrpläne für die Verbindungen Essen-Hagen und Essen-Elberfeld bekannt: zwischen Essen und Hagen verkehren täglich nur drei Zugpaare über Vorhalle und fünf über Dortmund (der Weg von Dortmund Hauptbahnhof nach Dortmund Süd muß mit der Straßenbahn zurückgelegt werden!); zwischen Essen und Elberfeld (Wuppertal) bestehen drei verschiedene Verbindungen: über Hattingen, täglich drei Zugpaare mit einer Fahrzeit von 2—3 Stunden, über Kupferdreh-Vohwinkel, täglich fünf Zugpaare mit einer Fahrzeit von 3—4 Stunden, und über Düsseldorf, täglich sieben Zugpaare mit einer Fahrzeit von drei Stunden für Schnell- und Eilzüge, vier Stunden für Personenzüge. Nähere Auskunft erteilt das Reisebüro Krupp in Essen.

— **Verkehrsschwierigkeiten im besetzten Gebiet.** Der Essener Mitarbeiter der D. A. Z. drahtet: Der Durchgangsverkehr zwischen Nord- und Ostseehäfen und dem Rhein sollte, wie vor einiger Zeit berichtet wurde, in Kürze wieder aufgenommen werden, da die Besatzungsbehörden ihre bisherigen Bedenken dagegen aufgegeben hätten. Wie wir nun erfahren, gestaltet sich dieser Verkehr aber noch immer derart schwierig, daß die in Frage kommenden Schiffahrtsgesellschaften, nachdem sie in den letzten Wochen zwei Versuchsfahrten durchgeführt hatten, zu der Auffassung gelangt sind, eine Wiederaufnahme des Rhein-Seeverkehrs sei vorläufig unmöglich. Die Franzosen verlangen u. a., daß alle Güter für den Kölner Bezirk sowie für den Oberrheinbezirk in Düsseldorf verzollt werden und gegebenenfalls die Entladung der Güter für oberhalb Düsseldorfs gelegene Stationen in Düsseldorf erfolgt. In den Maßnahmen der Eisenbahnregie bezüglich des Kölner Bezirks ist eine Änderung bisher nicht eingetreten, so daß auch für den Eisenbahnweg die Verkehrsabschnürung der Kölner Zone weiterbesteht.

— **Tariferhöhung bei den Regiebahnen.** Die Eisenbahnfahrpreise der Regiebahnen sind vom 1. Februar d. J. ab erhöht worden.

— **Regie und Rheinschiffahrt.** Die Wirkung des Regiebetriebes in dem besetzten Gebiet auf den Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen und auf die Rheinschiffahrt wird durch folgende Gegenüberstellung beleuchtet, die wir der DAZ. entnehmen:

Während in der Woche vom 29. Oktober bis 4. November 1922 322 Schiffe mit 315 631 t Ladung Emmerich stromaufwärts passierten, ist diese Zahl in der Woche vom 28. Oktober bis 3. November 1923 auf 152 Schiffe mit 126 137 t Ladung gesunken. Für den Verkehr talwärts in der Richtung nach Holland sind die Zahlen für die gleichen Zeiträume 1922: 287 Schiffe mit 191 785 t Ladung und 1923: 113 Schiffe mit 67 517 t Ladung. Im Hafen Duisburg-Ruhrort sind in der gleichen Berichtswoche 1922: 333 Schiffe mit 70 585 t Ladung und 1923: 51 Schiffe mit 36 264 t Ladung angekommen. Abgegangen sind 1922: 343 Schiffe mit 324 233 t Ladung und 1923: 35 Schiffe mit 24 231 t Ladung. Die große Zahl der 1922 angekommenen Schiffe mit einer verhältnismäßig geringen Ladung ist dadurch zu erklären, daß es sich hier um den Zulauf von unbeladenen Schiffen handelt. Wie sehr der Verkehr für Kohlenschiffe zurückgegangen ist, ist aus der Gegenüberstellung der in die Kähne verladenen Kohlenmengen ersichtlich. In der Woche vom 29. Oktober bis 4. November 1922 wurden 166 060 t durch Kipper in die Schiffe verladen; 1923 ist die Leistung in der gleichen Woche auf 11 520 Tonnen zurückgegangen.

— **Neuer Fahrplan für die Berliner Ringbahnzüge.** Durch die Verlegung der Bekohlungsanlage vom Potsdamer Ringbahnhof nach Westend ist dort ein Lokomotivwechsel notwendig geworden, der den bisher gültigen Fahrplan zu scharf anspannt und zum Ausgleich von Stockungen und Verspätungen keine Zeit läßt. Die Fahrzeit für den ganzen Ring soll daher um zehn Minuten verlängert werden und der Verkehr auf

den Außenringen auf 15 Minuten verdichtet werden, während bisher in den schwächeren Stunden nur ein 20-Minuten-Verkehr bestand. Da die Vorarbeiten noch einige Zeit in Anspruch nehmen, wird der neue Fahrplan kaum vor dem 1. März in Kraft treten.

— **Ermäßigung der Hamburger Kaigebühren.** Mit Bekanntmachung vom 16. Januar 1924 sind die Kaigebühren wiederum so erheblich ermäßigt, daß sie faßt durchweg auf die Vorkriegssätze gebracht sind. Die Bedeutung dieser Verkehrsverbilligung läßt sich ermessen, wenn man berücksichtigt, daß 1913 6549 Schiffe mit über 8 Millionen Registertonnen die Kaianlagen benutzten. Dabei ist allerdings nicht außer acht zu lassen, daß diese Mengen angesichts des Rückgangs der Ein- und Ausfuhr im Gegensatz zu der Tonnage im Hamburger Hafen wesentlich zurückgegangen sind. Gleichwohl erwartet man mit Sicherheit, daß die ermäßigten Gebühren eine Steigerung des Verkehrs zur Folge haben und die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs stärken werden.

Es wird erwartet, daß auch andere Zweige der am Hafenbetriebe beteiligten Wirtschaftskreise mit Ermäßigungen ihrer Preise folgen werden, so insbesondere die Fuhrherren und die Lagerhalter. K.

— **Über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg** berichtet der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer in Hamburg am 1. Februar folgendes:

Die Flußschiffahrt hat während des ganzen vergangenen Monats stillgelegen. Am 22. Januar, als milde Witterung eingetreten war, hatte sich von der böhmischen Grenze her das Eis allerdings in Bewegung zu setzen begonnen, kam aber bei Torgau schon wieder zum Stehen, weil die Eismassen der Mittelelbe standhielten und neuer Frost einsetzte. Auch heute kann von einem allgemeinen völligen Umschlag der Witterung noch nicht gesprochen werden, aber auch wenn Tauwetter und Regenfälle jetzt in ganz Deutschland eintreten, kann doch nicht damit gerechnet werden, daß vor Mitte Februar der Flußschiffahrtsbetrieb wieder aufgenommen werden könnte. Von Hamburg aus sind die Eisbrecher bis Hitzacker vorgedrungen und haben das Eis zum Treiben gebracht, aber der Hafen ist, insbesondere in den Nebenstraßen, noch stark vereist, so daß Kähne und Schuten nicht ohne Gefahr und nur unter Aufwendung bedeutender Eisschleppkosten bugsiert werden können.

Kahnraum steht bei mäßiger Nachfrage in genügendem Umfang zur Verfügung, und die Frachten sind flau, zumal das Elbekartell, wie wir schon in unserem letzten Bericht gemeldet haben, auseinandergebrochen und wieder freier Wettbewerb an seine Stelle getreten ist. Ob dieser Zustand, der, von den Verladern begreiflicherweise auf das schärfste ausgenutzt, natürlich höchst nachteilige Folgen für die Flußschiffahrtsgesellschaften hat, von Dauer sein wird, läßt sich im Augenblick noch nicht übersehen.

Eine wesentliche Ermäßigung der Hamburger Kaigebühren ist am 21. Januar eingetreten, und zwar werden diese Gebühren jetzt wieder auf Schiff und Ladung verteilt, in ganz ähnlicher Weise, wie es in Vorkriegszeiten der Fall war, wobei freilich schon wieder bei den Reedereien die Neigung hervortritt, den vom Schiff zu tragenden Anteil durch Konnossementsklauseln ganz oder teilweise auf die Ladung abzuwälzen. Da die Neuregelung der Kaigebühren eine ganz andere Art der Berechnung und Staffelung vorsieht als bisher, kann der Umfang der Ermäßigung nur annähernd beziffert werden; er liegt zwischen 35 und 100 %. Auch die sonstigen Hamburger Umschlagskosten sind im Laufe des Monats Januar weiter zurückgegangen, denn nicht nur die Ewerführer und Fuhrunternehmer, sondern auch die Lagerhalter und Quartiersleute haben ihre Gebühren herabgesetzt, so daß Verladungen über Hamburg zu ganz erheblich niedrigeren Sätzen ausgeführt werden können, als es noch vor vier Wochen der Fall war. Die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs wird weiter wesentlich gestärkt durch die Einführung neuer Eisenbahnausnahmetarife zur Hebung des Durchfuhrverkehrs in Deutschland, die insbesondere im Verkehr mit dem südlichen Mitteleuropa den Wettbewerb der Mittelmeerhäfen gegenüber den deutschen Hafenplätzen schwächen müssen. Es empfiehlt sich deshalb für die deutsche Ein- und Ausfuhr, von neuem vergleichende Berechnungen ihrer Transportkosten anzustellen, die sicherlich jetzt für Hamburg ein wesentlich günstigeres Bild ergeben werden.

Zurzeit werden die Flußfrachten natürlich nur unter dem Vorbehalt, daß die Reise erst bei Wiedereröffnung des Verkehrs angetreten wird, notiert.

— **Direktor Dr.-Ing. Kittel** der Reichsbahndirektion Stuttgart. Mit dem 31. Januar d. J. ist der Vorstand der Maschinenabteilung der Reichsbahndirektion Stuttgart, Herr Direktor Dr.-Ing. Kittel, in den Ruhestand getreten.

Nach Absolvierung der Technischen Hochschule in Stuttgart hat Direktor Kittel in über 40jähriger ununterbrochener Tätigkeit, beginnend mit dem „Ingenieurpraktikanten" bei der Eisenbahnwerkstätte Rottweil im Jahre 1883, sämtliche Stellen des maschinentechnischen Dienstes der vormaligen Württembergischen, jetzt Deutschen Reichsbahnverwaltung durchlaufen. Das Ergebnis dieser gründlichen Durchbildung war die bedeutsame Entwicklung des Eisenbahnfahrzeugbaus in Württemberg, die, seinerzeit von Oberbaurat Klose eingeleitet, unter Direktor Kittel als maschinentechnischem Oberingenieur seit 1895 eine zielbewußte, stetige Weiterbildung erfuhr. Als bedeutungsvollste Frucht sei hier nur auf die schweren Güterzuglokomotiven mit 5 und 7 Achsen, heute die leistungsfähigste Bauart in Europa, auf die 6achsigen Vierzylinder-Schnellzuglokomotiven Type C hingewiesen, die nicht bloß durch ihre Leistung, sondern ebenso sehr durch ihre Wirtschaftlichkeit und Formenschönheit Musterausführungen sind. Für Kleinbetrieb wurde unter Kittels ausschlaggebender Mitarbeit eine eigene Dampfwagenbauart entwickelt und im Personenwagenbau erfreuen sich die neuen 2achsigen, paarweise gekuppelten Vorortwagen allgemeiner Beliebtheit und auch außerhalb der engeren Heimat verdienter Anerkennung.

Daneben war Direktor Kittel als Vertreter der Eisenbahnverwaltung in Stuttgart Mitglied und Vorsitzender einer Reihe von Fachausschüssen wie dem für Lokomotiven, für Personen-, Post- und Gepäckwagen, für Werkstättenangelegenheiten und seit dessen Bestehen des Deutschen Güterwagenausschusses, an dessen Gründung er hervorragenden und erfolgreichen Anteil genommen hat. An den Arbeiten der Ausschüsse für technische Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der außer den deutschen auch die österreichischen, ungarischen und holländischen Bahnen umfaßt, sowie bei der Aufstellung von Bestimmungen über die sog. technische Einheit im Eisenbahnwesen, die im internationalen Verkehr maßgebend sind, war er hervorragend beteiligt. Von der ehemaligen Gotthardbahn wurde er bei ihrem Übergang an die Schweizer Bundesbahnen als Sachverständiger für die Bewertung des Fahrzeugparks bestellt. Endlich ist er Mitglied des Preisausschusses (Beurteilung von ausgeschriebenen Preisaufgaben für Förderung des Eisenbahnwesens) des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

In den wichtigsten Fachzeitschriften des Eisenbahnwesens ist Direktor Kittel ständiger Mitarbeiter und hat sich insbesondere um das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" große Verdienste erworben. Auch als geschätzter Lehrer betätigte er sich, indem er den Lehrstuhl für Eisenbahnmaschinenwesen an der technischen Hochschule Stuttgart mehrere Jahre neben seinem Hauptberufe versah.

Anerkannt wurde diese vielseitige und ersprießliche Tätigkeit durch eine — abgelehnte — Berufung an das damalige Reichseisenbahnamt in Berlin als vortragender Rat, durch seine Ernennung zum außerordentlichen Mitglied der preußischen Akademie des Bauwesens im Jahre 1910, durch seine Abordnung in den Ausschuß des Deutschen Museums in München, durch eine Reihe hoher Ordensauszeichnungen und last not least durch die soeben erfolgte Verleihung des „Dr. Ing. ehrenhalber" seitens der technischen Hochschule in Stuttgart.

Ein vorbildlicher Beamter und hervorragender Ingenieur scheidet mit Herrn Direktor Dr.-Ing. Kittel aus dem Dienste der Deutschen Reichsbahn und insbesondere aus dem Kreise der Reichsbahndirektion Stuttgart aus. Er wird als aufrechter, gerader Mann von stärkstem Gerechtigkeits- und Verantwortungsgefühl, als treuer Berater und Fürsorger seiner Beamten bei allen in unvergeßlicher Erinnerung bleiben.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsbaurat Werner Bergmann, bisher in Nied, zur Reichsbahndirektion nach Dresden, die Regierungsbauräte Weskott, bisher in Darmstadt, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Oder), und Grun, bisher in Schwerin (Meckl.), zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Göttingen. — Der Oberregierungsbaurat Hölzel, bisher beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, ist dem Baukonstruktionsamt daselbst überwiesen. — In den Ruhestand sind getreten: der Oberregierungsrat Merz in München, die Oberregierungsbauräte Eppers in Cassel, Rümmele in Neustadt (Schwarzw.) und Stephan Fischer in Nürnberg, die Regierungsräte Neumeyer in München und Pfeiffer in Würzburg, der Regierungsbaurat Robert Witte in Geestemünde, die Eisenbahnamtmänner Wilhelm Schmidt in Stettin, Roßberg in Dresden und Friedrich Becker in Münster (Westf.).

Österreich.

— **Der Sommerfahrplan für die Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hatte alle am Reise- und Fremdenverkehr beteiligten Körperschaften zu einer

am 30. Januar d. J. abgehaltenen Besprechung eingeladen, um ihnen die wichtigsten für den Sommerfahrplan 1924 geplanten Änderungen bekanntzugeben und hierzu etwaige Wünsche und Anregungen entgegenzunehmen. Auf diesen als ständige Einrichtung vorgesehenen „Sprechtagen" sollen fallweise auch alle übrigen das Eisenbahnwesen unmittelbar berührenden Fremdenverkehrsfragen zur Sprache gebracht, geprüft und im gegenseitigen Einvernehmen tunlichst einer raschen Erledigung zugeführt werden.

— **Das Auskunftsbureau der Bundesbahnen.** Auskünfte über die Personen- und Gütertarife der Bundesbahnen werden künftighin ausschließlich die Abteilungen für den kommerziellen Dienst der Bundesbahndirektionen erteilen. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme ist das Auskunftsbureau in Wien, 1. Bez., Schwarzenbergplatz 3, am 31. Januar d. J. aufgelöst worden.

— **Die Kohlenförderung im Dezember 1923.** Die österreichische Kohlenförderung betrug im Dezember v. J. 14 014 t Steinkohle und 239 673 t Braunkohle. An der Gesamtförderung waren beteiligt: Niederösterreich mit 27 779, Steiermark mit 137 415, Kärnten mit 9226, Oberösterreich mit 41 509, Tirol mit 2380 und das Burgenland mit 35 378 t. Die Förderung im Dezember übertrifft den Monatsdurchschnitt des Jahres 1923 von 234 924 t um 18 763 t; diese Steigerung der Kohlenförderung ist auf die in den letzten Monaten aufgetretene größere Nachfrage nach österreichischer Kohle zurückzuführen.

— **Die österreichische Montan-, Eisen- und Maschinenindustrie.** Nach einem bei der Hauptversammlung des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen Österreichs erstatteten Berichte gestaltete sich die Geschäftslage der wichtigeren dieser Industrien, wie folgt: Die Roheisenerzeugung im Jahre 1923 ergab zusammen 344 717 t gegen 323 172 t im Jahre 1922, die Stahlerzeugung 140 736 t. Die österreichischen Edelstahlwerke sind, trotzdem in der letzten Zeit eine leichte Besserung eingetreten ist, noch immer unzureichend beschäftigt. Die Eisengießereien waren während des ganzen Jahres bei unbefriedigenden Preisen nur schwach beschäftigt. In Weichguß war die Ausfuhr befriedigend, während sie in Stahlguß fast unmöglich ist. In Eisen- und Stahldrähten war die Geschäftslage eine sehr schwankende, weil die Ausfuhr sich wegen des billigen ausländischen Wettbewerbes nicht recht beleben wollte und das Geschäft auch im Inland stillstand. Ähnliche Verhältnisse herrschten beim Absatz von Seilen aus Eisen- und Stahldrähten. Die Erzeugungsbedingungen der österreichischen Schrauben- und Nietenindustrie wurden durch die seit vielen Monaten herrschende allgemeine Industriekrise besonders ungünstig beeinflußt. Die Fabriken waren gezwungen, Ausfuhraufträge hereinzunehmen, die durch die ungemein hohen Erzeugungskosten als nicht nutzbringend bezeichnet werden müssen. In der Werkzeugindustrie war die Lage der Fabriken keine einheitliche. Im abgelaufenen Jahre zeigte sich noch deutlicher als im vorigen, daß die österreichische Maschinenindustrie durch die Zerreißung des Wirtschaftsgebietes nunmehr mit ungefähr 80 % ihrer Erzeugung auf die Ausfuhr angewiesen ist. Ganz bedeutend verschlechtert hat sich der Absatz der Brückenbauanstalten, zumal staatliche Bestellungen seit Jahresfrist ausgeblieben sind. Die elektrotechnische Industrie war im ersten Halbjahr 1923 schlecht beschäftigt. Erst in der zweiten Hälfte dieses Jahres besserte sich der Geschäftsgang. Auf den ausländischen Märkten wurde die elektrotechnische Industrie Österreichs vom ausländischen Wettbewerb hart bedrängt. In elektrischen Maschinen für die Berg- und Hüttenindustrie haben sich die Absatzverhältnisse in Österreich eher verschlechtert. Im allgemeinen ist das Bild, das die elektrotechnische Industrie Österreichs über das abgelaufene Jahr geben kann, kein erfreuliches. In der Lokomotivindustrie ist im Jahre 1923 ein weiterer, sehr bedeutender Rückgang der Lieferungen zu verzeichnen. Der Geschäftsgang in der Wagenbauindustrie war im Jahre 1923 wenig zufriedenstellend.

Ungarn.

— **Die neuen Gütertarife.** Über die neuen Tarife der ungarischen Staatsbahnen, die am 1. April 1924 in Kraft treten werden, entnehmen wir dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) folgende Mitteilungen: Die Entwürfe für die neuen Tarife sind der Landes-Kommunikationskommission sowie den wirtschaftlichen Körperschaften zugegangen; die mündlichen Verhandlungen sollen in den ersten Tagen des Monats Februar beginnen. Wenn diese Verhandlungen nicht zu weitgehenden Veränderungen der in den Entwürfen festgelegten Grundsätzen führen, werden die neuen Tarife spätestens mit dem 1. April 1924 in Kraft treten können.

Nach der Lage vom 1. November 1923 wurden die Betriebsausgaben mit 775,2 Milliarden ungar. Kronen veranschlagt. Zu dieser Summe kommt infolge Erhöhung der Personalausgaben ein Mehr von 20,7 Milliarden, so daß für das laufende Jahr die Höhe der Betriebsausgaben mit 795,9 Milliarden anzunehmen ist, sofern in nächster Zeit weitere Lasten nicht aus der Entwertung der ungarischen Krone und dem Fortschreiten des Teuerungsprozesses erwachsen sollten. Nach dem Entwurfe der Tariferhöhung vom 1. November v. J. wurde unter Berücksichtigung der in den Verhandlungen vorgenommenen Korrekturen ein Betrag von 660,4 Milliarden als Einnahmen errechnet, so daß ein rechnungsmäßiger Betriebsverlust von 135,5 Milliarden sich ergeben hat, dessen Hereinbringung anläßlich der gegenwärtigen Tarifreform angestrebt werden muß. Bevor an die Festsetzung der tarifarischen Grundlagen geschritten wurde, war es wichtig, die nach heutigen Verhältnissen auflaufenden Eigenkosten zu errechnen. Es wurde festgestellt, daß die Betriebsauslagen für jedes Tonnenkilometer auf 170,71 K. und unter Berücksichtigung des Zinsendienstes auf 173.25 K. zu stehen kommen. Nach dieser Feststellung war zunächst die Frage zu untersuchen, ob nicht für das auf ein Drittel des früheren Umfangs reduzierte Netz der ungarischen Staatsbahnen das System des Staffeltarifes fallen zu lassen und an dessen Stelle der Kilometertarif zu setzen sei. Die ungarischen Staatsbahnen haben gelegentlich der sehr eingehenden Verhandlungen mit Interessenten aller Wirtschaftszweige anläßlich der Aufstellung der neuen Güterklassifikation auch die Frage des Tarifsystems angeschnitten, aber eine einheitliche Stellungnahme nicht erzielt. Die Erzeuger von Roh- und Hilfsstoffen haben sich vorwiegend für den Staffeltarif, die Erzeuger von Fertigfabrikaten vorwiegend für den Kilometertarif ausgesprochen. Vielfach kam die Anschauung zum Ausdruck, den Tarif auf der Mischung beider Systeme aufzubauen. Zu diesem Zwecke aber müßte die Güterklassifikation noch in weit höherem Maße gegliedert werden, als es heute der Fall ist, damit Rohprodukte und Endprodukte nicht in dieselbe Klasse fallen. Abgesehen von anderen Bedenken hätten sich auch große technische Komplikationen ergeben. Schließlich war für die Frage Staffeltarif oder Kilometertarif der Umstand entscheidend, daß die Erfahrungen aus der Statistik, welche zum Zwecke der Tarifreform neu angelegt wurde, zeigten, daß ein bedeutender Teil der Transporte, darunter sehr wichtige Bedarfsartikel, eine Durchschnittsentfernung von mehr als 100 Kilometern, sogar 150 Kilometer, durchlaufen. Das Interesse der Volkswirtschaft ließ es nicht angezeigt erscheinen, eine solche Einteilung der Staffeln vorzunehmen, welche die Entfernungen über 100 km mit den hohen Einheitssätzen der ersten Staffel belastet hätten. Es wurde demnach grundsätzlich an dem Staffeltarifsystem festgehalten und folgende Abstaffelung der Einheitssätze vorgeschlagen: a) bei Klassengütern erste Staffel: von 1 bis 100 km, zweite Staffel: von 101 bis 300 km, dritte Staffel: Entfernungen über 300 km; b) bei lebenden Tieren erste Staffel: von 1 bis 200 km, zweite Staffel: Entfernungen über 200 km.

Die niedrigsten Einheitssätze weist die Wagenladungsklasse 18 auf, in welche diejenigen Güter eingereiht sind, die bisher nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes II, gekürzt um 20 %, tarifiert worden sind. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18 decken zwar die Regiekosten nicht, trotzdem hat die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen ihre Erhöhung nicht in Aussicht genommen, weil es sich um Massenartikel handelt, bei welchen der Frachtsatz als ein Produktionsfaktor erster Ordnung wirkt und eine Verteuerung der Fracht eine starke Verteuerung der Erzeugung herbeiführen müßte. In die neue Klasse 18 fallen: Bruchsteine, Schotter, Sand, Dünger, Kalkschlamm und Eisenerze für ungarische Hüttenwerke, ferner die bisher nach Klasse C tarifierenden Hüttenschlacken, Treber und die bisher in den Ausnahmetarif I gehörigen gewöhnlichen Erden, als Walk-, Garten- und Moorerde.

Die Frachtsätze der Klasse 18 wurden zur Grundlage für den Aufbau der Einheitssätze aller übrigen Klassen genommen. Hierbei wurden bis zur Klasse 12 die Spannungen festgehalten, welche in den Verhandlungen mit den Interessenten festgelegt worden sind. Nur bei den höheren Klassen mußten diese Spannungen vermindert werden, um nicht allzu weitgehende Tariferhöhungen herbeizuführen.

Bei Feststellung der Sätze für die Stückgüter mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß durch die Aufklassifizierung vom 1. Januar 1918 fast sämtliche Artikel in die Klasse I zusammengedrängt wurden und infolge der späterhin eingetretenen Erhöhungen viele Arten von Stückgütern die hohen Frachtsätze nicht mehr vertragen. Die Frachtsätze wurden daher so gebildet, daß die neue Stückgutklasse III in ihren Ansätzen der heutigen Klasse I entspricht. Artikel, welche die Frachtsätze der Klasse III nicht vertragen, wurden in die niedrigeren Klassen IV und V, Artikel, deren Belastungsfähigkeit gewachsen ist, in die höheren Klassen I und II eingereiht.

Zum Zwecke einer wirtschaftlicheren Ausnützung der Wagen, deren überwiegender Teil ein Ladegewicht von 15 bis 20 t besitzt, wurden in den Wagenladungsklassen neben den Fracht-

sätzen für 10 000 kg auch solche für 15 000 kg eingeführt, wobei sich die Ermäßigung der letzteren gegenüber den ersteren zwischen 10 und 20 % bewegt.

Mit Rücksicht auf die überwiegende Anzahl der Wagen mit größerem Ladegewicht wurde die Tatsache, daß schon bei 5000 kg die gegenüber den Stückgutsätzen ermäßigten Frachtsätze für halbe Wagenladungen Anwendung finden sollen, als unbegründet angesehen. Trotzdem wurde der Plan, die bisher für die Anwendung der Wagenladungssätze mit 5000 kg festgesetzte Gewichtsgrenze entsprechend hinaufzusetzen, sowohl aus volkswirtschaftlichen Gründen als auch im Interesse der Einheitlichkeit mit den Tarifen der umliegenden Staaten fallen gelassen.

Die Spannung der Frachtsätze für 5000 und 10 000 kg wurde derart gewählt, daß die Verfrachter zu einer möglichst weitgehenden Ausnützung des Ladegewichtes veranlaßt werden, und zwar bewegt sich diese Spannung zwischen 20 und 90 %.

Zur Förderung des Sammelverkehres wurde als Neuerung für Ungarn das Tarasystem auch auf die Eilgutklassen ausgedehnt, indem auch im Eilgutverkehr verschiedene Frachtsätze für Stückgut, 5000 und 10 000 kg, eingeführt wurden. Die Ermäßigung gegenüber den Eilstückgutsätzen beträgt bei halben Wagenladungen 25 %, bei ganzen Wagenladungen 50 %. Von dieser Maßnahme wird eine entsprechende Belebung des in der letzten Zeit stark vernachlässigten Eilgutverkehrs erwartet.

In den Frachtsätzen der neuen Gebührenberechnungstabellen wird wie bisher die Transportsteuer von 7 % (bei Eilgut), 5 % (bei Frachtgut) und die Eisenbahnkriegssteuer von 30 % eingerechnet sein.

Übrige europäische Länder.

— Betriebsergebnisse der finnländischen Staatsbahnen. Dem Allg. Tarif-Anzeiger (Wien) entnehmen wir über die Betriebsergebnisse der finnländischen Staatseisenbahnen folgende Angaben: Die Gesamteisenbahnlänge Finnlands Ende 1923 hat 4532 km betragen, wovon 300 km Privatbahnen und 4232 km Staatsbahnen waren. Bei den letzteren ist im Betriebsjahre 1923 eine Zunahme von 140 km zu verzeichnen. Befördert wurden, nach den vorläufigen Ermittlungen, rund 23 Millionen Personen gegen 21 Millionen im Jahre 1922 und 18 Millionen im Jahre 1921, Fracht- und Eilgüter 8,4 Millionen Tonnen gegen 6,8 Millionen Tonnen im Jahre 1922 und 5 Millionen Tonnen im Jahre 1921. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 207 Millionen Finnmark gegen 186 Millionen im Jahre 1922 und 166 Millionen im Jahre 1921. Aus dem Güterverkehr waren die Einnahmen 398 Millionen Finnmark. Dies bedeutet eine Zunahme von 40 Millionen gegenüber dem Jahre 1922 und von 194 Millionen gegenüber dem Jahre 1921. Die Gesamteinnahmen betragen 620 Millionen Finnmark gegen 558 Millionen im Jahre 1922 und 461 Millionen im Jahre 1921. Die Betriebsausgaben sind auf 503 Millionen Finnmark anzunehmen. Der Betriebsüberschuß für das Jahr 1923 stellt sich demnach auf 117 Millionen Finnmark.

— Das deutsch-litauische Abkommen über die Memeler Eisenbahnen unterzeichnet. Wie die DAZ. berichtet, wurde in Kowno in Vertretung der deutschen Reichsregierung nach langwierigen Verhandlungen vom Gesandten Dr. Ohlshausen das Abkommen über den Verkehr und das frühere deutsche Eisenbahnmaterial im Memeler Gebiet unterzeichnet. Damit werden auch alle Verkehrshemmungen zwischen Tilsit und Memel in Fortfall kommen. (Vgl. auch den Leitaufsatz dieser Nummer.)

— Der Kampf mit der Unwirtschaftlichkeit im russischen Verkehrswesen. In Nr. 6, S. 106, v. J. haben wir über eine zunächst vielversprechende Einrichtung eines Zentralausschusses und eines ganzen Systems von Dreierausschüssen für den Kampf gegen Bestechlichkeit, gegen Beraubungen und Abgänge von Gütern im russischen Verkehrswesen berichtet. Die Erfolge, die sich dieser Ausschuß nach den Berichten, die in der russischen Eisenbahnfachpresse einen breiten Raum einnehmen, zuschreibt, scheinen ihm nun Gelegenheit und Veranlassung zu geben, aus dem Rahmen seiner eigentlichen Aufgabe immer weiter hinauszutreten und seine Tätigkeit so ziemlich auf die ganze technische und wirtschaftliche Seite des russischen Verkehrslebens zu erstrecken. In einem Aufsatze im „Wjestnik Putej Soobschenja“ 1923, Nr. 26, heißt es hierüber, daß „der Zentralausschuß für den Kampf mit Beraubungen und dem Fehlen von Gütern, indem er sich im einzelnen im Laufe seiner Tätigkeit mit allen Seiten des technischen und wirtschaftlichen Lebens der russischen Eisenbahnen bekanntmachte, darauf kam, daß einige Zweige dieses Lebens, wiewohl zuweilen ohne Verschulden der Eisenbahnen, etwas wenig zweckentsprechend eingestellt sind und derart unwirtschaftlich und unzweckmäßig geführt werden, daß daraus dem Haushalt der Bahnen materieller Verlust droht, der nicht geringer ist als der aus den Folgen der Güterberaubungen und Güterabgänge.“

Vor allem hat der Zentralausschuß sein Augenmerk auf die äußerst verlustbringende Führung der Güterstationsarbeiten gerichtet, besonders bei der Be-, Ent- und Umladung der Güter. Er führt hier einige Beispiele von Moskauer Stationen an, wo für das Umladen von Gütern täglich unverhältnismäßige Summen hinausgeworfen wurden. Dabei kommt den Arbeitern selbst nur ein geringer Teil zugute, der Löwenanteil fließt in den Säckel der Personalorganisationen. Es scheint sich hier um eine zurzeit für Rußland ganz allgemeine Erscheinung zu handeln. Die örtlichen Organe der Transportarbeiterverbände stellen an die Eisenbahnen die bündige Anforderung, alle einschlägigen Arbeiten ausschließlich den Mitgliedern ihres Verbandes zu übergeben, und indem sie auf diese Weise ein Monopol schaffen, verlangen sie für ihre Arbeiten äußerst hohe und nach keiner Richtung mehr gerechtfertigte Preise. So sind z. B. auf der Moskau-Kiew-Woronesch Bahn diese Preise dreimal höher als die normalen marktgängigen Preise, in der Station Astrachan sind die Tarife des dortigen Gouvernementsverbandes der Transportarbeiter gar sechsmal höher als die sonstigen Löhne. Es ist auf Veranlassung des Zentralausschusses eine Kommission eingesetzt worden, die die Beziehungen der unter diesen Verhältnissen selbst allgemein leidenden Eisenbahnverwaltungen mit dem Transportarbeiterverbande regeln soll.

Weiter hat der Zentralausschuß festgestellt, daß sich die Eisenbahnen in keiner Weise um die Einhaltung der Lieferfristen der Güter kümmern. Dabei sind die Lieferfristüberschreitungen derart groß, daß die dafür zu leistenden Entschädigungen alle aus den Beförderungsgebühren herrührenden Vorteile zu verschlingen drohen. So haben Stichproben bei einer der in Moskau einlaufenden Bahnen gezeigt, daß bei 27 % aller Sendungen die Lieferfrist überschritten wird. Es ist eine ganze Reihe von Kontrollmaßnahmen getroffen worden, die in allernächster Zeit den Eisenbahnen zur Einführung mitgeteilt werden sollen. Einerseits soll mit Strafen gegen säumige Stationen und Personen, anderseits mit Einführung von Belohnungen für die Bildung von Volladungen an ein und dieselbe Station, für die Bildung von Fernzügen, für geringste Fristüberschreitungen und für die Erhöhung der normalen Geschwindigkeit im Güterverkehr vorgegangen werden.

Besonders schlecht soll es mit der Tarifierung der Güter bestellt sein und nach Angaben, die zur Kenntnis des Ausschusses gelangten, hat es sich herausgestellt, daß im Mittel die Zahl der unrichtig tarifierten Gütersendungen 50 % aller Güterbeförderungen erreichte. Um diesem allgemeinen Mißstand entgegenzuwirken, sollen künftig beim Herauskommen neuer Tarife Erläuterungen für alle die Teile der Tarife herausgegeben werden, die nach ihrer Fassung beim Personal Zweifel hervorrufen können. Dann sollen zur Erleichterung der Arbeit bei der Gebührenberechnung den Stationen besondere Merkbücher und Hilfstabellen für die Tarifierung an die Hand gegeben werden. Weiter soll eine Garde von guten Tarifkontrollbeamten ausgebildet werden, die sich nicht nur mit der Richtigstellung von Fehltarifierungen befassen, sondern auch die Beamten über die richtige Tarifierung belehren soll. Von Zeit zu Zeit sollen die Beamten in den Tarifvorschriften geprüft werden. Über die Über- und Untertarifierungen soll eine strenge Statistik geführt werden, und es soll monatlich in öffentlichen Befehlen die Zahl der von den einzelnen Stationen gemachten unrichtigen Tarifierungen bekanntgegeben werden unter Hervorhebung der unzuverlässigsten Stationen. Beamte, die sich der Arbeit der Tarifierung nicht gewachsen zeigen, sollen in niedrigere Dienststellungen übergeführt werden. Anderseits sollen die Beamten der besonders verkehrsreichen Stationen eine besondere Belohnung für gute Tarifierung erhalten.

Weiter hat der Zentralausschuß auch folgenden Fragen seine Aufmerksamkeit zugewendet: 1. der des Unterhaltungszustandes des Güterwagenparkes, da die Fälle von Unregelmäßigkeiten, insbesondere von Ausmusterungen, Aussetzungen während der Beförderung und von verlustbringenden Umladungen außerordentlich zahlreich sind. Die Gesundung des russischen Wagenparkes tut dringend not, besonders für die wichtige Zeit des Ernteversandes; 2. der der Aufstellung schärfer umschriebener wirtschaftlicher Grundlagen für die Mieten und Pächte aller Art auf den Eisenbahnen; 3. der Bedingungen für die Benutzung von Wagen durch Inhaber von Zweiggleisen; 4. der der Einführung einer strengen Vorschrift über die Benutzung von Lagerräumen.

In allen diesen Fragen sind auf Anregung des Zentralausschusses Ausarbeitungen im Gange, und es werden geeignete Vorschriften erscheinen. Der Zentralausschuß erwartet von einer überlegten und gewissenhaften Ausmerzung aller dieser Schwächen und Mängel eine Hebung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen. Dr. S.

— **Personalabbau auf der Strecke Moskau-Petrograd** (Nikolaibahn) ist durch Schließung einer Anzahl von Stationen zwecks Verminderung der Ausgaben erfolgt. Die auf diesen Stationen bisher haltenden Personenzüge halten auch weiterhin, der Fahrkartenverkauf für die einsteigenden Reisenden geschieht während der Fahrt. Spode.

— **Über die neuen tschechoslowakischen Gütertarife** schreibt Herr Anton Staudar, Eger, in der Sped.- u. Schiffahrts-Zeitung: Obwohl der Handel, die Industrie und das Gewerbe auf gänzliche Aufhebung der Verkehrssteuer drängte, um die wirtschaftliche Lage zu bessern, ist die Regierung darauf nicht eingegangen, weil sie auf den großen finanziellen Entgang nicht verzichten kann. Die bisherige Verkehrssteuer von 30 % wurde bis 29. 2. 1924 verlängert, ab 1. März 1924 ist sie gesetzlich auf 15 % herabgesetzt worden.

Dieser Umstand ist auch die Veranlassung, daß die neuen Gütertarife erst am 1. März 1924 in Kraft treten.

Über die wichtigsten Änderungen der neuen Gütertarife ist folgendes zu bemerken:

1. Die neue Güterklassifikation selbst wird keine besondere Änderung erfahren, in ihr werden nur alle bisher erschienenen 10 Nachträge Berücksichtigung finden.

2. Der Kilometerzeiger wird wesentlich geändert erscheinen, denn er wird die durchgehenden Entfernungen der bisherigen Staatsbahnlinien mit den verstaatlichten Linien der Außig-Teplitzer und der Buschtiehrader Eisenbahn enthalten.

3. Der Gütertarif, Teil II, erscheint in drei Heften; Heft 1 für die Hauptbahnen, Heft 2 für die Lokalbahnen und für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Heft 3 für Kohlen.

4. Im neuen Güterverkehr werden außer den bisherigen regelmäßigen Tarifklassen noch 34 Ausnahmetarife, darunter auch einige neue, enthalten sein.

5. Eine der wichtigsten Neuerungen des tschechoslowakischen Gütertarifes wird die Übernahme der Frachtsätze der tschechoslowakischen staatlichen Hauptbahnen seitens der Kaschau-Oderberger Bahn bilden, eine Durchrechnung erfolgt aber nur im Verkehr zwischen dem Westen und Osten über die Linien der Kaschau-Oderberger Bahn, nach und von Stationen dieser Eisenbahn muß die Fracht für diese Strecke gesondert berechnet werden.

6. Die Frachtsätze selbst werden also durchweg um die herabgesetzte Verkehrssteuer ermäßigt, was auf die heutigen Frachten ungefähr 11½ % ausmacht und außerdem wird die am 1. Januar 1918 erfolgte Erhöhung der Frachten um 50 % für Eilgut, Stückgutklasse I und für den Sammelguttarif 3 wieder abgesetzt. Diese Absetzung beträgt auf die heutige Höhe der Frachten der vorgenannten Klassen ungefähr 30 %.

7. Was den Kohlentarif anbelangt, so soll ab 1. März 1924 ein Unterschied zwischen den Frachten für Stein- und Braunkohlen geschaffen werden.

— **Südslawische Verkehrspläne.** Der neue südslawische Verkehrsminister hat folgende Erklärungen über die kommende Tätigkeit seines Ressorts abgegeben:

Meine Aufgabe im Verkehrsministerium kann in rein technischem Sinne in drei Teile gegliedert werden. In erster Linie wird es mein Ziel sein, unsere alten Eisenbahnlinien vollkommen wiederherzustellen. Wie wir mit diesem Wiederaufbau stehen, erkennt man am besten, wenn man erfährt, daß wir noch immer die Schienen benutzen, die vor vierzig und mehr Jahren gelegt wurden. Wir werden daher 900 km neue Schienen mit einer großen Anzahl neuer Weichen benötigen, um das von meinen Vorgängern begonnene Werk des Wiederaufbaues zu vollenden. Nicht notwendig ist zu erwähnen, was für eine gewaltige Arbeit das ist und welchen finanziellen Aufwand dies erfordert.

Der zweite Teil meiner Aufgabe im technischen Sinne liegt in der Fertigstellung der neuen, in Bau genommenen Strecken, von denen ich bloß folgende nenne: Uzice-Vardiste, Titel-Orlovat mit der Brücke, ohne die die Linie nicht als vollendet bezeichnet werden kann, Stip-Veles. Ich hoffe, daß wir alle diese neuen Strecken bis zum Ende 1924 werden fertigstellen können.

Der dritte Teil meiner Aufgabe wäre durch den allgemeinen Wunsch und Plan der königlichen Regierung ausgedrückt, neue Eisenbahnlinien von großer und umfassender Bedeutung für die Volkswirtschaft, Landesverteidigung usw. zu bauen. Für die Regierung ist es klar, daß diese großen Arbeiten nicht aus den ordentlichen Mitteln des Staatshaushaltes bestritten werden können. Wir konnten, als wir unsere erste bedeutende Linie, Belgrad-Nisch, zu errichten hatten, diese Arbeit nicht mit Hilfe der ordentlichen Budgeteinnahmen fertigbringen, sondern wir wandten uns an das auswärtige Kapital. Diesen Weg müssen wir auch jetzt gehen, das heißt, wir müssen uns entschließen, für jene Strecken von größerer Wichtigkeit, betreffs deren wir annehmen, daß uns die Interessen des Landes deren eheste Anlegung zur Pflicht machen, uns an das Auslandkapital zu wenden, aber nicht im Sinne einer Staatsanleihe, sondern so, daß einzelne Linien für eine Reihe von Jahren ausländischen Finanzgruppen in Konzession gegeben werden.

Wir haben in unserer Eisenbahnverwaltung noch keine Einheitlichkeit, obwohl wir bereits im sechsten Jahre unseres neuen staatlichen Lebens sind. Um zu dieser Einheitlichkeit zu gelangen, ist es notwendig, ehestens neue Reglements, betreffend den Verkehrsdienst (für Personen- und Güterbeförderung), Signalisierung, Maschinendienst usw. zu schaffen. Um dies zu erreichen, habe ich vom Ministerrat die Ermächtigung verlangt, der Nationalversammlung einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den der Verkehrsminister ermächtigt wird, nach Einwilligung des Ministerrats alle notwendigen Verfügungen und Reglements zu erlassen.

— **Neue Eisenbahnlinien in Rumänien.** Der Staatsvoranschlag für 1924 weist einen Betrag von 500 Millionen Lei auf, der für den Bau neuer Eisenbahnlinien bestimmt ist. Die Verteilung dieses Betrages geschieht folgendermaßen: Für die Linie Kronstadt-Nehoiasi werden 220 Millionen verwendet. Diese Linie wird Siebenbürgen auf die kürzeste Art mit den großen Donauhäfen Braila und Galatz verbinden und die Hauptlinie Predeal-Ploesti wesentlich entlasten. Für die Linie Bumbesti-Livetzeni sind 72 Millionen vorgesehen. Diese Linie soll das Kohlengebiet von Petroschen-Lupen mit dem Eisenbahnnetz Olteniens verbinden. Für die Linie Kleinilva-Dornavatra sind 69, für die Linie Hamangia-Tulcea 62 und schließlich für die Linie Kischinew-Zlotzi 75 Millionen vorgesehen.

— **Erdgaserzeugung in Siebenbürgen.** Die Regierung hat kürzlich die Liquidierung der bisher unter Sequester gestandenen Ungarischen Erdgasgesellschaft angeordnet. Wenn die Liquidierung beendet ist, dann ist der rumänische Staat der einzige Besitzer sämtlicher Erdgasgebiete Siebenbürgens.

Der Gesamtwert der dem Staate heute gehörenden Baulichkeiten und Einrichtungen ist im Jahr 1922 auf 18,5 Millionen Lei geschätzt worden. Das Erträgnis der staatlichen Schächte beläuft sich auf rund 741 Millionen Raummeter jährlich. Diese Erzeugung kann aber noch durch Erschließung verschütteter Schächte um 150 Millionen Raummeter gesteigert werden. In obigen Zahlen ist der Wert der Erdgasgebiete nicht mit inbegriffen.

Die Erdgaserzeugung der letzten drei Jahre stellt sich folgendermaßen dar: Im Jahre 1921 gab es 14 ertragreiche Schächte mit einem Gesamtergebnis von 763 Millionen Raummeter bei natürlichem Druck. Der Reingewinn betrug in diesem Jahre über 12 Millionen Lei. Im Jahre 1922 lieferten 15 Schächte 802 Millionen Raummeter und im Jahre 1923 ebenso viele Schächte 744 Millionen Raummeter.

Durch die Liquidierung der Ungarischen Erdgasgesellschaft gelangt der Staat um einen Betrag von 74 Millionen Lei in den Besitz sämtlicher Betriebe und sämtlicher Erdgasgebiete dieser Gesellschaft. Letzteres ist das Wichtigere, denn die ungarische Gesellschaft besaß nicht so sehr wertvolle Einrichtungen, als vielmehr eine Menge solcher Gebiete, von deren Erbohrung ein reicher Ertrag an Erdgas zu erhoffen ist. Das in diesem gesamten Gebiete befindliche Erdgas ist von hervorragender Güte, da es 98—99 % Methan enthält. Die gesamte Gasmenge aller Felder wird auf 72 Milliarden Raummeter oder 600 000 Milliarden Wärmeeinheiten geschätzt.

— **Personalabbau in Italien.** Der Generalkommissar für die Staatsbahnen, Abg. Torre, hat, wie wir dem Bollettino di notizie economiche entnehmen, einen neuen Plan für die Regelung des Personalbestandes aufgestellt, der gegenüber dem bisherigen Stande eine nennenswerte Verminderung der Kopfzahl bedeutet. Der bisherige Personaletat stammt vom Juni 1918 und hat im Dezember 1919 und im Juni 1920 einige Änderungen erfahren. Die Vergleichszahlen sind folgende:

	Neuer Plan	Bisheriger Etat	Verminderung Köpfe	Verminderung %
Beamte	1 409	1 875	— 466	24,9
Angestellte d. Bürodienstes	13 591	15 549	— 1 958	12,6
Betriebspersonal	160 000	173 866	— 13 866	8,0
Insgesamt	175 000	191 290	— 16 290	8,5

Die Verminderung der Kopfzahl konnte durch die neue Organisation der Dienststellen, durch bessere Ausnutzung des Personals nach verständiger Auslegung der Vorschriften über

den Achtstundentag und durch die Anwendung der neuen allgemeinen wirtschaftlichen Grundsätze erreicht werden.

Es ist noch zu beachten, daß der jetzige Personaletat in der Praxis noch überschritten worden ist. Legt man dem Vergleich die tatsächlich vorhandene Kopfzahl zugrunde, so ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

	Neuer Plan	Bisheriger Bestand	Verminderung Köpfe	%
Beamte und Angestellte des Bürodienstes	15 000	19 563	— 4 563	23,3
Betriebspersonal	160 000	201 664	— 41 664	20,7
Insgesamt . .	175 000	221 227	— 46 227	20,9

Außerdem sind in Vorbereitung neue Gehalts- und Lohntabellen, Änderungen der Pensionsbeträge, eine Neuregelung der Nebenbezüge und eine Nachprüfung der Teurungszulagen für einige Personalgruppen, die sich anderen gegenüber im Vorteil befinden.

— **Fahrpreisermäßigung auf italienischen Bahnen.** Die italienischen Staatsbahnen geben auf allen Stationen vom 20. Februar bis 5. März d. J. an die Besucher der Leipziger Frühjahrsmesse, sofern sie Inhaber des meßamtlichen Ausweises sind, um 20 % ermäßigte Fahrkarten, die 20 Tage Gültigkeit haben.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Französisch-Afrika.** Die Eisenbahn zwischen Thiès an der Verbindung Dakar-St. Louis im französischen Äquatorial-Afrika (Senegal) und Kayes ist kürzlich für den Betrieb eröffnet worden. Von Kayes am Senegal führt bereits eine Eisenbahn auf nahezu 630 km nach Kulikoro am Niger, so daß nach Vollendung jener Neubaustrecke, die nahezu 670 km lang ist, eine 1300 km lange Eisenbahnverbindung von der Küste bis weit in das Hinterland führt. Bisher konnte man das Innere der Siedlung nur auf dem Senegal erreichen, was aber erstens ein weiter Umweg war und zweitens wegen der Stromschnellen, die zeitweilig die Schiffahrt behinderten, eine unsichere Verbindung war. Die neue Eisenbahn erreicht dagegen ihr Ziel auf fast geradem Wege und ist immer benutzbar. Sie ist ebenso wie die bereits bestehende in Meterspur erbaut; der Oberbau läßt eine Fahrgeschwindigkeit von über 70 km zu. Eine Brücke von 250 m Länge überschreitet im Zuge der neuen Eisenbahn den Falame-Fluß unterhalb Kayes. — Die neue Eisenbahnverbindung soll namentlich auch der Förderung der Baumwollerzeugung dienen und ist ein Glied in der Verbindung Algier-Dakar, hängt also mit den Plänen der Franzosen zur Durchquerung der Sahara zusammen.

— **Zugleitung auf drahtlosem Wege.** Nach einem Unwetter, das den Fernsprech- und Telegraphenverkehr durch Zerstörung der Leitungen stark beeinträchtigt hattte, sind auf der Southern Pacific-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten die Befehle der Zugleitungsstelle zur Regelung des Zugverkehrs auf drahtlosem Wege erteilt worden. Sie wurden von einer staatlichen Funkenstelle der anderen übermittelt und dazwischen, soweit Drahtleitungen noch benutzbar waren, auf diesen an die Bahnhöfe weitergegeben.

Allgemeines.

— **Montagelötkolben „Mox“.** Um Montagelötungen ausführen zu können, wurden bisher Herd- oder Benzinkolben benutzt; erstere mußten mit Kokskörben erwärmt, für letztere Benzinflaschen mitgeführt werden. Meist war dem Monteur noch ein Gehilfe beizugeben. Das Fertigmachen des Kolbens an der Arbeitsstelle erforderte einige Zeit. Der neue Kolben (Montage-Schnell-Lötkolben Mox) unterscheidet sich nicht viel vom Herdkolben; zur Erwärmung dienen etwa 50 g schwere aluminothermische, explosionssichere Heizbriketts, die mit Streichhölzern angezündet werden. Gehilfe und Reservekolben sind in den meisten Fällen entbehrlich. In höchstens 15 Sekunden nach Einlegen des Heizbriketts kann mit der Lötung begonnen werden, und die Lötdauer des auf 300° C. angeheizten Kolbens beträgt bei Verwendung e i n e s Briketts durchschnittlich 7½ bis 8 Minuten. Sollten ausnahmsweise Montagelötungen länger dauern, so entfernt der Monteur das erste Brikett und legt ein zweites nach; da die Anheizung nur eine einmalige ist, wächst die Lötdauer beim zweiten Brikett entsprechend. Wenn die Kolbennase mit einer Rille versehen und in diese Rille zwei miteinander zu verbindende Drahtenden (Drahtverbindungen, wie sie auch im Eisenbahnbetriebe häufig vorkommen) hineingelegt werden, so können die Drahtenden sofort mit Blei verschmolzen werden; der Lötkolben ersetzt auf diese Weise eine Schmelzpfanne.

In den skandinavischen Ländern, wo der Schnellötkolben bereits weitgehend bei Eisenbahn und Post sowie in Privatbetrieben eingeführt sein soll, hat man, nach den Angaben der Hersteller, durch statistische Untersuchungen festgestellt, daß allein durch die sofortige Verwendungsmöglichkeit durchschnittlich 18 Minuten an einer Lohnstunde erspart werden. Die Feuersgefahr erscheint gegenüber der Verwendung von Kokskörben und Benzin vermindert.

Das durch die C i t o t h e r m - G e s e l l s c h a f t f ü r S c h n e l l h e i z a p p a r a t e m. b. H., Berlin W 9, erhältliche Werkzeug erscheint zweckdienlich und dürfte eine außerordentliche Vereinfachung der Arbeitsvorgänge und eine ins Gewicht fallende Ersparnis an Material, Zeit und Lohn verbürgen.

Nach den Werbeschriften der genannten Gesellschaft ist durch die Entdeckung des „Moxyds“ auf aluminothermischer Grundlage ein Stoff geschaffen, der unter schärfster Konzentration auf kleinstem Raum die stärkste bisher bekannte Kraftzusammenfassung darstellt. Langwierige metallurgische Versuche hätten ergeben, daß ein bestimmtes Kupfer mit ganz besonderen Eigenschaften in längerer Lebensdauer imstande ist, die in dem aluminothermischen Stoff liegende Hitzequelle von ungefähr 3000° Celsius in die jeweils erforderliche wirtschaftliche Verbrauchswärme umzusetzen. Soweit die Verwendungsmöglichkeit bisher zu übersehen ist, können mit dieser Hitzequelle außer dem vorbeschriebenen Montage-Lötkolben innerhalb weniger Sekunden Rundeisen, Eisenröhren usw. rotglühend gemacht werden, um Biegungen vorzunehmen; auch kann mit Hilfe des Briketts in einigen Sekunden Blei in einer Pfanne geschmolzen, ein Bügeleisen erwärmt oder schnellstes Anlassen eines Glühkopfmotores erreicht werden. Eine große Zahl weiterer Verwendungsgebiete, die umwälzend in der Wärmetechnik wirken könnten, sind dem Vernehmen nach in konstruktiver Vorbereitung.

Bücherschau.

— **Kohle und Kohlen-Ersatz.** Von Dr.-Ing. G. W. E g e r e r. Kommissionsverlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin.

Das Buch ist aus der Not der Zeit geboren. Deutschlands Aufstieg war nicht zuletzt auf dem damaligen Kohlenreichtum des Landes gegründet. Der Verfasser hat richtig erkannt, daß auch für den Wiederaufbau Deutschlands das Kohlenproblem eine Lebensfrage ist; er führt dem Leser vor Augen, wie die Kohlenvorräte auf der Erde im Jahre 1910 verteilt waren, welcher Vorrat auf deutscher Seite bis zum Friedensschluß 1918 vorhanden war, und wie diese kostbaren Naturvorräte gestreckt oder durch anderes Brennmaterial ersetzt werden können. Bei Behandlung der K o h l e n e r s a t z s t o f f e wird zunächst auf die Methoden hingewiesen, die eine bessere Verwertung der vorhandenen Kohlenschätze bezwecken. Dann wird die Frage behandelt, welche wertvollen Nebenprodukte beim Verbrauch der Kohle gewonnen werden können, die früher zumeist unverwertet blieben. Es wird hervorgehoben, daß die chemische Industrie Deutschlands es verstanden hat, den Reichtum deutscher Erde zu einem mächtigen Faktor der deutschen Wirtschaftspolitik zu machen. In diesem Abschnitt ist auch der künstlichen Kohle gedacht, die namentlich in der elektrotechnischen Industrie eine ungeahnte Bedeutung gewonnen hat. In Sonderkapiteln werden die festen Kohlenersatzstoffe, nämlich Holz und Torf behandelt. Auch wird auf die flüssigen Kohlenersatzstoffe eingegangen, deren Bedeutung man erst jetzt voll erkennt; es handelt sich hauptsächlich um das E r d ö l, das Petroleum und andere Produkte der Erdöldestillation, um vegetabilische und animalische Ö l e und um A l k o h o l (Weingeist). Schließlich werden die g a s f ö r m i g e n Heizstoffe erörtert, die zum großen Teile heute noch gar nicht angewendet werden, oder deren Bedeutung und wirtschaftliche Verwertung noch nicht genügend bekannt ist. Das E r d g a s ist bei seiner großen Bedeutung in dem Buche ausführlicher behandelt; es dürfte berufen sein, eine Revolution auf wirtschaftlichem Gebiete hervorzurufen. Nachdem auch auf die künstlichen Gase bezug genommen ist, werden diejenigen Kohleersatzmittel einer Darstellung unterzogen, die heute noch als f r e i e N a t u r k r ä f t e wirken, deren nutzbringender Verwertung aber immer größere Aufmerksamkeit und Sorgfalt zuzuwenden ist, handelt es sich doch um mächtige Naturkräfte, die dauernd, aber nicht nutzbringend wirken und berufen sind, künftig an Stelle des begrenzten, später vielleicht gar nicht mehr vorhandenen Kohlenvorrates ewige Wärme zu spenden. Es sind dies der W i n d, die Kraft des f l i e ß e n d e n W a s s e r s und vor allem der gesetzmäßige Wechsel von E b b e u n d F l u t.

Aus dieser kurzen Auslese ist zu erkennen, daß das Büchlein auch dem Eisenbahnfachmann beherzigenswerte Fingerzeige geben kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Mit Wirkung vom 4. Februar 1924 werden nachstehend näher bezeichnete Stationen und Güterstellen bis auf weiteres aufgehoben:

a) Stationen:

1. Vilbel Süd Haltepunkt der Strecke Frankfurt (M.)-Gießen,
2. Oberdorfelden Haltepunkt d. Strecke Vilbel-Heldenbergen-Windecken,
3. Enzheim Haltepunkt der Strecke Höchst a. d. Nidder-Stockheim,
4. Hausen Haltepunkt der Strecke Bad Homburg-Usingen,
5. Ballersbach (Bf. 4. Kl.) der Strecke Herborn-Niederwalgern,
6. Übernthal (Bf. 4. Kl.) der Strecke Herborn-Niederwalgern,
7. Oberndorf b. Herborn (Bf. 4. Kl.) der Strecke Herborn-Niederwalgern,
8. Erdhausen Haltepunkt der Strecke Herborn-Niederwalgern,
9. Adolfshütte Haltepunkt der Strecke Dillenburg-Wallau,
10. Oberscheld Hochofen Haltepunkt der Strecke Dillenburg-Wallau,
11. Frechenhausen Haltepunkt der Strecke Dillenburg-Wallau,
12. Wiesenbach Haltepunkt der Strecke Dillenburg-Wallau,
13. Garbenheim (Bf. 4. Kl.) der Strecke Lollar-Wetzlar,
14. Atzbach Haltepunkt der Strecke Lollar-Wetzlar,
15. Sechshelden Haltepunkt der Strecke Köln Deutz-Gießen,
16. Niederscheld Süd Haltepunkt der Strecke Köln Deutz-Gießen,
17. Edingen Haltepunkt u. Blockst. der Strecke Köln Deutz-Gießen,
18. Merten Haltepunkt der Strecke Köln Deutz-Gießen,
19. Kesselbach (Bf. 4. Kl.) der Strecke Lollar-Grünberg,
20. Rüdigheim (unbes. Bf.) an der gepachteten Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg,
21. Eulersdorf (unbes. Haltepunkt) Str. Alsfeld-Niederaula,
22. Oberjossa (unbes. Haltepunkt) Str. Alsfeld-Niederaula,
23. Kleba (unbes. Haltepunkt) Strecke Hersfeld-Treysa,
24. Niederbieber (unbes. Haltepunkt) Strecke Fulda-Tann,
25. Altenfeld (unbes. Haltepunkt) Str. Fulda-Gersfeld,
26. Ried (unbes. Haltepunkt) Strecke Fulda-Gersfeld,
27. Göbelnrod (Haltepunkt) der Strecke Gießen-Fulda,
28. Wäldershausen (unbes. Haltepunkt) der Nebenbahn Niedergemünden-Niederofleiden,
29. Rimbach (unbes. Haltepunkt) der Nebenbahn BadSalzschlirf-Niederaula,
30. Niederstoll (unbes. Haltepunkt) der Nebenbahn BadSalzschlirf-Niederaula,
31. Lauterbach Süd (Bf. 4. Kl.) an der Nebenbahn Lauterbach-Stockheim,
32. Frischborn (unbes. Haltepunkt) a. d. Nebenbahn Lauterbach-Stockheim,
33. Crainfeld (unbes. Haltepunkt) an d. Nebenbahn Lauterbach-Stockheim,
34. Oberwald (unbes. Bahnhof) an der Nebenbahn Lauterbach-Stockheim,
35. Alteburg (unbes. Bahnhof) an der Nebenbahn Lauterbach-Stockheim,
36. Kohden (unbes. Haltepunkt) an der Nebenbahn Nidda-Schotten,
37. Laubacher Wald (unbes. Bf. 4. Kl.) an der Nebenbahn Mücke-Laubach-Hungen,
38. Grund Schwalheim (Bf. 4. Kl.) a. d. Nebenbahn Friedberg-Nidda,
39. Bad Salzhausen (Haltepunkt) a. der Nebenbahn Friedberg-Nidda,
40. Hainhausen (Haltepunkt) an der Nebenbahn Offenbach-Dieburg.

b) Die Gütertarifstationen:

1. Kesselbach an der Bahnstrecke Lollar-Grünberg,
2. Wäldershausen an der Nebenbahn Burg u. Niedergemünden-Niederofleiden,
3. Lauterbach Süd an der Bahnstrecke Lauterbach-Stockheim,
4. Grund Schwalheim an d. Nebenbahn Friedberg-Nidda,
5. Häuserhöf an der Nebenbahn Friedberg-Nidda,
6. Inheiden an der Nebenbahn Friedberg-Hungen,
7. Ballersbach an der Bahnstrecke Niederwalgern-Herborn,
8. Übernthal an der Bahnstrecke Niederwalgern-Herborn,
9. Oberndorf b. Herborn an der Bahnstrecke Niederwalgern-Herborn,
10. Garbenheim an der Nebenbahn Lollar-Wetzlar,
11. Rüdigheim an der von der Reichsbahn gepachteten Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg.

Die Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut, sowie Gütersendungen — Wagenladungen und Stückgut — von und nach den vorgenannten Tarifstationen wird daher mit dem 4. Februar 1924 eingestellt.

Auskunft erteilen unsere Dienststellen und die Auskunftsbüros. (164)

Frankfurt (M.), 2. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Der Haltepunkt für den Personenverkehr Starkow (Strecke Stralsund-Rostock, Nebenbahn) ist ab 15. Februar d. J. nicht mehr besetzt. Der Fahrkartenverkauf geschieht durch Zugführer. Die Anschlußstelle für den Wagenladungsverkehr bleibt bestehen.

Der Bahnhof IV. Kl. Bannemin-Mölschow (Strecke Heringsdorf-Wolgaster Fähre, Nebenbahn) wird am 15. Februar d. J. für den Stückgutverkehr geschlossen. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gilt Bannemin-Mölschow als unbesetzte öffentliche Ladestelle unter Angliederung an den Bahnhof Trassenheide und bleibt Tarifstation.

Der Personenhaltepunkt Kölpinsee (Strecke Heringsdorf-Wolgaster Fähre) ist in der Zeit vom 15. Februar d. J. bis zum 30. April nicht besetzt. Fahrkartenverkauf durch Zugführer.

Die Güterladestelle Vulkan-Bredow wird am 15. Februar d. J. für den gesamten Verkehr geschlossen. Zu demselben Zeitpunkt wird auch der Betrieb auf der Zweigbahn von Züllchow nach Vulkan-Bredow eingestellt.

Unsere Bekanntmachung vom 15. Januar d. J. 14. V. 7. (Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 16, lfd. Nr. 147, S. 83) betreffend Bahnhöfe IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow wird dahin ergänzt, daß die bisherigen Bahnhöfe hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs als unbesetzte öffentliche Ladestellen gelten und Tarifstationen bleiben. Die Abfertigung geschieht je nach der Richtung, aus der die Wagen kommen in Zollbrück oder Pollnow. (167)

Stettin, im Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Stand- und Lagergeldsätze.

Auf den Bahnhöfen Düsseldorf-Gerresheim, Vohwinkel, Lennep, Bredenscheid, Osberghausen und Dieringhausen wird vom 1. Februar d. J. ab wieder das tarifmäßige Standgeld bzw. Stand- und Lagergeld erhoben.

Elberfeld, den 31. Januar 1924. (163)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ. Wegen Schneeverwehung war die Strecke Geising-Altemberg am 28. und 29. Januar 1924 unfahrbar. (166)

Dresden, den 30. Januar 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Zu § 10 I a VWÜ/RJV. Der Verkehr auf der Strecke Kempten-Sibratshofen wurde am 23. Januar 1924 wieder aufgenommen. (165)

München, den 28. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 ab, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" in den Unterabschnitten Zn 16, 18, 22, 22 a, 27, 30, 36, 37, 56, 65, 66, 69, 74, 80a, 88, 92, 97 und 98 Änderungen und Ergänzungen ein, die zum größten Teil Frachtermäßigungen herbeiführen.

b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1924 bzw. 1. Februar 1924 ab treten Ermäßigungen der Überfuhrengebühren ein in den Bestimmungen für Altwarnsdorf, Kretschwitz und Reußengrube.

Näheres enthält die am 4. Februar 1924 erscheinende Nr. 21 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Januar 1924. (154)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar 1924 sind im Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn besondere Frachtermäßigungen für Getreide und Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse, Kleie, Samen und Sämereien sowie für Düngemittel und gebrannten Kalk in Kraft getreten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Februar 1924. (155)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr sowie Wechselgüterverkehre Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), -Baden und -Württemberg.

Am 5. Februar 1924 treten im Verkehre mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn Änderungen in den Entfernungen in Kraft, wodurch für einzelne Artikel sich Frachtermäßigungen ergeben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der RBD. Berlin zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 31. Januar 1924. (149)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Am 1. Februar 1924 wird die Station Altenbach geschlossen und im Tarif gestrichen.

Dresden, am 29. Januar 1924. (148)
Reichsbahndirektion.

Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 4. Februar 1924 an werden in Anlehnung an den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, die Bestimmungen über die Abrundung der Fracht und die Erhebung der Mindestfrachten für die schmalspurige Strecke im Übergangsverkehre mit den vollspurigen Linien geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 30. Januar 1924. (151)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c.

Vom 1. Februar 1924 an werden die Überfuhrgebühren in Altwarnsdorf für Sendungen des Ausnahmetarifes 6 auf 0,55 tschechoslowakische Kronen ermäßigt.

Dresden, am 30. Januar 1924. (150)
Reichsbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. Februar 1924 tritt der Nachtrag 3 zum Tarif vom 1. November 1912 in Kraft. Er enthält neben den bereits im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen geänderte Entfernungen sowie Entfernungen für neue Stationen. Abdrucke des Nachtrags können durch die beteiligten Dienststellen oder von unserer Wirtschaftshauptverwaltung bezogen werden.

Dresden, am 31. Januar 1924. (156)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C I b.

Am 15. Februar 1924 werden die Umlade- und Rollbockgebührensätze der Schmalspurbahnen des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt je für 100 kg wie folgt erhöht:

für Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 1,2 Pfg. auf 2 Pfg.,
für Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) 6 Pfg. auf 7,5 Pfg.,
für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) 4,8 Pfg. auf 5 Pfg.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung. (RGBl. 1914 S. 455). Die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft C I b unter lfd. Nr. 77 auf Seite 46 und 47 vorgesehenen Sätze werden hierdurch geändert. (171)

Erfurt, den 30. Januar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Wirkung vom 1. 2. 1924 ist die Station K l e i n l a u f e n b u r g Pbf. zu streichen. (170)

Hannover, den 4. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
T a r i f v o m 15. M ä r z 1923.

Auf den Seiten 11, 34, 44 und 54 sind die Stationen Heinersdorf b. Wilhermsdorf und Obertsrot mit allen Angaben zu streichen, weil die erste Verkehrsstelle am 16. Januar, die letzte am 1. Februar 1924 aufgelassen wurde.

München, den 31. Januar 1924. (159)
Tarifamt b. RVM. ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. Februar d. J. und bis auf Widerruf wird für Stückgut der ermäßigten Eilgutklasse und der allgemeinen Stückgutklasse zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern ein Ausnahmetarif eingeführt.

Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 30. Januar 1924. (152)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

In den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs Nr. 43 sind mit Wirkung vom 26. Januar 1924 an die deutschoberschlesisch-polnischoberschlesischen Grenzübergangsstationen einbezogen worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 31. Januar 1924. (157)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 71 a, b und c. Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Hefte 1, 2 und 3.

In den Entfernungstafeln II und in den Leitungsvorschriften sind mit sofortiger Gültigkeit alle im Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Stationen der Staatsbahndirektion Danzig mit allen Angaben zu streichen, und zwar:

Bölkau, Danzig Hbf., Danzig Kaiserhafen, Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig-Holm, Danzig-Langfuhr, Danzig-Neufahrwasser Freibez., Danzig-Neufahrwasser Weichselbf., Danzig-Neufahrwasser Zollinl., Danzig-Strohdeich, Guteherberge, Neubuden, Hohenstein (Westpr.), Kahlbude, Klein Kelpin, Kleschkau, Lappin, Liessau (Westpr.), Marienau, Neuschottland, Neuteich, Ohra Gbf., Oliva, Praust, Simonsdorf, Sobbowitz, Straschin-Prangschin, Tiegenhof, Tralau und Zoppot.

Aus diesem Grunde sind auf den Titelblättern der Tarifhefte 1 bis 3 und der Leitungsvorschriften dazu die Worte zu zu streichen:

„den Stationen der Staatsbahndirektion Danzig für die im Bezirk der Freien Stadt Danzig gelegenen Stationen und“.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 im Tarifheft 1 und den Leitungsvorschriften dazu die Station Obertsrot der Reichsbahndirektion Karlsruhe mit allen Angaben zu streichen. Obertsrot bleibt in Zukunft nur noch L a d e s t e l l e für den Wagenladungsverkehr. Frachtberechnung erfolgt von oder nach Gernsbach.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. (160)

Breslau, den 1. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Wirkung vom 1. 2. 24 ist die Station Obertsrot zu streichen. (169)

Hannover, den 4. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
T a r i f v o m 1. M ä r z 1923.

Infolge Umwandlung der Station Kleinlaufenburg Pbf. in einen Haltepunkt ist diese in der Entfernungstafel II (Seite 32, 42 und 52) des Tarifes mit allen Angaben ab 1. F e b r u a r 1924 zu streichen.

München, den 2. Februar 1924. (162)
Tarifamt b. RVM. ZB.

Mit Wirkung vom 20. Januar 1924 werden die Frachtsätze unserer Bahn nach dem Vorgehen der Reichsbahn ebenfalls um 8 % ermäßigt. Der hierdurch eintretende nicht unbedeutende Frachtausfall zwingt uns, die Überführungsgebühren für Wagenladungen für den ersten km auf 3 GM. festzusetzen.

Berlin, den 29. Januar 1924. (147)
Niederlausitzer Eisenbahn.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 10. Februar 1924 werden die §§ 21 Abs. (1), (2) und 23 Abs. (3), (4) geändert und ergänzt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Änderungen und Ergänzungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Altona, den 2. Februar 1924. (161)
Reichsbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil I Abschnitt B.

Auf Seite 50 des Nachtrags 3 vom 1. 3. 1923 ist mit sofortiger Gültigkeit die Tarifstelle „Kakaobutter“ mit sämtlichen Angaben zu streichen. (168)

Köln, den 4. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
H o l z v e r k e h r.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1924 bis auf weiteres treten in den zur Ermittlung der Frachtsätze im Holzverkehr bestehenden Tarifsätze Änderungen in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die Dienststelle.

Regensburg, den 2. Februar 1924. (158)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 1. Februar d. J. werden die Preise für Zeitkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Schülerrückfahrkarten in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Für Monatskarten wird der Preis für 25 Einzelfahrkarten berechnet, Schülermonatskarten kosten die Hälfte, Wochenkarten 4. Klasse ein Viertel des Monatskartenpreises. Für Arbeiterrückfahrkarten wird der Preis für eine einfache Fahrt 4. Klasse, für Schülerrückfahrkarten der Preis für eine einfache Fahrt 3. bzw. 4. Klasse erhoben.

Die Gepäckfrachtsätze werden vom gleichen Zeitpunkte um etwa 8 v. H. ermäßigt.

Oppeln, den 30. Januar 1924. (153)
Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. Berlin, den 14. Februar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Neuregelung der Arbeitszeit bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Dr. **Fromm**, Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

A.

I. Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der letzten Zeit drängten auch zu einer Neuordnung des geltenden Arbeitszeitrechts. Die Anordnung über die Regelung der Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter vom 23. November 1918 (Reichsgesetzbl. S. 1334) und die Verordnung über die Regelung der Arbeitszeit der Angestellten vom 18. März 1919 (Reichsgesetzbl. S. 315), die grundsätzlich den Achtstundentag festlegten, waren nur für die Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung gedacht; sie sind aber, da die zum Ersatz dieser Verordnungen bestimmten Gesetzentwürfe über die Arbeitszeit der Arbeiter und Angestellten nicht über die Beratung im Vorläufigen Reichswirtschaftsrat hinauskamen, laufend bis zum 17. November 1923 verlängert worden. Ein infolge der Katastrophe der deutschen Wirtschaft im Jahre 1923 neu aufgestellter und dem Reichstag vorgelegter Entwurf eines vorläufigen Arbeitszeitgesetzes wurde wegen der Kabinettskrise und des damit zusammenhängenden Wegfalls des ersten Ermächtigungsgesetzes nicht weiter verfolgt, so daß mit dem Ablauf jener Demobilmachungsverordnungen der allgemeine Achtstundentag seine gesetzliche Grundlage verloren hatte und nur noch die Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung galten, die die Arbeitszeit der gewerblichen Arbeiter grundsätzlich nur insoweit beschränkten, als es aus Rücksichten auf die Gesundheit oder Sittlichkeit nötig schien. Die Reichsregierung glaubte es indessen „in einer Zeit allgemeiner Not, in der die wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitnehmer vielleicht nicht immer zu einem wirksamen Widerstand gegen zuweitgehende Forderungen von Arbeitgeberseite stark genug sind", nicht verantworten zu können, „die Arbeitnehmerschaft dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte auszuliefern". Auf Grund des neuen Ermächtigungsgesetzes erließ sie daher unterm 21. Dezember 1923 die Verordnung über die Arbeitszeit (Reichsgesetzbl. I S. 1249), die mit dem 1. Januar 1924 in Kraft trat und den Grundsatz des allgemeinen Achtstundentags für die gewerblichen Arbeiter und Angestellten wieder aufrichtet, aber weitgehend eine Ausdehnung der Arbeitszeit über die Grenze von acht Stunden hinaus auf Grund von Tarifverträgen, behördlicher Anordnung oder durch Bestimmung des Arbeitgebers zuläßt.

Für die Reichsbahn sind in dieser Verordnung von besonderer Bedeutung die Bestimmungen in den §§ 12 und 13 sowie der Umstand, daß die Ziffer III der obengenannten Anordnung vom 23. November 1918 von neuem Geltung bekommen hat, wonach für die in Verkehrsgewerben erforderlichen allgemeinen Ausnahmen vom Achtstundentag Vereinbarungen zwischen Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu treffen sind, andernfalls weitere Anordnungen vorbehalten bleiben. Zum Erlaß solcher Anordnungen ist der Reichsverkehrsminister als zuständig anzusehen, da § 13 der Arbeitszeitverordnung allgemein vorsieht, daß für Reichsverwaltungen und Reichsbetriebe die Ausübung der durch diese Verordnung dem Reichsarbeitsminister oder andern Behörden übertragenen Befugnisse den diesen Verwaltungen oder Betrieben vorgesetzten Dienstbehörden zusteht. § 13 enthält ferner die Vorschrift, daß diese Behörden die für Beamte gültigen Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die übrigen Arbeitnehmer (also Angestellte und Arbeiter) der Reichsverwaltungen und Reichsbetriebe übertragen können, auch soweit laufende Verträge z. B. Tarifverträge) dem entgegenstehen. Endlich gibt der § 12 die Möglichkeit, Tarif- und Arbeitsverträge, die eine geringere als nach der Verordnung zulässige Arbeitszeit vor-

sehen, mit 30tägiger Frist zu kündigen, wobei die Kündigung ohne weiteres auch auf die Zeitlohnbestimmungen dieser Verträge wirkt.

II. Für die Reichsbeamten hat der achtstündige Maximalarbeitstag im allgemeinen niemals bestanden. Die Richtlinien des Reichsministeriums über die Arbeitszeit der Beamten vom 5. August 1921 (Reichsverkehrsblatt S. 377/378) besagen ausdrücklich, daß jeder Beamte verpflichtet ist, seine volle Arbeitskraft in den Dienst des Reichs zu stellen und die ihm obliegenden Arbeiten ohne Rücksicht auf eine festgesetzte Dienststundenzahl zu erledigen. In diesen Richtlinien war die Wochendienstzeit auf mindestens 48 Stunden festgesetzt. Die Not von Volk und Reich zwang das Reichsministerium im Dezember 1923 (Reichsverkehrsblatt 1924 S. 10 und 11), diese Mindestgrenze bis zum 31. Dezember 1925 auf 54 Stunden heraufzusetzen. Zugleich wurde die für die Reichsbahn bedeutsame neue Bestimmung getroffen, daß regelmäßige Minderleistungen innerhalb eines Kalenderjahres durch regelmäßige Mehrleistungen ausgeglichen werden können.

III. Auf Grund dieses Beschlusses des Reichsministeriums über die Arbeitszeit der Reichsbeamten ergab sich für den Reichsverkehrsminister die Notwendigkeit, die einschlägigen Bestimmungen für die Beamten der Reichsbahn, insbesondere die Vorläufigen Dienstdauervorschriften vom 5. August 1922 (Reichsverkehrsblatt S. 297; abgekürzt D.D.V. 1922), entsprechend zu ändern. Da bei der Reichsbahn die Arbeiter neben den Beamten und teilweise sogar im Wechsel mit Beamten Dienst verrichten, so muß die Arbeitszeit für Beamte wie für Arbeiter im wesentlichen in der gleichen Weise geregelt sein. Der Reichsverkehrsminister mußte daher von der im § 13 der Arbeitszeitverordnung gegebenen Ermächtigung der Übertragung der Dienstvorschriften über die Arbeitszeit der Beamten auf die Arbeiter Gebrauch machen, falls es nicht möglich war, im Wege freier Verständigung mit den am Reichslohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften das gleiche Ziel zu erreichen. Die von ihm eingeleiteten Verhandlungen mit den Beamten- und Arbeitergewerkschaften über die notwendige Änderung der Dienstdauervorschriften und mit den vertragschließenden Gewerkschaften über die Änderungen der Arbeitszeitbestimmungen des Lohntarifvertrags führten indessen nicht zu diesem Ziel, da die Gewerkschaften den Eintritt in die Erörterung einer Änderung der D.D.V. von der vorangehenden tariflichen Neuregelung der Arbeitszeit abhängig machten, obwohl für den überwiegenden Teil der Bediensteten, der durch die D.D.V. betroffen wird, nämlich für die Beamten, der Tarifvertrag von vornherein ausscheidet und im übrigen die Neufassung der D.D.V. der Änderung des Lohntarifvertrags vorangehen muß. Die Verhandlungen über die arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen dieses Vertrags scheiterten an der Entlohnungsfrage, da der Reichsverkehrsminister auf die Forderung der Gewerkschaften, die eintretende zeitliche Mehrarbeit nach den bisherigen Stundenlohnsätzen voll abzugelten, angesichts der Finanzlage der Reichsbahn nicht einzugehen vermochte.

So blieb dem Reichsverkehrsminister nichts anderes übrig, als die D.D.V. 1922 ohne weitere Verhandlung mit den Gewerkschaften abzuändern und im Verwaltungswege nunmehr die für die Beamten geltenden Bestimmungen über die Arbeitszeit auf Grund der obenerwähnten Ermächtigung auf die Arbeiter zu übertragen sowie die Entlohnung der Arbeiter der neuen Arbeitszeitregelung anzupassen. Die Änderung der D.D.V. wurde im Reichsverkehrsblatt 1924 S. 7 ff. und die Ausführungsbestimmungen dazu im Reichsverkehrsblatt 1924 S. 21 ff. bekanntgegeben. Die Regelung der Arbeitszeit der Beamten des inneren Dienstes, des Werkstättendienstes usw. erfolgte durch Erlaß vom 1. Februar 1924 und die Änderung der Arbeitszeit der Arbeiter durch Erlaß vom 2. Februar 1924.

Im folgenden soll die Neuregelung der Arbeitszeit des Personals (der Beamten, Angestellten und Arbeiter) im Betriebs- und Verkehrsdienst sowie in den hauptsächlichsten anderen Dienstzweigen (im inneren Dienst, Werkstätten- und Bahnunterhaltungsdienst) kurz dargestellt werden.

B.

I. Betriebs- und Verkehrsdienst.

1. Dauer der Arbeitszeit. Während die D.D.V. 1922 nur ein einheitliches Arbeitszeitmaß kannten, nämlich 8 Std. an einem Arbeitstag oder 48 Std. im sieben- oder 208 Std. im dreißigtägigen Zeitraum, gestatten die neuen D.D.V. das Arbeitszeitmaß je nach dem Grad der dienstlichen Beanspruchung zwischen 8 und 10 Std. (oder 48 und 60 Std. in einem siebentägigen oder 208 und 260 Std. in einem dreißigtägigen Zeitraum) abzustufen (§ 2 Abs. 4). Die Dienstplangestaltung wird dadurch freier und beweglicher, und es kann da, wo bisher bei anerkannt leichtem Dienst nicht über 8 Std. hinausgegangen werden durfte, weil keine Pausen oder Zeiten der Dienstbereitschaft nachweisbar waren, die Arbeitszeit bis zu 10 Std. ausgedehnt werden. Nur dann, wenn ununterbrochene und besonders anstrengende Beschäftigung gegeben ist, ist das höchstzulässige Arbeitsmaß durchschnittlich 8 Std. an einem Arbeitstag. Die Ausführungsbestimmungen erkennen eine solche Beschäftigung nur im Bahnhofsdienst (also nicht auch im Zugdienst) und auch da nur im Fahrdienstleiter-, Weichenwärter- und Rangierdienst dann an, wenn die eigentlichen Betriebsvorgänge so unmittelbar aufeinander folgen, daß Arbeitsunterbrechungen in der Regel überhaupt nicht entstehen. Der im § 8 Abs. 1 aufgestellte Grundsatz, daß Unterbrechungen von 5 Minuten und weniger als Arbeitszeit anzusehen sind, gilt dabei nicht, da es sich hier nicht um die Bestimmung des Begriffs „Arbeitszeit" handelt.

Bei den übrigen Dienstverrichtungen des Bahnhofsdienstes sowie im Bahnbewachungs-, Abfertigungs-, Wagendienst und in den Bahnbetriebswerken beträgt die Arbeitszeit in der Regel 9 Std. an einem Arbeitstag, 54 Std. in einem siebentägigen und 234 Std. in einem dreißigtägigen Zeitraum, während es — abgesehen von den Bahnbetriebswerken — bei einfacheren Verhältnissen (z. B. bei leichtem Dienst, bei einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen; vgl. auch § 3 Abs. 3) gestattet ist, die Arbeitszeit bis zur höchstzulässigen Grenze von 10 Std. an einem Arbeitstag, 60 Std. in einem siebentägigen und 260 Std. in einem dreißigtägigen Zeitraum zu verlängern.

Im Zugbegleitdienst ist ebenfalls die Dauer der Arbeitszeit für den Regelfall auf 234 Std. im dreißigtägigen Zeitraum bemessen; sie ist aber bis zu 260 Std. auszudehnen, wenn der Dienstplan im ganzen so gestaltet ist, daß einfachere Verhältnisse (vgl. § 3 Abs. 3) vorliegen (z. B. leichter Zugdienst, wenig Nachtdienst, kurze Wendezeiten).

Bei dem Lokomotivdienst ist die Fahrzeit auf der Lokomotive im Zugdienst (also nicht auch im Rangierdienst) an sich als besonders anstrengende Beschäftigung anerkannt, wenn sie zugleich ununterbrochen ist. Da indessen derartige Dienstleistungen nur vereinzelt und im Wechsel mit anderem Zugdienst sowie mit Vorbereitungs- und Abschlußdienst vorkommen, greift hier die Bestimmung, daß die Arbeitszeit 208 Std. nicht überschreiten darf, nicht Platz, sondern die durchschnittliche Arbeitszeit eines dreißigtägigen Zeitraums darf bis zu 234 Std. ausgedehnt werden. Unter diese Arbeitszeit kann aber heruntergegangen werden, wenn dabei die wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven und die wirtschaftliche Verwendung des Personals gewährleistet ist. Eine Verlängerung der Arbeitszeit bis zu 260 Std. ist andererseits nur bei einfachem Gesamtdienst (z. B. leichtem Zug- und Rangierdienst, wenig Nachtdienst) zulässig.

Die Stärke des Betriebs und der Umfang des Verkehrs sind im Eisenbahndienst nicht zu allen Jahreszeiten gleich, so daß sich auch bei sparsamster Personalverwaltung nicht vermeiden läßt, daß bei geringen Betriebsleistungen oder schwachem Ver-

kehr das Personal nicht bis zur zulässigen Höchstgrenze des Arbeitszeitmaßes beansprucht ist. Solche regelmäßigen Minderleistungen durch planmäßige Mehrleistungen auszugleichen, die in Zeiten gesteigerten Betriebs oder Verkehrs erforderlich werden, war nach den D.D.V. 1922 nicht möglich. In § 2 Abs. 6 der neuen D.D.V. ist nun die Möglichkeit eines solchen Jahresausgleichs gegeben. Darnach können die für den siebentägigen und dreißigtägigen Zeitraum zulässigen Arbeitsmaße von 208 und 260 Std. zeitweise planmäßig überschritten werden, wenn regelmäßige Minderleistungen im Kalenderjahr vorangegangen sind und wenn durch diese Mehrleistungen das im Jahresdurchschnitt zulässige Arbeitsmaß von zum Beispiel (313 × 8 =) 2504 oder (313 × 10 =) 3130 Std. nicht überschritten wird. Dieser Jahresausgleich, der nicht auf die Person des einzelnen Bediensteten, sondern auf die Dienstplangruppe im ganzen abzustellen ist, soll dazu dienen, namentlich in Zeiten periodisch gesteigerten Verkehrs (z. B. Bäder-, Ernteverkehr) oder während der hauptsächlichsten Urlaubszeit die unwirtschaftliche Heranziehung von Hilfskräften (Ablöser usw.) aus andern Dienstzweigen oder die Einstellung von Arbeitern ganz zu vermeiden oder auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken.

2. Der Begriff „Arbeitszeit“ ist in den neuen D.D.V. in derselben Weise bestimmt wie in den D.D.V. 1922. Nur in der Anrechnung von Dienstzeiten, die in Wirklichkeit Pausen sind, als reine Arbeitszeit, ist insofern eine wesentliche Änderung eingetreten, als arbeitsfreie Teile der auswärtigen Wendezeiten, die bisher dem Zug- und Lokomotivpersonal bis zu einer Stunde in einer Schicht voll als Arbeitszeit angerechnet wurden, jetzt nur noch als Pausen bewertet werden. Damit ist einer der letzten Reste einer schematischen Handhabung des Arbeitszeitbegriffs beseitigt. Wird der planmäßig arbeitsfreie Teil der auswärtigen Wendezeit durch Verspätungen oder durch besondere Arbeitsverrichtungen (z. B. Rangierdienst) tatsächlich eingeschränkt, so sind diese Mehrleistungen nach § 11 auszugleichen.

In diesem Zusammenhang mag noch erwähnt werden, daß die einen Teil der Arbeitszeit bildende Fahrzeit auf der Lokomotive, die nach den D.D.V. 1922 (§ 9 Abs. 7) in der Regel auf 8 Std. und nur in bestimmten Ausnahmefällen auf 8½ Std. in einer Dienstschicht begrenzt war, nunmehr (§ 9 Abs. 6) gewöhnlich auf 9 Std. und bei weniger anstrengendem Dienst, bei Leerfahrten und Pausen enthaltenden Dienstschichten auch darüber hinaus verlängert werden kann. Eine Höchstgrenze, wie bisher, ist nicht mehr gesteckt, da nach den Erfahrungen, die damit gemacht wurden, einer zweckmäßigen Dienstplangestaltung unnötige und oft auch dem Personal unerwünschte Bindungen auferlegt wurden. Es wird in Zukunft Sache der Beurteilung des Einzelfalls sein, wieweit die Fahrzeit mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit und die körperliche und geistige Beanspruchung des Personals ausgedehnt werden kann.

3. Dauer der Dienstschichten. Wie es bisher schon möglich war, auch bei ununterbrochener Beschäftigung die Dauer der einzelnen Dienstschicht 8 Std. überschreiten zu lassen (§ 8 Abs. 2 D.D.V. 1922), so ist auch jetzt vorgesehen, daß einzelne Dienstschichten bei einer solchen besonders anstrengenden Beschäftigung bis zu 10 Std. ausgedehnt werden dürfen, um durch zweckmäßige Dienstpläne den Bedürfnissen des Betriebs und den Gepflogenheiten des Personals Rechnung zu tragen (§ 8 Abs. 2 und § 2 Abs. 5 D.D.V. 1924). Der Ausgleich vollzieht sich dann infolge der Notwendigkeit der Einhaltung des bei jener Beschäftigung vorgeschriebenen achtstündigen Arbeitstags von selbst durch entsprechend kürzere Dienstschichten.

Die Bestimmung in § 8 Abs. 2 D.D.V. 1922, daß „ununterbrochene Beschäftigung“ auch dann als gegeben anzunehmen ist, wenn in einer achtstündigen Dienstschicht Dienstbereitschaften von einer Gesamtdauer bis zu 60 Minuten enthalten sind, konnte schon mit Rücksicht darauf nicht mehr aufrechterhalten werden, daß jetzt für die Beibehaltung der achtstündigen Arbeitszeit eine ununterbrochene besonders anstrengende Tätigkeit gefordert wird.

Ebenso mußten die Vorschriften in § 8 Abs. 3 D.D.V. 1922, die die Ausdehnung der Dienstschichten über 8 Std. bis zu 12 Std. von einer Mindestdauer und Mindestzahl von Arbeitsunterbrechungen abhängig machten, fallen gelassen werden, um den nötigen Spielraum für eine sich voll auswirkende Durchführung der erhöhten Arbeitszeit zu gewinnen. Nur bei der Verlängerung der Dienstschichten über 12 Std. hinaus ist an den bisherigen Beschränkungen festgehalten worden (§ 8 Abs. 4 D.D.V. 1922 und § 8 Abs. 3 D.D.V. 1924).

Im übrigen ist die zulässige Höchstdauer der Dienstschicht, die bis jetzt 15 Std. betrug, für das gesamte Personal des Betriebs- und Verkehrsdienstes nun auf 16 Std. erhöht worden (§ 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 D.D.V. 1924), um insbesondere auf Nebenbahnen unwirtschaftliche Aufwendungen für Teilablösungen zu vermeiden.

4. Ruhezeiten. Die Erfahrung mit den D.D.V. 1922, die für das gesamte Personal unter gewissen Voraussetzungen eine Mindestruhezeit von 6 Std. vorschrieben (§ 5 Abs. 2), hat gezeigt, daß damit weder den Bedürfnissen des Betriebs noch den Wünschen des Personals in allen Fällen gedient ist. Die neuen D.D.V. setzen daher für das Zugpersonal als unterste Grenze 5 Std. fest, während es beim stationären Personal in den Ausnahmefällen des § 5 Abs. 2 bei der Mindestruhezeit von 6 Std. verbleibt.

5. Ruhetage. Die bisherige Vorschrift, nach der die Mindestdauer jedes einzelnen Ruhetags mindestens 32 Std. betragen muß (§ 6 Abs. 1), hat die Aufstellung zweckmäßiger Diensteinteilungen stark beeinträchtigt und die Verwaltung oft zu unwirtschaftlichen Teilablösungen genötigt. § 6 Abs. 1 gewährt deshalb in seiner neuen Fassung die Möglichkeit Ruhetage von durchschnittlich mindestens 32 Std. zu gewähren (also z. B. in einer zweiwöchigen Dienstfolge je 1 Ruhetag von 24 und 40 Std. oder 25 und 39 Std.).

Eine Herabsetzung der Zahl der Ruhetage, die bis jetzt im allgemeinen 52 betrug, war nicht zu umgehen, wenn das mit der Verlängerung der Arbeitszeit auf 9 und 10 Std. erstrebte wirtschaftliche Ziel und der den gleichen Zweck verfolgende Jahresausgleich (§ 2 Abs. 6) verwirklicht werden soll. Wo daher die Gewährung der bisher vorgeschriebenen Ruhetage die Ausdehnung der Arbeitszeit oder die Durchführung des Jahresausgleichs wesentlich beschränken würde, ist die Zahl der Ruhetage bis auf jährlich 26 herabzusetzen, sofern die Leistungen des Personals ohnehin erheblich hinter dem zulässigen Arbeitsmaß von 208 usw. Std. zurückbleiben.

Daß die Bestimmung in § 6 Abs. 3, nach der im Jahre 17 der Ruhetage auf Sonn- und Feiertage gelegt werden sollen, lediglich eine Soll-Vorschrift und keine Muß-Vorschrift ist, ist in der neuen Fassung noch besonders ausgedrückt worden.

6. Dienstpläne. Die durch die Mitwirkung der Personalvertretungen bei der Aufstellung der Dienstpläne bedingten Verhandlungen führten im großen Umfang dazu, daß sich die Einführung eines Dienstplans erheblich verzögerte, weil nicht anerkannt wurde, daß die „triftigen dienstlichen Gründe“ vorliegen, die nach § 10 Abs. 3 D.D.V. 1922 Voraussetzung für eine vorläufige Regelung waren. Die Beibehaltung als unwirtschaftlich erkannter Diensteinteilungen und eine starke Belastung des Verwaltungsapparats waren die Folge. Daher ist jetzt einmal besonders betont worden, daß sofort dann, wenn in der ersten Instanz „nach einmaliger ernsthafter Verhandlung“ keine Verständigung erzielt wird, die Sache der nächsten Instanz vorzulegen ist, und dann ist die vorläufige Inkraftsetzung des Dienstplanentwurfs nicht mehr von dem Vorhandensein triftiger, aus dem Einzelfall sich ergebender Gründe abhängig gemacht, sondern schon aus allgemeinen dienstlichen Rücksichten zulässig.

7. Notmaßnahmen (§ 11). Während nach den D.D.V. 1922 Mehrleistungen gegenüber der planmäßigen Arbeitszeit durch Ablösung vom Dienst insoweit auszugleichen waren, als die durchschnittliche Arbeitszeit von 208 Std. im dreißigtägigen Zeitraum um mehr als 4 Std. überschritten wird, tritt jetzt dieser Ausgleich dann und insoweit ein, als die nach § 2 Abs. 4a oder b D.D.V. 1924 oder nach den Ausführungsbestimmungen zulässige Arbeitszeit (z. B. 208, 234 oder 260 Std.) überschritten wird.

II. Innerer Dienst.

In diesem Dienst, zu dem der Dienst im Reichsverkehrsministerium, in den Reichsbahndirektionen, in den zentralen Ämtern, in den Ämtern (Inspektionen) und in den Bauabteilungen gehört, betrug bisher die regelmäßige Arbeitszeit ausschließlich der Pausen 48 Std. in der Woche. Durch den oben unter A II erwähnten Beschluß des Reichsministeriums ist jetzt die regelmäßige Wochenarbeitszeit auf 54 Std. erhöht worden. Nur da, wo aus zwingenden örtlichen oder sachlichen Gründen von der Regel der geteilten Tagesdienstzeit unbedingt abgewichen werden und durchgehend gearbeitet werden muß, ist die Wochenarbeitszeit auf 51 Std. beschränkt.

Soweit der Dienst in bloßer Dienstbereitschaft besteht, wie z. B. bei Amtsgehilfen und Pförtnern, ist die wöchentliche Dienstzeit in der Weise zu erhöhen, daß die in sinngemäßer Anwendung des § 8 Abs. 1 D.D.V. zu ermittelnden Zeiten der Dienstbereitschaft nur mit 50 % auf die Arbeitszeit angerechnet werden (sind z. B. in der Tagesdienstzeit von 8 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags Zeiten der Dienstbereitschaft von insgesamt 2 Std. enthalten, so kann die tägliche Dienstzeit auf 10 Std. oder die wöchentliche Dienstzeit auf 60 Std. ausgedehnt werden).

Diese Regelung der Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft gilt nicht nur für die Beamten des inneren Dienstes, sondern zufolge § 13 der Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923 grundsätzlich auch für die in diesem Dienst beschäftigten Angestellten und Arbeiter.

III. Werkstättendienst.

Für die Beamten und Angestellten der Ausbesserungswerke (Haupt- und Nebenwerkstätten) und, soweit diese Anstalten nicht unmittelbar dem Betrieb dienen, der Bahnkraft- und Gaswerke beträgt jetzt die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit ausschließlich der Pausen 54 Std. Eine Verlängerung der täglichen Arbeitszeit bis zu 10 Std. und der wöchentlichen Arbeitszeit bis zu 60 Std. ist zulässig bei den Beamten und Angestellten, die eine vorbereitende oder abschließende Tätigkeit auszuüben haben, von der die pünktliche Durchführung des Dienstes und die volle Beschäftigung des übrigen Personals abhängt (z. B. Beaufsichtigung der Bedienung der Heizungs- und Beleuchtungsanlagen). Im übrigen kann, da die Arbeitszeit von 54 Std. das Mindestdienstmaß darstellt, in dringenden Fällen Mehrarbeit über diese 54 Std. hinaus gefordert werden.

Auf die Arbeiter der Ausbesserungswerke usw. ist diese Arbeitszeitregelung nach § 13 der obengenannten Arbeitszeitverordnung mit der Maßgabe übertragen worden, daß Mehrarbeit über 9 Std. im Tag oder 54 Std. in der Woche hinaus bis zur Grenze von 10 Std. im Tag oder 60 Std. in der Woche angeordnet werden kann. Bei der Anordnung einer solchen mit dem einfachen Stundenlohn zu vergütenden Mehrarbeit, wie der obenerwähnten Vorbereitungs- und Abschlußarbeit, ist die Anhörung der Betriebsvertretung erforderlich, aber auch genügend; der Mitwirkung der Betriebsvertretung im Sinne des § 78 Nr. 2 des Betriebsrätegesetzes bedarf es nicht, auch kann die Anrufung der Schlichtungsbehörden nicht Platz greifen.

Von dieser Mehrarbeit, die noch innerhalb der Grenze der zulässigen regelmäßigen Arbeitszeit liegt, ist zu unterscheiden die Überzeitarbeit, die erst dann vorliegt, wenn die Wochenarbeitszeit mehr als 60 Std. beträgt. Überzeitarbeit, die neben dem Lohn mit einem Zuschlag von 50 % des Lohns vergütet wird, darf nach Maßgabe des Lohntarifvertrags nur unter Mitwirkung der Betriebsvertretung angeordnet werden.

Dienst- oder Arbeitsbereitschaft der im Werkstättendienst beschäftigten Beamten und Arbeiter (z. B. Pförtner, Wächter, Boten) ist in ähnlicher Weise geregelt wie bei den Beamten und Arbeitern des inneren Dienstes.

IV. Bahnunterhaltungsdienst.

Die regelmäßige Arbeitszeit der Beamten des Bahnunterhaltungsdienstes ist ebenfalls auf 9 Std. im Tag oder 54 Std. in der Woche bemessen. Während bis jetzt die Arbeitszeit zu allen Jahreszeiten die gleiche war, ist sie nun in den Beschäftigungszweigen, die vom Tageslicht abhängig sind (z. B. Instandhaltung des Unter- und Oberbaues, Bahngärtnerei, Waldarbeit), zur wirtschaftlichen Ausnutzung des Tageslichts je nach der Jahreszeit werktäglich so auf 6 bis 10 Std. festzusetzen, daß sie durchschnittlich 9 Std. beträgt (z. B. im Dezember und Januar täglich je 6 Std., Mitte März bis Mitte Oktober täglich je 10 Std.). Auch hier kann die Arbeitszeit in dringenden Fällen über das durchschnittliche Mindestmaß von 9 Std. täglich ausgedehnt werden.

Auf die Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes sind diese Arbeitszeitbestimmungen nach § 13 der mehrfach erwähnten Arbeitszeitverordnung übertragen worden. Wie bei den Werkstättenarbeitern und unter den gleichen Voraussetzungen ist auch hier Mehrarbeit bis zu 6 Std. in der Woche zulässig. Überzeitarbeit tritt bei den Bahnunterhaltungsarbeitern, deren Arbeitszeit nach dem Jahresdurchschnitt verteilt ist, dann ein, wenn die jeweilige regelmäßige Wochenarbeitszeit um mehr als 6 Std. überschritten wird. Beträgt z. B. diese Arbeitszeit im Dezember 36 Std. und sind in einer Woche wegen Schneeverwehungen Mehrleistungen von zusammen 7 Std. für einen Arbeiter angeordnet worden, so erhält er außer dem Schichtlohn für 6 Tage — die Bahnunterhaltungsarbeiter erhalten keinen Stundenlohn mehr, sondern einen Schichtlohn, der zu allen Zeiten des Jahres gleich hoch ist — für die 6 Std. Mehrarbeit den einfachen anteiligen Schichtlohn und für 1 Std. Überzeitarbeit neben dem anteiligen Schichtlohn den Zuschlag für Überzeitarbeit.

C.

Die neuen Arbeitszeitbestimmungen für das gesamte Reichsbahnpersonal sind mit dem 10. Februar 1924 in Kraft getreten, nachdem der Ablauf der Frist, mit der die Arbeitszeit- und Zeitlohnbestimmungen des Tarifvertrags gemäß § 12 der Arbeitszeitverordnung gekündigt worden waren, freie Bahn für eine der neuen Arbeitszeit angepaßte Entlohnung geschaffen hatte.

Die Notwendigkeit der sofortigen Einführung der neuen Vorschriften stellt an die ausführenden Organe besondere Anforderungen. Im Hinblick auf die Bedeutung des Gegenstands für eine wirtschaftliche Betriebsführung der Reichsbahn ist es unerläßlich, daß sich die neuen Bestimmungen trotz der nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten möglichst bald und überall in vollem Umfange auswirken. Zur Erreichung dieses Ziels ist die verständnisvolle Mitarbeit des Reichsbahnpersonals und seiner berufenen Vertretungen unentbehrlich. Daß es hieran nicht fehlen wird, ist um so mehr zu hoffen, als es sich um eine durch die Zeitverhältnisse gebotene befristete Regelung handelt.

Der Abbau der Überwachungsabteilungen und die Zukunft der eisenbahnfachlichen Diebstahlsbekämpfung.

Von Regierungsassessor Dr. Walter Schmidt, Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz.

Der Herr Reichsverkehrsminister hat durch Erlaß E. Vw. 58 Nr. 7879 vom 4. Dezember 1923 als Sparmaßnahme eine starke Abminderung der Zahl der im Überwachungsdienste der deutschen Reichsbahn beschäftigten Kräfte angeordnet. In der Erkenntnis der diesem Dienstzweige eigenen Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens hat er dabei die Hoffnung ausgesprochen, daß die Bekämpfung der Diebstähle und des Schieber- und Bestechungswesens auch mit den verringerten Mitteln im bisherigen Umfange werde erreicht werden können.

Wie notwendig es ist, zu diesem Ziele alle Kräfte einzusetzen, das lehrt uns ein Blick auf die Diebstahlsstatistik der letzten Jahre; und die Riesensummen, die die Eisenbahnverwaltung als Verlustentschädigungen an Verkehrtreibende aufgewendet oder die sie allein durch Baustoffdiebstähle eingebüßt hat, reden eine eindringliche Sprache. Eine nicht lediglich durch den Verkehrsrückgang begründete Abnahme der Diebstähle ist aber für die nächste Zeit leider nicht zu erwarten. Zwar bestätigt die Diebstahlsstatistik die Feststellung des Reichsverkehrsministeriums in seinem eingangs angezogenen Erlasse, daß sich die Zuverlässigkeit der Eisenbahnerschaft gehoben habe[1]). Die Einschränkung der Überwachungstätigkeit im Verein mit der durch den Lohnstand bedingten Verschlechterung der Lebenshaltung auch der Eisenbahnbeamten und -arbeiter wird indessen den Anreiz zum Diebstahl wieder stark erhöhen. Sodann hat aber der Personalabbau ein Heer von Erwerbslosen geschaffen, das mit den Einrichtungen und den Schwächen des Eisenbahnbetriebes vertraut ist und unter dem Drucke der wirtschaftlichen Not aus seinen Reihen wohl manchen für die Eisenbahn besonders gefährlichen Dieb stellen wird, eine Befürchtung, die durch die Erfahrungen mit den früher bei der Reichsbahn vorübergehend beschäftigt gewesenen Aushilfsarbeitern leider bestätigt wird. Die als segensreiche Folge des Personalabbaues eingetretene Entfernung zahlreicher unzuverlässiger Leute wird sich auf dem Gebiete der Güterdiebstähle dagegen für die Dauer kaum bemerkbar machen, da die einer Güterberaubung überführten Bediensteten schon bisher rücksichtslos aus dem Reichsdienste entfernt, und die solcher Verfehlungen nur verdächtig Gebliebenen vielfach von den Abbaumaßnahmen nicht mit ergriffen worden sind.

Gewiß ist begrifflich die Diebstahlsbekämpfung, auch die rein gegen Eisenbahner selbst gerichtete — von Vorbeugungsmaßnahmen abgesehen —, nicht eigentlich Aufgabe der Eisenbahn, sondern in erster Linie Sache der öffentlichen Kriminalpolizei. In einer Zeit aber, wo selbst Handel und Industrie umfassende Selbstschutzeinrichtungen ins Leben gerufen haben, weil die staatlichen Polizeikräfte, vielfach auch von den Gerichten nicht wirkungsvoll genug unterstützt, dem Überhandnehmen der Eigentumsvergehen nur mit unzureichenden Kräften und halbem Erfolge entgegentreten können, da darf auch ein wirtschaftliches Unternehmen von der Bedeutung der Reichsbahn die Sicherung seines und des ihm anvertrauten Eigentums nicht der Polizei allein überlassen. Die Reichsbahn kann eigener Abwehrmaßnahmen um so weniger entraten, als ihr unvergleichbar weit verzweigter und einem großen Personenkreise zugänglicher Betrieb der Diebstahlsgefahr in besonders hohem Maße ausgesetzt ist. Es kommt hinzu, daß bei der Mehrzahl aller Güterdiebstähle der Tatort zunächst völlig unbekannt und nur durch eisenbahnfachliche Erörterungen zu ermitteln oder doch einzukreisen ist, eine Tätigkeit, die von den staatlichen Polizeibeamten in der Regel überhaupt nicht geleistet werden kann, außerdem aber vielfach von ihnen schon unter Berufung auf eigene Unzuständigkeit von vornherein abgelehnt werden wird.

So wird, um nur einige Beispiele herauszugreifen, der staatliche Kriminalbeamte regelmäßig allen Plombenschwindeleien und all den Fehlmeldungen hilflos gegenüberstehen, wo Gut und Frachtbrief zugleich verlorengegangen sind. Ähnlich verhält es sich mit den durchaus nicht seltenen Fällen, wo der Eisenbahn das Abhandenkommen eines Gutes zu unrecht in die Schuhe geschoben wird, während das Gut in Wirklichkeit noch beim Versender liegt, oder — sei es mit, sei es ohne Umweg über die Wage an der Annahmeluke — eine „Schwarzfahrt" auf dem Wagen des Rollkutschers angetreten hat oder gar nach unversehrter Auslieferung schon längst auf dem Lager des Empfängers angelangt ist. Hier wird sich der eisenbahnfremde Kriminalist von der Spur des Täters und von dem Wege zu dem vermißten Gut fast stets durch den Eindruck des Scheinbeweises abbringen lassen, der ihm durch die Beförderungspapiere vorgespiegelt wird. Sodann werden ihm für gewöhnlich auch die wertvollen Fingerzeige fehlen, die sich für den im Bezirke ständig mit der Diebstahlsüberwachung befaßten Eisenbahnkriminalisten aus der Häufung von Unregelmäßigkeiten bei ein und demselben Zuge, auf einer bestimmten Linie, oder bei einer bestimmten Zugbegleit-, Verschub- oder Lademannschaft ergeben.

Mit welchem unersetzbaren Nutzen die Überwachungsbeamten der Direktionen, Betriebsdirektionen und Ämter und die Ermittlungsbeamten der Dienststellen dank ihrer beruflichen Fachausbildung als Eisenbahner auch bei anderen Güter- und Gepäckdiebstählen, bei Reklamationsbetrügereien mit Gepäck oder Fahrkarten, bei Fahrkartendiebstählen, Entwendungen von Bau- oder Betriebsstoffen und ähnlichen Vergehen zu arbeiten vermögen, das lehren die Erfolge der bahnamtlichen Diebstahlsbekämpfung[2]). Freilich lassen sich diese Erfolge niemals erschöpfend durch Zahlen und Listen sinnfällig darstellen, weil eben stets nur die Zahlen der entdeckten, nicht auch die der verhüteten Diebstähle zu erfassen sind. Gerade für die Diebstahlsverhütung aber werden eisenbahnfremde Polizeikräfte niemals auch nur annähernd das zu leisten vermögen, was mit planmäßiger Überwachung des Verkehrs und Untersuchung aller Unregelmäßigkeiten durch sachkundige, bezirksvertraute, kriminalistisch geschulte und befähigte Eisenbahnbeamte erreicht werden kann.

Ist also die Fortführung des eisenbahnfachlichen Überwachungsdienstes für die Reichsbahn von hohem Werte und in gewissem Umfange unbedingt notwendig, so muß der Praktiker nach Mitteln und Wegen suchen, um diesen Dienstzweig trotz der ihm auferlegten Beschneidung seiner Kräfte durch geeignete Entlastung und durch wohlbedachte Stützung lebensfähig zu erhalten. Dabei dürfen wir nun freilich nicht übersehen, daß die wirtschaftliche Notlage der Reichsbahn uns für das Maß des Erreichbaren einen engen Rahmen abgesteckt und manches wertvolle Hilfsmittel aus der Hand gewunden hat.

So ist heute nicht die Zeit, der Eisenbahnverwaltung die noch vielfach fehlende sichere Einzäunung ihrer Anlagen, die bauliche Sicherung mindestens der besonders diebstahlsgefährdeten Güterböden, Gepäckabfertigungen, Fahrkartenausgaben und Niederlagsräume gegen Einbruch, die Verstärkung der Nachtbeleuchtung an Abstell- und Ladegleisen, kostspielige betriebsorganisatorische Maßnahmen zur Diebstahlsbekämpfung, die Anstellung von Wächtern und Pförtnern, den Abschluß von Verträgen mit Wach- und Schließgesellschaften, die Einrichtung

[1]) Im Bezirke der Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz waren beispielsweise 1921 von den insgesamt 35 ermittelten Güterdieben noch 23 Eisenbahner, im nächsten Jahre befanden sich dagegen unter den überführten 69 Güterdieben nur 28 und 1923 gar unter 65 Tätern bloß 8 Eisenbahnbedienstete.

[2]) Das ungünstige Urteil Zedligks über den Wert der Überwachungsabteilungen (Jahrgang LXI Nr. 12 dieser Zeitung, S. 221, vom 24. März 1921) mag für die Jahre 1920/21 noch zugetroffen haben, kann heute aber als nachweislich überholt angesehen werden.

regelmäßiger Diebstahlsstreifen durch besonders dafür zu entlohnende Bedienstete („Streiftrupps"), die Auslobung hoher Belohnungen für Ermittlung von Dieben oder Wiederbeschaffung gestohlenen Gutes, die allgemeine Wiedereinführung der sogenannten Ladelisten oder Ladekarten anzuraten — fast durchweg Maßnahmen, die im eigensten Interesse der Reichsbahn geboten[3]) und für eine wirkungsvolle Diebstahlsbekämpfung unerläßlich sind, deren Aufwand aber nicht durch alsbald sichtbare, in Zahlen zu errechnende Erfolge eingebracht werden und darum zur Zeit nicht in Frage kommen kann.

Dagegen haben auch unter dem Drucke der wirtschaftlichen Nöte, mit denen die Reichsbahn heute zu kämpfen hat, die verkehrsfachlichen Anregungen nichts an Bedeutung eingebüßt, die Zedligk (a. a. O. S. 221, 263 ff.) für die Diebstahlsverhütung gibt, indem er unter Hinweis auf die Fehlerquellen den Lauf des Gutes von dem Augenblick an, wo es an der Rampe angefahren wird, bis zu seiner Auslieferung an den Empfänger verfolgt. Seine sehr beachtenswerten Ausführungen ließen sich durch manche bedeutsame Einzelheit ergänzen, doch müssen wir uns im Rahmen dieser Arbeit damit begnügen, auf sie zu verweisen und darüber hinaus nur einige Maßnahmen hervorzuheben, deren Zweckmäßigkeit für die in ihren Mitteln so beschränkte Gegenwart uns Erfahrungen des praktischen Dienstes besonders eindringlich vor Augen geführt haben. So hat die schwere Schädigung, die die Eisenbahnverwaltung beispielsweise im gewerbefleißigen Erzgebirge jetzt innerhalb weniger Monate durch Beraubung wertvoller Strumpf- und Handschuhsendungen bei nächtlichen Einbrüchen in eine Reihe von Güterböden erlitten hat, die Notwendigkeit erwiesen, die Annahme besonders wertvoller Stückgüter bei abgelegenen Güterabfertigungen auf eine Tagesstunde zu beschränken, die eine Abbeförderung des Gutes noch am selben Tage ermöglicht. Andere Einbruchsdiebstähle haben gelehrt, daß die mit den Abendzügen auf kleinen Bahnhöfen eingetroffenen Güter, soweit es ihr Umfang und Inhalt irgend gestattet, während der nächtlichen Dienstpause einstweilen in dem vielfach halbwegs diebessicheren oder doch wenigstens bewohnten Empfangsgebäude abgestellt oder womöglich über Nacht auf einem besser gesicherten Nachbarbahnhof eingelagert, nicht aber dem unter Umständen abseits liegenden Güterboden anvertraut werden sollen, zumal wenn dessen Rolle womöglich gar von einem oft geradezu fadenscheinigen Wagenkasten gespielt wird.

Wie schon Buccoli[4]) treffend hervorgehoben hat, muß aber in verkehrsfachlicher Beziehung das Schwergewicht der Diebstahlsverhütungsmaßnahmen zum guten Teile auf den Kurswagenverkehr gelegt werden. Die von Buccoli vorgeschlagenen, gewiß zielführenden, aber für die schreibungewandten Zugbegleitmannschaften immerhin unhandlichen Behelfe — Ladelisten und gegenseitige Quittung über das Gut von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation — sind aber leider früher an der Verkehrsüberlastung gescheitert und werden künftig Schiffbruch leiden an der Personalknappheit oder hoffentlich an beiden Klippen. Je dichter die Stationsfolge, je weiter verbreitet die Industrie, je stärker der Stückgutverkehr in einem Bezirke ist, desto dringender bedarf sein Kurswagenlauf des Diebstahlsschutzes, desto schwieriger sind aber auch Maßnahmen durchzuführen, wie Buccoli sie vorschlägt. Die Reichsbahndirektion Dresden hat in Würdigung dieser in ihrem industriereichen Bezirke besonders ausgeprägten Umstände[5]) die Vorschriften des § 32 GBV., Heft 1 (Kundmachung 3) durch eine Zusatzbestimmung des Inhalts verschärft, daß Kurswagen auch nach jeder Aus- und Zuladung unterwegs zu verbleien und beim letzten Halt vor der Kursendstation auch zu verdrahten sind und daß jede Ausladestation sich von der Unverletztheit des Verschlusses zu überzeugen hat. Die Durchführung dieser Vorschrift zu überwachen, ist schwer, und erfolgt die Plombenkontrolle nicht ganz gewissenhaft und persönlich durch den für sie verantwortlichen und seiner Verantwortung auch bewußten Beamten, so können dabei noch immer bedenkliche Unregelmäßigkeiten übersehen werden. Es empfiehlt sich deshalb, in Erweiterung des § 4 Ziff. 9 GBV. dem Fahrdienstleiter aller Unterwegsbahnhöfe oder dem Bahnhofsbediensteten, der statt seiner Ent- oder Beladung eines Kurswagens leitet, Aufzeichnungen auch über das abgenommene und das wieder angelegte Blei sowie über die Stückzahl der Frachtbriefe und der zu den einzelnen Frachtbriefen tatsächlich aus- und eingeladenen Güter zur Pflicht zu machen. Buchführung in so vereinfachter Form wird niemals eine untragbare Geschäftsbelastung sein, sie wirkt aber als nützliche, selbsttätige Kontrolle der verantwortlichen Bediensteten und gibt, wenn sich später Unregelmäßigkeiten herausstellen, dem Eisenbahnkriminalisten einen überaus wertvollen Fingerzeig nach dem Tatorte. Vorübergehend und bei Beschränkung auf einzelne, besonders diebstahlsgefährdete Kurse oder Güter ist natürlich Buccolis Grundsatz der Ladelisten und gegenseitiger Quittungsleistung durchführbar und an Wirksamkeit dem Vormeldeverfahren und ähnlichen Hilfsmitteln überlegen. Die Kernpunkte aller verkehrsfachlichen Maßnahmen zur Diebstahlsverhütung liegen jedenfalls in der gewissenhaften Beachtung unserer gerade hierin gründlich und umsichtig gehaltenen Dienstvorschriften durch alle beim Beförderungsgeschäft tätig werdenden Bediensteten und in scharfer Kontrolle des inneren Dienstes durch geeignete Beamte.

Mancherlei bleibt aber den Eisenbahnbehörden und ihren Angestellten auch auf dem Gebiete der allgemeinen Verwaltung noch für die Diebstahlsbekämpfung zu tun. Enger als bisher muß das Hand in Hand-Arbeiten zwischen den mit der Leitung des Verkehrs betrauten Stellen und der Ortspolizei werden. Mindestens für die großen Verkehrsdienststellen ist außer der Sicherheitspolizeiwache auch ein ständiger Kriminalposten anzustreben, der sich lediglich der Verfolgung im Eisenbahnbetriebe (Personen- oder Güterverkehr) verübter Straftaten widmen kann. Sehr gute Erfahrungen hat die Betriebsdirektion Chemnitz damit gemacht, daß sie den Beamten des staatlichen Kriminalpostens auf Chemnitz Hbf. eine besondere Ausbildung bei ihrer Überwachungsabteilung hat angedeihen lassen. Der Schutzmann muß eine alltägliche Erscheinung nicht bloß auf größeren Bahnhöfen, sondern auch auf allen verkehrsreichen Ladestraßen werden, die Ortspolizei muß die fast überall besonders diebstahlsgefährdeten Bahnanlagen (frei zugängige Verschubgleise, Ladestraßen, Gebäude) in ihre nächtlichen Rundgänge einbeziehen und nach Fühlungnahme mit den Dienststellenvorständen gelegentlich, wo es nottut (z. B. bei bandenmäßiger Beraubung von abgestellten Kohlen- und Kartoffelladungen) bei Nacht besondere Streifen veranstalten.

Sparmaßnahmen und Häufung ihrer Aufgaben binden freilich auch den Trägern der Polizeigewalt die Hände. Wo aber die Eisenbahnverwaltung, in der Regel am besten durch einen geeigneten Oberbeamten, stete Fühlung mit den Polizeibehörden hält — eine Maßregel, die dann auch zu Zeiten innerer Unruhen, Streiks oder für den Kampf gegen die allgemeine Verwilderung der Verkehrssitten erfahrungsgemäß gute Früchte trägt —, da wird sie wohl zumeist auch auf wertvolle polizeiliche Unterstützung rechnen können. Stößt die Eisenbahnverwaltung bei der Ortspolizei und den Aufsichtsbehörden de

---

[3]) Vgl. z. B. ein Urteil des Reichsgerichts (I. Zivilsenat vom 20. Mai 1922, Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1923, S. 341), wonach die Unterlassung nächtlicher Bewachung eines Güterbahnhofes der Reichsbahn mit allen Folgen strengster Haftung als grobe Fahrlässigkeit anzurechnen ist.

[4]) Jahrgang LX, Nr. 47, S. 540 dieser Zeitung, vom 7. Juli 1920.

[5]) Nach dem Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn über das Rechnungsjahr 1921 (S. 168, 132, 149 [neuere vergleichsfähige Unterlagen stehen noch nicht zur Verfügung]) bewältigt die Reichsbahndirektion Dresden bei insgesamt 3390 km Betriebslänge mit 1001 Stationen und 1301 (1923 sogar 1640) Privatgleisanschlüssen einen Stückgutverkehr im Empfang und Versand von zusammen 3 380 000 t. Im Verhältnis zum Durchschnitt der Direktionen der vormaligen Zweigstelle Preußen-Hessen hat sie also etwa das Dreifache des Stückgutverkehrs, reichlich die dreifache Zahl von Zweiggleisen, fast dreimal soviel Stationen, aber nur die 1,8fache Betriebslänge.

Polizeiverwaltung mit ihrer Bitte um Polizeischutz für die durch Diebe heimgesuchten Anlagen auf taube Ohren, so mag sie sich für ihre Bemühungen bei der Ortsbehörde die Unterstützung der Verkehrtreibenden selber sichern, die bei Beraubung ihrer nach Einlösung der Frachtbriefe auf den Ladegleisen abgestellten Ladungen den Schaden allein zu tragen haben. Einem Ansturm von beiden Seiten pflegt die Polizei auf die Dauer nicht zu widerstehen.

Die Wachtmannschaften der Eisenbahn selber können zurzeit zwar natürlich nicht vermehrt, wohl aber zweckmäßig mehr als bisher durch Übernahme der Hundesteuer und durch Futterkostenbeiträge zur Beschaffung von eigenen Wachhunden angeregt und mit den vorhandenen Pistolen und Gummiknüppeln ausgestattet werden. Man wird auch von dem noch hier und da geübten Brauche, körperlich nicht mehr voll rüstige Bedienstete auf Wächterposten unterzubringen oder den Dienst durch Leute anderer Dienstzweige im Wechsel mit versorgen zu lassen, abkommen und künftig nur besonders zuverlässige, unerschrockene und kräftige Männer dazu aussuchen und ständig im Wächterdienste verwenden müssen. Ihre Tätigkeit wird dann allerdings auch in der Reichsbesoldungsordnung und im Lohntarifvertrage höher bewertet werden müssen als bisher.

Auf dem Gebiete der Personalpolitik wird die Verwaltung trotz der zu erwartenden Personalknappheit und des voraussichtlich zunächst bestehen bleibenden Einstellungsverbots auch weiterhin ihren alten Grundsatz aufrechterhalten müssen, alle Güterdiebe aus den Reihen ihrer Bediensteten unnachsichtlich zu entfernen und gerichtlicher Bestrafung zuzuführen. Im weiteren Verlauf der Entwicklung werden dann die auch von der Reichsbahn zur Vermeidung der Einstellung diebischer Personen geführten Listen der früher wegen Diebstahls entlassenen Bediensteten wieder an Bedeutung gewinnen. Sehr wesentlich ist es daher, sie schon jetzt sorgfältig auf dem laufenden zu halten und ihren Austausch mit denen der Post und den bei den Eigentumsschutzstellen der Industrie geführten in die Wege zu leiten. Aus den eingangs angeführten Gründen sollte die Verwaltung ferner trotz ihrer im Stammarbeitererlasse durchgedrungenen Bedenken dagegen in Zukunft nach Möglichkeit bemüht sein, zeitweisen Arbeitsanfall auf den Güterböden und Umladehallen (Herbstverkehr usw.) nicht durch vorübergehend eingestellte Aushilfsarbeiter, sondern durch Aushilfskräfte aus ihrem eigenen Bestande (Streckenarbeiteraushilfen) bewältigen zu lassen. Wirkungsvoll und rechtlich unbedenklich ist auch die namentliche Bekanntmachung der wegen Güterdiebstahls entlassenen Bediensteten im Amtsblatte der Reichsbahndirektion und der Aushang der gerichtlichen Strafnachrichten an einem nicht gerade der Öffentlichkeit, aber doch dem gesamten Personale zugängigen Platze der früheren Dienststelle des Güterdiebes. An den Wert des warnenden Beispiels wird der Nutzen gelegentlicher Belehrungen über die Schwere der Strafandrohungen auf Siegel- oder Gewahrsamsbruch, auf Urkundenunterdrückung usw. nicht heranreichen können.

Weiter gilt es das Verantwortlichkeitsgefühl der Beamten und Arbeiter dadurch zu heben, daß die Bediensteten ernstlich zur Rechenschaft gezogen werden, die durch Nachlässigkeiten, wie achtloses Offenstehenlassen der Luken auf unbewachten Güterböden, unsorgfältige Plombenkontrolle, liederliche Ausfüllung einer Tatbestandsaufnahme oder einer Fehlmeldung, Nichtausstellen eines Meldezettels über fehlendes oder überzähliges Gut, Unterlassungssünden beim Bodensturz, unachtsames Verkarren eines Gutes einen Diebstahl verschuldet oder seine Aufklärung erschwert haben. Nicht bloß die Diebe, sondern auch solche Bedienstete müssen nachdrücklich bestraft und zur Ersatzleistung durch fühlbare Kostenbeiträge herangezogen werden, auch wenn sie an sich den Schaden nicht v e r u r s a c h t haben. Hier bietet sich für das Zusammenarbeiten der Verkehrsaufsichtsbeamten sowie der Bearbeiter von Entschädigungsanträgen mit den Dienstvorgesetzten der Schuldigen ein weites, bisher noch nicht genügend beackertes Feld.

Was in b a u l i c h e r und b e t r i e b l i c h e r Hinsicht bei der Knappheit der verfügbaren Mittel noch für den Diebstahlsschutz unternommen werden kann, ist natürlich auch wenig genug. Immerhin wird beispielsweise mancher Wagenkasten, der als Baustofflagerraum der Bahnmeisterei verwendet wird oder gar als Güterschuppen dienen muß, von den Bahnmeistern mit geringem Aufwande halbwegs diebessicher eingerichtet werden können; vor allem möchten die noch vielfach üblichen Vorlegeschlösser verschwinden. Auch eine bestimmte ältere Bauart der bedeckten Güterwagen des Fahrzeugparks bietet der Brechstange ein einträgliches Betätigungsfeld. Sobald die Türsicherung gegen Ausheben allgemein durchgeführt ist, dürften die Güterberaubungen bei unverletzten Bleien ein weniger häufiges Rätsel werden, als sie es jetzt noch sind. Würde die Eisenbahn ferner nach Möglichkeit alle ihre dem Diebstahl besonders ausgesetzten Baustoffe, insbesondere das Kleineisenzeug zum Streckenoberbau (Laschen, Unterlagsplatten usw.) und die Rot- und Gelbgußteile ihrer Betriebsmittel und Anlagen (Lokomotivteile, Türgriffe der Personenwagen, aber auch elektrische Glühbirnen, Plüsch und Leder für die Bezüge der höheren Wagenklassen, Wasserhähne usw.) mit ihrem Eigentumszeichen versehen und tunlichst vereinheitlichen lassen, so könnte sie dadurch den Hehlern ihr Handwerk wesentlich erschweren und damit auch den Anreiz zum Diebstahl stark vermindern.

All diese in der Hauptsache d i e b s t a h l s v e r h ü t e n d e n M a ß n a h m e n werden indessen die Eisenbahn nicht vor dem Schicksal bewahren, auch in alle Zukunft noch das Opfer zahlreicher, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens schwer beeinträchtigender Güterdiebstähle und anderer Straftaten zu werden. Die eisenbahnkriminalistische Diebstahlsbekämpfung ist aber von vornherein zur Erfolglosigkeit verurteilt, wenn sie sich darauf beschränken muß, nur in seltenen Ausnahmefällen zuzugreifen. Da die Güterdiebstähle aus naheliegenden Gründen weitaus größtenteils zu Lasten der Stückgutsendungen gehen, birgt daher für die Direktionen mit starkem Stückgutverkehr, wie z. B. für den Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden, der weitgehende Abbau der Überwachungsabteilungen die ernste Gefahr eines völligen Zusammenbruches der eisenbahnfachlichen Diebstahlsbekämpfung in sich[6]). Um ihr zu begegnen, muß neben das vorbeugende Mühen um Verminderung der Diebstahlsfälle und der sonst in den bisherigen Aufgabenkreis der Überwachungsabteilungen fallenden Unregelmäßigkeiten die Sorge um eine zweckmäßige, den künftigen Erfordernissen angepaßte A u s g e s t a l t u n g d e s Ü b e r w a c h u n g s d i e n s t e s treten. Dazu wird außer der — selbstverständlichen — strengen Auswahl und gründlichen Schulung der Überwachungskräfte zweierlei notwendig werden: Man wird einen Teil der bisher auf dem Überwachungsbeamten ruhenden Arbeitslast auf andere Schultern legen, außerdem aber auch an Stelle der aus der Überwachungstätigkeit herausgezogenen Bediensteten künftig aus andern Dienstzweigen Kräfte mit ins Feld führen müssen, die bisher für die Zwecke der Diebstahlsbekämpfung nicht genügend oder gar nicht nutzbar gemacht worden sind.

[6]) Der Reichsbahndirektion Dresden stehen nach Durchführung des Abbauerlasses jetzt nur noch drei Überwachungsbeamte zur Verfügung. Wie jede Betriebsdirektion darf daher auch die Betriebsdirektion Chemnitz nur noch eine halbe Kraft im Überwachungsdienste verwenden. Dabei entspricht der Verkehr im Betriebsdirektionsbezirke allein nach den letzten vergleichbaren statistischen Unterlagen etwa dem Verkehr der Reichsbahndirektionen Mainz, Osten oder Münster i. W.:

	Fahrtausweise (Stück)	Stückgut (t)	Wagenladungen (t)	Frachtbriefe (Stück)	Eisenbahnpaketadressen (Stück)
D. Chemnitz .	22 170 000	802 000	9 170 000	5 135 000	630 000
RBD. Mainz. .	29 585 000	809 000	11 290 000	5 179 000	915 000
RBD. Osten . .	15 564 000	565 000	9 180 000	4 590 000	126 000
RBD. Münster.	20 570 000	877 000	10 990 000	6 970 000	nicht angeg.

Beide Wege faßt offenbar auch der Erlaß des Reichsverkehrsministeriums ins Auge, indem er auf die Notwendigkeit hinweist, nunmehr den Kontrolldienst aus dem Rahmen der den Überwachungsabteilungen (den sog. „Üwa") verbleibenden Aufgaben völlig loszulösen und gleichzeitig die Ermittelungsabteilungen bei den Verkehrsdienststellen (die „Erma") auszubauen. Anspannung, nicht Vermehrung der bisherigen Kontrolltätigkeit wird dabei — schon angesichts der Notwendigkeit, überall zu sparen, wo es geht — das Gebot der Stunde sein. Die vielumstrittene Frage, bis zu welchem Maße die Kontrollarbeit überhaupt fruchtbar, und von wem sie am zweckmäßigsten auszuüben ist, steht hier nicht zur Aussprache. Wir begnügen uns mit der Feststellung, daß der Überwachungsbeamte künftig davon ausgeschaltet und zu rein kriminalistischer Tätigkeit bestimmt ist. Dadurch entfallen gewisse Anforderungen, die man bisher an seine Person und seine dienstliche Stellung hat richten müssen, gleichzeitig aber gewinnt das ihm eigene Maß kriminalistischer Schulung und Begabung für seinen Wert als Überwachungsbediensteter ausschlaggebende Bedeutung. Die Verpflichtung zum Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft wird für ihn zur unerläßlichen Vorbedingung erfolgreicher Wirksamkeit, da sie ihm erst die polizeiliche Verhaftungsbefugnis und die Möglichkeit verschafft, Haussuchungen und Beschlagnahmen vorzunehmen (§§ 98, 105, 127 Abs. 2 StPO.).

In erster Linie wird man nun dafür sorgen müssen, daß die ohnehin knapp bemessenen Kräfte des Überwachungsdienstes sich, unbeengt durch alles, auch mit der Diebstahlsbekämpfung verbundenes Schreibwerk und sonstige Nebenarbeit, restlos ihrer eigentlichen, rein kriminalistischen Aufgabe widmen können. Deshalb wird man sie von dem Auftrage, die Diebstahlsstatistik zu führen, befreien und ihnen den zeitraubenden, meist ja doch unfruchtbaren Erörterungsschriftwechsel in der Hauptsache abnehmen müssen. Der sog. „Güterschutz" und der „Bahnschutz", Tätigkeiten mehr sicherheitspolizeilicher Art, für die in Sachsen im Gegensatz zu anderen Verkehrsbezirken besondere ständige Kräfte — von den Nachtwächtern einzelner Dienststellen abgesehen — überhaupt nicht vorgesehen sind, müssen aus dem Aufgabenkreis der Überwachungsbeamten reinlich ausgeschieden werden.

Sodann wird aber auch zu prüfen sein, ob es nicht notwendig werden wird, die Papierflut einzudämmen, die sich auf Grund der Zusatzbestimmungen zu § 30 Ziff. 7 der Ermittelungsvorschriften (Kundmachung 11) bisher durch die Übersendung von Abschriften aller Fehl- und Beraubungsmeldungen auf die Überwachungsabteilungen ergossen hat. Da die einschlagenden Vorschriften und ebenso der ganze Aufbau des Überwachungsdienstes in den einzelnen Verkehrsbezirken verschieden sind, lassen sich leider allgemeingültige Vorschläge über Beibehaltung oder Abschaffung dieses Verfahrens nicht aufstellen. Die Übersendung der Blauschriften hat schon bisher nicht den Zweck gehabt, in jedem Einzelfalle das Einschreiten der Üwa auszulösen, sie war vielmehr nur dazu bestimmt, die Diebstahlsschutzstelle des Bezirks über alle Unregelmäßigkeiten auf dem Laufenden zu halten. Wo nun eine weitgehende Zergliederung des Überwachungsdienstes durchgeführt ist, wie beispielsweise in Württemberg, oder wo im Gegensatz dazu in einem großen verkehrsreichen Bezirke die eigentliche Überwachungstätigkeit von einem einzigen Brennpunkte aus betrieben wird — ein Verfahren, das dem Anscheine nach in zahlreichen preußischen Verkehrsbezirken gilt —, da wird es für den Überwachungsbeamten schwer sein, sich aus den ihm vorgelegten Fehl- und Beraubungsmeldungen einen sicheren Überblick über die hauptsächlichsten Unregelmäßigkeitsherde zu verschaffen, denn im ersten Falle ist das Quellgebiet dieser Nachrichten zu klein, im zweiten Falle zu groß. Dort wird daher die Zweckmäßigkeit des bisherigen Verfahrens und nach dem starken Aderlaß, den die Überwachungsabteilungen jetzt erlitten haben, auch seine uneingeschränkte Durchführbarkeit bezweifelt werden dürfen. Wo aber, wie im Bezirke der Reichsbahndirektion Dresden bei den 6 Betriebsdirektionen des sächsischen Netzes, die eisenbahnkriminalistische Überwachungstätigkeit in mittelgroßen, mehr oder minder in sich selbst geschlossenen Verkehrsgebieten durch kleinere, selbständige, untereinander stets austauschbereite Überwachungsabteilungen ausgeübt wird, da hat sich die vorgeschriebene Einsendung von Blauschriften aller Tatbestandsaufnahmen und Fehlmeldungen an die Üwa bestens bewährt.

Selbstverständlich wird künftig die Üwa, wie bisher schon, die ihr vorgelegten Fälle nur mit Auswahl einer eigenen Bearbeitung unterziehen, und in Zukunft nur besonders wichtige oder schwierige und die von den Meldestationen allein nicht verfolgbaren Fälle selbst untersuchen können, besonders also Plombenschwindeleien, Abhandenkommen von Gut und Frachtbrief, Diebstahl von Beförderungsgut durch Einbruch oder Aufspringen auf fahrende Güterzüge, Verlust oder Beraubung besonders hochwertiger Sendungen. Die übrigen Tatbestandsaufnahmen und Fehlmeldungen wird sie dagegen nur sichten, dem Zwecke entsprechend möglichst einfach verbuchen und „auf Verdachtshaufen sammeln", d. h. sie wird Unregelmäßigkeitsmeldungen, bei denen sich, wenn auch ohne ein sicheres Untersuchungsergebnis, immerhin der Verdacht auf eine bestimmte Person oder einen bestimmten Ort lenkt, zusammenlegen. Es bedarf keiner näheren Erläuterung, daß eine solche Sammlung dem Überwachungsbeamten, auch wenn mit der Zeit ein Wechsel in seiner Person eingetreten ist, durch Einkreisung der Tatorte und Zusammenballung der Verdachtsgründe um eine bestimmte Person wertvolles Rüstzeug für künftige Untersuchungen liefert, zum mindesten aber schonungslos alle wichtigeren Fehlerquellen aufdeckt und ihre Verstopfung möglich macht. Wo also der Umfang des einzelnen Überwachungsbezirks es irgend vertretbar erscheinen läßt, da muß der Eingang der Blauschriften bei der Üwa trotz der für Absender und Empfänger damit verbundenen Arbeit unter allen Umständen auch weiterhin gewahrt bleiben.

Die ordnungsgemäße Übermittlung der Blauschriften an die Üwa oder die für dringliche Fälle vorgeschriebene fernmündliche Meldung befreit den Dienststellenvorstand und die örtliche Ermittlungsabteilung natürlich nicht von der Verpflichtung, alle Unregelmäßigkeiten gemäß § 30 Ziff. 2 Erm.-Vorschr., gegebenenfalls unter Zuhilfenahme der Polizei, auch selber zu untersuchen und die eingeleiteten Maßnahmen kurz auf der Blauschrift und später durch abschließenden Nachtragsbericht zu melden, dafür überhebt sie sie aber der Aufgabe, die Diebstahlsstatistik selber aufzustellen. Auch dieser Erfolg hat seinen Wert, denn er wird der Genauigkeit der Aufstellungen sehr förderlich sein, da die Dienststellen erklärlicherweise dazu neigen, alle Unregelmäßigkeiten, solange es irgend geht, als natürlichen Verlust, Wiegefehler, versehentliches Verkarren usw. anzusprechen, schon um nicht sich selbst mit dem Verdachte zu belasten. Es kommt hinzu, daß die Notwendigkeit der Einsendung der Blauschriften an die bei der vorgesetzten Stelle bestehende Üwa den Außendienst von vornherein zu gewissenhafterer Behandlung der Sache anregt. Die durch eine Meldepflicht in diesem Umfange den Dienststellen erwachsende Arbeit ist gering, der Zeitaufwand der Üwa für die Sichtung und kurze Buchung der Eingänge sowie für den zugehörigen Schriftwechsel ist nicht allzu erheblich. Er wird in der Hauptsache von der Entschädigungsabteilung oder den Verkehrsgeschäftsstellen der Direktion (Betriebsdirektion, Betriebsinspektion usw.) übernommen werden müssen, an deren Sitze die (künftig diesen Geschäftsstellen anzugliedernde) Üwa besteht. Der Überwachungsbeamte selber soll dazu nur insoweit herangezogen werden, als sein eigentlicher, kriminalistischer Aufgabenkreis es möglich und notwendig macht.

Aber auch wenn die Üwa in Zukunft alle Hände freibekommt für eine rein kriminalistische Betätigung, wird sie in ihrem ungleichen Kampfe gegen die Güterdiebstähle unterliegen, solange es nicht gelingt, ihr tatkräftige Bundesgenossen an die Seite zu stellen.

Von größtem Werte wird dabei die verständnisvolle Unterstützung durch die Dienstvorstände und die Leiter der Ermittlungsabteilungen sein. Auf diesem, durch Vorschriften freilich kaum erfaßbaren Gebiete wird noch vieles anders werden müssen als bisher. Die Leiter der Außenstellen glauben vielfach das Ihrige getan zu haben, sobald sie von einer in ihrem Bereiche gemeldeten Unregelmäßigkeit drahtlich oder durch unbesehene Weitergabe der ihnen zur Unterschrift vorgelegten Fehlmeldungen und Tatbestandsaufnahmen die Üwa benachrichtigt haben. Eigene Untersuchungen beschränken sie oft darauf, gläubig das nachzuschreiben, was ihnen die Lademannschaft über Befund und Ursache der Unregelmäßigkeit angegeben hat. Wer so den Dieb zum Zeugen macht, wird der Wahrheit kaum jemals näherzukommen vermögen. Diese Zurückhaltung in der Untersuchung erklärt sich zum größten Teile daraus, daß die Gedanken: „Ach, bei uns ist noch nichts weggekommen!“ und „Meine Leute kenne ich, unter denen ist ganz bestimmt kein Dieb!“ für viele Dienststellenvorstände unanfechtbare Glaubenssätze sind. — Grundfalsch! — Stets muß der Dienststellenvorstand die Untersuchung so vornehmen, als wäre der Dieb hier im eigenen Betriebe zu suchen. Er nützt damit nicht bloß der Erforschung des Täters, sondern er dient damit ebensosehr der Entlastung der eigenen Leute, ganz zu schweigen von dem großen Nutzen, den eine solche Untersuchung dadurch gewinnt, daß sie andere Langfinger abschreckt und die Bediensteten der Dienststelle, namentlich die Aufsichtspersonen, zu straffer und gewissenhafter Arbeit erzieht. Ein Dienststellenvorstand aber, der womöglich gar deswegen nicht näher an die Dinge rührt, weil er nicht gern durch Aufdeckung von Diebereien auf seiner Dienststelle „oben unangenehm auffallen“ möchte, beweist damit einen solchen Mangel an Pflichtgefühl und an Vertrauen zu seiner eigenen Tüchtigkeit, daß die Verwaltung allen Anlaß hat, den Wert seiner Leistungen nicht höher einzuschätzen als er selbst es tut.

Es stünde vieles besser um die Diebstahlsbekämpfung, wenn die Vorstände und Ermittlungsleiter jeden Fehlmeldezettel einer zweifelnden Prüfung unterzögen. Gar häufig scheitert jede Nachforschung gleich an der Unvollständigkeit der Angaben im Meldezettel! Und vor allem: Wie oft gibt der harmlose Vermerk: „Gut fehlt bei Entladung“ die Tarnkappe ab, unter deren Schutz ein Dieb auf dem Güterboden monate- oder jahrelang unerkannt seinem Handwerk nachgehen kann, weil die inhaltlich falsche Fehlmeldung alle Erörterungen von vornherein an der Ladeluke des Empfangsbodens abprallen läßt. Stets gibt ferner nachträgliche, womöglich gar stark verspätete Ausstellung eines Fehlmeldezettels Anlaß zu besonders peinlicher Untersuchung.

Auch in Beraubungsfällen wird gewissenhafte Prüfung der Tatbestandsaufnahmen gleich an Ort und Stelle durch den Vorstand für die Ermittlung des Tatorts und damit vielleicht auch des Täters unschätzbare Dienste leisten. Immer gilt es festzustellen, ob das Gut tatsächlich schon beim Öffnen des Wagens oder erst während des Ausladens oder gar erst einige Zeit nach dem Ausladen beraubt vorgefunden worden, ob etwa der Wagen geöffnet worden ist und bis zum späteren Beginn des Ausladens unbeaufsichtigt gestanden hat usw.

Wertvolle Mitarbeit können die Leiter kleiner und mittlerer Dienststellen dem Überwachungsbeamten dadurch leisten, daß sie sein und ihr eigenes Augenmerk bei der Untersuchung von Unregelmäßigkeiten auf Bedienstete lenken, die einen liederlichen Lebenswandel führen oder sonst einen Geldaufwand treiben, der sich mit dem mageren Einkommen eines Eisenbahners nicht verträgt. Kommt ein solcher Mann mit Beförderungsgut in dienstliche Berührung und deuten gehäufte Diebstahlsspuren nach der Dienststelle hin, wo er beschäftigt ist, so wird man selten fehlgehen, wenn man in seiner Person den Schuldigen sucht.

Für die Üwa wird diese Unterstützung von außen künftig lebensnotwendig sein, und sie ist auch nicht undurchführbar, denn sie verlangt von den gewiß in der Regel an sich schon stark belasteten Dienststellenvorständen nicht sowohl einen nennenswerten Mehraufwand an Zeit und Arbeit, sondern mehr eine verständnisvolle geistige Einstellung auf die praktischen Bedürfnisse des Kampfes gegen die Güterdiebstähle.

Was hier von den Dienststellenvorständen gesagt ist, das gilt sinngemäß auch für die Leiter der örtlichen Ermittlungsabteilungen. Aber ihnen werden darüber hinaus aus dem Abbau der Üwa noch weitere Aufgaben erwachsen, denn, soll die eisenbahnfachliche Diebstahlsbekämpfung nicht zum Erliegen kommen, so werden sie in sehr viel weiterem Maße als bisher neben ihren sonstigen Aufgaben zu kriminalistischer Tätigkeit herangezogen werden müssen. Der Überwachungsbeamte der Direktion (Betriebsdirektion usw.) muß ermächtigt werden, soweit nötig, die Leiter oder andere Bedienstete der örtlichen Ermittlungsabteilungen mit besonderen Weisungen für den Einzelfall zu Erörterungen auch außerhalb ihrer Dienststelle einzusetzen, wenn die zu behandelnde Unregelmäßigkeit irgendwie nach Ursache oder Entdeckung ihren Ausgang von der Dienststelle nimmt, bei der die Erma besteht. Dem Ermittlungsbeamten wird also dadurch die Möglichkeit gegeben, eine von ihm ohnehin zu behandelnde Unregelmäßigkeit auch über den engen Rahmen seiner eigenen Dienststelle hinaus zu erörtern. Mancher Leerlauf, manche Doppelarbeit kann dadurch vermieden, mancher sonst uneinbringliche Erfolg gesichert, mancher mit geringerem Kraftaufwande erzielt werden, als es so möglich wäre.

Aber die Inanspruchnahme der Erma für den kriminalistischen Überwachungsdienst wird noch weiter gehen dürfen und müssen. Besonders geeignete Bedienstete auswärtiger Erma müssen vom Überwachungsbeamten auch in Sachen, die ihre eigene Dienststelle nicht betreffen und ohne strenge Bindung an ihren Dienstort als Hilfskräfte für bestimmte Einzelaufträge herangezogen werden können.

Wenn der Überwachungsbeamte an den wichtigeren Verkehrspunkten draußen im Bezirke fachtüchtige Hilfskräfte mit Vernehmungen, Beschlagnahmen, Haussuchungen usw. am Orte und in der Umgebung ihrer Dienststelle beauftragen kann, so vermeidet er eine unfruchtbare Zersplitterung seiner Kräfte und spart zeitraubende Dienstreisen. Die Helfer sollen keineswegs ausschließlich zur Diebstahlsbekämpfung bestimmt sein, es genügt, daß sie kriminalistisch befähigt sind und daß ihr sonstiger Dienst die Übernahme solcher gelegentlicher Aufträge möglich macht. Zweckmäßig wird die vorgesetzte Reichsbahndirektion für sie bei der Landesjustizverwaltung die Eigenschaft als Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft zu erwirken suchen. Die Betriebsdirektion Chemnitz hat schon kurz vor der nunmehr angeordneten Kräfteverminderung der Üwa wegen der Dichte ihres Netzes und der Stärke ihres Stückgutverkehrs (vgl. Anm. 6) solche „Üwa-Zweigstellen“ an einigen Eisenbahnknotenpunkten des Erzgebirges eingerichtet. Abgeschlossene Erfahrungen über die Bewährung dieses Versuchs liegen allerdings noch nicht vor.

Die Aussichten für den Erfolg der Heranziehung von Ermittlungskräften zum kriminalistischen Überwachungsdienst bauen sich zum guten Teile auf der Personenfrage auf. Deshalb werden die Direktionen und Ämter ein wachsames Auge auf die Auswahl der Kräfte für den jetzt mitunter noch etwas stiefmütterlich behandelten Ermittlungsdienst haben müssen. Zweckmäßig werden gleichzeitig im Ladedienste beschäftigte Kräfte im allgemeinen von der Ermittlungsarbeit auszuschließen sein. Bei der Auswahl wird am besten auch der Überwachungsbeamte mit zu Rate gezogen. Dessen Aufgabe wird es sein, sich mit der Zeit ein Bild von der Tüchtigkeit jedes einzelnen Ermittlungsbediensteten seines Bezirks zu machen und auf die Erma erzieherisch einzuwirken, wo sich ihm Anlaß oder Gelegenheit dazu bietet. Sehr förderlich ist nach alledem auch die gelegentliche oder besser noch regelmäßig wechselweise Abordnung von Ermittlungskräften zur Dienstleistung bei der Üwa. Selbst vielerfahrene Ermittlungsbeamte werden von einer solchen Tätigkeit bei der Üwa eine Fülle von Anregungen auch

für ihren eigentlichen Dienstzweig mit nach Hause nehmen, und auch den Überwachungsbeamten selber wird dieser stete lebendige Austausch eine günstige Ausbeute liefern.

So ist die Zahl der Heilmittel groß, die der von der Diebstahlsseuche geplagten Deutschen Reichsbahn empfohlen werden können. Völlige Heilung freilich kann keines von ihnen bringen, und eine Besserung der Krankheit steht nur dann zu erhoffen, wenn möglichst jeder einzelne Bedienstete sich verantwortungsfreudig der Aufgabe bewußt wird, die gerade ihm bei der Diebstahlsbekämpfung zufällt. Unaufhaltsam schreitet auch die Eisenbahnerschaft fort auf dem Wege zur guten alten deutschen Ehrlichkeit; aber, mögen auch die räudigen Schafe in ihren Reihen seltener geworden sein, riesengroß ist noch immer die Zahl derer, die durch Nachlässigkeiten in der Ausübung ihres Dienstes die Vorbedingungen dafür schaffen, daß ein Güterdiebstahl verübt werden kann oder daß der Täter unentdeckt bleibt. Mindestens ebenso wichtig wie der Kampf gegen die Güterdiebe ist daher der Kampf gegen die Gleichgültigkeit und Verständnislosigkeit so vieler Eisenbahner gegenüber den Erfordernissen der Diebstahlsverhütung. Schneiden wir in diesem Kampfe günstig ab, so brauchen wir nicht zu fürchten, daß die Einschränkung der Überwachungstätigkeit über kurz oder lang den Zusammenbruch der eisenbahnfachlichen Diebstahlsbekämpfung zur Folge haben und damit die Deutsche Reichsbahn nahezu wehrlos dem Heer der Güterdiebe ausliefern könnte.

Die Architektur der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin*).

Deutschland ist wohl dasjenige Land, in dem am nachdrücklichsten darauf hingewiesen wurde, daß die Gebundenheit der Ingenieurwerke an die Naturgesetze und Wirtschaftsbedingungen die Mitwirkung des Künstlers erfordere, wenn ihre Gestaltung nach allen Richtungen befriedigen soll. Denn auch in der Technik handelt es sich — wie Weyrauch definiert — um geistiges und körperliches Gestalten auf Grund eines seelischen Bedürfnisses nach Harmonie. Es muß also dahin gestrebt werden, die wirtschaftlich-technischen Formen in einer Weise lebendig zu machen, daß in der Seele des Beschauers eine befriedigende Vorstellung vom Spiel der Kräfte und der Zweckmäßigkeit der Mittel zur Überwindung der Materie vermittelt wird. Die Formprobleme, auf welche die Ausnutzung der Baustoffe hinweist, laufen letzten Endes auf die schwierige Frage hinaus, ob es auch im Ingenieurwesen zur Entwicklung einer bestimmten Kunstsprache kommen wird, wie dies die neueren Bestrebungen zu bejahen scheinen. Der Ingenieur sollte danach zugleich auch Künstler oder — auch bei ausgesprochener eigener Veranlagung — doch künstlerisch erzogen sein. Da dies aber doch nur ausnahmsweise der Fall sein wird, so wird er klugerweise sich ergänzen und der Mitwirkung des Künstlers versichern, der anderseits die Aufgabe hat, soweit wie möglich in den Geist des Ingenieurwerkes einzudringen und sich mit dessen Gesetzen vertraut zu machen. Dies gilt insbesondere bei der neuzeitlichen Anwendung der Baustoffe, insbesondere der verschiedenen Gattungen des Eisens; mit dessen Wesensart sich die Baukünstler bis in die neueste Zeit hinein immer noch zu wenig befaßt haben.

Schnellbahnen in Großstädten gehören sicherlich zu denjenigen Schöpfungen des Ingenieurwesens, bei denen die Mitarbeit des Baukünstlers am wenigsten zu entbehren ist, und wo auf sie verzichtet ist, geschah dies nur zum Nachteil des Werkes. Die Aufgaben des mitschaffenden Architekten erstrecken sich hier wesentlich auf diejenigen Bauwerke, die über Tage liegen, die also vorwiegend als Hochbahnen hergestellt werden; Untergrundbahnen bieten zu seiner Betätigung nicht in gleichem Umfange Gelegenheit.

Ein neues und in jeder Beziehung bedeutsames Beispiel solchen Zusammenarbeitens von Konstrukteur und Künstler stellt die Berliner Hoch- und Untergrundbahn dar. Der Generaldirektor dieses Unternehmens, Geheimrat Wittig, hat die Ergebnisse dieses gemeinsamen Schaffens in einem im Zirkelverlag herausgegebenen umfangreichen, mustergültig ausgestatteten Tafelwerke ausführlich dargestellt. In 67 wundervoll ausgeführten, teils in photographischem, teils in farbigem Druck hergestellten einfachen oder doppelten Tafeln großen Formats sind die wesentlichsten Bauobjekte zur Darstellung gebracht, auf die sich die künstlerische Mitarbeit erstreckt hat, während ein einleitender Abschnitt die Gründe für die Gestaltungen und ihren Werdegang eingehender beleuchtet und sie mit den im Auslande durchgeführten Schnellbahnausführungen in Vergleich stellt. Auch dieser Abschnitt ist mit erläuternden bildnerischen Darstellungen aufs reichste ausgestattet. Daß die buchkünstlerische Behandlung des ganzen Werkes auf vollster Höhe der vorkriegsmäßigen Buchkunst steht, muß besonders erwähnt werden. Eine bescheidene Auslese der bildlichen Darstellungen ist der nachfolgenden Besprechung in stark verkleinertem Maßstabe beigefügt.

Abb. 1. Haltestelle Möckernbrücke.

Auf die Verwirklichung des Hochbahngedankens war ein nicht unbeträchtlicher Teil der Lebensarbeit des unvergeßlichen Werner von Siemens und seines Sohnes Wilhelm von Siemens gerichtet. Die technische Gestaltung des Unternehmens war das gemeinsame Werk des Hauses Siemens & Halske und der Hochbahngesellschaft. Bekannt ist, daß das Unternehmen von Siemens & Halske im Verein mit der Deutschen Bank begründet worden ist und daß die letztere seine finanzielle Durchführung übernommen und sichergestellt hat. Träger des künstlerischen Ge-

*) Die Architektur der Hoch- u. Untergrundbahn in Berlin. Vom Geheimen Baurat Dr. Ing. e. h. Paul Wittig, Direktor der Hochbahngesellschaft. 1922. Der Zirkel, Architekturverlag G. m. b. H., Berlin. Preis 150 *M*.

staltungswillens war vorwiegend die Hochbahngesellschaft selbst, verkörpert in der Person des Geheimrat Wittig, des Verfassers des genannten Tafelwerkes. Die Gesellschaft hat bei der Verwirklichung der künstlerischen Bestrebungen in dem finanzierenden Institut, vor allem in der Person des Geheimen Kommerzienrats Steinthal, allezeit verständnisvolle Förderung erfahren. Diesen Bestrebungen kam zugute, daß der Verfasser, der das Unternehmen von Anbeginn an erster Stelle geleitet hat, vordem selbst die Laufbahn des ausübenden Architekten zurückgelegt hatte. Diesem Umstand ist es zu danken, daß neben den schwierigen und verantwortungsvollen Aufgaben technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Art, die mit der Verwaltung eines so ausgedehnten Unternehmens verknüpft sind, auch die baukünstlerische Seite des großen Werkes durch Heranziehung erster Berliner Architekten weitgehendste Berücksichtigung erfahren hat. Die Fürsorge für die künstlerischen Interessen spiegelt Wittigs Veröffentlichung getreulich wider, die in ihrer Art geradezu eine Entwicklungsgeschichte architektonischer Behandlung von Ingenieurbauwerken der vorliegenden Gattung überhaupt darstellt.

Abb. 2. Kohlenhebewerk am Landwehrkanal.

Das eigentliche Tafelwerk ist in sechs Abteilungen gegliedert, bei denen für die einzelnen Bauwerke im wesentlichen die Aufeinanderfolge gewahrt ist, die auch der Zeitfolge der Herstellung entspricht. Die Teile 1—4 umfassen die Viadukte und Hochbahnhöfe, an denen der Künstler naturgemäß zu ausgiebigerer Mitwirkung berufen war als bei den Bauwerken der Untergrundbahn, die in den Teilen 5 und 6 sowie auch 7 behandelt sind. Teil 7 bringt die von den Verwaltungen der Gemeinden Schöneberg und Wilmersdorf und der Gutsverwaltung Dahlem erbauten, aber von der Hochbahngesellschaft in einheitlichem Zusammenhang mit ihrem eigenen Netz betriebenen Anschlußbahnen zur Darstellung, während im Teil 8 eine Sammlung von Blättern vereinigt ist, die sich auf die Ausbildung der Wagen beziehen.

Im ersten Teil des Werkes sind Bauausführungen der Strecke Warschauer Brücke - Möckernbrücke dargestellt. Hier haben bearbeitet: die Architekten Stahn die städtischerseits hergestellte Oberbaumbrücke mit Hochbahnviadukt, Grisebach und Dinklage die Haltestelle Schlesisches Tor, Alfred Grenander eine Reihe von Eisenportalen, der Verfasser des Werkes selbst das Treppengebäude der Haltestelle Prinzenstraße und Solf und Wichards die Haltestelle Hallesches Tor.

Auch auf der Strecke Möckernbrücke-Gleisdreieck — zweiter Teil des Werkes — finden wir den Verfasser als persönlich Mitwirkenden bei der Ausgestaltung der Hochbahnbrücke über den Landwehrkanal und des eine Hochbahndurchfahrt umschließenden umfangreichen Eckhauses am Tempelhofer Ufer sowie des daran anschließenden Kraftwerkes. Sepp Kaiser hat die künstlerische Ausgestaltung des zum Kreuzungsbahnhof umgebauten Gleisdreieckbahnhofes übernommen; von ihm rührt auch das zum Kraftwerk gehörende reizvolle Kohlenhebewerk am Landwehrkanal her.

In der dritten Abteilung, die die Strecke Bülowstraße - Nollendorfplatz behandelt, kommen zu Wort die Architekten Bruno Möhring, von dem die künstlerische Durchbildung des Bahnhofs Bülowstraße, das Steinportal an der Blumenthalstraße und die Brücke über die Potsdamer Straße herrühren, Grenander mit verschiedenen steinernen Pfeilerbauten, dann Cremer und Wolffenstein, die den Hochbahnhof Nollendorfplatz mit den angrenzenden Rampenanlagen künstlerisch gestalteten.

Bei den im vierten Teil geschilderten Hochbahnbauten der Strecke Danziger Straße - Nordring lag die künstlerische Durchbildung in der Hand Grenanders. Dargestellt sind hier vor allem der Hochbahnhof Danziger Straße, Straßenüberbrückungen und Viaduktabschnitte.

Auch die künstlerische Behandlung der Untergrundstrecke Wittenbergplatz - Westend, die den Gegenstand der fünften Abteilung des Werkes bildet, war Grenander übertragen. Vornehmlich sind es hier die Eingangshalle zum Bahnhof Wittenbergplatz mit diesem selbst sowie die Untergrundbahnhöfe Knie, Bismarckstraße, Wilhelmplatz und Reichskanzlerplatz, die die gestaltende Hand des Künstlers bezeugen.

Abb. 3. Stadtpark-Bahnhof der Schöneberger Bahn.

Grenander wurde weiterhin bei der Ausführung der Strecke Leipziger Platz - Alexanderplatz zugezogen, an der er die Untergrundbahnhöfe Kaiserhof, Inselbrücke, Klosterstraße und Alexanderplatz, Schönhauser Tor und Senefelderplatz künstlerisch ausstattete. Auf diese Ausführungen erstreckt sich die sechste Abteilung des Werkes.

Der künstlerische Ausbau der Schöneberger und Wilmersdorfer Untergrundbahnen und der Dahlemer Einschnittbahn — siebenter Teil des Werkes — blieb Sache der Bahneigentümer, die dem von der Hochbahn gegebenen künstlerischen Beispiel mit gesteigerten Formbestrebungen gefolgt sind. Es sind bei der Schöneberger Bahn vor allem der von Emil Schnaudt ausgestaltete Stadtpark-Bahnhof, bei der Wilmersdorfer Bahn die von Stadtbaurat Müller in Gemeinschaft mit dem Architekten Leitgebel entworfene Seeparkbrücke, die Untergrundbahnhöfe Breitenbachplatz u. a., bei der Dahlemer Bahn die Vorhallen der von Heinrich Schweitzer, Gebrüder Hennings und Heinrich Straumer entworfenen Eingangsbauten zu den Bahnhöfen Podbielskiallee, Dahlem Dorf und Thielplatz, an denen diese Bestrebungen verfolgt werden können.

Abb. 4. Eingang zum Werkstättenbahnhof Stadion.

Die künstlerische Innenausstattung der Wagen — achter Teil des Werkes — war wieder Alfred Grenander übertragen.

Die Formgebung der Bauten des Hauptkraftwerkes an der Unterspree sowie des Werkstättenbahnhofes Stadion sind in das Werk nicht oder nur andeutend einbezogen worden; auch sie haben durch Sepp Kaiser eine Ausstattung erfahren, die für spätere Bauten wertvolle künstlerische Fingerzeige geben wird.

Werden die verschiedenen Grundformen der Schnellbahn — Hochbahn, Untergrundbahn, Einschnittbahn — in der beschriebenen Aufeinanderfolge nochmals im Zusammenhange überblickt, so ergibt sich ein Entwicklungsbild, in dem das Bestreben nach technisch-künstlerischer Harmonie immer lebendiger und wirksamer hervortritt, und das ist es, was Wittigs Arbeit besonders lehrreich und zugleich so überaus anziehend macht. Wittig zeigt auf dem Wege dieser Entwicklung, wie die Formgebung allmählich einem Ziele entgegengeführt wird. Als der Entwurf für die Stammlinie der Hochbahn von der Warschauer Brücke über das Gleisdreieck — dieses noch in der damaligen Form eines tatsächlichen Bogendreiecks mit schienenfreien Gleiskreuzungen an den Verzweigungspunkten — zur Durchführung gebracht wurde, handelte es sich noch wesentlich um einen Nützlichkeitsbau, bei dem eine umfangreichere Heranziehung künstlerischer Kräfte noch nicht in Frage kam. Es ist der nüchterne wirtschaftliche Standpunkt, daß die rechnerisch erstellte Konstruktion auch den Schönheitsforderungen genügend Rechnung trage, der im ersten Teil des Werkes noch in erheblichem Maße zum Ausdruck kommt, wenn freilich, und nicht ohne Erfolg, doch auch schon damals versucht wurde, dem Normalviadukt eine gefällige äußere Form zu geben und im übrigen dessen bauliche Anordnung so übersichtlich und einfach wie möglich zu gestalten. Der Ingenieur versagte indessen, wo es sich um besondere Ausführungen handelte, wie bei der Straßenbrücke am Sedanufer und in zahlreichen anderen

Abb. 5. Ursprüngliche und späteste Viaduktgestaltung.

Abb. 6 und 7. Fortschreitende Entwicklung der Viaduktformen.

Fällen. Hier hat der Architekt, um beim Eisenwerk die Härten der Erscheinung zu mildern, nachträglich ein Beiwerk hinzugefügt, das, so geschickt die Zutaten empfunden sind, doch geklärteren Auffassungen nicht mehr genügen kann. Auch die nachträgliche künstlerische Durchbesserung der ursprünglichen Form der Landwehrkanalbrücke am Anhalter Bahnhof konnte nur Härten mildern, zu deren Abstellung die ursprüngliche unbekümmerte statische Formgebung freilich geradezu herausforderte. Die anziehenden Schmuckstücke und das ergänzende Beiwerk, die dem Bauwerk das Kahl-Nüchterne genommen haben, können doch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Fehler einer unbefriedigenden Gesamtgestaltung durch solche nachträglichen Beigaben dem geschulten Auge nicht zu verbergen sind.

Abb. 8. Viaduktstützen im Westen.

Derartige, vorwiegend nach technischen Gesichtspunkten gewählte Formgebungen sind bei den späteren Viaduktausführungen im Westen fürsorglich vermieden. Hier sind die Konstruktionen freier gestaltet und besitzen in ihrer Vereinigung von Stein und Eisen ein Maß von Schönheit, das die verwöhntesten Ansprüche befriedigen muß. Diese Ausführungen scheinen mir unwiderleglich zu beweisen, wie sehr diejenigen im Unrecht sind, die der Verwendung von Steinkonstruktionen im Zuge eines langgestreckten eisernen Viaduktbaues widerstreben. Meines Erachtens kommt es hier nur auf das „Wie" der Verschmelzung der aus so verschiedenartigen Baustoffen zusammengesetzten Bauwerke an. Auch die Eisenkonstruktion an sich hat auf dem westlichen Abschnitt wesentliche Verbesserungen nicht nur konstruktiver, sondern auch künstlerischer Art erfahren, insbesondere, indem die Viaduktpfeiler mit den Hauptträgern eine leichte Schräg- oder Spreizstellung erfahren haben, die Formen des Eisens selbst aber aus den Eigenschaften dieses elastisch-schmiegsamen Baustoffes, dessen Linien sich gegenüber anderen Baustoffen so flüssig gestalten lassen, stärker herausgearbeitet sind.

Bis hierher ist für die Haupttragewände des Viadukts die gitterartig aufgelöste Form noch beibehalten. Diese vermittelt den Eindruck des Leichteren, Gefälligeren auch in der Auswirkung der Kräfte. Gründe technischer Zweckmäßigkeit haben schließlich aber den Anlaß gegeben, die gegliederte Form des Tragwerkes zu verlassen und geschlossenere Trägerformen zu verwenden. Dieser weitere Schritt findet seine Verwirklichung auf der Schönhauser Allee-Linie, deren Viaduktbauten dadurch eine gewichtigere, wuchtigere Form erhalten haben, deren gesteigerte Sachlichkeit sich auch auf die Steinkonstruktionen und die Bahnhöfe überträgt. Mir scheint, daß damit auch die künstlerische Auswirkung bei diesen Viaduktbauten einen gewissen Abschluß erreicht hat. (Schluß folgt.)

Abb. 9. Straßenbrücke im Westen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Notverordnung über die wirtschaftliche Umgestaltung der Reichsbahn.** Der Entwurf der Notverordnung über die wirtschaftliche Umgestaltung der Reichsbahn ist inzwischen im Fünfzehnerausschuß des Reichstags beraten worden. Der Reichsverkehrsminister schickte der Beratung eine ausführliche Begründung der Verordnung voraus und erklärte, daß die erste Voraussetzung einer wirtschaftlichen Höchstleistung vor allem ein selbständiges Unternehmen sei. In der eingehenden Aussprache wurde von der Reichsregierung die Zusicherung gegeben, daß die Notverordnung nur eine provisorische Lösung darstellen solle, und daß spätestens bis zum 1. April 1924 eine endgültige Gesetzesvorlage dem Reichstag vorgelegt werde, sofern nicht die politischen Verhältnisse dies unmöglich machen sollten. § 8 der Notverordnung trägt dem Art. 92 der Reichsverfassung, der bestimmt, daß der Haushalt des Eisenbahnunternehmens in den allgemeinen Haushalt des Reiches einzugliedern sei, dadurch Rechnung, daß die Schlußsummen des Eisenbahnhaushaltes bzw. die Voranschläge in den Reichshaushalt eingestellt werden sollen. Darüber hinaus beschloß der Ausschuß, die Reichsregierung zu ersuchen, mit dem Haushaltsvoranschlag alljährlich Voranschläge einer Vermögensbilanz, einer Gewinn- und Verlustrechnung des letztabgeschlossenen Jahres mit einem eingehenden Geschäftsbericht über die Reichsbahn vorzulegen. Außerdem beschloß der Ausschuß, es möge in der Verordnung durch einen Zusatz zum Ausdruck gebracht werden, daß der Reichsverkehrsminister nicht nur der Reichsregierung, sondern auch dem Reichstage Auskunft zu geben habe.

Im Fünfzehnerausschuß des Reichstags wurde ferner ein Verordnungsentwurf über die Ermächtigung des Reichsverkehrsministers zur Aufnahme von Darlehen beraten. Nach den Ausführungen der Reichsregierung läßt die gegenwärtige finanzielle Loslösung der Betriebsverwaltungen von der allgemeinen Finanzverwaltung es geboten erscheinen, daß diejenigen Kredite, die ausschließlich für Eisenbahnzwecke aufgenommen werden, nicht, wie bisher üblich, von dem Reichsminister der Finanzen, sondern von dem Reichsverkehrsminister als dem in erster Linie für die Finanzgebarung der Verwaltung verantwortlichen Fachminister, allerdings im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen, selbst aufgenommen werden, und daß für die im Interesse der Betriebsverwaltungen aufgenommenen Schulden das Reich nur mit den Betriebseinnahmen und dem zu dem Betriebe ihrer Verwaltungen gehörigen Vermögen haftet. Des weiteren ist in der Verordnung eine Ermächtigung für den Reichsverkehrsminister enthalten, Sicherheiten an Gegenständen zu bestellen, die zum Betriebe der Verwaltung gehören.

— **Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats** ist vom Reichsverkehrsminister zu einer Sitzung auf den 20. Februar d. J., vormittags 10 Uhr, im großen Sitzungssaal des Potsdamer Personenbahnhofs nach Berlin berufen worden. Zur Beratung stehen Vorlagen der Reichsbahnverwaltung über Änderung der Gütertarife, Erhöhung der Personentarife und Mitteilung über Ein- und Ausfuhrtarife.

— **Die Einnahmen der Reichsbahn** betrugen insgesamt für die Zeit vom 15. November bis Ende Dezember 1923: 327,32 Goldmillionen und im Dezember 214,86 Goldmillionen. Der Personen- und Gepäckverkehr erbrachte 74,62 Goldmillionen bzw. im Dezember 52,69 Goldmillionen. Aus dem Güterverkehr wurden 244,28 Goldmillionen und im Dezember allein 155,75 Goldmillionen vereinnahmt.

— **Finanzielle Einbußen der Reichsbahn infolge des Ruhreinfalls.** Auf eine Reichstagsanfrage hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, daß er bereit sei, eine Zusammenstellung der finanziellen Einbußen der Reichsbahn infolge des Ruhreinfalls und der Einrichtung der französisch-belgischen Eisenbahnregie zu liefern, sobald die hierfür nötigen bereits eingleiteten Arbeiten abgeschlossen seien.

— **Reisesparkarten.** Um Minderbemittelten und insbesondere Jugendkreisen die Anschaffung von Reisesparkarten der Reichsbahn (wertbeständigen Wertzeichen) möglichst zu erleichtern, werden neben den bisherigen Reisesparkarten über 5 und 2 *M* auch solche über 1 *M* ausgegeben werden, die aus brauner Pappe hergestellt sind.

— **Eisenbahnverkehr Ostpreußen-Litauen.** Wie von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, ist der Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen über Tilsit am 7. Februar wieder aufgenommen worden.

— **Abkommen über die Kölner Eisenbahnen.** Die endgültige Regelung des Eisenbahnverkehrs in der britischen Zone ist durch Nachgeben der Regie zustande gekommen. Das Coblenzer Abkommen vom 14. Dezember 1923, das die französische Regierung bisher zu ratifizieren abgelehnt hatte, ist als modus vivendi zwischen der britischen, französischen und deutschen Regierung angenommen worden. Danach bleibt also die deutsche Eisenbahnverwaltung im Brückenkopf Köln bestehen.

Dies Abkommen gestattet, den Verkehr nach ähnlichen Grundsätzen zu regeln, wie sie vor der Ruhrbesetzung bestanden. Es werden wieder durchgehende Fahrkarten für den Personenverkehr ausgegeben werden. Der Güterverkehr wird ebenfalls durchgehend nach dem französisch-belgisch besetzten Gebiet, dem unbesetzten Deutschland und dem Ausland abgefertigt werden. Zur Regelung dieser und anderer technischer Fragen sind sofort Ausschüsse aus englischen, französischen und deutschen Eisenbahnkreisen gebildet worden. Fahrpläne zur Erleichterung des Durchgangsverkehrs sind schon in Vorbereitung.

— **Das Verkehrselend im Westen.** W. T. B. berichtet aus Düsseldorf unterm 5. d. M.: Von unterrichteter Seite hören wir über den Zustand des Verkehrswesens der besetzten Gebiete:

Der Personenverkehr der französisch-belgischen Eisenbahnregie hat Anfang Januar nach zuverlässigen Feststellungen 50 % der Leistung vor dem Ruhreinbruch erreicht. Die Betriebslage auf den von der Regie betriebenen Strecken ist nach wie vor äußerst schwierig. Allgemein ist eine Überfüllung der großen Güter- und Verschiebebahnhöfe festzustellen. Die Versorgung der Industrie mit leeren Wagen seitens der Regie ist nach wie vor ungenügend. Auch die Regie scheint das Unhaltbare der jetzigen Zustände einzusehen.

Wie unzuverlässig die Betriebsführung der Regie ist, geht aus folgendem hervor: Auf einer der wichtigsten Strecken erfolgt die Zugmeldung nicht telegraphisch mit Morseapparaten, das Abläuten muß als Meldung für die Nachbarstationen dienen. Alle anderen Sicherungsmaßnahmen erfolgen auf dem Fernsprecher. Wenn ein Bahnhof wissen will, was abgeläutet worden ist, ob und welcher Personenzug, ob und welcher Güterzug, so muß er bei der Nachbarstation auf dem Fernsprecher anfragen. Es kommt vor, daß Züge vor Bahnhöfen so dicht aufeinander auffahren, daß der Lokomotivführer erst durch Schlußlaternen des vor dem Bahnhof haltenden Zuges oder durch Signale des Schlußbremsers darauf aufmerksam gemacht wird, daß eine Weiterfahrt unmöglich ist (!).

Wie unwirtschaftlich der Betrieb ist, zeigen die Zustände an einigen wichtigen Betriebsstationen. Die Betriebswerke sind mit etwa der doppelten Zahl an Lokomotiven und an Personal besetzt, gegenüber der Besetzung vor dem Ruhreinbruch, aber die Leistungen an Lokomotivkilometern betragen nur etwa zwei Drittel bis drei Viertel der früheren Lokomotivkilometer. An manchen Stellen sind die Lokomotiven nur einfach besetzt; auch in Krankheitsfällen des Lokomotivpersonals wird die Lokomotive nicht mit anderem Personal besetzt, sondern bleibt stehen. Das Lokomotivpersonal muß seine Lokomotive selbst ausschlacken und tut das, wo gerade Platz vorhanden ist; es wird nicht verlangt, daß das auf der Ausschlackgrube geschieht. Kohlen- und Ölverbrauch sind doppelt und dreimal so hoch wie früher im deutschen Betriebe. Die Dienstdauer des Personals ist außerordentlich lang, so daß ein Personal in der Woche oft nur drei Schichten leistet.

Alles in allem also noch immer durchaus unerfreuliche Zustände, die jeden Versuch, die vom Verkehrswesen so innig abhängige deutsche Wirtschaft des Rhein- und Ruhrgebietes zu beleben, im Keime ersticken.

— **Der Dienst bei der Eisenbahnregie.** Das Zugpersonal bleibt bei jeder Fahrt etwa 20—40 Stunden im Dienst. Durch das ungünstige Verkehren aller Züge werden die Dienstdauerleistungen in dieser unglaublichen Weise erhöht. Aufenthalte vor Bahnhofseinfahrten mit einem Güterzug von 8 Stunden sind keine Seltenheiten. Dann kann in den Bahnhöfen wegen Verstopfung selten ohne Aufenthalt weitergefahren oder bei Richtungswechsel das andere Bahnhofsende erreicht werden. Diese endlosen Dienstfahrten wirken auf die Diensteinteilung störend; sie reißen den Dienstplan meist auseinander.

Das deutsche Personal hat nirgendwo Anordnungsbefugnisse. Überall ist ein französischer Chef eingesetzt. Diese Chefs stammen meist aus den untersten Dienststufen des französischen Personals und sind hier Deutschen, die ihnen ranglich, geistig usw. überlegen sind, vorgesetzt. Dazu mißbrauchen diese Chefs ihren Posten, indem sie das deutsche Personal fortgesetzt durch Rufe wie: „schnell, schnell“ zum Dienst antreiben wollen oder sonst schikanieren.

Dazu kommt die sattsam bekannte niedrige Entlohnung. Ein ehemaliger deutscher Zugführer erhält einen Frankenbetrag, der gleich 105 Billionen ist, während ihm unter deutscher Verwaltung 178 Billionen zustanden. Ferner wird die minderwertige Bedienung in den Cooperatives (Kantinen) beklagt. Diese war als Vergünstigung vorgesehen. Die deutschen Bediensteten bekommen hier jedoch nur die schlechtesten Dinge, wie Linsen, Bohnen, Erbsen, während den Franzosen die Feinkost verabfolgt wird. Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß diese und andere Mißstände das deutsche Personal sehr erregt haben, so daß Streikgefahr besteht.

So vielgestaltig der Ursprung des Personals ist, so bunt ist auch seine Bekleidung. Die deutschen Eisenbahner tragen die gute deutsche Dienstkleidung. Die französischen Personale ihre Dienstkleidung, die oft durch Zivilkleidungsstücke ergänzt ist. Dazwischen stehen die Sonderbündler und Überläufer, die je nach Geschmack ausgerüstet sind. Auf der Bremse ist ein Mann mit Halblackschuhen und bunten Strümpfen keine Seltenheit mehr. Als Neuerung wird allgemein bemerkt, daß die rote Mütze des Fahrdienstleiters durch eine weiße ersetzt ist.

Der Zustand der Lokomotiven ist kläglich. In allen Lokomotivstationen stehen zahlreiche unbenutzte, meist stark reparaturbedürftige Lokomotiven im Freien. Während der vergangenen Kältetage waren sie wahre Eiszapfenungeheuer, die unter einer hohen Schneedecke friedlich weiterrosteten. Auf unbenutzten Nebengleisen, z. B. bei Bonn und Coblenz, gibt es große Lokomotivfriedhöfe.

Die französischen Lokomotivführer entschlacken ihre Lokomotiven an jeder beliebigen Stelle. Bahnhöfe und Strecke legen hiervon beredtes Zeugnis ab. Auf vielen Fahrten wird die Weiterfahrt durch Lokomotivschäden unterbrochen.

Die Blockbedienung ist auf vielen Strecken im Betriebe. Bei Störungen wird jedoch ohne Beachtung der Signale gefahren. Das französische Lokomotivpersonal geht hier rücksichtslos vor. Es fährt wild darauf los; diese Fahrweise macht sogar das französische Stationspersonal bedenklich. Dank der geringen Belegung der Strecken sind hierdurch Unfälle noch nicht allzu häufig vorgekommen. Blockstörungen können, wenn sie nicht durch unmittelbaren Eingriff des Bedienungspersonals beseitigt werden, worunter die Sicherheit leidet, nur selten rasch behoben werden, denn Sicherungsbahnmeister sind bei der Regie selten. Z. B. muß der Sicherungsbahnmeister von Neuwied die rechte Rheinseite von Niederlahnstein bis Königswinter und die Strecke Linz—Flammersfeld besorgen. Dabei hat er nicht einen Mann Personal.

Nach diesen Feststellungen, die auf allen Strecken und Bahnhöfen gemacht werden können, und die sich in ihren Einzelheiten so vielgestaltig wie möglich erweitern lassen, darf gesagt werden, daß die Regie das Material herunterwirtschaftet. Sie treibt Abbau statt Aufbau.

— **Schwierigkeiten des Reiseverkehrs im Gebiet der Eisenbahnregie.** Die Schwierigkeiten, die den Reisenden an den Fahrkartenschaltern der Regiebahn erwachsen, dürften außerhalb

des besetzten Gebietes noch nicht hinlänglich genug bekannt sein. Es sei deshalb hier darauf aufmerksam gemacht. Fahrgeld, Gepäckfracht, überhaupt alle Gebühren werden bei der Regie in französischen oder belgischen Franken erhoben. Jeder Reiselustige versehe sich also vor Antritt der Reise mit solcher „Edelvaluta". Zu beachten ist, daß an den Schaltern Kleingeld rar ist. Infolgedessen ist es gut, auch solches mitzuführen, da der Reisende sonst Gefahr läuft, wegen mangelnden Wechselgeldes zu wenig beim Wechseln zurückzuerhalten. Dann wappne sich jeder Reisende an den Regieschaltern mit Geduld, sogar mit viel Geduld. Die Abfertigung geht langsam vor sich an den wenigen für das Reisepublikum offenen Schaltern, denn vor jedem stehen lange Schlangen von Reisenden. Wer den Zug also nicht versäumen will, begebe sich deshalb rechtzeitig zum Bahnhof. Auch das hilft oft nichts, denn wenn der fremdländische Fahrkartenverkäufer den Zeitpunkt für die Schalteröffnung noch nicht für gekommen hält, ist er gegen alle Ersuchen um Ausgabe von Fahrkarten unerbittlich. Zum Beweis diene der Ausspruch eines solchen Verkäufers an einen Reisenden, der auch um eine Fahrkarte bat, um sich wenigstens in den Wartesaal bis zur Ankunft des Zuges begeben zu können: er, der Verkäufer, habe 9 Monate auf Reisende gewartet, also könnten diese auch einmal eine Stunde auf ihn warten. Wenn der Reisende den Schalter glücklich erreicht hat, dann beginnen neue Schwierigkeiten. Meist liegen keine direkten Fahrkarten auf, dann müssen Blankokarten geschrieben werden, was Zeit erfordert. Das vielfach fremdländische und unkundige Personal ist in der rheinischen Geographie nicht so geschult, um den Reisenden die richtige Fahrstrecke angeben zu können; dadurch entstehen unerfreuliche Wortwechsel. Dazu treten ferner Schwierigkeiten wegen der sprachlichen Verschiedenheit. Glücklich ist, wer unter solchen Umständen noch rechtzeitig eine richtige Fahrkarte erwischt hat. Bezüglich des Gepäcks sei darauf aufmerksam gemacht, daß die Regie hierfür keinerlei Haftung übernimmt. Dasselbe gilt für körperliche Beschädigungen der Reisenden. Das Reisepublikum, welches sich ehedem nicht häufig genug über unsere deutsche Eisenbahnverwaltung wegen Kleinigkeiten beschweren konnte, ist trotz dieser himmelschreienden Mißstände leider bei diesem Betriebe still und geduldig geworden. Begreiflich ist dies immerhin, denn die Gefahr von Eingriffen des Militärs zugunsten der Regiebediensteten ist nicht von der Hand zu weisen. Aber dennoch muß auf solche Zustände aufmerksam gemacht werden.

— **Die Schadenshaftung bei der Regie.** Die zahlreichen Unfälle, die sich im Betrieb der französischen Eisenbahnregie immer wieder ereignen, dürften zur Genüge bekannt sein. Weniger aber wird außerhalb des von der Regie betriebenen Gebietes die Tatsache bekannt sein, daß dieses französische Verkehrsinstitut aus sehr naheliegenden Gründen jedwede Haftung für die in seinem Bereiche durch den Betrieb oder durch Unfälle entstehenden Schäden des reisenden Publikums wie der bei ihm angestellten deutschen Beamten an Leben, Leib oder Gut strikte ablehnt. Vielfach wird aber von dem geschädigten Publikum versucht, solche durch den Betrieb der Regie entstehenden Schadensersatzansprüche bei den zuständigen Stellen der deutschen Reichsbahn anzumelden. Dies ist indessen völlig zwecklos, da die Reichsbahn es ablehnen muß, für Schäden aufzukommen, die zu verhüten nach Lage der Umstände für sie nicht im Bereiche des Möglichen liegt.

— **Bahnwirtschaften und Bahnhofsbuchhandel bei der Eisenbahnregie.** Seit Beginn der Ruhraktion bis zur Beendigung des passiven Widerstandes sind im französisch-belgisch besetzten Gebiet des Reichsbahndirektionsbezirks Köln von der Besatzungsbehörde 10 Bahnwirte aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen worden, 25 Bahnwirte wurden aus der Wirtschaft und Wohnung, und weitere 29 Bahnwirte, die zum Teil keine Wohnung auf Bahngebiet hatten, aus der Wirtschaft verdrängt. Nach Aufgabe des passiven Widerstandes hat die Regie die Bahnwirtschaften, soweit dies nicht vereinzelt schon vorher geschehen war, verpachtet und zwar nach ihrem Ermessen an Ausländer, an frühere Bahnwirte oder auch an sonstige Deutsche zum Höchstgebot. Hierbei scheint der Grundsatz vorzuherrschen, dem früheren (deutschen) Bahnwirt die Wirtschaft zu übertragen, wenn er die von anderer Seite gebotene Pacht zahlen will. So hat z. B. der Bahnwirt in Rheydt, der der Regie zuerst 4000 Fr., dann 10 000 Fr. geboten hat, von der Regie die Aufforderung erhalten, die von dritter Seite gebotene Pacht von 30 000 Fr. zu zahlen oder die Wirtschaft zu räumen. Der Bahnwirt hat sich zur Zahlung der Pacht von 30 000 Fr. bereit erklärt. Andere Bahnwirte haben die Wirtschaft räumen müssen, weil sie die geforderte Pacht nicht zahlen wollten, z. B. die Wirtin in Andernach im November 1923. Alle ausgewiesenen und eine größere Zahl der verdrängten Bahnwirte haben bis jetzt nicht in ihre früheren Betriebe zurückkehren können. Dem Bahnwirt in Düren, der seit 24. März 1923 aus der inzwischen an eine französische Gesellschaft verpachteten Bahnwirtschaft in Düren verdrängt ist, wurde von der Regie die Bahnwirtschaft in Jünkerath zum 1. Dezember 1923 verpachtet.

Die Regie verlangt durch die Verträge, daß die Bahnwirte den Regiebediensteten und ihren Familienangehörigen 30 % Ermäßigung auf Speisen und Getränke gewähren. Die Warteräume, die vielfach als Aufenthaltsräume für Militär gedient haben, sollen durchweg in einem sehr schlechten Zustande sein. Die Ausstattungsgegenstände sind zum Teil zertrümmert oder verschleppt.

Von den Pächtern von Bahnhofsbuchhandlungen im französisch-belgisch besetzten Gebiet hat bis jetzt keiner seinen früheren Betrieb wieder aufnehmen können. Soweit Bahnhofsbuchhandlungen auf den Bahnhöfen der Regiestrecken im Betriebe sind, sind sie einer französischen Firma verpachtet. In allen Bahnhofsbuchhandlungen liegt, soweit beobachtet worden ist, nur französischer Lesestoff aus. Vereinzelt mag es dazwischen eine deutsche Zeitung geben. Der Gesamteindruck aber ist der, als ob die Bahnhofsbuchhandlungen nur französischen Interessen dienen wollten. Auch ist die Behandlung des kauflustigen Publikums durch die Verkäufer, die scheinbar alle Franzosen sind, äußerst unhöflich.

— **Die Störung der Rheinschiffahrt durch die Besatzungsarmeen.** Auf der Dezembertagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg haben bekanntlich die Schweiz, Holland und Deutschland Klagen eingereicht wegen der Hindernisse, welche von der Besatzungsarmee während des Jahres 1923 der Freiheit der Rheinschiffahrt in den Weg gelegt wurden, aber die Kommission hat sich nicht für zuständig erklärt zur Beurteilung dieser Ereignisse. Hierzu bemerken „Die Rheinquellen", das schweizerische Binnenschiffahrtsorgan: „Wozu ist alsdann die internationale Zentralkommission für die Rheinschiffahrt da, wenn nicht, um dafür zu sorgen, daß die Rheinschiffahrtsakte strikte gehandhabt wird. Was die Kompetenzfrage anbelangt, so hätten die klagestellenden Staaten energisch darauf hinweisen sollen, daß die Zentralkommission in ihrer heutigen Zusammensetzung ein Produkt des Versailler Vertrages ist und daß ihre Tätigkeit nicht durch Instanzen, die denselben Vertrag zur Grundlage haben, durchkreuzt und paralysiert werden darf. Schon dadurch, daß die Schweiz, Holland und Deutschland sich zur Formulierung ihrer Klagen entschlossen haben, ist bewiesen, daß diese Länder entschieden der Meinung sind, daß Verletzungen der Rheinschiffahrtsakte vorliegen, und man hätte daher füglich ein energisches Vertreten dieses Standpunktes erwarten dürfen. Viel Mut scheinen die Delegierten dieser Länder nicht an den Tag gelegt zu haben. Deutschland ist zwar durch den Versailler Vertrag zum Schweigen gezwungen, aber Holland und die Schweiz, die Mündung und die Quelle des Rheinstromes, hätten sich einigen können, um von der Kommission zu verlangen, daß einmal die Verantwortlichkeiten für die Störungen der Rheinschiffahrt festgesetzt würden, damit endlich wieder ein normaler Schiffahrtsbetrieb möglich wird. Die Kommission, die sich für kompetent erklärt, zwischen Basel und Straßburg den Rheinstrom nach Frankreich zu verlegen und mit Stauwehren zu verbarrikadieren, erklärt sich weiter unten am Strom für inkompetent, schiffahrtshindernde Maßnahmen zu bekämpfen und gemäß der ihr durch die Rheinschiffahrtsakte überbundenen Pflicht zum Rechten zu sehen. Solange die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nicht wieder das wird, was sie früher war, eine schiffahrtstechnische Instanz mit weitgehenden Anordnungsbefugnissen, sondern das bleibt, was sie heute ist, eine politische Kommission zur Französisierung des „internationalen" Stromes, wird sie der Schiffahrt nicht viel nützen können."

— **Besteuerung der Dienstaufwandsentschädigungen.** Die Unzuträglichkeiten, die sich aus der Fassung der zweiten Steuernotverordnung über die Besteuerung der Dienstaufwandsentschädigungen ergaben (vgl. den Aufsatz in Nr. 4 S. 54/55 d. Ztg.), scheinen behoben zu sein. Der Reichsfinanzminister hat auf eine Eingabe des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie durch ein Rundschreiben an die Landesfinanzämter geantwortet. Aus der Antwort heben wir hervor, daß bare Auslagen von vornherein bei der Berechnung des einzubehaltenden Steuerabzugs dann außer Ansatz bleiben, wenn sie dem Arbeitgeber im einzelnen nachgewiesen oder dem Arbeitnehmer nur in einer solchen Höhe vergütet werden, daß die Vergütung unzweifelhaft nur zur Deckung barer Auslagen ausreichen kann. Typische Fälle solcher baren Auslagen sind: tatsächlich entstandene Reisekosten (Eisenbahnfahrtauslagen, Schlafwagenkarten, Fahrtkosten zum Bahnhof und zurück), Übernachtungsgelder, Kosten für Zimmerbenutzung in Gasthäusern, Auslagen für Koffertransport, bare Auslagen für Telegramme und Telephongebühren sowie die bei auswärtigen Arbeiten gewährten, in Tarifverträgen festgesetzten Vergütungen, sofern sie nur in einer solchen Höhe gewährt werden, daß sie ausreichen, um die Mehraufwendungen durch den auswärtigen Aufenthalt gegenüber der Haushaltsverpflegung zu decken. Voraussetzung

für die Freilassung der Entschädigungen für bare Auslagen vom Steuerabzug ist also 1. daß es sich um Auslagen handelt, die mit dem Dienstverhältnis im Zusammenhang stehen, 2. daß die Auslagen entweder im einzelnen nachgewiesen werden oder bei ihnen kein Zweifel darüber bestehen kann, daß sie in diesem Umfang tatsächlich entstanden sind, 3. daß sie nicht bereits durch den steuerfreien Lohnbetrag abgegolten sind. Das Merkblatt des Ministers ist unter III C² 160 vom 24. 1. 24 ergangen.

— **Der Seeschiffsverkehr im Hamburger Hafen.** In diesem Hafen sind im Januar angekommen:

	Dampfschiffe	Segler bzw. Schleppschiffe	mit zusammen N.-R.-T.
1924 . . .	765	78	1 178 851
1913 . . .	811	226	1 075 055
Abgegangen sind:			
1924 . . .	815	78	1 207 026
1913 . . .	874	230	1 108 489

Von den ankommenden Seeschiffen führten:

die deutsche Flagge	429	mit 430 137 R.-T.
die britische Flagge	185	
die niederländische Flagge . .	78	
die amerikanische Flagge . .	19	

Von den abgehenden Schiffen führten:

die deutsche Flagge	470	mit 434 527 R.-T.
die britische Flagge	190	
die niederländische Flagge . .	69	
die amerikanische Flagge . .	18	

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsbaurat Möller, bisher in Witten, als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 1 nach Darmstadt, die Regierungsbauräte Wilhelm Hartwig, bisher in Jülich, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Cassel, Kott, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Betzdorf (Sieg), Fritz Stratthaus, bisher Werkdirektor in Trier, und Oberbeck, bisher in Witten, zum Eisenbahnausbesserungswerk nach Cassel, Lindner, bisher in Moers, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Überwiesen ist: der Regierungsbaurat Mörchen, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, der Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied.

Österreich.

— **Personalabbau bei den Bundesbahnen.** In der Zeit vom 1. Oktober 1922 bis 31. Dezember 1923 wurden bei den Bundesbahndirektionen 28 723 Bedienstete außer Stand gebracht.

Das Dienstalter dieser Bediensteten sowie der Abbaugrund geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Dienstalter	%	Abbau	%
1—5 . . .	33	Freiwilliger Abbau	23
6—10 . . .	9	Anspruch auf den vollen Ruhegenuß	18
11—15 . . .	4	Mehr als 30 anrechenbare Dienstjahre	6
16—20 . . .	5	Wirtschaftliche Stärke	8
21—25 . . .	6	Minderwertige und Bemakelte . .	32
26—30 . . .	10	Normaler Abfall	13
31—35 . . .	33		100
	100		

Insgesamt wurden in der obenerwähnten Zeit im Bereiche der gesamten Bundesbahnverwaltung (Eisenbahndienststellen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr bzw. Generaldirektion und Bundesbahndirektionen) 31 848 Bedienstete vom Abbau betroffen. Die Zahl der Bediensteten ist dadurch von 104 221 am 1. Oktober 1922 auf 72 373 am 31. Dezember 1923, die Zahl der auf ein Betriebskilometer entfallenden Bediensteten von 19,61 auf 13,62 gesunken.

Unter Annahme eines durchschnittlichen Monatsbezuges von 1 500 000 K. ist dadurch ohne Berücksichtigung der Abfertigungen und der laufenden Ruhegenüsse eine Ersparnis von 573 264 Mill. Kronen im Jahre eingetreten.

— **Dr. Julius Derschatta †.** Am 4. Februar ist der frühere Eisenbahnminister und spätere Präsident des Österreichischen Lloyd, Dr. Julius Derschatta, im 72. Lebensjahre gestorben.

Dr. Derschatta, einer der Führer der deutschen Volkspartei im österreichischen Reichsrate, wurde im Jahre 1906 als Nachfolger Wrbas an die Spitze des Eisenbahnministeriums berufen und blieb bis 1908 im Amte. Er schied aus seiner Stellung inmitten wichtiger Aktionen, die während seiner Amtstätigkeit eingeleitet wurden und deren Durchführung später von entscheidender Bedeutung für das österreichische Staatsbahnwesen wurde. Unter ihm wurden die Grundsteine zur weiteren Fortsetzung der Verstaatlichung und zur Neuorganisation der Staatsbahnen gelegt. Nach seinem Scheiden aus dem Staatsdienste wurde er zum Präsidenten des Österreichischen Lloyd gewählt, welchen Posten er bis zum Ende des Krieges bekleidete. In seine Amtswirksamkeit fällt der Abschluß des letzten Subventionsvertrages, durch den der Lloyd die Mittel zur Ausgestaltung seiner Flotte und zur Errichtung neuer Schiffahrtslinien zugesichert erhielt. Derschatta leitete noch die Geschäfte des liquidierenden Lloyd, bis die österreichische Verwaltung der Schiffahrtsgesellschaft durch die italienische abgelöst wurde.

Übrige europäische Länder.

— **Der russisch-lettländische Durchgangsverkehr** erhält täglich 70—80 Wagen mit Getreide aus Rußland. Den Hauptanteil nimmt bei der Ausfuhr jetzt Hafer ein, die Ausfuhrziffer für Roggen ist gegen früher etwas gesunken. Größere Mengen des Getreides bleiben in Lettland zum unmittelbaren Verbrauch. Spode.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Der Arbeitstag bei den lettländischen Staatsbahnen (vgl. diese Ztg. 1924, Nr. 2, S. 30) wurde — entsprechend der Neuregelung für alle Staatsbeamten — auf sieben Stunden im Bürodienst festgesetzt. Die Verlängerung von sechs auf sieben Stunden wird durch entsprechende Erhöhung der Gehälter ausgeglichen, wodurch namentlich die Beamten der unteren Besoldungsgruppen aufgebessert werden. Spode.

— **Eisenbahnen in Estland.** Mit dem 1. Januar d. J. ist für alle Staatsbeamten der achtstündige Arbeitstag eingeführt. Spode.

— **Eine Herabsetzung der russischen Gütertarife** mit Wirkung vom 15. Januar ist durch den Rat für Arbeit und Verteidigung in der Sitzung vom 11. Januar d. J. beschlossen worden und zwar zunächst für Zucker, Salz und Petroleum. Im einzelnen sind die Tarifsätze für Petroleum auf die Höhe der Vorkriegszeit ermäßigt einschließlich Stations- und Wiegegebühren. Die Tarifsätze für Salz auf den Zufuhrbahnen einschließlich der Anschlußgebühren sind ebenfalls den Sätzen der Vorkriegszeit angepaßt. Der Satz für Raffinadezucker ist auf den Satz für Streuzucker ermäßigt. Gleichzeitig arbeitet das Volkskommissariat für Verkehrswesen eine Tariftabelle für Streuzucker aus, die auf Entfernung von 3000 Werst und darüber eine Ermäßigung von mindestens 30 % gegenüber den geltenden Tarifsätzen bedeutet. Die Stations- und Wiegegebühren für Rüben, die zu den Zuckerfabriken gehen, sind auf die Sätze der Vorkriegszeit herabgesetzt.

Eine Ermäßigung der See- und Binnenschiffahrtstarife für Salz, Zucker und Petroleum auf mindestens 30 % der im Jahre 1923 während der Schiffahrtszeit geltenden Frachtsätze ist eingeleitet. Spode.

— **Die Schwarzmeerbahn Sotschi-Tuapse** ist infolge der Ausrodung der Wälder längs der Bahn und der Chaussee nach Nachrichten aus Krasnodar vom 18. Januar d. J. von Bergrutschen bedroht, die in ihrer Häufigkeit die völlige Vernichtung der Bahn und Chaussee herbeizuführen drohen. Spode.

— **Jahresergebnis der Neugestaltung der russischen Eisenbahntarife.** Am 1. Dezember 1922 trat in Rußland ein neuer Eisenbahntarif in Kraft (vergl. Nr. 3, S. 52, Jahrg. 1923 d. Ztg.). Dem Tarif ist verschiedentlich, anscheinend auch aus Fachkreisen, nachgesagt worden, daß er den Verkehr droßle und selbst dem Fuhrwerksverkehr auf große Entfernungen den Wettbewerb mit den Eisenbahnen ermögliche (vergl. ds. Ztg. 1922, Nr. 35, S. 573), wogegen andere wieder den Tarif zu verteidigen unternahmen. Der neue Tarif trat an Stelle eines Tarifes vom Jahre 1920, dem der vorliegende, anscheinend halbamtliche Bericht über das Ergebnis eines Jahres der Wirksamkeit des neuen Tarifes im Wjestnik Putej Soobschenja Nr. 50 vom 15. Dezember 1923 nachsagt, daß er in seiner rohen Form und in der Außerachtlassung der Verschiedenheit der Preise, der Erzeugungsbedingungen und des Absatzes aller zur Beförderung kommenden Güter völlig unbrauchbar gewesen sei. Seinen mit zahlreichen Zahlenangaben durchsetzten Ausführungen stellt der Bericht eine Aufzählung der Grundforderungen voraus, die an einen Tarif zu stellen sind. Gegenüber den 7 Klassen des alten Tarifes hat der neue 12 allgemeine Klassen und 9 Sonderklassen für die Hauptmassengüter (Getreide, Holz, Mineralbrennstoff usw.), zu denen noch im Laufe des Jahres eine ganze Reihe von Sonder-Ausnahmen und Ermäßigungstarifen traten. Daneben übertrug der Tarifausschuß einen Teil seiner Befugnisse zur Festsetzung von Ortstarifen für Entfernungen nicht über 500 Werst den örtlichen Organen des Volkskommissariats für

Verkehrswesen. Die Zahl der so zustandegekommenen Ortstarife war im Laufe des Jahres 69.

Die finanziellen Ergebnisse dieser Anpassung der Tarife an die Anforderungen des Güterumsatzes zeigen im Laufe des Jahres in Berücksichtigung der Saisoneigenschaft manchen Verkehrs ein unverkennbares Ansteigen, und dieses günstige Verhältnis tritt noch mehr zutage, wenn man den eigenen Ertrag der Bahnen mit den Staatszuschüssen vergleicht. Die Angaben über den Personenverkehr lassen mit aller Bestimmtheit erkennen, daß die oft geäußerten Befürchtungen, die hohen Tarife würden zur Einschränkung der Reisen führen, in letzter Zeit grundlos waren.

Im Gegensatze zu den Preisen, die im fraglichen Zeitraum nach verschiedenen Richtungen für Industrie- und Landwirtschaftserzeugnisse weit auseinandergingen, blieben die Tarife für diese Zeit beständig und zeigten Neigung zum Rückgang. Man sollte sich daher mit großer Vorsicht zu den Vorwürfen stellen, die dem gegenwärtigen Tarifsystem gemacht werden. Es wird festgestellt, daß der am 1. Dez. 1922 eingeführte Tarif alle an ihn zu stellenden Bedingungen erfüllte. Er erhöhte die Erträgnisse der Bahnen, ohne im Güter- oder Personenverkehr eine Zunahme aufzuhalten. Die absolute Erhöhung der Tarife betrug im ganzen für den gesamten Güterumschlag nur 20 % gegenüber dem Jahre 1913, und dieser Unterschied nimmt jetzt noch ab. Für Reisende war der Tarif niedriger als im Jahre 1913*). Dr. S.

— Schließung des Warschauer Bahnhofes in Petrograd. Von der Direktion der Nordwestbahnen wird an der Schließung des Warschauer Bahnhofes in Petrograd mit Überleitung des ganzen Verkehrs auf den Baltischen Bahnhof gearbeitet. Behufs Zusammenfassung der Arbeiten und Einschränkung der technischen Eisenbahneinrichtungen in Petrograd bleiben an Stelle der 3 jetzt noch bestehenden Bahnhöfe der Nordwestbahnen, des Warschauer, Baltischen und Djetskoselsker, nur noch die beiden letzteren übrig. Dr. S.

— Der Verkehr mit Triest. Der Allg. Tarifanzeiger (Wien) bringt über den Verkehr mit Triest folgende Ausführungen, die allgemeine Aufmerksamkeit verdienen. Im § 15 des Südbahnakkords hat sich die italienische Regierung verpflichtet, gewisse Beiträge aus dem Titel des Triester Verkehrs an den Obligationenfonds der Donau-Save-Adria-Bahn zu leisten, deren Zweck es ist, das Interesse der beteiligten Staaten an der Förderung des Seeverkehrs über Triest zu erwecken. Wenn in einem Jahre mehr als 650 000 t über Triest ein- und ausgeführt werden, so zahlt die italienische Regierung für jede Tonne des darüber hinausgehenden Durchgangsverkehrs eine Prämie von zwei Goldfranken, jedoch höchstens 4 Millionen Goldfranken. Die Bedeutung dieses Zugeständnisses ist stark überschätzt worden. Vor dem Kriege betrug der Seeverkehr über Triest in der Ein- und Ausfuhr selten mehr als 1,5 Millionen Tonnen, gewöhnlich war er jedoch geringer. Nun ist von dieser Frachtenbewegung nicht nur das prämienfreie Präzipuum von 650 000 t abzuziehen, sondern auch der Eigenverbrauch Triests, der nicht einbezogen wird. Wenn also der Verkehr selbst die Friedenshöhe erreichen sollte, würden die Zahlungen Italiens den Betrag von 1,5 Millionen Goldfranken kaum übersteigen. Nun aber ist der Erfolg dieser Prämienzahlung ganz in Frage gestellt. Denn Deutschland hat mit Gültigkeit vom 26. Januar 1924 im Verkehr von und nach den deutschen Nordsee- und Ostseehäfen Frachtbegünstigungen bis zu 50 % eingeführt. Mit diesen Begünstigungen tritt Deutschland in den schärfsten Wettbewerb zu den südlichen Häfen und erweitert das Anziehungsgebiet seiner eigenen Hafenplätze so beträchtlich, daß für Triest nicht viel übrig bleibt. Tatsächlich ist, wie wir vernehmen, der Seeverkehr in Triest in der letzten Zeit scharf zurückgegangen. Da uns statistische Daten nicht vorliegen, vermögen wir nicht zu beurteilen, wie groß die Frachtenbewegung ist. Aber es wäre immerhin möglich, daß sie sich nicht wesentlich über das Minimum von 650 000 t erhebt, und daß damit die Prämienzahlung ihre praktische Bedeutung verloren hat. Die finanziellen Wirkungen, die sich daraus für die Donau-Save-Adria-Bahn ergeben, sind die folgenden: Der Triester Tonnagezuschlag dient in erster Linie dazu, die Excedents (das sind die Zahlungen über das garantierte Minimum) zu decken, in zweiter Linie zur Verstärkung des Obligationenfonds. Entfallen nun die italienischen Prämienzahlungen, so gehen dem Obligationenfonds diese Zuflüsse verloren. Nun wären diese Zuflüsse aber gerade in den nächsten Jahren fast ganz dem Obligationenfonds zugekommen, da Österreich durch fünf Jahre von den Excedents überhaupt befreit ist und Ungarn infolge der geringen Roheinnahmen auf seinem Netze gleichfalls nur das garantierte Minimum an die Südbahn abzuführen hat. Von der Höhe des Obligationenfonds hängt aber die Aufbesserung der Verzinsung und Tilgung der Obligationen ab. Hat der Obligationenfonds keine außerordentlichen Zuflüsse, so werden sich die Obligationenbesitzer mit dem gegenwärtigen Zustand bescheiden müssen, d. h. mit einer Obligation, die auf 90 Goldfranken lautet und 4 % Zinsen abwirft. Für die Erhöhung der Verzinsung auf 5,40 Goldfranken und des Rückzahlungskapitals auf 112,50 Goldfranken bieten sich bei dieser Sachlage keine Aussichten.

*) Trotz dieser günstigen Darstellung wollen die Klagen über die Tarif- und Verkehrsverhältnisse auf den russischen Eisenbahnen nicht verstummen. Die Schriftl.

— Tariferhöhungen in Frankreich. Der oberste Eisenbahnrat verhandelte am 6. Februar über die von dem Regierungskommissar vorgeschlagenen Tariferhöhungen. Es wurde u. a. vorgeschlagen, die Personentarife in der ersten Klasse um 50, in der zweiten um 48 und in der dritten Klasse um 47 %, die Gütertarife um 12½ % zu erhöhen. Der Vorschlag wurde mit 54 gegen 3 Stimmen a n g e n o m m e n. Die Tarife, über deren Inkrafttreten noch nichts gemeldet wird, sollen bis zum 1. Mai 1925 Geltung haben.

— Hafenbauten in Straßburg. Dieser Tage ist der französischen Kammer der Gesetzentwurf über den Ausbau und die Autonomie des Straßburger Hafens unterbreitet worden. Danach verlangt die französische Regierung für den ersten Ausbau — ein großes Rheinhafenbecken südlich der Stadt u. a. m. — einen Kredit von 100 790 000 Fr., denn es ist vorgesehen, daß der französische Staat die Kosten des ersten Ausbaues übernimmt. Die Kosten für den zweiten Ausbau im Betrage von 67 700 000 Fr. übernimmt der autonom erklärte Hafen, der alsdann für sich selbst aufkommen muß, und die Kosten aus den Hafeneinnahmen oder durch Anleihen bestreiten wird. Die Herstellung des neuen Hafenbahnhofs mit den verschiedenen Verbindungsgleisen im Kostenbetrage von 67 350 000 Fr. übernimmt der Staat. Die Kosten für die durch den weiteren Ausbau erforderlichen Eisenbahngleise im Betrage von 11 000 000 Fr. muß der Hafen auf sich nehmen. Alle übrigen notwendig werdenden Eisenbahnlinien werden die elsaß-lothringischen Bahnen herstellen.

— Die Überschwemmungen in Frankreich und die Ausrodung der Wälder. An den Überschwemmungen, die in den letzten Tagen die Ufergegenden der Seine, der Loire, der Rhone und der Garonne in beträchtlichem Maße schädigten, ist nicht allein der Umstand schuld, daß die Korrektionsarbeiten immer wieder hinausgeschoben werden, sondern zu einem guten Teile auch die Ausrodung der Wälder am Oberlauf dieser Flüsse. Auf diesen Umstand hat nun Ingenieur Paul Mallet, früher Mitglied der Handelskammer von Paris und der beratenden Kommission der Eisenbahnen, hingewiesen und zugleich dem Zentralverband für die Bewirtschaftung der Gebirgsgegenden ein Geschenk von 10 000 Fr. übermittelt zur Prüfung der Frage, wie durch Aufforstung die Überschwemmungsgefahr vermindert werden könnte.

— Das englische Verkehrsministerium beim Regierungswechsel. Obgleich das englische Verkehrsministerium erst im Jahre 1919 geschaffen worden ist, hat es doch schon mancherlei erlebt. Der erste Verkehrsminister, Sir E. Geddes, gab sein Amt auf, um in die Privatindustrie überzutreten. Wenn wir recht unterrichtet sind, ist er jetzt an der Leitung der Dunlopwerke beteiligt und spielt eine führende Rolle im Bunde der britischen Industrie. Unter den beiden letzten Regierungen wurde sein Posten nicht besetzt; der Baudirektor im Verkehrsministerium vertrat den Minister der Form nach, während der parlamentarische Staatssekretär die Arbeit leitete. Der erste Verkehrsminister bezog als Mitglied des Kabinetts ein Gehalt von 5000 £; 1921 wurde jedoch empfohlen, daß das Verkehrsministerium als ein Amt von untergeordneter Bedeutung angesehen und der Ministerposten nur mit 3000 £ Gehalt ausgestattet würde. Nachdem der neue Ministerpräsident die Stelle des Verkehrsministers wieder besetzt hat, hat er für sie nur ein Gehalt von 1500 £ ausgesetzt und lehnt es ab, einen parlamentarischen Staatssekretär zu ernennen, dessen Posten infolgedessen der Minister mit ausfüllen muß. — Der neue Verkehrsminister, H. Gosling, 1861 geboren, ist in Verkehrskreisen bereits eine wohlbekannte Persönlichkeit; er hat seine Laufbahn als Ladearbeiter auf der Themse begonnen, wurde Beamter und schließlich Generalsekretär seiner Gewerkschaft, welchen Posten er 16 Jahre lang bis 1910 bekleidete. Dann wurde er Vorsitzender des Transportarbeiterverbands und leitete als solcher die großen Ausstände der Jahre 1910 und 1911. Neben einem Sitz im Parlament nahm er auch einen Platz im Londoner Grafschaftsrat ein; dieses Amt hat er auch nach seiner Berufung zum Minister beibehalten, während er seine sonstigen Stellungen in Arbeiterverbänden niedergelegt hat. Auch in der Londoner Hafenbehörde hat Gosling sich betätigt, und er war auch Mitglied des Beirats für das Verkehrsministerium, eine

Körperschaft, die nur selten zusammengetreten ist. Durch die Gruppenbildung der englischen Eisenbahnen gilt die Hauptaufgabe des Verkehrsministeriums als erledigt. Er wird sich nunmehr hauptsächlich mit dem Straßenverkehr und seiner Regelung zu befassen und zunächst einen Gesetzentwurf zur Neuordnung des Londoner Verkehrs auszuarbeiten haben.

Fremde Erdteile.

— **Die Regierung und die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.** Nach einem Bericht des Generaldirektors der Eisenbahnen sind die Forderungen der Eisenbahngesellschaften, die aus der Übernahme des Betriebes durch den Staat hergeleitet wurden, nunmehr bis auf verschwindende Ausnahmen beglichen. Der Staatsbetrieb, der 26 Monate gedauert hat, und die Haftung der Regierung für die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften während des darauffolgenden Halbjahrs haben dem Staate 1 696 000 000 Dollar Kosten verursacht. Forderungen im Betrage von etwa dreiviertel Milliarden waren streitig, bis auf nicht ganz 7 Millionen sind sie aber nunmehr bezahlt. Bei den Forderungen handelte es sich nicht allenthalben um Barzahlungen, sondern um Verrechnungen, so daß der Generaldirektor der Eisenbahnen in seinem Bericht behauptet, der Staat habe schließlich nur etwa 50 Millionen wirklicher Kosten gehabt. Trotz der hohen Beträge, um die es sich dabei handelte, und obgleich dabei wichtige Rechtsfragen zu entscheiden waren, ist die Regelung doch ohne jede Mitwirkung der Gerichte zustande gekommen.

— **Berichtigung.** In dem Leitaufsatz der Nr. 5: Beitrag zur Änderung der Dienstdauervorschriften muß es in der letzten Spalte des auf S. 67 wiedergegebenen Vordrucks Reine (statt Neue) Arbeitszeit heißen und die Zeitangabe in der letzten Zeile der 2. Spalte dieses Vordrucks von 12⁴ auf 11⁴ richtiggestellt werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen" (VWÜ.), gültig vom 1. Februar 1924, ist neu aufgelegt und an die Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben Nr. III 16 vom 25. Januar 1924 verteilt worden.

Aufhebung von Abfertigungseinschränkungen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Die Schließung des Bahnhofs Epichnellen (Wilhelmsthal) an der Strecke Eisenach-Coburg-Lichtenfels und der Agenturen Wiesenfeld b. Coburg an der Strecke Coburg-Rodach, Leutendorf b. Coburg und Mödlitz an der Strecke Neustadt b. Coburg-Weidhausen für den Güterverkehr ist zum 1. Februar noch nicht durchgeführt worden. Der Verkehr bleibt vorläufig auf allen Stationen unverändert bestehen (vgl. Bekanntmachung in Nr. 4 dieser Zeitung).

Schließung von Stationen, Einschränkung und Erweiterung von Abfertigungsbefugnissen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Vom 1. März 1924 ab wird der an der Bahnstrecke Husum-Süderlügum zwischen den Stationen Husum und Hattstedt gelegene Bahnhof Husum Nord für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen. Bestehen bleibt für diesen Verkehr nur Husum Hauptbahnhof. Die Personenzüge fahren demnach vom genannten Tage ab in Husum Nord durch.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Linie Brand-Langenau gelegene Haltepunkt Brand-Erbisdorf wird am 15. Februar 1924 eingezogen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Mit Ablauf des 15. März 1924 wird der an der Nebenbahnstrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) gelegene Bahnhof IV. Klasse Schäferhof für den Güter-, Tier- und Gepäckverkehr geschlossen und nur als unbesetzter Haltepunkt für den Personenverkehr beibehalten.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Februar 1924 werden die Abfertigungsbefugnisse der Haltepunkte Kölpinsee, Starkow, der Bahnhöfe IV. Klasse Bannemin-Mölschow, Groß Reetz, Rochow, Miedow eingeschränkt und die Güterladestelle Vulkan-Bredow geschlossen. (Siehe Amtliche Bekanntmachung in Nr. 6, S. 99 dieser Zeitung.)

Bundesbahndirektion Wien-West. Vom 1. März 1924 ab wird die Bahnagentenstation Pfaffenschlag der Strecke Kienberg-Gaming-Waidhofen a. d. Ybbs für den Expreß-, Eil- und Frachtstückgutverkehr gesperrt und in eine dem Bahnstationsamt Kienberg-Gaming unterstellte unbesetzte Halte- und Ladestelle umgewandelt. Von diesem Zeitpunkt an erfolgt die Abfertigung der Reisenden im Zuge, des Gepäcks im Nachzahlungswege. Der Wagenladungsverkehr wird durch die Umwandlung nicht berührt.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Wien Sct. Marx werden mit sofortiger Gültigkeit dahin erweitert, daß nunmehr auch die Ab- oder Aufgabe verschiedener für die Firmen „Deutsch-österreichischer Wirtschaftsverband für den Viehverkehr" und die „Schlachthausnebenprodukte-Gesellschaft m. b. H." Schlachthof, Wien Sct. Marx, bestimmter oder von diesen Firmen zur Auslieferung gelangender Eil- und Frachtgutsendungen in Wagenladungen zugelassen wird.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 erhält der Güterbahnhof „Altwasser-Waldenburg" und der Personenbahnhof „Waldenburg (Schlesien) Hbf." die einheitliche Bezeichnung „Waldenburg-Altwasser".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 15 vom 25. Januar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Das technische Vereinsorgan;

Nr. III 16 vom 25. Januar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahnen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend: Das neue Vereinswagenübereinkommen;

Nr. III 22 vom 5. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse der Vereinsversammlung in Dresden am 12. und 13. Dezember 1923;

Nr. III 24 vom 6. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Untersuchungsfristen für Güterwagen;

Nr. III 26 vom 6. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Dienstbriefbeförderungsübereinkommen (DBÜ);

Nr. IV 17 vom 28. Januar 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses und abschriftlich an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend: Vereinsabrechnung in Goldmark;

Nr. IV 35 vom 7. Februar 1924 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend: Festsetzung der Höchst- und Mindestbeträge des Übk. zum VBR., Neubearbeitung des § 40 der GAV.;

Nr. IV 39 vom 7. Februar 1924 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend: Ausgabe einheitlicher Tarifkilometerzeiger;

Nr. IV 45 vom 7. Februar 1924 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend: VBR. Einarbeitung von Vereinszusatzbestimmungen über die Behandlung von Privatwagen. Ergänzung der „Einheitlichen Zusatzbestimmungen";

Nr. IV 82 vom 29. Januar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Den Nachtrag zum Eisenbahnstationsverzeichnis (ehem. Dr. Koch's Handbuch).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Umwandlung des Bahnhofs Schäferhof im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personenverkehr.

Mit Ablauf des 15. März 1924 wird der an der Nebenbahnstrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) gelegene Bahnhof IV. Klasse Schäferhof für den Güter-, Tier- und Gepäckverkehr geschlossen und nur als unbesetzter Haltepunkt für den Personenverkehr beibehalten. Die Fahrkarten werden vom 16. März ab durch die Zugführer verkauft.

Hannover, den 5. Februar 1924. (182)

Reichsbahndirektion.

Am 1. März 1924 wird der an der Bahnstrecke Kandrzin-Neiße zwischen Kandrzin und Cosel gelegene Haltepunkt Coselhafen für den Gepäckverkehr bis auf weiteres geschlossen. (195)

Oppeln, den 8. Februar 1924.

Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen.

2. Schließung von Stationen.

Der Bahnhof Cüstrin Kietz an der Strecke Berlin-Cüstrin wird mit dem Ablauf des 15. Februar 1924 für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossen. (199)
Reichsbahndirektion Osten.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Schneeverwehung sind nachstehende Strecken unfahrbar:
1. Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein am 6. 2.
2. Bienenmühle-Moldau ab 4. 2.
3. Königswalde-Annaberg ob. Bf. ab 4. 2.
4. Reitzenhain Ort und Übergang ab 5. 2.
5. Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal ab 6. 2.
6. Mulda-Sayda ab 4. 2.
7. Geising-Altenberg ab 3. 2. (192)

Dresden, den 8. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung sind folgende Strecken unfahrbar:
1. Cranzahl-Weipert ab 8. 2.
2. Brand-Erbisdorf-Langenau am 7. u. 8. 2.
3. Die vom 8. 2. 1924 gemeldete Unfahrbarkeit der Strecke Bienenmühle-Moldau ist am 9. 2. beseitigt worden.

Dresden, den 9. Februar 1924. (209)
Reichsbahndirektion Dresden.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ./RIV. Die Strecken Holenbrunn-Selb Stadt und Kalteneck-Eging waren am 3. Februar 1924 wegen Schneeverwehung gesperrt.
München, den 4. Februar 1924. (193)
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1a VWÜ./RIV. Die Strecke Waldkirchen-Haidmühle ist seit 3. Februar 1924 wegen Schneeverwehung gesperrt. (194)
München, den 4. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Seit dem 7. Februar d. J. findet ein Wagenübergang nach dem Memelland (Litauen) über den Grenzübergang Tilsit wieder statt.
Königsberg, den 7. Februar 1924. (189)
Reichsbahndirektion Königsberg.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Schneeverwehung sind die Strecken Schwarzenau-Martinsberg, Schwarzenau-Zlabings, Göpfritz-Raabs und Laubenbachmühle-Gußwerk seit dem 3. Februar 1924 unfahrbar. (191)
Wien, den 7. Februar 1924.
Bundesbahndirektion Wien-West.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung und Zahnstangenvereisung mußte der Verkehr auf der Linie Eisenerz-Vordernberg am 3. Februar 1924 um 15 Uhr 22 nach Zug 14 eingestellt werden. (203)
Villach, den 7. Februar 1924.
Bundesbahndirektion Villach.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Unterbrechung durch eine Schneelawine mußte der Verkehr auf der Linie Hieflau-Selzthal vom 8. Februar 1924 10 Uhr ab eingestellt werden. (204)
Villach, den 9. Februar 1924.
Bundesbahndirektion Villach.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Der regelmäßige Güterzugdienst in der Strecke Landeck-Bludenz wurde mit dem 23. Januar 1924 wieder aufgenommen. Die bestandene Annahmesperre wurde für die Verkehrsrichtung West-Ost mit dem 23. Januar, für die Gegenrichtung mit dem 31. Januar aufgehoben und für letztere mit gleichem Tage die Annahmesperre für Holz der Tarifpost H 15 und 16 für die Bahnhöfe Buchs und St. Margrethen Übergang und Ort verfügt. (188)
Innsbruck, den 5. Februar 1924.
Bundesbahndirektion Innsbruck.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Masnedö und Orehoved war wegen Eis vom 2. bis 6. Februar 1924 behindert. Die Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Korsör-Nyborg und Fredericia-Strib erfolgt wieder regelmäßig. (187)
Kopenhagen, den 6. Februar 1924.
Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, I. Heft C I b (Tfv. 4a).

1. Im Abschnitt „I. Stationsfrachtsätze, 2. Konstanz usw." wird in der Verkehrsverbindung Konstanz usw.-Lindau der Stationsfrachtsatz der Klasse B 5 von 103 Goldpfennigen auf 102 Goldpfennige ermäßigt.

2. Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten Ermäßigungen von Frachtzuschlagsätzen ein in den Unterabschnitten zu 1, 9, 25a, 32, 49, 58, 63, 72, 76a, 77, 83, 96 und 110 (bei Westerland). Der Tag des Inkrafttretens der einzelnen Änderungen ist im Tarifanzeiger angegeben.

II. Heft C I c (Tfv. 4b).

1. Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 ab werden die Bestimmungen für Bodenbach, Ebersbach (Sa.), Eger, Reichenberg, Tetschen und Warnsdorf geändert. Ferner wird vom gleichen Tage ab für Franzensbad eine Bestimmung neu aufgenommen.

2. Mit sofortiger Gültigkeit werden die bei Magdeburg Elbebf. angegebenen Überfuhrgebühren ermäßigt.

Näheres enthält die am 14. Februar 1924 erscheinende Nummer 27 des Tarifanzeigers. (Die neue Bestimmung für Eger wird in einer später erscheinenden Nummer veröffentlicht.)

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. Februar 1924. (210)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 6).

Mit sofortiger Gültigkeit, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten Änderungen und Ergänzungen ein. — Näheres enthält die am 14. Februar 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 9. Februar 1924. (197)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. wird die Station Bückeburg als Versandstation in Abteilung IV A 1a des Tarifs aufgenommen. (201)
Hannover, den 8. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn der für Sendungen des Ausnahmetarifs 13 für frische Kartoffeln zu erhebende Frachtzuschlagsatz von 200 Goldpfennigen für 100 kg ermäßigt auf 50 Goldpfennige.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 9. Februar 1924. (196)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in dem Ausnahmetarif 4a für rohe Gipssteine der Stationsfrachtsatz Neckarzimmern-Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik in Neckarzimmern-Mannheim Rbf. mit 42 Goldpfennig (ab 20. 1. 1924 mit 39 Goldpfennig) für 100 kg geändert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (211)
Berlin, den 10. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1924 wird die Station Lichtentanne (Sa.) in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. Februar 1924. (206)
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1924 wird die Überführungsgebühr des § 23 I. Abs. (1) für verkehrssteuerfreie Sendungen auf 7 Goldpfennig und für alle übrigen Güter auf 7,6 Goldpfennig erhöht. Gleichzeitig wird der Wortlaut des § 23 I. Abs. (2) ergänzt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Änderungen und Ergänzungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914 Seite 455). (208)
Altona, den 10. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 25. Februar 1924 wird die Station Borsigwerk Grenze in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (207)
Altona, den 10. Februar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Die Memelländischen und Freistadt Danziger Stationen sind zu streichen.

II. Auf dem Titelblatt des Tarifs (Nachtrag I Seite 1 unter 1.) ist zu streichen von „sowie den Stationen der Polnischen Staatsbahndirektion Danzig . . . . bis Memelgebiets".

III. Auf Seite 31 des Tarifs ist die Station Heinersdorf b. Wilhermsdorf zu streichen.

IV. Ab 20. Februar 1924 sind zu streichen im Nachtrag I die Stationen Klein-Gräditz (Seite 13) und Ziebern Vorwerk (Seite 30). (205)
München, den 11. Februar 1924.
Tarifamt beim RVM., Z.B.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 wird die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener und die Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn in den Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den deutsch-polnischen Wechselverkehr einbezogen.

Breslau, den 8. Februar 1924. (186)

Reichsbahndirektion.

Der am 1. Januar 1924 auf jederzeitigen Widerruf eingeführte Grenzübergangstarif für eine Reihe von Gütern, die von Königsberg Pr. Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof über Eydtkuhnen oder Tilsit ausgeführt oder über diese Übergänge nach Königsberg Pr. Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof eingeführt werden, gilt in den angegebenen Verkehrsbeziehungen nur für den Verkehr von und nach Königsberg Pr. transit über See. (177)

Königsberg Pr., den 2. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Der am 1. Januar 1924 auf jederzeitigen Widerruf eingeführte Grenzübergangstarif für eine Reihe von Gütern, die von Königsberg Pr. Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof über Prostken nach Polen und Rumänien ausgeführt oder aus diesen Ländern über Prostken nach Königsberg Pr. Lizent, Ost, Kai und Pregelbahnhof eingeführt werden, gilt in den angegebenen Verkehrsbeziehungen nur für den Verkehr von und nach Königsberg Pr. transit über See. (176)

Königsberg Pr., den 2. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Zollabfertigungsgebühren bei Kohlen und Erzen im Verkehre zwischen Polnisch-oberschlesien und dem Auslande im Durchgange durch Deutschland (einschl. Deutschoberschlesien).

Unsere Bekanntmachung vom 16. August 1923, Seite 563 der Vereinszeitung für 1923, wird hiermit aufgehoben. (190)

Oppeln, den 5. Februar 1924.

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschl. Eisenb.) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 7, 22 und 24 des Nachtrags I nachzutragen:

Dubeningken Kbg bei Anstoßpunkt 6: 657 km,

Rakowken Kbg bei Anstoßpunkt 6: 649 km,

Schneidemühl Zollbf. Osten bei Anstoßpunkt 4: 166 km.

Die Verkehrsleitung hat zu erfolgen für Dubeningken und Rakowken wie für Goldap und für Schneidemühl Zollbf. wie für Schneidemühl.

II. Folgende Stationsnamen sind zu ändern:

a) Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924.
Hirschberg (Schlesien) in „Hirschberg (Schlesien) Hbf.“; Rogau in „Rogau-Rosenau“ und Rosenau (Schlesien) in „Hirschberg (Schlesien) West“.

b) Mit Gültigkeit vom 1. März 1924.
Altwasser-Waldenburg in „Waldenburg-Altwasser“.

III. Der Stationsname Gumpenried* ist abzuändern in „Gumpenried-Asbach*“.

München, den 5. Februar 1924. (178)

Tarifamt beim RVM. Zweigstelle Bayern.

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 10. Februar 1924 werden die Anstoßfrachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) um 8 % ermäßigt. (172)

Altona, den 31. Januar 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Am 15. d. M. treten Änderungen in den Tarifvorschriften, dem Sperrigkeitsverzeichnis und der Gütereinteilung ein.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 5. Februar 1924. (174)

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 33 durch Aufnahme einer Reihe von Versandstationen — nur gültig für den Abschnitt C des Warenverzeichnisses (Porzellanwaren) — ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro.

Altona, den 6. Februar 1924. (184)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 20. Februar 1924 wird die Station Hannover-Linden Hafen in die Tarife einbezogen. (183)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 6. Februar 1924.

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Ab 15. Februar 1924 werden die Tarifentfernungen für Mannheim Kolonie um 2 km ermäßigt. (179)

Dresden, am 5. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächs. Güterverkehr sowie die **Wechselgüterverkehre Sachsen - Bayern (rechtsrh. Netz), -Baden und -Württemberg.**

Am 15. Februar 1924 wird die Station Lichtentanne (Sa.) in die Tarifhefte für die obengenannten Verkehre aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der RBD. Berlin zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft. (180)

Dresden, am 5. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen Reichsb. usw. -Schweiz.

Auf 16. Januar 1924 werden die Schnittsätze der Schnittabelle A des Ausnahmetarifs 13 für die Station Thayngen teilweise ermäßigt. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (185)

Karlsruhe, den 6. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Am 1. Februar 1924 tritt der Nachtrag 1 zum Teil III des Eisenbahn-Gütertarifs der Saarbahnen in Kraft, der u. a. erhöhte Anschlußgebühren enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,30 Fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (200)

Saarbrücken, den 31. Januar 1924.

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

I. Mit sofortiger Gültigkeit scheidet die Rhene-Diemeltalbahn aus dem Geltungsbereich des Reichsbahntiertarifs aus.

II. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Anstoßfracht der Arnstadt-Ichtershausener und der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn von 20 bzw. 41 Goldmark auf 8 Goldmark ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (181)

Berlin, den 5. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil IV (Spezialtarif 2 für die Beförderung von Holz).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1924 bis auf weiteres treten im vorgenannten Tarif Änderungen von Tarifziffern in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (173)

Wien, am 4. Februar 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Lokalgütertarif Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Einführung eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1924 tritt zum vorbezeichneten Tarif ein Nachtrag I in Kraft, in dem u. a. die laut bereits erlassener Kundmachung vom genannten Tage an gültigen Änderungen von Tarifziffern aufgenommen sind.

Wien, am 8. Februar 1924. (202)

5. Personen- und Güterverkehr.

Der Personen- und Güterverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen einschließlich des Memelgebietes über den Grenzübergang Tilsit ist aufgenommen. Für den Güterverkehr gilt der deutsch-litauische Gütertarif vom 15. Oktober 1923 (Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 1776/23 Seite 806), also Abfertigung auf internationalem Frachtbrief unter Frankatur der Fracht des Versandlandes und Überweisung der Fracht des Empfangslandes. Tarifschnittpunkt Tilsit Landesgrenze. Nachnahmen sind ausgeschlossen. Der Tarif gilt für den Verkehr zwischen allen ostpreußischen Stationen und den im Tarif angegebenen litauischen Stationen, zu denen nunmehr hinzutreten die Stationen Memel (Klaipeda), Heydekrug (Schilute), Prökuls (Prekule), Pogegen (Pajegiai). Da nunmehr außer dem Übergang Eydtkuhnen-Wirballen auch der Übergang Tilsit-Pogegen frei ist, muß der Absender den Grenzübergang vorschreiben. (198)

Königsberg (Pr.), den 7. Februar 1924.

Reichsbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Werkmeister

mit Fachschulbildung, Lokomotivführerprüfung und Werkstättenerfahrung gesucht. Besoldung nach Gruppe VI—VII, Ortsklasse A. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften an die Betriebsdirektion der Crefelder Eisenbahn Crefeld, Adlerstr. 18. (175)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. | Berlin, den 21. Februar 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Ist eine Reform des Gütertarifs notwendig?

Die Reichsbahn ist heute darauf angewiesen, sich aus den Erträgnissen der eigenen Wirtschaft selbst zu erhalten. Zwar verlangte man auch vor dem Krieg, daß der Staatseisenbahnbetrieb seine Eigenkosten decke, also nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Kosten für die Verzinsung und Tilgung der Schulden aufbringe; allein tatsächlich erhielten die meisten Staatsbahnen regelmäßige Zuschüsse aus Mitteln des allgemeinen Staatshaushalts, ohne daß man deshalb das Unternehmen als unwirtschaftlich bezeichnen konnte, wie ja auch die großen Privatbahnen des Auslandes in der Regel staatlich subventioniert wurden. Die Berechtigung solcher Zuschüsse ergab sich daraus, daß die Eisenbahnen durch die Gestaltung ihrer Tarifpolitik wichtige volkswirtschaftliche, soziale, kulturelle, charitative und sonstige Aufgaben erfüllten. Dem Ausfall an Einnahmen stand die erhöhte Steuerkraft derjenigen Wirtschaftskreise gegenüber, die von billigen Tarifen Nutzen hatten.

Die herrschende Meinung ging deshalb dahin, daß die Staatseisenbahn nicht Selbstzweck, sondern nur eines der Mittel zur Hebung des Volkswohlstandes sei; der Charakter der Staatsbahn als Erwerbsunternehmung trat daher völlig in den Hintergrund, wenn es auch nicht an Stimmen fehlte, die sie als reines Erwerbsunternehmen betrachtet wissen wollten[1].

Mag man nun die eine oder die andere Meinung vertreten, fest steht jedenfalls, daß heute unter dem Zwang der Verhältnisse die Reichsbahn auf Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse nicht mehr rechnen kann und vor die eiserne Notwendigkeit gestellt ist, ihre Einnahmen und Ausgaben ins Gleichgewicht zu bringen. Daß diese Aufgabe nur lösbar ist, wenn es gelingt, die Ausgaben um ein gewaltiges Maß zurückzuschrauben und jede Möglichkeit der Vermehrung der Einnahmen auszuschöpfen, hat der Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums in einem Aufruf an das gesamte Personal am 20. Dezember 1923 ausdrücklich ausgesprochen (vgl. ENB. 1923 Nr. 175).

Hierzu ist in erster Linie notwendig, daß die Reichsbahn Lasten abschüttelt, die bis heute auf ihren Schultern liegen, und aufhört, Aufgaben der allgemeinen Staatsverwaltung und Volkswirtschaft zu erfüllen, die mit ihrer eigentlichen Aufgabe, der Personen- und Güterbeförderung, nur in einem äußeren Zusammenhang stehen. Hierzu gehören, abgesehen von den reinen Gratisleistungen der Reichsbahn, wie Freifahrt der Mitglieder gewisser politischer Körperschaften oder frachtfreie Beförderung von Liebesgaben, im Personenverkehr die meisten Fahrpreisermäßigungen[2]), im Güterverkehr alle Tarifermäßigungen, die sich *unter den Selbstkosten* der Eisenbahnbeförderung bewegen. Die durchschnittlichen Selbstkosten (Aufwand für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, Betriebskosten, Kosten der Abnutzung der Bahnanlage und der Betriebsmittel, Material- und Personalkosten), deren Ermittlung eine Sache für

[1]) Vgl. die Äußerung des kommerziellen Direktors der k. ungarischen Staatseisenbahnen, Hofrat von Szajbély in der Ztg. d. Ver. D. E.-V., 1914, Nr. 14, S. 230: „Eine Staatsbahn hört nicht auf ein Erwerbsunternehmen zu sein, im Gegenteil sie ist es in höherem Maße als eine Privatbahn; denn diese schädigt bei dem durch Gewährung unberechtigter Tarifbegünstigungen verursachten Einnahmeentgang nur die Aktionäre, eine Staatsbahn aber schädigt bei gleichem Vorgehen das ganze Land, auch die die Bahn nie benutzenden Steuerträger. Wie kommt aber der Steuerträger dazu, daß auf seine Kosten den Industrieunternehmungen Begünstigungen gewährt werden, von denen er, der Steuerträger, nie einen Vorteil mitgenießt, denn *durch gar keine Frachtbegünstigung ist irgendein Industrieartikel je billiger zum Verkauf gelangt.*"

[2]) Vgl. hierzu Ztg. d. Ver. D. E. 1923, Nr. 32, S. 523.

sich ist, müssen die untere Grenze der Gegenleistung bilden, welche die Reichsbahn für ihre Beförderungsleistung zu beanspruchen hat.

Befördert die Eisenbahn Personen oder Güter im einzelnen Fall unter diesen Selbstkosten, wie es bei dem größten Teil der Fahrpreisermäßigungen und Spezial-, Ausnahme- und Nottarife der Fall ist, so verzichtet sie auf Einnahmen, die ihr als Erwerbsunternehmen zukommen. Beispiele machen dies am besten klar: Ein Doppelzentner Kartoffeln wird von der Reichsbahn auf eine Entfernung von 500 km um 2,10 *M* befördert, die gleiche Menge Kaffee oder raffinierter Zucker kostet auf dieselbe Entfernung 8,90 *M* Fracht. Eine Wagenladung (15 t) Düngemittel (Gips, schwefelsaurer Kalk) wird 500 km weit in gedecktem Wagen um 106,90 *M* befördert, eine Wagenladung Kaffee oder raffinierter Zucker aber kostet 983,40 *M* Fracht. Es springt sofort in die Augen, daß die Fracht für die Kartoffeln und die Düngemittel die Selbstkosten der Beförderung nicht deckt. Und doch ist die Leistung der Eisenbahn in jedem Fall die gleiche, ja die billig beförderten Kartoffeln erfordern wegen ihrer Frostempfindlichkeit sogar größere Sorgfalt in der Behandlung. Wenn nun ein Stückgüterzug, wie es im Herbst nicht selten vorkommt, in der Hauptsache mit Kartoffeln beladen ist, so läßt sich ungefähr ausrechnen, welches Geschenk die Eisenbahn hierbei der verbrauchenden Bevölkerung macht.

Es ist selbstverständlich, daß minderwertige Massengüter nicht die gleiche Fracht wie die hochwertigen Güter vertragen. Die historische Entwicklung des Tarifwesens ist ja auf dieser Erkenntnis aufgebaut, und der derzeitige Gütertarif in seinem kunstvollen Aufbau ist nur der Schlußstein einer nahezu hundertjährigen Entwicklung. Er ist in seinen gründlich und klug durchdachten Abstimmungen der einzelnen Tarife in sich selbst und gegenüber andern bewundernswert; er ist ein Meisterwerk in seiner Art, indem er neben Gewicht, Raumbeanspruchung und Wert der Güter alle Erwägungen und Gesichtspunkte wirtschaftlicher Art in Betracht zieht, so die Art der Herstellung und Verwendung, die Bezugs- und Absatzverhältnisse der einzelnen Ware, das Verhältnis zu anderen in- und ausländischen Erzeugnissen, mit denen sie im Wettbewerb stehen, die Möglichkeit der Wagenausnutzung, die Leistungsfähigkeit und die Interessen der Erzeuger und Veräußerer usw.[3]).

Aber sein Vorzug ist gleichzeitig seine Schwäche: er ist derart umständlich, verwickelt und unübersichtlich geworden, daß seine völlige Beherrschung nur noch einigen auserlesenen Spezialisten vorbehalten ist. Bezeichnend hierfür ist die Äußerung eines Richters in einem Rechtsstreit: „Mir graust, wenn ich einen Gütertarif der Eisenbahn sehe.“ Nun soll aber dieser Tarif in der Hauptsache von unterem Personal mit Volksschulbildung angewendet werden. Wie soll ein solcher Beamter beispielsweise den Unterschied zwischen rohem Holzgeist (ungereinigter Methylalkohol, Klasse B) und gereinigtem Methylalkohol (Klasse A) feststellen können oder den Unterschied zwischen Schwefelsäure (Klasse B) und Schwefelnatriumlauge (Klasse C)? Die Folge davon sind falsche Frachtberechnungen und Frachthinterziehungen, die auch von den Verkehrskontrollen nicht aufgedeckt werden können, weil sie ja das Gut nicht vor sich haben. Die Einrichtung von Tarifkursen ist zwar mit ziemlichem Erfolg von einigen Reichsbahndirektionen durchgeführt worden, aber solche Kurse kosten Zeit und Geld.

Die Kompliziertheit des Gütertarifs ist die notwendige Folge einer Tarifpolitik, die auch heute noch auf dem vorkriegszeitlichen Grundsatz beruht, daß die staatliche Eisenbahn nicht Selbstzweck, sondern ein Mittel zur Hebung der Volkswirtschaft ist. Einerseits verlangt man also von der Eisenbahn, daß die Ausgaben in den Einnahmen Deckung finden, andererseits, daß sie in ihren Tarifen weitgehendste Rücksicht auf das Wirtschaftsleben nehme. Die beiden Forderungen sind miteinander unvereinbar. Denn ein kaufmännisch geleitetes Unternehmen kann auf die Bedürfnisse der Volkswirtschaft nur insoweit Rücksicht nehmen, als diese Rücksicht der Wirtschaftlichkeit des eigenen Unternehmens nicht abträglich ist. Die Interessen der Volkswirtschaft und der Eisenbahn laufen natürlich vielfach nebeneinander. Es kann der Eisenbahn z. B. nicht gleichgültig sein, wenn eine Industrie, deren Frachtenanfall ihr viel zu verdienen gibt, durch zu hohe Frachten zum Erliegen kommt. Die Eisenbahn hat, um ein banales Wort zu gebrauchen, kein Interesse daran, die Kuh zu schlachten, die ihr die Milch liefern soll. Als einem wirtschaftlichen Unternehmen muß es ihr aber gleichgültig sein, wenn eine Industrie abstirbt, an der sie dauernd nichts verdient, deren Produkte oder Rohstoffe sie dauernd unter den Selbstkosten befördern muß.

Der Staat dagegen hat ein Interesse daran, möglichst viele und finanzkräftige Steuerzahler zu haben. Hier trennen sich die Wege des Staates und des privatwirtschaftlich geleiteten Eisenbahnunternehmens. Will der Staat aus irgendwelchen Gründen einen Wirtschaftszweig am Leben erhalten, so kann er dies mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln (steuerliche Bevorzugung u. dgl.), aber es geht nicht an, zu diesem Zweck der Eisenbahn Lasten aufzuerlegen, die sie an der finanziellen Gesundung hindern müssen.

Wenn die Reichsbahn darauf angewiesen ist, ihre Ausgaben aus den Erträgnissen der eigenen Wirtschaft zu decken, so muß ihr die Freiheit gewährt werden, ihre Tarife so zu gestalten, wie es die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens erheischt. Daß sie dabei die bewährten Grundsätze einer wirtschaftlichen Tarifpolitik nicht außer acht läßt und nicht allein auf den augenblicklichen Vorteil bedacht ist, erfordert ihr eigenes Interesse. Es wäre daher verfehlt, jetzt mit rauher Hand in das feine Räderwerk des Gütertarifs einzugreifen und einschneidende Änderungen vorzunehmen. Unser Wirtschaftsleben verträgt zurzeit keine gewagten Experimente. Aber ein vorsichtiger Abbau der derzeitigen Tarifvergünstigungen, die ja auf heute nicht mehr geltenden Voraussetzungen aufgebaut sind, ist notwendig.

Auch muß an die Stelle des komplizierten Tarifräderwerkes allmählich wieder ein einfacheres gesetzt werden. Heute ist es so weit gekommen, daß die kostbare Zeit der ständigen Tarifkommission durch weitläufige Erörterungen in Anspruch genommen wird, ob glyzerinhaltige Unterlauge aus der Klasse E in die Klasse F versetzt werden soll. Derartige Feinheiten und Unterscheidungen sind in Zukunft nicht mehr am Platze. Einfachheit, Klarheit und Wirtschaftlichkeit des Gütertarifs muß wieder die Richtschnur werden. Die Tarifklassen müssen auf die denkbar geringste Zahl zurückgeführt werden. Ausnahmetarife müssen wieder die Ausnahme werden, während sie heute fast zur Regel geworden sind. Den nicht selten egoistischen Wünschen der Industrie und den drängenden Forderungen gewisser Kreise darf noch weniger als bisher nachgegeben werden. Oberster Grundsatz muß wieder werden, daß kein Gut unter den Selbstkosten zu befördern ist. Wo die Reichsbahn aber ausnahmsweise unter den Selbstkosten befördert (z. B. durch Notstandstarife), ist es Sache des Reiches, der Länder usw., die Reichsbahn hierfür zu entschädigen, da diese hier in erster Linie Aufgaben der allgemeinen Staatsverwaltung erfüllt. Der Ausgleich muß durchaus nicht immer in Form von Geldersatz geschehen, er kann nach dem Grundsatz do ut des auch in andrer Weise erfolgen. Die Reichsbahn ist heute darauf angewiesen, sich jede Leistung bezahlen zu lassen und mit jedem Pfennig zu knausern.

Möge die Zeit nicht mehr allzu fern sein, wo die rein fiskalischen Gesichtspunkte in der Finanzgebarung der Reichsbahn nicht mehr die Bedeutung zu haben brauchen, die ihnen jetzt leider zukommt. Reg.-Rat Dr. Fischl, Regensburg.

[3]) Vgl. Niemack im Jahrb. d. deutschen Verkehrswesen 1922, I. Band, S. 191.

Die Architektur der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

(Schluß aus Nr. 7.)

Die Bahnhofsanlagen der Hochbahn zeigen die gleiche fortschreitende Entwicklung wie die Viadukte. Die normalen Hochbahnhöfe des Ostens entbehrten künstlerischer Mitarbeit, aber sie wirken in ihrer schlichten Sachlichkeit doch durchaus überzeugend und keineswegs unbefriedigend. An hervorragenden

Abb. 10. Bahnhof Nollendorfplatz.

Stellen, wie beim Bahnhof Schlesisches Tor, ist von vornherein der Tätigkeit des Architekten weiter Spielraum gelassen. Der Drang nach künstlerischer Steigerung der technischen Formen führte sodann zu einem Ausschreiben für den Entwurf eines Hochbahnhofes mit anschließender Viaduktstrecke, an dem sich bemerkenswerterweise jedoch nur eine geringe Zahl von Architekten beteiligte. Weniger aus den eingereichten Entwürfen als

Abb. 11. Bahnhof Hallesches Tor.

aus dem Zusammenarbeiten mit den Architekten haben sich dann die Formen herausgebildet, die die Bahnhöfe Bülowstraße, Nollendorfplatz und der Bahnhof am Halleschen Tor mit den anschließenden Viaduktstrecken zeigen, neben deren Wirklichkeitsbildern auch einige der nicht zur Ausführung gekommenen Entwurfsgedanken in Wittigs Werk dargestellt sind: in zahlreichen eingestreuten Kopf- und Schlußbildern ist ferner veranschaulicht, wie einzelne Bauwerke der Anfangsperiode, beispielsweise das von der Bahn durchfahrene Torhaus am Tempelhofer Ufer, nach neuester Auffassung etwa ausgebildet werden könnten. Auf der Schönhauser Allee-Linie sind die Bahnhofsformen dann vereinfacht worden, wie dies auch bei dem letztausgeführten aller Hochbahnhöfe, dem Bahnhof Gleisdreieck, der Fall gewesen ist.

Im ganzen ergibt sich bei den Bahnhöfen wie den Streckenbauten schon infolge der Mitwirkung so zahlreicher und bedeutender Künstler ein Bild reichster Abwechslung und Fülle der Formen, die ein Maß unerschöpflichen künstlerischen Könnens offenbaren, bei dem aber das allmähliche Fortschreiten zur Vereinfachung, zu größerer Einheitlichkeit und Geschlossenheit in die Erscheinung tritt. Im übrigen lehrt der Augenschein, daß die Absicht, die Schnellbahnbauten so zu gestalten, daß das Stadtbild dadurch eine vornehme Bereicherung erfährt, bei diesen Hochbahnbauten in vollem Maße erreicht ist, und ich bin der Meinung, daß diese Wirkung durch die Mannigfaltigkeit der Formen nicht beeinträchtigt, sondern gesteigert wird. Der Verfasser weist immer wieder darauf hin, wie beim

Abb. 12. Bahnhof Danziger Straße.

Zusammenwirken des Ingenieurs und des Architekten das gegenseitige Einvernehmen und Verstehen für den Erfolg der Arbeiten entscheidend gewesen sind. Ein ausgesprochener Sinn für künstlerische Wirkungen, den Schwieger, der Erbauer der Stammstrecke des Hochbahnunternehmens, besaß, und der auch seinen Mitarbeitern Lerche, Bousset und Kreß eigen war, haben zur Förderung der Erfolge beigetragen. Bei den langjährigen Entwurfsarbeiten für die Erweiterungsbauten, die Bousset späterhin für die Hochbahngesellschaft selbst ausführte, hat sich das Zusammenwirken zwischen Ingenieur und Architekt besonders eng gestaltet.

Bei den Tunnelbahnhöfen der Hochbahngesellschaft — die unterirdischen Zwischenstrecken erfordern naturgemäß die Mitwirkung des Architekten nicht — ist die künstlerische Behandlung einheitlicher, da sie, wie schon besprochen, ganz in die Hand Grenanders gelegt war, der im übrigen aber bestrebt war, sich bei diesen unterirdischen Bauten in der Formgebung Beschränkungen aufzuerlegen. Er hat sich im allgemeinen damit begnügt, die Wirkungen der Kräfte in den Bauteilen durch gestaltliche Anpassungen zu unterstreichen und an geeigneten Stellen die Flächen und Bauteile in farbiger Behandlung gegeneinander abzustimmen. Sehr farbenfreudig wirken einige Schalterhallen, von denen namentlich die des Westeinganges zum Bahnhof Kaiserhof in ihrer reichen farbigen Durchführung einen ungemein vornehmen Eindruck macht; der Eingang selbst mit seiner in die Grünanlagen des Wilhelmplatzes sorgfältig

einkomponierten steinernen Pergolaumgürtung ist ein einzigartiges Schmuckstück des Wilhelmplatzes. Der aus farbigen Terrakotten bestehende Wand- und Deckenschmuck der Schalterhalle stammt aus den ehemals kaiserlichen Werkstätten Cadinen, die auch die Auskleidungen für die Schalterhalle des Bahnhofes Reichskanzlerplatz und die südliche Schalterhalle des Bahnhofs Klosterstraße lieferten; in letzterer befindet sich, beiläufig bemerkt, auch eine stattliche Bronzetafel zur Erinnerung an die Durchführung des Hochbahnunternehmens, auf der vom Bildhauer Aug. Vogel auch die Mitwirkenden, voran Werner von Siemens, und unter ihnen vor allem sein Mitarbeiter Schwieger, verewigt worden sind. Die Gedenktafel führt zurück in die von den Geistern der Zerstörung abgelöste Kaiserzeit.

Wie weit die künstlerische Mitwirkung gehen kann, wenn den Neigungen des Architekten freiester Spielraum ohne Ansehung der Kosten gewährt wird, zeigen einige Bahnhöfe der Wilmersdorfer Bahn, die eher Festräumen als Verkehrshallen gleichen — eine zwar kostbare Augenweide, die aber auch dem Laien sagen wird, daß bei der Ausgestaltung von Nutzbauten

Abb. 13. Eingangshalle zum Bahnhof Wittenbergplatz.

unter der Erde, die nur dem Getriebe des Verkehrs, niemals aber beschaulicher Betrachtung dienen können, dem freien Schaffensdrange Zügel anzulegen sind, wie es selbst bei der Eingangshalle des Bahnhofs Wittenbergplatz, die doch als ein über der Erde ausgeführtes Bauwerk im Stadtbild eine hervorragende Stelle einnimmt, in ihrer vornehmen Ausgestaltung geschehen ist.

Die Bahnhöfe der Dahlemer Bahn legen gleichfalls Zeugnis ab von dem Bestreben nach reicherer künstlerischer Betätigung. Wer auch hier stellenweise schlichtere Formengebung vorziehen sollte, kann doch nicht leugnen, daß die volkstümliche Wirkung dieser über Tage liegenden Bahnhofszugangsgebäude durch den größeren Aufwand an Formen und Farben wesentlich gehoben ist.

An dieser Stelle dürfen die Verdienste nicht unerwähnt bleiben, die sich die Hochbahngesellschaft auch durch eine vorbildliche Ausgestaltung des R e k l a m e w e s e n s erworben hat. Insbesondere die Untergrundbahnhöfe lassen erkennen, mit welchem Erfolge die Gesellschaft bestrebt gewesen ist, die Geschäftsanzeigen aus der Sphäre des Aufdringlichen in das Künstlerische und Geregelte hinüberzuleiten und den Bahnhöfen durch vornehme Ausbildung mehr oder weniger reich umrahmter Felder ein neues schmückendes Moment zuzugesellen; es ist überraschend, wie auf diese Weise auch die Anziehungskraft der von guten Künstlern entworfenen Geschäftsanpreisungen, die sich in Form und Farbe vom Protzenhaften durchaus fernhalten, gewonnen hat. Anscheinend ein Beweis, daß das Unkünstlerische und Marktschreierische in derartigen Lockmitteln, wie es sonst noch so vielfach angetroffen wird, in Deutschland wenigstens auf falscher Einschätzung des Volksempfindens beruht.

Abb. 14. Einsäulige Hochbahn in Philadelphia.

Auch bei den Betriebsmitteln ist die Mitarbeit des Architekten als unentbehrlich erachtet. Wenn die Wagen der Schnellbahn auch nicht zu längerem Aufenthalt während einer Fahrt dienen, wie es bei den Überlandbahnen der Fall ist, so ist doch die Gesamtsumme der Aufenthaltszeiten infolge der Häufigkeit der Benutzung, an der ein außerordentlich großer Teil der Bevölkerung teilnimmt, für jeden auf sie angewiesenen Bewohner so groß, daß es durchaus gerechtfertigt ist, den Beförderungsraum in ansprechender Weise auszustatten. In der Ausgestaltung der Wagen ist der gleiche Fortschrittsdrang zu erkennen,

Abb. 15. Röhrenbahnen in London.

wie in der des gesamten Hoch- und Untergrundbahn-Unternehmens überhaupt.

Der Verfasser hätte die Ziele und die Ergebnisse, die hinsichtlich der künstlerischen Mitarbeit bei dem Unternehmen der Hoch- und Untergrundbahn verfolgt und erreicht wurden, nicht besser klarstellen können, als durch die Gegenüberstellung dessen, was die Hochbahngesellschaft und was andere Schnellbahnen auf diesem Gebiet geleistet haben. Daß frühere Stadtbahnen — Berlin, Wien — dem Künstler eine weitgehende Mitwirkung gewährt haben, ist schon erwähnt und von Wittig, insbesondere in bezug auf die Wiener Stadtbahn, gewürdigt. Die Aufgaben, welche die gestaltungsreicheren und anpassungsfähigeren elektrischen Schnellbahnen stellten, gingen aber weiter. Was das deutsche elektrische Schnellbahnwesen betrifft, so hat bei ihm die Hochbahngesellschaft mit ihren künstlerischen Bestrebungen zweifellos fördernd und ermunternd gewirkt. Dies läßt namentlich die Hamburger Hochbahn erkennen, die nach dem Berliner Vorgange dem Einfluß des Künstlers gleichfalls breiteren Raum gewährte, der sich namentlich auf den Hochbahnstrecken aufs glücklichste auswirkte. Eigenartige, zum Teil befriedigende baukünstlerische Wirkungen zeigen auch die Pariser Untergrundbahnen. Bei den sonstigen Auslandschnellbahnen — England. Amerika — ist die künstlerische Mitarbeit auf ein Mindestmaß beschränkt geblieben. Ausgaben hierfür werden, im Gegensatz zur deutschen Auffassung, dort als nicht werbend angesehen, und das Publikum mag hier in der Tat freier sein von Empfindungen, die auf künstlerische Darbietungen im Verkehrswesen ansprechen. Dafür sind dann allerdings die Erleichterungen in der Benutzungsweise der Verkehrsmittel ohne Ansehung der Kosten bis auf ein Höchstmaß gesteigert.

Abb. 16. Endbahnhof der Hudson-Manhattan-Untergrundbahn unter New Yorker Turmhäusern.

Die Zeit der Maskierung und Verdeckung des Materials ist seit der überwältigenden Herrschaft des Eisens im Ingenieurwesen vorüber und das Ehrlich-Sachliche in der Gestaltung wird auch immer mehr als das Künstlerisch-Richtige erkannt. Dem Baukünstler, der mit der Entwicklung Schritt halten will, bleibt nichts übrig, als sich mehr als bisher in das Wesen der neuen Ingenieurkonstruktionen zu vertiefen. Weyrauch erinnert an ein Wort Fr. Naumanns: „Der Mensch besinnt sich auf das Wesenhafte, auf den Aufbau der Dinge selber, er lernt die Arbeit der Materie nachempfinden und hebt sich selbst an einem Material, dem diese Arbeit Lust ist. — Es wird nicht Kunst neben Konstruktion getrieben, keine angeklebte Dekoration, keine bloße Schnörkelei, hier wird für den Zweck geschaffen, die Form wird geboren — — und diese Kunst hat etwas absolut Charaktervolles. Es gibt Stücke am Unterbau der Berliner Hochbahn, die in ihrer freien Wuchtigkeit tiefer wirken als Salomonis' Sprüche."

In diesem Sinne ist Wittigs prächtiges Werk, dessen Herausgabe aufs dankbarste zu begrüßen ist, eine Offenbarung deutschen Geistes. Es gehört im übrigen zu den Willensbejahungen der Nachkriegszeit, die den Beweis liefern, daß die Deutschen nicht daran denken, den heute sogenannten „Kulturträger" zu Liebe ihre Arbeit am Fortschritt der Menschheit einzustellen und nachzubeten, daß in der Welt fürder nur noch der Leitsatz gelte: „on the bottom of all is commerce".

Dr. Kemmann.

Dienstkleidung und Abbau.

Vom Geheimen Regierungsrat **Amman** in Tübingen.

Bei der entscheidenden Bedeutung, welche die Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung der Eisenbahnen heute gewonnen hat, empfiehlt es sich, dem Gedanken des Abbaues auch auf einem Gebiete nachzugehen, auf dem dies vielleicht noch nicht in dem erreichbaren Maße geschehen ist, nämlich auf dem der Ausrüstung des Personals mit Dienstkleidung.

Da bei dieser nicht nur große Haltbarkeit, gutes Aussehen und Einheitlichkeit, sondern auch Billigkeit verlangt wird, so ist eine weitgehende Mitwirkung der Verwaltungen bei der Uniformbeschaffung seit jeher ausgeübt worden und eine Verschiedenheit hat hierbei stets nur bezüglich des Maßes dieser Mitwirkung bestanden.

Während eine große Verwaltung sowohl die Beschaffung der Stoffe, wie deren Verarbeitung zu Dienstkleidern selbst übernahm und diese dem Personal unentgeltlich als einen Teil seiner Bezüge überwies, hielten es andere Verwaltungen, darunter auch die meisten preußischen Direktionen, für zweckmäßiger, die Lieferung der fertigen Dienstkleidung der Privatindustrie

zu übertragen und dem Personal einen Zuschuß zu den Kosten der Dienstkleidung zu gewähren. Für die Güte der verwendeten Stoffe wurde durch scharfe Prüfung ihrer Vertragsmäßigkeit bei der Abnahme gesorgt, die Erzielung mäßiger Preise aber von dem freien Wettbewerb der Hersteller erwartet. Von diesem Verfahren, dem sogenannten Vollieferungssystem, ging man in Preußen im Jahre 1907 zu einem dritten Verfahren über, indem man die Stoffbeschaffung selbst übernahm und einer einzigen Stelle, dem neu geschaffenen Eisenbahnzentralamt, übertrug, der Privatindustrie also nur noch die Herstellung der Kleider überließ. Durch diese Verstaatlichung und Zentralisierung der Stoffbeschaffung sollten von den drei Faktoren des Uniformpreises: Stoffpreis, Arbeitslohn und Unternehmergewinn der erste und dritte wesentlich herabgesetzt und damit eine erhebliche Verbilligung der Dienstkleider erzielt werden.

Hat sich diese Maßnahme bewährt und besitzt das gegenwärtige Verfahren gegenüber dem Vollieferungssystem tatsächlich Vorzüge, die seine Beibehaltung heute noch rechtfertigen?

Die Forderungen, welche die Eisenbahnverwaltung und die Dienstkleidung tragenden Beamten stellen, sind: Gediegenheit der Stoffe, Einheitlichkeit, schmuckes Aussehen und Billigkeit, sowie schnelle und glatte Erledigung der Bestellungen. An der Billigkeit nimmt heutzutage auch noch eine weitere wichtige Persönlichkeit lebhaften Anteil: der Steuerzahler.

Was die Gediegenheit der Stoffe, die Einheitlichkeit und das schmucke Aussehen der Dienstkleidung betrifft, so lassen sich diese durch sorgfältige und eingehende Festsetzung der Eigenschaften der zu liefernden Kleidungsstücke und scharfe Prüfung nach den von beiden Seiten anerkannten Mustern bei beiden Systemen gleichmäßig erzielen, zumal das Personal, an der Güte und Haltbarkeit seiner Dienstkleidung lebhaft interessiert, mit etwaigen Beschwerden durchaus nicht zurückhält.

Bezüglich der Forderung schneller und glatter Erledigung der Bestellungen kann man von vornherein annehmen, daß im allgemeinen der für seinen Beruf ausgebildete, fachkundige Kaufmann, dessen persönlicher Vorteil mit jedem einzelnen Geschäft verknüpft ist, seine Kunden schneller und flotter bedient als der Beamte, der seine ihm durch den Dienstplan zugewiesene Arbeitsrate vorschriftsmäßig erledigt. Tatsächlich wurde denn auch bei der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen — der ich lange Jahre angehörte —, als diese im Jahre 1910 den Anschluß an das preußische System erwog und vergleichende Erhebungen anstellte, festgestellt, daß man in Preußen vier bis sieben Monate zur Ausführung der Bestellungen brauchte, in Elsaß-Lothringen drei bis sechs Wochen.

Was endlich den letzten und wichtigsten Punkt anlangt, die Billigkeit, so kommen volkswirtschaftlich nicht nur die von den Beamten zu zahlenden Uniformpreise, sondern auch die der Verwaltung entstehenden Kosten in Betracht. In ersterer Hinsicht kann wohl nicht ernstlich bestritten werden, daß die bereits angedeuteten kaufmännischen Eigenschaften und Kenntnisse der beruflichen Uniformfabrikanten: genaue Stoffkenntnis, Überblick über den Markt, Bereithaltung oder schnelle Beschaffung der zur schleunigen Ausnützung günstiger Konjunkturen nötigen Mittel und die stete Verbindung mit den Erzeugern der Rohstoffe in In- und Ausland, durch die Rücksicht auf den eigenen Vorteil noch erheblich verstärkt, Möglichkeiten bieten, die der Verwaltung nicht zur Verfügung stehen. Dazu kommt die naheliegende Gefahr, daß sich die Erzeuger einem einzigen Großbesteller gegenüber zu einem Ring zusammenschließen und daß ferner seine umfangreichen Bestellungen preissteigernd wirken, während bei vielen kleinen, örtlich und zeitlich getrennten Bestellungen das Gegenteil der Fall sein wird. Ausgeglichen würde aber ein etwaiger geringer wirtschaftlicher Nachteil in den Augen der beteiligten Beamten unbedingt durch die unvergleichlich schnellere und bequemere Bedienung. So erklärten sich denn auch die von der Straßburger Generaldirektion anläßlich jener Erhebungen von 1909 zusammenberufenen Vertreter der beteiligten Beamtenklassen einstimmig und rückhaltlos für die Beibehaltung des bisherigen Verfahrens.

Was in zweiter Hinsicht die der Verwaltung durch das jetzige Verfahren entstehenden Kosten betrifft, so sind sie um das Mehrfache höher als bei dem Vollieferungssystem.

In Straßburg waren für die Bearbeitung der Kleiderkassenangelegenheiten — von dem mit etwa $^1/_{10}$ seines Dezernates beteiligten Oberbeamten abgesehen — 2¼ Beamte und 2 Arbeiter mit rund 8600 ℳ Gehalt und Lohn erforderlich, bei den zum Vergleich herangezogenen preußischen Direktionen 5 Beamte und 3 Arbeiter mit rund 17 800 ℳ Kosten. Ähnlich verhielt es sich mit dem beanspruchten Raum: 1 Zimmer und ein zur zeitweiligen Aufbewahrung dienender Speicherraum mit rund 330 qm genügten, während beim Anschluß an Preußen beinahe der dreifache Raum hätte verfügbar gemacht werden müssen. Dabei wäre bei Abnahme der fertigen Kleider in den Räumen der Lieferfirma, wie dies in Preußen vielfach geschieht, auch jener Speicherraum entbehrlich gewesen.

Um die heutigen Verhältnisse festzustellen, habe ich bei einer mittleren preußischen Reichsbahndirektion Erhebungen angestellt. Hier das Ergebnis:

A. Gegenwärtiges Verfahren.			B. Vollieferungsverfahren.	
I. Persönliche Kosten.			**I. Persönliche Kosten.**	
1. Kleiderkasse			1. Kleiderkasse	
8 Beamte		21 241 ℳ	3 Beamte	8 610 ℳ
2. Kleiderlager			2. Kleiderlager	
2 Beamte		8 148 ℳ	Keine, infolge Wegfalls des Kleiderlagers	
1 Hilfsbeamter		1 856 „		
6 Arbeiter		8 184 „		
		39 429 ℳ		
II. Sächliche Kosten.			**II. Sächliche Kosten.**	
1. Kleiderkasse			1. Kleiderkasse	
Mietwert	160 ℳ		Wegen Beschränkung auf nur 3 Beamte	90 ℳ
Heizung, Beleuchtung und Kochgelegenh.	100 „			
Reinigung und Material	65 „			
Drucksachen	86 „	411 ℳ		
2. Kleiderlager			2. Kleiderlager	
Mietwert		480 ℳ	Keine, infolge Wegfalls des Kleiderlagers	
Heizung, Beleuchtung und Kochgelegenheit		300 „		
Reinigung und Material		200 „		
Drucksachen		220 „		
		1 611 ℳ		
Insgesamt		41 040 Goldmark		8 700 Goldmark

Verwaltungskosten beim gegenwärtigen Verfahren	41 040 ℳ
Verwaltungskosten beim Vollbelieferungsverfahren	8 700 „
Unterschied jährlich	32 340 ℳ

bei **einer** preußischen Reichsbahndirektion.

Dabei darf schließlich ein wesentlicher Umstand nicht übersehen werden: bei dem bestehenden Verfahren werden die durch die Anlieferung der Stoffe entstehenden Frachtkosten von der Eisenbahnverwaltung auf Betriebsfonds übernommen, bei dem Vollieferungsverfahren dagegen von dem Unternehmer getragen.

Nimmt man auch an, daß die Verhältnisse bei dieser Direktion aus örtlichen oder persönlichen Gründen ungewöhnlich ungünstig sein können, so darf doch sicherlich eine Minderausgabe von 25 000 ℳ bei der Rückkehr zu dem alten System erwartet werden; das ergibt bei seiner Ausdehnung auf das ganze Reichsbahngebiet mehr als 650 000 Goldmark.

Bei wahrscheinlich den gleichen Preisen erhalten also in diesem Falle die Beamten ihre Dienstkleidung erheblich schneller und bequemer als bisher. Die Verwaltung aber erzielt eine beträchtliche Entlastung und eine schwer ins Gewicht fallende Kostenersparnis. Dabei ist noch nicht in Rechnung gezogen, daß auch beim Eisenbahnzentralamt zahlreiche Kräfte frei werden würden.

Zwar wird, wie ich schließlich bemerken möchte, der im Gang befindliche Beamtenabbau vermutlich auch die Kosten der Verwaltung um schätzungsweise 33⅓ % ermäßigen; einen vollen Erfolg von mindestens 75 % wird man sich aber m. E. nur dann versprechen können, wenn man aufs Ganze geht und zu dem alten Vollieferungssystem zurückkehrt.

Zeitstudien bei der Reichsbahn.

Die Bestimmung der Stückzeiten erfolgt heute noch in fast allen Reichsbahnwerken durch Schätzung seitens dazu beauftragter Beamten (Zeitschätzer oder Kalkulatoren). Dabei unterlaufen selbstverständlich Fehler. Die Stückzeiten kommen stets durch Kompromiß zwischen dem Arbeitgeber, vertreten durch den Zeitschätzer, und dem Arbeitnehmer zustande, ohne beide Teile voll zu befriedigen.

Wirklich einwandfreie und die besonderen Verhältnisse der Reichsbahnwerke berücksichtigende Stückzeiten bietet die Zeitstudie. Sie schützt die Verwaltung vor Überzahlungen und den Arbeiter vor zu niedriger Bewertung seiner Leistungen. Sie wird mit Wissen der Arbeiter aufgenommen und zeigt ihm die unbedingte Richtigkeit der aufgeschriebenen Zeiten. Die Zeitstudie gibt Anlaß zu Verbesserungen, die die Ausführung der

Arbeiten erleichtern und zeigt Wege, die Wirtschaftlichkeit zu heben; sie fördert sachliches Verhandeln; sie bietet auch die Möglichkeit, an ungeeigneter Stelle stehende Werkangehörige nach anderen Stellen zu überführen.

Um möglichst genaue Ergebnisse bei der Zeitbestimmung zu erzielen, ist es angezeigt, sich nicht der Taschenuhr, sondern einer guten Stoppuhr mit Chronometer zu bedienen, die auch das Ablesen von Sekundenbruchteilen gestattet. Bei Beginn eines Arbeitsganges wird die Stoppuhr durch einen Druck auf den Knopf in Bewegung gesetzt, am Ende durch Druck auf den Knopf stillgesetzt und dann das Ergebnis abgelesen. Dieses Verfahren, bei dem nur die Gesamtarbeitszeit gemessen wird, ergibt jedoch zu große Arbeitszeiten; es wird um so ungenauer, je länger eine Arbeit dauert. Die Fehler sind aber leicht zu ermitteln, wenn der Gesamtarbeitsgang in seine Teilarbeiten zerlegt und jeder für sich beobachtet und vermerkt wird. Das Drehen einer Buchse erfolgt beispielsweise in 11 Teilarbeiten, nämlich: 1. Einrichten der Maschine, 2. Einspannen der Buchse, 3. Einspannen des Werkzeuges (Drehstahl), 4. Ingangsetzen der Maschine, 5. Ausdrehen des Inneren der Buchse, 6. Stillsetzen der Maschine, 7. Ausspannen der Buchse, 8. Auf-den-Dorn-spannen der Buchse, 9. Abdrehen des Äußeren der Buchse, 10. Stillsetzen der Maschine, 11. Entfernen der Buchse vom Dorn.

Die Messung wird ergeben, daß die Summe der 11 Zeiten niedriger ist als die gemessene Gesamtarbeitszeit. Werden diese 11 Zeiten nun bei etwa 10 Versuchen aufgeschrieben, so finden wir, daß die beobachteten Einzelzeiten bis zu einer gewissen Grenze immer kleiner ausfallen und daß ihre Gesamtsumme von der schon gemessenen Gesamtarbeitszeit (Grobuntersuchung) abweicht. Die Zeitstudie schafft die Aufklärung und zwingt zur kritischen Untersuchung. Sie gibt die Anleitung, was und wie gemessen werden soll. Sie gibt die Handhabe zur Aufstellung gewisser Normen, die einen bestimmten Arbeitsprozeß klar umrissen vorführen und dem Zeitschätzer unentbehrlich werden.

Diese Normen sollten bindend und solange maßgebend sein, als nicht eine wesentliche Änderung der Werkstattorganisation oder Werkstatteinrichtung vorgenommen wird.

Die Teilarbeiten können nun entweder durch die Maschine erfolgen (Maschinenzeit) oder durch den an ihr beschäftigten Arbeiter bewirkt werden (Handarbeitszeit). Die Zeit der Entnahme eines Spans vom umlaufenden Arbeitsstück ist also Maschinenzeit, die der Griffausführung Handarbeitszeit. Die Ermittlung der wirtschaftlichen Beanspruchungsmöglichkeiten, der Riemengeschwindigkeit, des Vorschubs, der Spanstärke und Schnittgeschwindigkeit der Maschinen muß den Zeitstudien zur Festlegung sogenannter Normalstückzeiten vorangehen. Wertvolle Anregungen zur kritischen Untersuchung solcher Fragen bieten die Abhandlungen von Prof. Friedrich: „Über die Wärmevorgänge beim Spanschneiden und die vorteilhaften Schnittgeschwindigkeiten", ebenso „Über den Schnittwiderstand bei der Bearbeitung der Metalle durch Abheben von Spänen".

Will man eine einzelne Handarbeit untersuchen, so muß sie wieder zuerst in ihre Teilarbeiten zerlegt werden. Diese Zerlegung bietet auch gute Anhaltspunkte für Handarbeiten anderer Art, die gleiche Teilarbeiten enthalten, deren Untersuchungsergebnis, einmal festgelegt, bei verschiedenen Handarbeiten als Norm dienen kann. Die Teilarbeit der Nr. 2 unseres Beispiels: „Einspannen der Buchse" läßt sich wie folgt zerlegen: 1. Aufheben der Buchse, 2. Einstecken der Buchse in den Spannkopf, 3. Ergreifen des Schlüssels, 4. Aufstecken des Schlüssels, 5. Andrehen des Schlüssels, 6. Abnehmen des Schlüssels, 7. Weglegen des Schlüssels.

Hier wirkt sich die Zeitstudie in jeder Beziehung aus. Sie zeigt, ob beim Aufheben der Buchse nicht unwirtschaftlich vorgegangen ist, ob nicht der Arbeiter, wenn er die rohen Buchsen an einer bestimmten Stelle in Reihe und Glied aufstellen ließ, einen überflüssigen Schritt nach vorwärts oder rückwärts, nach rechts oder links tun muß, um die Buchse vom Stapel greifen zu können. Die Zeitstudie läßt derartige Fehler klar zutage treten. Wenn die Griffzeiten stets mit dem geringstmöglichen Zeitaufwand ausgeführt werden, ist das ein Beweis, daß der Arbeiter am rechten Platze steht, daß er tüchtig und fleißig ist. Der Zeitstudienbeamte mit der Stoppuhr wird freilich von vornherein von der Arbeiterschaft nicht sehr sympathisch begrüßt werden. Wenn aber seine Tätigkeit den Beweis erbringt, daß durch die Zeitstudie die Arbeit leichter und lohnender gemacht wird, wird sich das ändern. Die Zeitstudien können in den noch nicht im Sinne wirtschaftlichster Fertigung umorganisierten Reichsbahnwerken vorläufig in der Hauptsache erst den Zweck haben, die Mängel der Arbeitsweise aufzufinden, die dann beseitigt werden müssen. Ehe mit den Zeitstudien begonnen wird, ist der sogen. Normalzustand herzustellen, das ist bei einer Maschine der Zustand der Betriebsfähigkeit, in der Zeit, während der ihr die Höchstleistung zugemutet werden kann. Diese darf keine Schädigung ihrer Teile und der Werkzeuge im Gefolge haben. Die Art und Form der letzteren spielen hierbei eine große Rolle. Die einmal festgestellten Bedingungen für Maschine und Werkzeuge dürfen ohne triftigen Grund nicht geändert werden. Maschinen, Werkstoffe, Werkzeuge oder Arbeitsstücke, mit denen während eines Arbeitsvorganges Bewegungen ausgeführt werden, müssen sich in bestimmten Stellungen vorfinden. Andernfalls wird die Beobachtungszeit bei späteren gleichen Arbeiten verschieden sein. An einer Drehbank, die eine bestimmte Stelle einnimmt, muß auch der Arbeiter einen bestimmten Standpunkt einnehmen, von dem er alle Griffe ausführt, und die Entfernung von der Maschine zum Werkstück muß stets die gleiche sein. Der Zubringer muß die Arbeitsstücke bei den Maschinen auf einen bestimmten Platz legen und die Vorrichterei hat dafür zu sorgen, daß dem stets entsprochen werden kann, ohne daß Arbeitshäufungen an einer Maschine stattfinden usw. Die Umorganisation der Reichsbahnwerke wird auch eine Aufstellung von Betriebsnormalien im Gefolge haben. Wenn dann alle im Vorstehenden angedeuteten Bedingungen erfüllt sind, kann darangegangen werden, die Normalstückzeiten zu schaffen und die Arbeitsunterweisungskarten aufzustellen. Auf Grund von Normalien, die für alle möglichen Teilarbeits- und Griffzeiten für kleinste Arbeitselemente aufgestellt sind, ist es auch nicht schwer, die genaue Zeitdauer für eine neue noch nicht beobachtete Arbeitsausführung zu errechnen. In der Zeitstudie müssen die Zeiten besonders gekennzeichnet werden, die bei Beginn und Ende einer Massenarbeit, hin und wieder auch während derselben, vorkommen. In dem früheren Beispiel sind es z. B. die Teilarbeiten Nr. 1: „Einrichten der Maschine" und Nr. 3: „Einspannen des Werkzeuges". Die hierfür aufzuwendenden Zeiten wie auch die für das Ausspannen und Schleifen des Werkzeuges u. a. müssen als Zuschlagszeiten auf die Zahl der Arbeitsstücke gleichmäßig verteilt werden.

Die ermittelten Zeiten sind für die Festsetzung einer Stückzeit ohne einen gewissen prozentualen Zuschlag, der sich nach den Umständen richtet, nicht verwendbar. Es gibt keinen Durchschnittsarbeiter (Normalarbeiter), der ohne diesen Zuschlag in der Lage wäre, seine Arbeitsleistung durch die ganze Schicht konstant zu erhalten. Der Zuschlag muß so bemessen sein, daß er auch unvorhergesehenen Fällen, wie dem Bruch des Schneidstahles, dem Abgleiten des Riemens usw. Rechnung trägt. Für Arbeiten in ungewöhnlicher Körperstellung und bei besonders schweren Arbeiten sollten auch noch Sonderzuschläge gewährt werden. Eine Norm für die Sonderzuschlagszeiten ist nicht gut durchführbar, sie muß dem Ermessen des Beamten überlassen bleiben.

Schwierig ist unzweifelhaft die Festsetzung eines Zuschlages für gewisse Gruppen von Handarbeiten, z. B. in der Schmiede. Meines Erachtens führt hier eine längere gleichartige Beobachtung einer und derselben Arbeit, etwa bei drei Arbeitern verschiedener Qualität, zu einem gerechten Ergebnis. Auf diese Weise ist auch die Festsetzung der sog. Normalstückzeit sowohl für die Verwaltung als auch für die Arbeiterschaft der beste Weg, der nachfolgend näher erläutert werden soll.

Wenn bei einem anerkannt guten Arbeiter längere Zeit stets dieselbe Arbeit beobachtet wird, läßt sich die Durchschnittszeit aus den Beobachtungsergebnissen leicht ermitteln. Kleine Unterschiede in den Ergebnissen und der letzteren untereinander werden stets zu verzeichnen sein, wofür die Ursachen möglichst einwandfrei festgestellt werden müßten.

Um ein möglichst richtiges Bild zu erhalten, muß man die gleiche Arbeit bei etwa 10 Wiederholungen bei einem Manne beobachten, der in bezug auf Tüchtigkeit und Fleiß gleichbleibend mit „1" (gut) zu bewerten wäre. Dann müßte dieselbe Arbeit unter denselben Verhältnissen bei einem anderen beobachtet werden, dessen Tüchtigkeit mit „2" (Durchschnitt) und dessen Fleiß ebenfalls mit „1" zu bewerten ist. Ein Dritter würde bezüglich seiner Tüchtigkeit eine „3" (unterm Durchschnitt) und auf Grund seines Fleißes auch eine „1" erhalten. Wenn nun die ermittelten Zeiten, ohne die Zuschlagszeit, addiert und durch 3 dividiert würden, müßte als Ergebnis eine möglichst einwandfreie Normalstückzeit, die nur für die Aufnahmeabteilung gilt, der aber noch ein in dem schon bezeichneten Rahmen zustandegekommener Zuschlag beigezählt wird, zu buchen sein. Fast stets wird die Arbeiterschaft einer Bewertung der Leistung nach Qualitätsziffern widersprechen; sie befürchtet, daß ihr dadurch Nachteile erwachsen. Nun ist es aber doch besser, bei der Bewertung der Arbeit sich auf sichere, auf Messungen beruhende Beobachtungen zu stützen, als sich auf Schätzungen zu verlassen. Die Qualitätsziffer bedeutet dabei die Einstellung eines längst feststehenden Werturteils. Es kommt nur darauf an, daß diese sich auf gerechter Wertung aufbaut. Dafür bürgt die Mitwirkung des Betriebsrats (Lohntarifvertrag, Anlage 5, Abschn. C., Abs. 6 unter a). Bei dem angegebenen Verfahren ist dem tüchtigen und fleißigen Arbeiter stets eine Möglichkeit geboten, die Früchte seines Könnens bei Überverdiensten zu ernten. Auch der Durchschnittsarbeiter wird, wenn er sein geringeres Fachkönnen durch Fleiß wettmacht, ebenfalls belohnt. Fachuntüch-

tige, aber fleißige Arbeiter — etwa jeder dritte Arbeiter rechnet dazu — würden bei diesem Verfahren vielleicht nur bei ganz außergewöhnlichem Fleiß Überverdienste erhalten. Diese Leute werden aber ebenfalls zufriedengestellt, sobald sie an einer Stelle im Werkbetrieb untergebracht sind, wo die Arbeit ihren Fähigkeiten besser angepaßt ist. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes aber wird durch solche Maßnahmen gehoben. Das obige „Dreimännersystem" könnte allerdings nur solange vorhalten, bis alle bezüglich ihres Fachkönnens mit „3" bewerteten Leute, die sich in den Abteilungen noch vorfinden, an Stellen stehen, wo sie produktiver schaffen. Dann dürfte bei der Festsetzung der Normalstückzeiten nur noch der Fachtüchtige und der Fachdurchschnittsarbeiter, die beide den mit „1" zu bewertenden Fleiß entwickeln, eine Rolle spielen. Man könnte einwenden, daß bei einem solchen Verfahren der tüchtige und fleißige Facharbeiter einen unverhältnismäßig hohen Überverdienst und der Durchschnittsarbeiter mit dem Fleiß „1" ebenfalls einen etwas zu hohen Überverdienst erhält, der untüchtige, jedoch fleißige, aber nur duch Schädigung seiner Gesundheit bei ganz außergewöhnlichem Fleiß einen Überverdienst erziele, wobei in der Hauptsache die Verwaltung und zum Teil auch der untüchtige, jedoch fleißige Arbeiter, das Risiko tragen. Da wir in den Gruppen, die im Gedinge arbeiten, unzweifelhaft sehr oft solche Fälle finden, muß hier die Zeitstudie aufklärend wirken. Ein Idealarbeiter für Zeitstudien wäre derjenige, dessen fachliche Tüchtigkeit mit „2" (Durchschnittsarbeiter), dessen Fleiß mit „1" zu bewerten ist. Es ist aber allen drei Abstufungen Rechnung zu tragen und während des Übergangszustandes, der nicht lange dauern wird, wenn die Umstellung energisch und ehrlich in die Hand genommen wird, bleibt nichts anderes übrig, als diese Unstimmigkeit in den Kauf zu nehmen.

Es ist meines Erachtens ungerecht, bei Gedingearbeiten in größeren Gruppen (mitunter von 5 und mehr Mann) den Zustand bestehen zu lassen, daß die Qualitäten der einzelnen Gruppenarbeiter so verschieden sind. Daß alle Arbeiter einer Gruppe gleiche Überverdienste erhalten, kann dem Qualitätsarbeiter nur dann recht sein, wenn alle Arbeiter der Gruppe dasselbe leisten wie er selbst. Schnellste Umstellung der Gruppen und Schaffung von solchen, die eine möglichst geringe Arbeiterzahl mit gleichen Qualitäten umfassen, ist geboten, damit dem Fleißigen und Tüchtigen der Ansporn zur vollen Entfaltung seiner Fähigkeiten gegeben wird.

Bezüglich der Bemessung von Zuschlags- oder Sonderzuschlagszeiten sei noch erwähnt, daß die Zuschlagszeit um so größer sein sollte, je niedriger die Stückzahl der Arbeitsstücke ist. Teilarbeitszeiten, wie in dem eingangs erwähnten Beispiel unter Nr. 1: „Einrichten der Maschine", müssen auch auf die kleinere Anzahl gleichmäßig verteilt werden. Eine höhere Zuschlags- und Sonderzuschlagszeit bei einer kleinen Zahl gleicher Arbeiten wäre z. B. zu verzeichnen bei einem in gewisser Höhe über dem Erdboden auszubessernden Rohr, an dem zwei Schweißstellen gleichen Umfangs zur Ausführung kommen, während sie beim Auf- und Abstieg, Hinauf- und Herunterbringen der Werkzeuge, Auf- und Abbau des Gerüstes usw. oder auch beim Arbeiten in unnormaler, gebückter Körperstellung auf eine Zahl von vielleicht 10 Schweißstellen gleichen Umfangs entfielen und daher kleiner wären. Alles in allem ergibt sich, daß bei jeder Arbeitsausführung im Grunde drei dem Verlauf einer Arbeit entsprechende Hauptzeiten in Frage kommen: 1. die Zeit, die auf das Einrichten (ob Maschinen- oder reine Handarbeit, ist gleich) verwendet wird; 2. die eigentliche Stückzeit und 3. die Zeit, die für das Aufräumen oder für das wieder in den Normalzustand bringen der Maschine oder auch der Werkzeuge für die nächste Arbeit aufgewendet wird.

Bei diesen Erwägungen tritt der Gedanke an eine tadellos arbeitende Vorrichterei auf, die für jede Werkabteilung vorhanden sein muß. Auch die Instandsetzung beschädigter Werkzeuge muß von der Vorrichterei erfolgen und den Gedingearbeitern abgenommen werden.

Zeitstudien sind bei einer Arbeitergruppe, die eine Arbeit verrichtet, die auf dem Gedingezettel in einer Position unter einem bestimmten Namen erscheint, bedeutend schwieriger durchzuführen als bei Einzelarbeitern. Hier müssen, um ein einigermaßen sachliches Bild zu erhalten, alle Beteiligten während des Gesamtverlaufs der Arbeit beobachtet werden, und zwar gleichzeitig, wobei für die Zusammensetzung der Beobachtungsgruppen das schon Ausgeführte gilt. Dies setzt ebenso viele Beobachter voraus als Arbeiter an der Arbeit beteiligt sind.

Als besser betrachte ich es jedoch, wenn die Arbeitsausführung im Sinne wirtschaftlichster Fertigung unterteilt, dreimal durch einen Arbeiter ausgeführt werden kann. Es muß jedesmal ein anderer sein, der den aufgestellten Richtlinien bezüglich der Qualität in fachlicher Richtung und des Grades der Arbeitsintensität entspricht.

Jede Gruppenbeschäftigung mit einer Arbeit hat den Nachteil, daß die Zwischenzeiten keine unbedingt gerechte Bewertung bezüglich der Verteilung auf die einzelnen Beteiligten zulassen.

So groß das Mißtrauen der Arbeiterschaft dem Zeitstudienverfahren gegenüber jetzt noch ist, es wird verschwinden, wenn sie erkannt hat, daß nur durch dieses Verfahren erreicht werden kann, daß alle Bediensteten mit Lust und Liebe ihr Tagewerk im Dienste der Gesamtheit verrichten.

Wilh. E c k e r l e, Werkst.-Vorsteher, Paderborn.

Ist das z. Zt. bei der Reichsbahnverwaltung geübte Einkommensteuerabzugsverfahren wirtschaftlich?

Die Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) beschäftigt zurzeit durchschnittlich 32 000 Köpfe. Durch die mit Einführung des Einkommensteuergesetzes vom 20. März 1920 bedingte Vermehrung der Dienstgeschäfte werden allein in diesem Bezirk nach den für O k t o b e r und N o v e m b e r 1922 angestellten Ermittlungen 32 Köpfe beansprucht; d. h. es entfällt auf 1000 Bedienstete 1 Person, die ausschließlich mit Einkommensteuerangelegenheiten beschäftigt ist. Nach dem Entwurf des Haushalts 1923 für die Reichsbahnverwaltung sind für das laufende Rechnungsjahr 971 960 Köpfe veranschlagt. Von dieser Zahl entfallen unter Zugrundelegung des für den Bezirk Königsberg ermittelten Verhältnisses rund 1000 Köpfe auf Einkommensteuerarbeiten. Diese Zahl erhöht sich in dem Maße, je schneller die Besoldungsänderungen aufeinander folgen. Unter Zugrundelegung eines mittleren Durchschnittsgehalts für einen verheirateten Beamten der Besoldungsgruppe V mit zwei Kindern im Alter von 6—14 Jahren, Altersstufe 4, Ortsklasse D, werden nach dem Stande der Besoldungen vom 23. November 1923 insgesamt 1 156 032 Billionen Papiermark oder 1 156 032 Goldmark jährlich im Bereich der Reichsbahnverwaltung absorbiert. Zudem ist für jeden Staatsbediensteten für das Jahr ein halber Tag zu veranschlagen, den er zur Regelung seiner Steuerverhältnisse (Abholen und Nachzahlen von kleinen Unterschiedsbeträgen, Aufklärung usw.) in Anspruch nimmt. Für die Reichsbahnverwaltung erwächst allein hieraus eine Ausgabe von

971 960 Köpfe . 2 000 000 000 000 ℳ (Entgelt für 4 Stunden)
= 1 943 920 Goldmark

Insgesamt beträgt die Ausgabe der Reichsbahnverwaltung für die Einkommensteuerarbeiten:

a) Arbeitsvorgang . . . . 1 156 032 Goldmark
b) Arbeitsversäumnis . . . 1 943 920 „

3 099 952 Goldmark
rd. 3 100 000 „

Dieser für unsere heutigen Wirtschaftsverhältnisse nicht unbedeutende Betrag läßt doch die Frage aufkommen, ob der Aufwand an Kraft und Leistung in einem wirtschaftlichen Verhältnis zum Erfolg steht und ob das Einkommensteuerabzugsverfahren überhaupt wirtschaftlich ist.

Diese Frage dürfte glatt verneint werden können, denn das Steuerabzugsverfahren ist in Wirklichkeit volkswirtschaftlich eine Verschwendung, ein wirtschaftlicher Leerlauf im bedenklichsten Sinne. Die einzelnen Reichsbehörden zahlen an ihre Beamten und Arbeiter Gehälter und Löhne, bringen vor ihrer Auszahlung die fällige Einkommensteuer in Abzug und führen die einbehaltenen Abzüge mittels eines recht verwickelten Abrechnungsverfahrens an die Reichsfinanzbehörde ab.

Und doch gehört alles dem Reich, alles muß von denselben Staatsbürgern getragen werden. Ist da die Einkommensteuer in dieser Form und der Verbrauch an Zeit und Geld, den die Errechnung der Abzüge und ihre Abführung an die zuständigen Stellen bedingt, absolut notwendig?

Es gibt einen Ausweg: Die Einkommensteuer aus dem Einkommen a u s A r b e i t gemäß § 9 Ziffer 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes vom 20. März 1920 (Reichsgesetzblatt 1920 Nr. 7378) könnte bei den Staatsbeamten und Staatsarbeitern ganz wegfallen. Die Unterschiede zwischen den Einkommen der Unverheirateten, den Verheirateten ohne und mit Familie, die zurzeit durch die steuerfreien Einkommensanteile ausgedrückt sind, könnten in einer entsprechenden Gehalts- und Lohn-

regelung berücksichtigt werden. Wenn zurzeit für alle Kinder im Alter bis zu 6 Jahren, von 6—14 Jahren und darüber bestimmte, für die Altersgrenzen festgesetzte Zuschläge gewährt werden, müßte der Aufbau der Kinderzuschläge in Zukunft dergestalt eingerichtet sein, daß für jedes weitere Kind ein höherer Kinderzuschlag gezahlt wird. Diese Regelung würde den verheirateten Bediensteten, insbesondere denen mit großer Familie, den Vorwand nehmen, daß ihnen das neue Verfahren nicht die Vorrechte der seinerzeit vermehrten Steuerfreiheit sicherte.

Der Wegfall des Einkommensteuerabzugsverfahrens würde den Haushalt der Reichsbahnverwaltung ganz beträchtlich entlasten und damit nicht zuletzt der Volksgemeinschaft zum Guten gereichen. Das jetzige Verfahren verbraucht Kräfte, deren Einsatz an anderer Stelle nötiger wäre.

Die Durchführung der vorgeschlagenen Neuerung bei allen Reichs- und Staatsbehörden würde eine wahre Sparmaßnahme sein.

Erwin Graetsch, Obergütervorsteher.

Die Deutsche Reichsbahn als selbständiges Unternehmen.

Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (RGBl. I S. 1179) hat die Reichsregierung nach Anhörung der Ausschüsse des Reichsrats und des Reichstags unterm 12. Februar 1924 folgendes verordnet:

§ 1. Das Deutsche Reich schafft in Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen, durch das es die im Eigentume des Reichs stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet.

Die Deutsche Reichsbahn ist nicht befugt, das Betriebsrecht ganz oder teilweise auf Dritte zu übertragen oder ihr Vermögen als Ganzes oder zu einem wesentlichen Teile an Dritte zu veräußern.

Die rechtliche Gestalt des Unternehmens Deutsche Reichsbahn kann nur durch ein Reichsgesetz geändert werden; im Falle seiner Auflösung fällt das Vermögen des Unternehmens dem Reiche zu.

§ 2. Die Geschäfte des Unternehmens Deutsche Reichsbahn werden bis zum Inkrafttreten des im § 10 Abs. 1 vorgesehenen Gesetzes unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt.

§ 3. Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn umfaßt die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten, einschließlich der Bodenseedampfschiffahrt und der sonstigen Nebenbetriebe der Reichsbahnverwaltung.

Alle Forderungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche Reichsbahn über. Für andere Verpflichtungen des Reichs haftet das Unternehmen nicht. Der Eintritt der Deutschen Reichsbahn in die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen laufenden Verträge hat Rechtswirksamkeit auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern des Reichs.

Für Verbindlichkeiten aus dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich nebst Schlußprotokoll bleibt das Reich den Ländern verhaftet (vgl. § 10 Abs. 2). Die Länder können jedoch die Erfüllung dieser Verbindlichkeiten auch von dem Unternehmen fordern; ausgenommen sind die vom Reich übernommenen Länderschulden sowie die Schulden des Reichs an die Länder wegen des Restkaufgeldes. Das Unternehmen haftet für den Dienst dieser Schulden.

§ 4. Das Deutsche Reich bleibt Eigentümer der Reichseisenbahnen. Neue Bauten und Beschaffungen fallen in das Eigentum des Reichs. Die vorhandenen und die künftig erworbenen Geldbestände und Stoffvorräte werden jedoch Eigentum des Unternehmens. Das Unternehmen darf innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft über das Eigentum und die Rechte des Reichs verfügen. Zu einer Veräußerung der Reichseisenbahnen im ganzen oder einzelner Strecken ist das Unternehmen nicht befugt.

Die im Eigentume des Deutschen Reichs stehenden Eisenbahnen haften — unbeschadet der Bestimmungen im § 10 Abs. 2 — nur für Verpflichtungen aus der Verwaltung der Reichseisenbahnen, nicht für die übrigen Verpflichtungen des Reichs.

Für seine mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen Verpflichtungen haftet das Reich nur mit den in seinem Eigentume stehenden Eisenbahnen.

§ 5. Die Deutsche Reichsbahn kann bis zum Erlasse des im § 10 Abs. 1 vorgesehenen Gesetzes zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere auch für werbende Anlagen, auf das von ihr verwaltete Vermögen Kredite aufnehmen. Die Aufnahme von Krediten, die Bestellung von Sicherheiten und die Übernahme von Bürgschaften bedarf der vorherigen Verständigung mit dem Reichsminister der Finanzen.

§ 6. Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn ist unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung zu führen.

Die für die Reichsverwaltung bestehenden Gesetze und Verordnungen gelten als solche für das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht. Der Inhalt der Vorschriften ist aber so lange und so weit anzuwenden, als die Reichsregierung ihre Anwendung nicht aufhebt. Über die Rechnungsprüfung hat die Deutsche Reichsbahn mit dem Rechnungshof eine besondere Vereinbarung zu treffen, die dem Bedürfnis einer sachgemäßen Prüfung entsprechen muß.

Zu Steuerleistungen und sonstigen Abgaben ist das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht in weiterem Umfang heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den jetzt geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt.

§ 7. Soweit die Dienstbezüge der Beamten der Deutschen Reichsbahn nicht durch Reichsgesetze geregelt sind, dürfen sie im Vergleiche zu den Dienstbezügen gleichzubewertender Reichsbeamter nur dann günstiger geregelt werden, wenn diese günstigere Regelung zur Aufrechterhaltung eines geordneten und leistungsfähigen Betriebs oder Verkehrs notwendig ist. Das gleiche gilt, wenn die günstigere Regelung eine gedeihliche Fortentwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern geeignet ist und der sich aus der günstigeren Regelung ergebende Vorteil die in anderer Hinsicht entstehenden oder zu erwartenden Nachteile überwiegt.

Neue Vorschriften über Dienstbezüge der Beamten der Deutschen Reichsbahn sind, soweit sie nicht Reichsgesetze sind oder eine reichsgesetzliche Regelung wiedergeben, dem Reichsminister der Finanzen mitzuteilen. Der Reichsminister der Finanzen kann, soweit die Vorschriften nach seiner Auffassung eine günstigere Regelung vorsehen, als nach Abs. 1 zulässig ist, spätestens binnen zwei Wochen nach der Mitteilung beim Reichsverkehrsminister Einspruch (§ 5 des Besoldungssperrgesetzes) erheben.

In Fällen plötzlicher Betriebsstockungen oder zeitlich, örtlich und hinsichtlich des Geldaufwandes begrenzter Versuche können Anordnungen im Sinne des Abs. 1 auch ohne die vorherige Zustimmung des Reichsministers der Finanzen vorläufig in Kraft gesetzt werden. Sie sind unverzüglich dem Reichsminister der Finanzen mitzuteilen und aufzuheben, wenn das Schiedsgericht (§ 7 Abs. 1 des Besoldungssperrgesetzes) sie auf dessen Antrag für unzulässig erklärt.

Im übrigen gelten entsprechend die §§ 2 Abs. 1, 6 bis 8, 10 Abs. 1, 11 Abs. 1 und 2, 12 und 13 des Gesetzes zur Sicherung einer einheitlichen Regelung der Beamtenbesoldung vom 21. Dezember 1920 — Reichsgesetzbl. S. 2117 — (Besoldungssperrgesetz).

§ 8. In den allgemeinen Haushalt des Reichs und in die allgemeine Rechnung des Reiches ist der Reinüberschuß der Deutschen Reichsbahn und der Aufwand für den Dienst der für Zwecke der Reichseisenbahnen aufgenommenen Reichsschulden aufzunehmen.

Die Deutsche Reichsbahn hat ihre Ausgaben selbst zu bestreiten.

§ 9. Bis zum Inkrafttreten des im § 10 Abs. 1 vorgesehenen Gesetzes bleibt die Mitwirkung der Reichsregierung in folgenden Angelegenheiten vorbehalten:

1. Feststellung des Voranschlags, Aufstellung der Bilanz und Entlastung der Verwaltung bezüglich der Jahresrechnung,
2. Änderung der Sätze der Normaltarife,
3. Kündigung und grundsätzliche Änderungen der Lohntarife für Angestellte und Arbeiter.

Die Reichsregierung kann diese Mitwirkung einem mit ihrer Zustimmung zu bildenden Verwaltungsrat übertragen. Der Reichsverkehrsminister ist verpflichtet, der Reichsregierung sowie dem Reichstag über die Angelegenheiten des Unternehmens Auskunft zu geben.

Die Reichsregierung beschließt über die Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Reichsregierung hat dem Reichstag und dem Reichsrat zu der Beratung über den Reichshaushalt den Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn nebst Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz mit den Prüfungsbemerkungen vorzulegen.

§ 10. Die Vorschriften der §§ 1 bis 9 gelten bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn.

Das Reichsgesetz vom 30. April 1920, betreffend den Staats-

vertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetzbl. S. 773), und die Bestimmungen des am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichneten Vertrags (Reichsgesetz vom 16. Juli 1919, Reichsgesetzbl. S. 687) werden durch diese Verordnung nicht berührt.

Der Reichsverkehrsminister hat am 15. d. M. an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn folgenden Erlaß gerichtet:

Am heutigen Tage wird die Deutsche Reichsbahn zu einem selbständigen wirtschaftlichen Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit. Finanziell ist damit das Unternehmen zu einer Zeit auf eigene Füße gestellt, in der die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Ausgaben und Einnahmen und die Durchführung der nötigen Finanzmaßnahmen durch die noch fortdauernde widerrechtliche Vorenthaltung wertvoller Teile des Netzes im Westen des Reiches an sich äußerst erschwert ist. Gleichwohl wollen wir alle, die wir dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" angehören, unser Bestes hergeben, um im altbewährten Geiste treuer Pflichterfüllung die neuen Gedanken moderner Wirtschaftsführung in die Verwaltung hineinzutragen und das Bewußtsein der Verantwortlichkeit für das Ganze in jedem von uns erneut zu stärken. Daß neben diesem Leitgedanken der Sorge für das Unternehmen selbst auch die Belange der Allgemeinwirtschaft von allen Angehörigen der „Deutschen Reichsbahn" weiter gewahrt werden, dafür bürgt die Erziehung des gesamten Personals zu diesem Gemeinschaftssinne. Wie die gesamten Verhältnisse des Personals bei der Neuregelung unverändert bleiben, so soll auch der Geist, in dem wir arbeiten, der gleiche Geist des gegenseitigen Vertrauens sein wie bisher.

Und nun, frisch auf, an das neue Werk!

Der Leiter des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn"
gez. Oeser, Reichsverkehrsminister.

Bei der Beratung der Verordnung über das „Unternehmen Deutsche Reichsbahn" im Reichstag hat der Reichsverkehrsminister zu der Frage, ob das Unternehmen von sich aus Teile der Reichsbahn veräußern könne, erklärt:

Das Verfügungsrecht, das das Unternehmen nach § 4 der Verordnung besitzt, ist ausdrücklich an die Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft gebunden. Dabei ist noch besonders betont, daß das Unternehmen auch zur Veräußerung einzelner Reichsbahnstrecken nicht befugt ist. Diese Beschränkung soll nach den Erklärungen des Ministers im Reichstag entsprechend auch für die Nebenbetriebe der Reichsbahn gelten. Wenn dem Unternehmen ein beschränktes Verfügungsrecht eingeräumt ist, so handelt es sich dabei um die im laufenden Betriebe nötig werdenden kleinen Veräußerungen, wie z. B. Verkauf ausgemusterter Fahrzeuge oder entbehrlicher Geländestreifen.

Zu der Frage der Stellung der Beamten hat der Minister ausdrücklich erklärt, daß die im Dienste der Reichsbahnverwaltung stehenden Beamten, schon weil die Verordnung nichts Gegenteiliges bestimmt, selbstverständlich Reichsbeamte bleiben. Die Besorgnisse wegen Beseitigung des Berufsbeamtentums sind also unbegründet.

Die Geschäfte des Unternehmens werden bis auf weiteres unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt. Demgemäß werden künftig im Reichsverkehrsministerium (Hauptstelle) unter der Firma „Der Reichsverkehrsminister" in der bisherigen Weise nur noch diejenigen Geschäfte behandelt, die entweder Geschäfte der Aufsicht über das Unternehmen Deutsche Reichsbahn sind oder sonst vom Minister in seiner Eigenschaft als Reichsminister erledigt werden. Dagegen werden alle Geschäfte der Leitung des Unternehmens unter der Firma „Deutsche Reichsbahn" mit dem Zusatz „Hauptverwaltung" erledigt. Die bisher unter der Firma der Zweigstellen (Zweigstelle Preußen-Hessen, Zweigstelle Bayern) behandelten Angelegenheiten behalten, soweit es sich um Geschäfte der Aufsicht handelt, die bisherigen Bezeichnungen. Soweit es sich um Geschäfte des Unternehmens handelt, firmieren die Zweigstellen künftig „Deutsche Reichsbahn Gruppe Preußen" oder „Deutsche Reichsbahn Gruppe Bayern". Die Reichsbahndirektionen, zentralen Ämter und übrigen Stellen behalten die bisherige Bezeichnung für Geschäfte des Unternehmens wie für solche der Aufsicht.

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn wird nach einer Verordnung vom 13. Februar d. J. (vgl. Reichsgesetzblatt I, S. 93) gerichtlich und außergerichtlich von den Stellen vertreten, denen zurzeit die Vertretung der Reichseisenbahnverwaltung obliegt.

Vom Reichsverkehrsministerium wird schließlich noch mitgeteilt, daß die Dezentralisation sich selbstverständlich nicht auf das bayerische Netz der Reichsbahn beschränken, sondern sich auch auf die übrigen Bezirke auswirken wird. Die Neugestaltung, die mit der soeben herausgegebenen Notverordnung beginnt, soll nach dem von den Ländern mit dem Reich im Jahre 1920 abgeschlossenen Staatsvertrage wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Grundsätzen entsprechen. Der Staatsvertrag legt fest, „daß die Verwaltung nur insoweit zentralisiert werden soll, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einer einheitlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist". Es liegt deshalb kein Grund zur Besorgnis vor, daß die ins Auge gefaßte Bildung von Bezirken mit größerer Selbständigkeit und erweitertem Geschäftskreis die Einheit der Reichsbahn zerstören oder auch nur gefährden könnte. Das allgemeine Anordnungsrecht des Reichsverkehrsministers bleibt unverändert bestehen. Die eingeschlagene Entwicklung ist in den Methoden moderner Wirtschaftsführung begründet und entspricht nicht nur etwa bayerischen Wünschen, sondern den Gedankengängen der deutschen Wirtschaft überhaupt. Die preußischen Interessen werden selbstverständlich mit diesen fachlichen Notwendigkeiten in Einklang gebracht werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Bayern und das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn". Ueber die künftige Stellung der bayerischen Eisenbahnen innerhalb des neuen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" haben wiederholt Verhandlungen beim Reichsverkehrsminister und beim Reichskanzler stattgefunden, die nunmehr zu einer Verständigung geführt haben. Diese Verhandlungen waren notwendig, weil das bayerische Netz der Eisenbahnen, das in der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums zusammengefaßt ist, einen geschlossenen Körper umfaßt. Über das Ergebnis der Verhandlungen wird mitgeteilt, daß die Verwaltungsstelle in Bayern im Rahmen des allgemeinen Anordnungsrechts der Hauptverwaltung in Berlin das bayerische Netz selbständig verwalten wird, insbesondere auf dem Gebiete der allgemeinen Verwaltung, des Verkehrs und Betriebs, der Personalangelegenheiten, der finanziellen Gebarung und der Beschaffung von Fahrzeugen und sonstigen Betriebsmitteln.

— Ausgabe von Wochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten. Um den Arbeitern Gelegenheit zu bieten, den früher im Laufe der Woche eintretenden Kurssteigerungen auszuweichen, war vom Reichsverkehrsminister der Vorverkauf von Wochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten schon vom Mittwoch ab zugelassen worden. Da sich die Verhältnisse durch den jetzigen gleichbleibenden Geldwert geändert haben, werden Wochenkarten nunmehr wieder wie früher vom Freitag ab vorverkauft und Arbeiterrückfahrkarten am Benutzungstage ausgegeben werden.

— Lichtbildzwang für alle Zeitkarten. Um die vielen Betrügereien durch mißbräuchliche Verwendung der Zeitkarten und die dadurch verursachten finanziellen Schädigungen der Reichsbahn zu unterbinden, hat der Reichsverkehrsminister allgemein die Einführung des Lichtbildrahmenzwanges für alle Zeitkarten zum 1. April d. J. angeordnet. Diese Maßnahme liegt auch im Interesse der Reisenden selbst, da nur hierdurch die weitgehende Vergünstigung der Zeitkarten aufrechterhalten werden kann. Als Entgelt für die Überlassung der Rahmen wird von den Zeitkarteninhabern eine Pfandgebühr von 50 ₰ erhoben werden, die bei Rückgabe des unversehrten weiter verwendungsfähigen Rahmens zurückgezahlt wird.

— Annahme ausländischer Zahlungsmittel am Eisenbahnschalter. Bisher durften die Eisenbahnschalter sowie die Reisebüros für Fahrkarten, Reisegepäckgebühren und Frachten ausländisches Geld nicht in Zahlung nehmen, und auf allen größeren Bahnhöfen und in den Reisebüros waren Wechselstuben eingerichtet, um den Ausländer instand zu setzen, seine Zahlungen in deutschem Gelde zu leisten. Eine neue Verfügung des Reichsverkehrsministers ermächtigt nun die Reichsbahndirektionen, an bestimmten Schaltern die Annahme fremden Geldes zuzulassen; ausländische Zahlungsmittel werden nur für Reisen oder Frachten angenommen, die ins Ausland gehen. Bei der Annahme sind die Umrechnungskurse anzuwenden, wie sie jeweilig für die Umrechnung der in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten in Goldmark bekanntgegeben werden. Die Umwechslungskosten werden von der Reichsbahn getragen, so daß bei der Annahme keinerlei Abzug durchgeführt wird.

— Neue Züge nach Süddeutschland. In diesen Tagen sind die Schnellzugverbindungen nach Süddeutschland bedeutend ver-

bessert worden, seit dem 16. d. M. läuft der Schlafwagenzug D 238/237 Berlin-Stuttgart wieder regelmäßig in folgendem Fahrplan: ab Berlin, Anh. Bhf. 6.50 nm., an Stuttgart 7.10 vm., ab Stuttgart 9.00 nm., an Berlin Anh. Bhf. 9.18 vm.; er führt außer Schlafwagen 1. und 2. Klasse einen solchen 3. Klasse Berlin-Stuttgart. — Vom 20. d. M. ab läuft ferner ein neuer Nachtschnellzug Berlin-München, und zwar das D-Zugpaar D 24/25, ab Berlin Anh. Bhf. 7.10 nm., an München 7.39 vm.; ab München 11.05 nm., an Berlin 11.17 vm. Der Zug, der in München sehr günstige Anschlüsse nach Lindau und Salzburg vermittelt, führt drei Schlafwagen 1. und 2. Klasse. — Schließlich soll demnächst — voraussichtlich auch am 20. d. M. — ein neuer Nachtschnellzug nach Frankfurt (Main) eingestellt werden, nämlich D 46/45 über Roßlau-Leipzig, ab Berlin Bhf. Friedrichstr. 9.35 nm., an Frankfurt (Main) 8.21 vm.; ab Frankfurt 9.00 nm., an Berlin 7.43 vm.; auch dieser Zug führt einige Reichsbahn-Schlafwagen 1. und 2. Klasse.

— **Ein neuer Kurswagen Holland-Berlin-Bukarest.** Seit 17. d. M. verkehrt im Schnellzugpaar D 171/172 ein Kurswagen 1. und 2. Klasse, der in Berlin an den Schnellzug D 41 angehängt wird und in Beuthen auf den Schnellzug nach Bukarest übergeht. Die Fahrzeit Hoek van Holland-Bukarest beträgt 60 Stunden. Ab London (nur Werktags) 8.30 nm., ab Hoek van Holland 6.57 vm. (nicht Montags), an Berlin Schles. Bhf. 9.18 nm., ab Schles Bhf. 10.51 nm., an Breslau 5.40 vm., Krakau 1.00 nm., Lemberg 7.10 nm., an Bukarest 5.45 nm.; ab Bukarest 11.20 vm., ab Lemberg 9.10 vm., an Krakau 5.15 nm., an Breslau 12.28 vm., an Berlin Schles. Bhf. 7.16 vm., ab 8.41 vm. an Hoek van Holland 11.00 nm., an London 8.38 vm. — Der bisher im Schnellzugpaar D 41/42 geführte Kurswagen Berlin-Bukarest fällt aus.

— **Wiederaufnahme der Seedienstfahrten Swinemünde-Danzig-Pillau.** Seit dem 14. d. M. verkehren zwischen Swinemünde und Pillau (-Königsberg) wieder die Dampfer des Ostpreußendienstes, und zwar: Montags und Donnerstags ab Swinemünde-Hafen 7.00 nm., an Neufahrwasser (-Danzig) Dienstags und Freitags 11.15 vm., an Pillau 4.00 nm., ab Pillau Mittwochs und Sonnabends 11.00 vm., an Neufahrwasser 3.00 nm., an Swinemünde-Hafen Donnerstags und Sonntags 8.30 vm. Fahrpreis: Swinemünde-Neufahrwasser oder Pillau 15 ℳ, Neufahrwasser-Pillau 7,50 ℳ. Im Anschluß zu und von den Dampfern verkehren von Berlin Eilzüge (2. und 3. Kl.) Montags und Donnerstags ab Stettiner Bhf. 1.55 nm., an Swinemünde-Hafen 5.56 nm., ab Swinemünde 12.21 nm., an Berlin Stettiner Bhf. 4.50 nm.

— **Landwirtschaft und Eisenbahntarife.** Die Preußische Haupt-Landwirtschaftskammer hat in ihrer fünften Hauptversammlung am 15. Februar eine Entschließung gefaßt, in der u. a. gefordert wird, daß die Preise der wichtigeren landwirtschaftlichen Bedarfsgüter wieder in ein angemessenes Verhältnis zu den Preisen der landwirtschaftlichen Erzeugnisse gebracht werden. Hierunter gehört — wie es in der Entschließung heißt — auch die Ermäßigung der Frachten, deren überstarke Erhöhung heute im wesentlichen die Erzeuger zu tragen haben.

— **Eisenbahnunglück bei Ludwigstadt.** Die Eisenbahndirektion Erfurt teilt mit: Der Eilgüterzug Nr. 6743 München—Berlin ist bei Ludwigstadt auf der Trogenbachbrücke entgleist. Die Maschine und 47 Achsen des Güterzuges stürzten in die Tiefe. Einige Personen — die genaue Zahl steht noch nicht fest — wurden getötet. Der Betrieb wird durch Umleitung aufrechterhalten. Die Strecke ist voraussichtlich auf 24 bis 48 Stunden gesperrt.

Eine weitere Meldung aus Coburg besagt, daß während der Entgleisung mehrere Wagen in Brand gerieten. Drei Häuser unterhalb der Brücke, auf welche die Wagen stürzten, gingen in Flammen auf und bilden mit den abgestürzten Wagen ein einziges Trümmerfeld.

— **Ergebnisse der Verhandlungen mit der Eisenbahnregie.** Bei den Verhandlungen zwischen Vertretern der Reichsbahn, der Regie und der englischen Kommission über Verkehrsfragen in der Kölner Zone wurde über wichtige Punkte eine Einigung erzielt. Personenverkehr, Gepäck- und Güterverkehr werden voraussichtlich vom 1. März ab aus der Kölner Zone nach dem Regiegebiet und umgekehrt sowie im Durchgangsverkehr stattfinden können. Gewisse unvorhergesehene Schwierigkeiten in der Verkehrsabwicklung und Unstimmigkeiten bei der Erhebung der Fahrpreise müssen noch in Kauf genommen werden. Inzwischen sind schon durchgehende Züge auf den wichtigsten Strecken eingelegt worden (vgl. die folgende Mitteilung). Weitere Verbesserungen werden auf einer am 18. Februar in Köln begonnenen Fahrplanbesprechung beraten.

— **Die Regelung des Eisenbahnverkehrs in der Kölner Zone.** Bereits jetzt sind verschiedene Verbesserungen im Personenzugverkehr mit der Kölner Zone eingetreten. U. a. verkehren wieder Personen- und Schnellzüge zwischen Köln und Kierberg. Ferner verkehren seit dem 11. Februar wieder verschiedene Schnellzüge auf der Strecke Köln-Düren.

Seit dem 14. Februar sind die süddeutschen Schnellzüge D 58/57, D 48/47 und D 308/307 von ihrem bisherigen Umleitungswege über Elberfeld auf den Weg Köln-Troisdorf-Siegen-Gießen-Frankfurt gebracht. Die Fahrplanzeiten sind:

D 58 ab Köln-Hbf. 8^{10}
D 48 ab Köln-Hbf. 4^{49}
D 308 ab Köln-Hbf. 10^{27}
D 307 an Köln-Hbf. 7^{32}
D 47 an Köln-Hbf. 11^{42}
D 57 an Köln-Hbf. 9^{31}.

Von Elberfeld aus werden voraussichtlich Teilzüge zwischen Elberfeld und Siegen befördert werden.

— **Regie und Schadenersatzpflicht.** Aus Coblenz wird amtlich gemeldet, daß die französisch-belgische Eisenbahnregie, die auf Grund ihrer Zugehörigkeit zur Berner Konvention den Grundsatz der Verantwortlichkeit für die internationalen Transporte bereits anerkannt hatte, der Rheinlandkommission mitgeteilt hat, daß sie jetzt auch in der Lage sei, diese Verantwortlichkeit auf den inneren Verkehr auszudehnen. Eine juristische Kommission, die aus alliierten und deutschen juristischen Personen besteht, ist mit dem Sitz in Mainz begründet worden, um alle die Fälle, die sich bei Unfall, Verlusten, Verspätungen usw. ergeben könnten, zu schlichten. Sie wird von Zeit zu Zeit auch Sitzungen in Aachen zur Erledigung von Angelegenheiten abhalten, die die nördliche Zone des besetzten Gebietes angehen. Die Kommission ist in letzter Instanz für alle Streitfälle zuständig, deren Gegenstand 5000 Goldmark nicht überschreitet. Alle Fälle, bei denen es sich um größere Schäden handelt, unterliegen der Entscheidung der Rheinlandkommission.

— **Vorsicht bei Benutzung der Regiefahrpläne.** Die französisch-belgische Eisenbahnregie hat für das Rhein- und Ruhrgebiet Fahrpläne herausgegeben, die jedoch, wie amtlich festgestellt wurde, viele Ungenauigkeiten und Fehler aufweisen; ein unbedingt sicheres Mittel, sich über den Personenzugfahrplan der Regie zu unterrichten, gibt es vorläufig nicht; auch ist im Verkehr der Regie mit starken Verspätungen zu rechnen.

— **Der Fremdenverkehr in Deutschland.** Die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung hatte zum 15. Februar eine Versammlung einberufen, zu der Vertreter aller beteiligten Kreise, der Stadt- und Bäderverwaltungen, der Verkehrsvereine, des Gastwirtsgewerbes usw. in großer Zahl erschienen waren. Die Anteilnahme der Regierung an der wichtigen Frage der Hebung des Fremdenverkehrs kam durch die Vertretung verschiedener Reichsministerien (Reichsverkehrsministerium, Reichsamt des Innern, Auswärtiges Amt usw.) und sonstiger Reichsbehörden, vor allem der Reichsbahndirektion Berlin, zum Ausdruck. Zu Beginn der von dem Generaldirektor Eidlitz geleiteten Versammlung erstattete der Direktor der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung, Wirklicher Rat Maximilian Krauß, einen eingehenden Bericht. Er führte u. a. folgendes aus: Der wichtigste Teil unseres Fremdenverkehrs hinsichtlich der Zahlungsbilanz des Reiches ist der Ausländerverkehr, denn er bringt Geld ins Land, und er ist um so wichtiger, je schwerer es unserer Industrie fällt, zu exportieren. Noch bedeutungsvoller ist die politische Wirkung des Fremdenverkehrs gerade in der Lage, in der Deutschland sich heute befindet. Durch ihn kann die dauernde Beziehung zwischen uns und unserer Umwelt wiederhergestellt werden, und jeder anständige Ausländer, der Deutschland so, wie es wirklich ist, mit eigenen offnen Augen gesehen hat, geht heim als Propagandist für ein anderes, ein besseres Deutschland. Er wirkt somit als Gegenmittel gegen die noch immer betriebene feindliche Lügenpropaganda, vorausgesetzt natürlich, daß ihm der Aufenthalt in Deutschland nicht verekelt oder überhaupt unmöglich gemacht wird. Sonst kommt gerade das Gegenteil heraus. Durch die Nachwirkungen des Krieges hatte sich ein „unechter Reiseverkehr" herausgebildet, der „Valuta-Reiseverkehr", und alle, die den Wert des echten Fremdenverkehrs erkannt haben, haben mit Schrecken und Schmerz seine Entartungsform sich breitmachen sehen. Die behördliche Gewalt hat sich leider in den Abwehrmitteln oft vergriffen, so daß schließlich, vor allem im Auslande, der Eindruck entstand, als wenn Deutschland den Fremdenverkehr überhaupt nicht wünsche, kurz, daß es fremdenverkehrsfeindlich gesinnt sei. Aus dem ehemals gastlichsten Lande der Erde ist ein Land geworden, das in der Vorstellung des Auslandes gleich nach Rußland kommt. Der Vortragende wies auf die Paß- und Zollplackereien hin, die jeden Reisenden von den deutschen Grenzen verscheuchen; dazu die verschiedenen Steuern, besonders die Beherbergungssteuern, deren willkürliche, unterschiedliche Normierung den Fremden verwirre, und deren Erhebung allmählich die Form eines sträflichen Raubbaus angenommen habe. Unhaltbar ist inzwischen die ganze Politik geworden,

die anscheinend noch nicht begriffen hat, daß der unsinnige Papiermarktaumel vorbei ist, daß wir eine hochstehende Währung haben, wo auch der Pfennig wieder seinen vollen Wert hat. Unhaltbar ist dann aber auch das gegenwärtige Preisniveau des deutschen Hotel- und Gastwirtsgewerbes. Wenn der Fremdenverkehr nicht vollends zugrunde gehen soll, ist nicht nur eine grundsätzlich veränderte Einstellung der Staatsmaschine und aller Behörden zum Fremdenverkehr zu verlangen, sondern auch eine klare und rückhaltlose Gewissensbilanz all derer, die in erster Linie aus dem Fremdenverkehr Nutzen ziehen. Wir wünschen mit allem Nachdruck Freiheit für den Fremdenverkehr in jeder Hinsicht, den befreiten Fremdenverkehr aber können wir uns nur erhalten durch völlige Wiederherstellung seiner Hauptgrundlagen: Das ist die Gastlichkeit, Reellität, Preiswürdigkeit.

An den Bericht schloß sich eine eingehende Besprechung, in der Vertreter des Gastwirtsgewerbes, der Stadtverwaltungen, der Reichsministerien usw. zu Worte kamen.

Das Ergebnis war eine Entschließung, die folgendes verlangt:

1. Wiederherstellung der vor dem Kriege gültigen allgemeinen deutschen Paßvorschriften, demnach also Aufhebung aller darüber hinausgehenden Sonderbestimmungen und Beschränkungen, wie Erschwerung der Einreiseerlaubnis, Sichtvermerke, Ergänzungssichtvermerke der Länder, Begrenzung der Aufenthaltsdauer, polizeiliche persönliche Meldepflicht des Fremden und polizeiliche Kontrolle der Fremden in Hotels usw.

2. Vereinheitlichung und Vereinfachung der Zoll- und Paßrevision an der deutschen Grenze, Herabsetzung der Paßgebühren, Beseitigung der Gebühren für den Durchreiseverkehr, Verbot der Erhebung jeglicher besonderer Aufenthaltsgebühren innerhalb Deutschlands.

3. Angleichung der Eisenbahntarife an die Auslandssätze, insbesondere in Rücksicht auf den internationalen Durchgangsverkehr, und Wiederaufbau aller den internationalen Reiseverkehr nach und durch Deutschland fördernden Schnellzugsverbindungen.

4. Beseitigung der Beherbergungssteuer in jeder Form und Höhe, Abbau der Reichswohnsteuer, Aufhebung aller sonstigen den Fremdenverkehr hindernden Fremdensteuern mit Ausnahmecharakter.

5. Anpassung der Preispolitik im allgemeinen Verkehr an den stabilen Währungscharakter, insbesondere seitens des Beherbergungs- und Gastwirtsgewerbes, der Bäder, Kurorte und Sommerfrischen, des Geschäftslebens, der Theater-, Konzert- und sonstigen Vergnügungsunternehmungen, der öffentlichen Verkehrsmittel (Autodroschken usw.).

6. Errichtung einer zentralen Reichsstelle, die mit allen Belangen des Fremdenverkehrs pflichtgemäß sich zu befassen hat.

7. Ausbau der deutschen Verkehrspropaganda als Reichseinrichtung und demgemäß Bereitstellung von Reichsmitteln für die systematische Durchführung der hiernach erwachsenden Aufgaben.

Schließlich bittet die Versammlung die Reichsregierung, mit allen Kräften darauf hinzuwirken, daß die Schwierigkeiten, die dem ungehinderten Verkehr zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet entgegenstehen, beseitigt werden.

— Der Verkehr zur Leipziger Messe. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden starken Verkehr zur Leipziger Messe hat sich die Reichsbahnverwaltung entschlossen, auch in diesem Jahre neben einer ganzen Reihe von Vor- und Nachzügen zu den fahrplanmäßigen Zügen auch wieder Gesellschaftssonderzüge laufen zu lassen, zu denen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen nur durch das Meßamt oder die Vertreter der Messe abgegeben werden. Von Berlin nach Leipzig verkehren keine Gesellschaftssonderzüge; dafür sind für den Hauptverkehr fünf Sondereilzüge vorgesehen und außerdem Vorzüge zu den fahrplanmäßigen D- und Personenzügen nach Leipzig. Am 29. Februar und 1. März verkehrt je ein Gesellschaftssonderzug von Amsterdam, am 2. März von Saßnitz/Warnemünde, am 1. März von Bodenbach, am 28. und 29. Februar sowie am 1. März je einer von Wien, am 29. Februar ein Gesellschaftssonderzug von Basel nach Leipzig. Außerdem verkehren von Holland nach Bedarf Vor- und Nachzüge, und die fahrplanmäßigen Züge führen Kurswagen Hoek van Holland-Leipzig. Für die Zeit der Messe vom 29. Februar bis 8. März verkehrt außerdem das Schnellzugpaar D 24/25 Berlin-München in seinem alten Fahrplan: ab Berlin (Anhalter Bahnhof) 7,10 nachm., an München 7,35 vorm., ab München 11,05 nachm., an Berlin (Anhalter Bf.) 11,17 vorm. Gesellschaftssonderzüge nach Leipzig verkehren noch von folgenden deutschen Städten: Karlsruhe, Frankfurt a. M., Meiningen, Stuttgart, Nürnberg, München, Coburg, Breslau-Görlitz, Insterburg-Königsberg, Oderberg-Beuthen, Hamburg, Bremen, Münster, Köln und Düsseldorf.

Die deutschen Auslandsvertretungen sind vom Auswärtigen Amt ermächtigt, Personen, die die ernste Absicht des Besuches der Leipziger Frühjahrsmesse nachweisen, einen auf Leipzig und die notwendige Frist beschränkten Sichtvermerk unter Ermäßigung der Gebühr auf die Hälfte zu erteilen.

— Werkwoche der Reichsbahn. In Verbindung mit dem Reichsverkehrsministerium veranstaltet die Verwaltungsakademie Berlin in der Zeit vom 31. März bis 5. April d. J. einen eisenbahnwissenschaftlichen Sonderkursus, der den Werkstättenbeamten gewidmet ist und daher die Bezeichnung „Werkwoche" tragen wird. Während im Herbst v. J. in dem Kursus mehr Wert darauf gelegt wurde, den Hörern eine allgemeine Übersicht über wichtige Gebiete der Reichsbahn zu geben und dadurch in ihnen Anregung und Interesse für ihr besonderes Berufsgebiet zu wecken, sind in der für April in Aussicht genommenen „Werkwoche" die Vorlesungen daraufhin abgestellt, daß die Hörer aus jeder Vorlesung möglichst viel in ihr Arbeitsgebiet mit nach Hause nehmen können, was unmittelbar praktisch verwendet werden kann: Der Grundgedanke der Vorlesungen ist also, sie möglichst produktiv zu gestalten. Aus diesem Grunde wird nach einer kurzen Einführung in ein Sondergebiet und nach Darlegung der führenden Grundgedanken die Vorlesung sofort auf bestimmte einzelne praktische Beispiele übergehen, an denen die wirtschaftliche Bedeutung der vorgetragenen Einrichtungen, Arbeitsverfahren und Maßnahmen klargelegt wird.

In Aussicht sind folgende Vorlesungen genommen:

Einleitender Vortrag: Ministerialrat Geh. Baurat Kühne (1 St.).
Erkennen und berufliche Entwicklung von Beamten und Arbeitern in einem Großunternehmen auf psychologischer Grundlage: Ministerialrat Geh. Baurat Dr. Schwarze (2 St.).
Lohntechnische Bestimmungen des neuen Gedingeverfahrens: Oberregierungsrat Trampedach (1 St.).
Verbrauchswirtschaft und Statistik: Oberregierungsbaurat Dr. Martens (3 St.).
Die Zeitaufnahmen: Oberregierungsbaurat Lüders (3 St.).
Die Altstoffwirtschaft, ihre Bedeutung und Erfolge an einzelnen Beispielen erläutert: Oberregierungsbaurat Haas (2 St.).
Betrieb der Preßluftanlagen: Regierungsbaurat Grahl (1 St.).
Wärmewirtschaft in Eisenbahn-Ausbesserungswerken an Einzelbeispielen: Regierungsbaurat Dr. Landsberg (2 St.).
Die Auswertung der Fachliteratur an Hand der Besprechung des Buches „Henry Ford: Mein Leben und Werk": Regierungsbaumeister Stinner (2 St.).
Psychologie des Arbeiters: Ministerialrat Geh. Regierungsrat Dr. Kühne, Handelsministerium (1 St.).
Arbeitgeber und Arbeitnehmer, psychologisch betrachtet: Professor Dr. Horneffer, Universität Gießen (2 St.).
Die Kunst des Vortrags als Vorbedingung des Erfolgs im Personalunterricht: Lektor Dr. Manz, Berlin (2 St.).
Aussprache über die Vorlesungen: Leiter: Oberregierungsbaurat Dr. Martens (2 St.).

Ferner sind Ausflüge für 50 Teilnehmer nach folgenden Fabriken vorgesehen:
A. Borsig, Berlin-Tegel (Statistisches Büro),
Lokomotivfabrik A. E. G. Hennigsdorf (Statistisches Büro),
Knorr A.-G. Berlin-Lichtenberg (Arbeitsprüfung),
Preßluft-Werkzeug- und Maschinenbau A.-G., Berlin (Prüfstand) und
Meurer A.-G., Berlin (Spritzgußverfahren).

Einige Vorträge werden durch Vorführung von Lichtbildern besonders wertvoll sein.

Da neben den Einrichtungen der Werke und den Arbeitsverfahren der Mensch als Betriebsfaktor überragende Bedeutung für das Gedeihen eines Unternehmens hat, so versucht der Kursus, hierüber den Hörern grundlegende Gedanken zu übermitteln. In Führungen durch einige Berliner Industriewerke werden einige Vorlesungen ergänzt werden, indem die vorgetragenen Sondergebiete dort in praktischer Durchführung studiert werden können. Den Schluß der „Werkwoche" wird eine Diskussionsstunde bilden, in der den Hörern Gelegenheit gegeben wird, sich über das Gehörte im Gespräch mit dem Leiter oder den Lehrern der Werkwoche frei zu äußern. Die Kursusleitung hat Oberregierungsbaurat Dr. Martens auf Ersuchen der Verwaltungsakademie mit behördlicher Genehmigung übernommen.

Die Vorträge finden in der Berliner Universität im neuen Aulagebäude statt. Die Kursusgebühr beträgt 12 Rentenmark. Anmeldungen sind an das Sekretariat der Verwaltungsakademie Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51 zu richten. Bei der Anmeldung ist die halbe Kursusgebühr auf das Postscheckkonto der Akademie Nr. 66 635 Berlin unter der Bezeichnung „Werkwoche" zu leisten. Der Rest ist bis 12. März einzuzahlen. Eine Rückzahlung der Gebühren kann nur ausnahmsweise beim Nachweis besonderer Verhältnisse erfolgen. Jeder Anmeldung und jeder Aufrage ist ein Freiumschlag beizufügen. Der letzte Zeitpunkt für die Anmeldungen ist der 12. März. Es ist empfehlenswert,

daß Anmeldungen bald vorgenommen werden, da die Teilnehmerzahl einer gewissen Beschränkung unterliegt. Die Kursuskarte geht den Teilnehmern in der ersten Hälfte des März zu. Über den Kursus erteilt die Akademie eine Bescheinigung. Unterkunft vermittelt nach Möglichkeit das Sekretariat der Akademie zu mäßigen Preisen in Hospizen. Die Akademie hat an das Reichsverkehrsministerium die Bitte gerichtet, den Teilnehmern freie Fahrt und nach Möglichkeit Urlaub ohne Anrechnung auf den Erholungsurlaub zu gewähren.

— **Der Kieler Hafen 1923.** Vor dem Kriege war der Kieler Hafen von der Kriegsflotte derart in Anspruch genommen, daß für den Handelsverkehr nur soviel zur Verfügung blieb, daß damit den örtlichen Bedürfnissen der Stadt Kiel entsprochen werden konnte. Der Verlust der Kriegsmarine zwang zu einer völligen Umstellung. Die Stadt versuchte, den Hafen zu einem Sammelhafen für den Ostseefrachtverkehr auszugestalten, und sie schuf zu diesem Zwecke neue Hafenanlagen an der Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Ihr Ausbau ist noch lange nicht vollendet. Gleichwohl zeigt sich bereits eine starke Zunahme des Seeschiffsverkehrs. Dieser gestaltete sich in den letzten drei Jahren wie folgt:

	Eingang		Ausgang	
	Fahrzeuge	N.-R.-T.	Fahrzeuge	N.-R.-T.
1923 . . .	4594	527 700	4584	522 350
1922 . . .	3812	472 000	3798	459 000
1921 . . .	2230	228 000	2335	254 000

Hierbei ist der Kanalverkehr nicht berücksichtigt, der die Kieler Kais, nur um zu bunkern, angelaufen ist.

Unter den Einfuhrgütern spielt besonders Getreide aus Nordamerika eine Rolle, das auch in der Ausfuhr wieder erscheint, da es nach anderen Ostseehäfen umgeschlagen wird. K.

— **Der bremische Seeschiffsverkehr** betrug im Januar d. J. in der Ankunft 439 845 Netto-Reg.-To. gegen 372 406 Netto-Reg.-To im Jahre 1923 und 408 287 Netto-Reg.-To. im Jahre 1913. Im Abgang waren es im Januar 1924: 433 462 Netto-Reg.-To. gegen 384 552 im Vorjahre.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Im Sitzungssaale der AEG. hielt Herr Professor Dr. Leithäuser am 14. Februar vor den Mitgliedern des Vereins einen Vortrag über „Drahtlose Telephonie und Rundfunk". Der Vortragende gab in klarer Weise eine Darstellung der Entwicklung der drahtlosen Telephonie und erläuterte seine Ausführungen durch zahlreiche Lichtbilder und praktische Vorführungen. Der Zweck, auch dem Laien eine Vorstellung von den Grundgedanken zu geben, auf denen die drahtlose Telephonie beruht, wurde durch den Vortrag voll erreicht. Reicher Beifall der stark besuchten Versammlung, der diesmal auch zahlreiche Damen beiwohnten, belohnte den Vortragenden. Nach dem Vortrag trafen sich die Versammlungsteilnehmer zu einem gemütlichen Zusammensein im Wartesaal des Lehrter Bahnhofs.

— **Geh. Rat Dr. Ing. e. h. Adolf Wasmer †.** Mit dem am 24. Januar 1924 im 82. Lebensjahr an den Folgen eines Unfalles verstorbenen Geh. Rat, Baudirektor a. D. Dr. Ing. Adolf Wasmer ist eine der markantesten Gestalten aus der Reihe der leitenden technischen Beamten der ehemals badischen Staatsbahnen dahingegangen.

Geh. Rat Dr. Ing. Adolf Wasmer wurde 1842 in Karlsruhe geboren. Er besuchte daselbst das Gymnasium, studierte hierauf die Ingenieurwissenschaften am Polytechnikum in Karlsruhe und wurde 1863 nach gut bestandener Staatsprüfung im Bauingenieurfach als Ingenieurpraktikant in den badischen Staatsdienst aufgenommen, wo er 1872 Bezirksingenieur-Praktikant (damals erste Anstellung mit festem Gehalt), 1874 Ingenieur I. Klasse, 1881 Bahn-Bauinspektor und 1886 Baurat und Kollegialmitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde. Während der Praktikantenzeit war er in den verschiedenen Teilen des badischen Landes bei Bahnbauten beschäftigt.

Als Ingenieur I. Klasse wurde er zunächst in Buchen mit den Vorarbeiten für die Bahn Seckach—Miltenberg und 1875 mit der Leitung der Arbeiten für den Bahnbau Hausach—Schiltach mit dem Wohnsitz in Wolfach beauftragt. Mit der Ernennung zum Bahnbauinspektor wurde Wasmer 1881 der Generaldirektion in Karlsruhe als Zentralinspektor zugeteilt. Als Kollegialmitglied von 1886 ab führte er ein Respiziat über Bahnunterhaltung und Neubauten. Im Jahre 1896 wurde Wasmer zum Oberbaurat, 1898 zum Baudirektor und Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion ernannt, 1908 erhielt er den Titel Geh. Oberbaurat und 1913 bei seinem Rücktritt den Titel Geheimer Rat. Auch als Abteilungsvorstand übernahm er neben den allgemeinen Vorstandsgeschäften das Respiziat für verschiedene bedeutende Bauten. Von ihm rühren die ersten Entwürfe für die Murgtalbahn Weisenbach-Landesgrenze und die Bahn Titisee—St. Blasien sowie für den neuen Personenbahnhof in Karlsruhe her. Die bedeutendsten Werke, die nach seinem Entwurf und unter seiner Leitung in den letzten Jahren entstanden, sind jedoch der neue Rangierbahnof in Mannheim (eröffnet im Spätjahr 1906) und die neuen Bahnhofanlagen in Heidelberg. Für den neuen Personenbahnhof in Heidelberg und seine Zufahrten sind nur die Erdarbeiten fertiggestellt; der Ausbruch und das unglückliche Ende des Weltkrieges hat die Fortsetzung der Arbeiten bis heute verhindert. Es war Wasmer nicht vergönnt, die Fortführung und Vollendung des Baues, an dem er mit der Liebe des Schöpfers hing, zu schauen.

In die Zeit, während deren er der Bauabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vorstand, fällt die ausgedehnte Bautätigkeit im ganzen badischen Bahnnetz, die außer den genannten, seiner Leitung unmittelbar unterstehenden Bauten seine Arbeitskraft stark in Anspruch nahm. Die Aufführung der verschiedenen Bauten, die unter seiner Leitung entstanden und ausgeführt wurden, würde zu weit führen. Es kann aber wohl gesagt werden, daß es kaum eine Gegend Badens gibt, die seiner unmittelbaren oder mittelbaren Arbeit nicht neue Bahnen oder Verbesserungen ihrer Bahnanlagen verdankt.

Mit diesem seinen ureigensten Betätigungsgebiet des schöpferischen Neubaues war jedoch der Wirkungskreis Wasmers keineswegs erschöpft. Mindestens ebenso groß, wenn auch nach außen weniger oder für die meisten gar nicht in die Erscheinung tretend, war seine Tätigkeit auf dem Gebiet der Verwaltung, besonders in der Einführung der neuen Bau- und Betriebsordnung, der grundsätzlichen Behandlung der Fragen der Bahnunterhaltung, Bahnuntersuchung und Bahnbewachung, der Anordnung und Durchbildung des Oberbaues und der Sicherungsanlagen sowie in den Fragen der Vor- und Ausbildung und der Verwendung des umfangreichen bautechnischen Personals.

Wasmer hat 15 Jahre lang die wichtige Stelle des Vorstandes der Bauabteilung der Generaldirektion bekleidet und war als ältester Abteilungsvorstand lange Jahre Stellvertreter des Generaldirektors. Zur Bewältigung der großen Arbeitslast, die sein Amt brachte, befähigte ihn in erster Linie sein reiches technisches Wissen, seine große Erfahrung und genaue Kenntnis der Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse des badischen Landes in Verbindung mit einem eisernen Pflichtgefühl einerseits und seine offene, herzliche Liebenswürdigkeit, und seine geradezu väterliche Güte für die Untergebenen andererseits. Deshalb tragen alle seine Arbeiten, wie schon von seinen Vorgesetzten in den ersten Lehrjahren bestätigt worden ist, den Stempel der Gediegenheit und Klarheit, und er konnte nach 50jähriger Dienstzeit mit dem Bewußtsein aus dem Amte scheiden, das Erbe seiner großen Vorgänger Gerwig und Würthenau gut verwaltet zu haben.

Zu den Auszeichnungen und Ehrungen, die ihm während und am Ende seiner Dienstzeit zuteil wurden, fügte die Karlsruher Technische Hochschule Fridericiana im Jahre 1921 die Verleihung des Doktoringenieurs ehrenhalber hinzu. Trotz aller Erfolge und Auszeichnungen blieb sein Wesen einfach und

schlicht, und so wird er auch im Andenken seiner Berufsgenossen, ob Mitarbeiter oder Untergebene, als Vorbild der Pflichttreue, Gewissenhaftigkeit, Uneigennützigkeit und rein menschlicher Herzlichkeit weiterleben.

Österreich.

— **Die Neuorganisation der Bundesbahnen.** Der Präsident des Verwaltungsausschusses der österreichischen Bundesbahnen, Ingenieur Dr. Georg Günther, hielt am 28. Januar d. J. auf Einladung des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins einen Vortrag über die Neuorganisation der Bundesbahnen.

Der Vortragende gab vor allem einen kurzen Überblick über die Entwicklungsgeschichte der Bundesbahnen, die Ursachen für die Schaffung des Gesetzes vom 19. Juli 1923, welches den Bundesbahnbetrieb aus der Hoheitsverwaltung des Staates loslöste und einem neuen Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen" zur treuhändigen Verwaltung überantwortete. Er schilderte sodann die Organisationsgrundlagen der hoheitsmäßig verwalteten Bundesbahnen, insbesondere die aus der bürokratischen Verwaltung entspringenden Fehler, als die er mangelnde Arbeitsfreude infolge unterbundener Bewegungsfreiheit der einzelnen, ein Übermaß an Kontrolle und die Schwierigkeit anführt, außerbudgetmäßige Investitionen ohne lange Verhandlungen durchzuführen. Als den schwersten Fehler aber bezeichnet er den besonders bei einem demokratisch regierten Staat unvermeidlichen politischen Einfluß.

Nach Schilderung des bei Amtsübernahme vorgefundenen Zustandes legt er dar, daß schon bisher durch die Abstellung des bürokratischen Systems und Einimpfung eines freieren Geistes eine raschere und fruchtbarere Geschäftsführung erreicht worden sei. An Stelle des amtlichen schriftlichen Verkehrs zwischen den einzelnen Abteilungen trat die kollegiale Beratung. Die freie Betätigung insbesondere der leitenden Beamten habe deren Arbeitslust und Arbeitsfreude wesentlich gehoben, aber auch ihr Verantwortungsgefühl gestärkt. Der Vortragende erblickt gerade in der Erweckung dieser moralischen Kräfte eine ganz wesentliche Voraussetzung für das Gelingen des Reformwerkes.

Was die bereits durchgeführten und im Einvernehmen mit den Personalorganisationen zu beschließenden Reformen betrifft, so weist der Vortragende darauf hin, daß im allgemeinen der stark dezentralisierte Betrieb auf dem nur 5300 km und unter Einbeziehung der Südbahn 6200 km langen Netze der Bundesbahnen zu teuer und zu unübersichtlich sei und daß deshalb eine weitgehende Zentralisierung ins Auge gefaßt und durchgeführt werde. Vor allem sollen die Bundesbahndirektionen (zwei in Wien, je eine in Linz, Innsbruck und Villach) auf die Führung und Überwachung des Betriebes, des Verkehrs und der Bau- und Bahnerhaltung sowie auf eine kleine kommerzielle Abteilung beschränkt werden, die berufen ist, den Verkehr zwischen den Bahnbenützern und Bahnen zu erhalten. Weitgehend vereinfacht und zentralisiert werden der Einnahmenkontrolldienst, die modernisierte Buchhaltung und die Kassengebarung, der gesamte Materialeinkauf und die Verfügung über das Material sowie schließlich die Aufsicht über den Werkstättendienst.

Diese vorangeführten Maßnahmen administrativer Natur sollen, abgesehen von einer Vereinfachung des Dienstes und einer Verringerung der Personallasten, auch eine rasche, jederzeit mögliche Übersicht über den finanziellen Stand des Unternehmens ermöglichen, so daß jeweils im folgenden Monat ein klares Bild über die Ergebnisse des Vormonats vorliegt. Auch soll dadurch die Kontrolle vereinfacht und erleichtert werden. Zur zweckmäßigeren und wirtschaftlicheren Materialbeschaffung und Materialverteilung wurde eine der Generaldirektion in Wien eingegliederte Beschaffungsdirektion eingesetzt, an deren Spitze ein Industrieller mit langjähriger Erfahrung gestellt wurde.

Die bisher von den Bundesbahndirektionen beaufsichtigten Werkstätten wurden ebenfalls einer der Generaldirektion eingegliederten Direktion für den gesamten Werkstättendienst unterstellt. Dadurch wird in erster Linie eine einheitliche Verfügung über alle bisher dem Wirkungskreise der einzelnen Bundesbahndirektionen unterstellten Betriebe erreicht. Jede Werkstätte wird womöglich nur Lokomotiven oder Wagen gleicher Gattung wiederherstellen und die Normalisierung bis zum Äußersten durchführen, was namhafte Ersparungen an Personal und Material zur Folge haben wird. Im besonderen werden verkehrstechnische Maßnahmen ergriffen, um durch Entlastung weniger gut eingerichteter Linien zugunsten besser ausgestatteter, durch eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven und durch eine Verringerung der Leerlaufzeiten Ersparungen zu erzielen.

Die Bahnaufsicht wurde unter größeren Ersparungen neu organisiert. Durch Erweiterung der Streckenleitungsbezirke und die beabsichtigte Einführung der Akkordarbeit für die Bahnerhaltungsarbeiter werden namhafte Kosten erspart werden.

Durch ein weitausgebautes Prämiensystem soll das Interesse der Angestellten geweckt und ihnen die Möglichkeit geboten werden, die Früchte ihrer Arbeit auch in erhöhtem Einkommen zu genießen. Diese Prämien werden auch auf den Materialverbrauch günstig einwirken, insbesondere auf die Verwendung von Kohle und Schmiermaterialien.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen befaßte sich der Vortragende mit dem zu erwartenden Ergebnisse des Jahres 1924.

Das vorläufig noch nicht endgültig abgeschlossene Ergebnis des Jahres 1923 weist folgende Zahlen aus:

Ausgaben . . .	etwas über	3500 Milliarden Kronen
Einnahmen . . .	höchstens	2500 Milliarden Kronen
Der Verlust somit etwa		1050 Milliarden Kronen.

Unter die Ausgaben sind die Zinsen für die Anleihen und Prioritätsschulden nicht aufgenommen. Ebenso ist unter die Einnahmen auch die Verkehrssteuer, die etwa 600 Milliarden Kronen beträgt, nicht einbezogen. Was die Ausgaben betrifft, so zerfallen diese in sachliche und persönliche Ausgaben. Unter den sachlichen Ausgaben, die im Jahre 1923 einschließlich der allgemeinen Unkosten 55 % der Gesamtauslagen betragen haben, erscheinen in erster Linie die Brennstoffe, für deren Beschaffung 900 Milliarden Kronen verausgabt wurden. Es ist gelungen, durch eine Stornierung aller allzu belastenden Schlußverbindlichkeiten bei der Kohlendeckung und den sonstigen Materialien eine Ersparung von 230 Milliarden Kronen zu erzielen, welche noch viel größer wäre, wenn nicht in früherer Zeit zu höheren Preisen eingekaufte Materialien zur Verwendung gelangen müßten. Neben dem verbilligten Einkaufe wird auch durch wirtschaftliche Verwendung der angekauften Materialien eine weitere Ersparung erzielt werden, welche für das erste Jahr mit nur 20 Milliarden Kronen angenommen werden soll, so daß sich aus dem Titel der materiellen Bedürfnisse eine Ersparung von ungefähr 250 Milliarden Kronen ergeben wird. Was die Materialverwaltung betrifft, so wird diese einerseits durch ausgesetzte Materialersparungsprämien, anderseits durch materialersparende Investitionen erstrebt, wobei insbesondere durch höhere Dampfökonomie bei den Lokomotiven Dampfersparungen von 20 bis 30 % erzielt werden sollen.

Die persönlichen Ausgaben werden eine Verminderung infolge des durchgeführten Personalabbaues erfahren. In der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 1923 wurde der Personalstand der Bundesbahnen von etwas über 86 000 auf rund 72 000 Mann vermindert. Die Personalkosten verringern sich dadurch vorläufig nur um ungefähr 67 Milliarden Kronen im Jahr, weil die Abgebauten in der Hauptsache in den Ruhestand versetzt wurden, so daß an Stelle der Aktivitätsbezüge Ruhegehalte zu treten haben. Der gesamte Pensionsetat für die Ruheständler der Bundesbahnen wird sich mit Ende 1923 auf nahezu 650 Milliarden Kronen stellen. Allmählich wird diese hohe Post auf ungefähr 300 bis 350 Milliarden Kronen sinken, eine Zahl, welche dem Beharrungszustande entspricht. Wenn auch die durch den Personalabbau erzielte Ersparung an Personallasten für den Augenblick keine übermäßig hohe ist, so kommt doch in Betracht, daß ein mit Personal übersättigter Verwaltungsapparat niemals entsprechend arbeiten kann, weil die dem einzelnen zugewiesenen Wirkungskreise und Arbeitsgebiete zu klein sind und seine Arbeitskraft nicht entsprechend ausgenutzt ist. Einem durch natürlichen Abfall sich allmählich vollziehenden Personalabbau steht aber das große Bedenken entgegen, daß bei einer derart hinausgezogenen Verminderung des Personals auf das zulässige Maß die Aufnahme neuer und junger Kräfte zu lange gesperrt werden müßte. Die Ausgaben wurden somit durch die erwähnten Maßnahmen um ungefähr 317 Milliarden Kronen ermäßigt.

Da durch die bloße Ermäßigung der Ausgaben das Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen nicht erreicht werden kann, mußte auch getrachtet werden, höhere Einnahmen zu erzielen. Zu diesem Behufe wurden Güter- und Personentarife entsprechend erhöht, die Gütertarife um ungefähr 10 % von dem ungefähr 14 500fachen der Vorkriegszeit auf das 16 000fache und die Personentarife von dem ungefähr 7100fachen auf das 9200fache. Sowohl der Güter- als der Personentarif befindet sich nach dieser Erhöhung noch unter dem Stande der in Betracht kommenden Tarife der Nachfolgestaaten und insbesondere weit unter dem Stande der Deutschen Reichsbahn. Die Personentarife haben dabei gewiß noch nicht jenes Maß überschritten, das dem gesteigerten Volkseinkommen entspricht. Aus diesen Erhöhungen werden den Bundesbahnen Mehreinnahmen von ungefähr 275 Milliarden Kronen zufließen.

Eine gleichzeitige Erhöhung der Lagerplatzmieten und eine kleine Erhöhung der sonstigen unbedeutenden Einnahmequellen

wird insgesamt eine Einnahmenerhöhung um 290 Milliarden Kronen erbringen.

Aus der Zusammenzählung der Ausgabenverminderung mit 317 Milliarden und der Einnahmenerhöhung mit 290 Milliarden ergibt sich eine im Jahre 1924 gegenüber 1923 erreichbare Besserung des Ausfalles um etwa 600 Milliarden, wogegen allerdings durch die im Monat Dezember vorgenommene Erhöhung der Bezüge der Angestellten ein Betrag von 200 Milliarden in Abzug kommt, so daß die Besserung des Ergebnisses ungefähr 400 Milliarden betragen dürfte. Dieser Vergleich beruht auf der Annahme, daß sich in der Kontierung aller Einnahmen und Ausgaben gegen 1923 keine Verschiebung ergibt, und auf der weiteren Annahme, daß sich die Investitionen in denselben Grenzen halten würden wie im Jahre 1923. Auf die wirklichen Kontierungsänderungen, insbesondere auf die Tragung eines Teiles der Pensionslasten, wurde keine Rücksicht genommen, um die Vergleichsgrundlage nicht zu verschieben.

Was schließlich noch die Elektrisierung der Bahnen betrifft, so erwähnte der Vortragende, daß die Linie Stainach-Irdning-Attnang im Sommer und die Arlberglinie Innsbruck-Bludenz gegen Ende des Jahres eröffnet werden. Aus dieser Elektrisierung sind weitere, heute noch nicht zu bestimmende Ersparnisse zu erwarten, welche in der vorstehenden Berechnung keine Berücksichtigung gefunden haben, und welche, weil sie sich aus Imponderabilien zusammensetzen, die genaue Berechnung derzeit noch nicht ermöglichen.

Der Vortragende drückte schließlich seinen Mitarbeitern im Vorstande und in der Generaldirektion und in allen Stellen der Exekutive für ihre tatkräftige Mitwirkung an dem Reformwerk seinen Dank aus und brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß es gelingen wird, das begonnene Werk zu Nutzen und Frommen des Vaterlandes erfolgreich zu beenden.

— **Vereinfachungen im Eisenbahnbauverfahren.** Durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr wird eine weitgehende Vereinfachung des Verfahrens bei Eisenbahnbauten und Bauherstellungen der Bundesbahnen herbeigeführt. Die Verordnung gibt den Landesbehörden die allgemeine Ermächtigung zur Erteilung der Bau-, unter gewissen Voraussetzungen gleichzeitig auch der Benutzungsbewilligung für die fortan unmittelbar bei ihnen und nicht mehr, wie bisher, beim Bundesministerium für Handel und Verkehr einzureichenden Hochbaupläne der Bundesbahnen; sie befreit durch die Einführung der sogenannten Verzeichnisbauten die Bundesbahnen bei Erweiterungs- und Erneuerungsarbeiten geringeren Umfanges von der Vorlage förmlicher Baupläne, ermächtigt sie zur Inangriffnahme unaufschiebbarer Bauherstellungen auch schon vor Erhalt der eisenbahnbehördlichen Baubewilligung, schränkt die Zahl der kommissionellen Amtshandlungen im Eisenbahnbauverfahren wesentlich ein und läßt endlich grundsätzlich die Zusammenziehung der Erteilung der Baubewilligung und der Benutzungsbewilligung durch einen Verwaltungsakt zu. Durch diese Neuerung wird bei voller Wahrung der öffentlichen Interessen der Bundesbahnen die Selbständigkeit und Handlungsfreiheit eingeräumt, deren sie als kaufmännischer Betrieb bedürfen, und wird auch das Verfahren der Verwaltungsbehörden des Bundes in Bausachen der Bundesbahnen wesentlich beschleunigt und verbilligt.

— **Lawinenkatastrophe.** Die Schneefälle, die in der letzten Zeit in den Alpen eintraten, hatten eine Reihe von Lawinenstürzen zur Folge, die an vielen Stellen Stockungen des Eisenbahnverkehrs hervorriefen. Von besonderem Umfange war ein Lawinensturz in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Hieflau, wodurch der westliche Teil des Bahnhofes sowie die anschließende offene Strecke auf eine Länge von ungefähr 400 m und eine Höhe bis zu 15 m überschüttet wurde. Durch die Lawine wurde ein Verschubzug begraben. Der Lawinensturz übertrifft an Mächtigkeit alle Lawinenstürze der letzten Jahrzehnte.

— **Ein Sprechtag für Fremdenverkehrsangelegenheiten.** Kürzlich fand der erste von der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen veranstaltete „Sprechtag für Fremdenverkehrsangelegenheiten" statt, auf dessen Tagesordnung hauptsächlich die für den Sommerfahrplan 1924 in Aussicht genommenen Änderungen und Verbesserungen des Reiseverkehrs standen.

Der Betriebsdirektor, Ing. Sedlak, betonte in seiner Begrüßung die Absicht, an diesen der Förderung des Fremdenverkehrs dienenden Sprechtagen in den meisten Fällen die sofortige Prüfung der vorliegenden Anträge und einen unmittelbaren Bescheid zu ermöglichen.

Zum Hauptgegenstand der Tagesordnung berichtete Ministerialrat Gauster zuerst über die Verbesserungen des zwischenstaatlichen D- und Schnellzugsverkehrs, wobei er betonte, daß in den bereits bestehenden Verbindungen namhafte Kürzungen der bisherigen Fahrzeiten erzielt werden sollen: Für den Fall, daß der Orientexpreßzug Calais-Paris-Straßburg-München-Wien-Bukarest, der zurzeit wegen der Ruhrbesetzung über den Arlberg geführt wird, wieder über seinen alten Weg geleitet werden sollte, wird ein neuer, dreimal in der Woche verkehrender besonders beschleunigter D-Zug mit I. und II. Klasse sowie Schlafwagen und Speisewagen (ab Wien-Westbahnhof 12 Uhr 50 Min., Paris, am folgenden Tage, an 16 Uhr 45 Min., ab Paris 10 Uhr 7 Min., an Wien-Westbahnhof 16 Uhr) über den Arlberg eingeführt werden. Dadurch wird für den sodann in der Strecke Salzburg-Innsbruck-Basel entfallenden Orientexpreß eine erstklassige Ersatzverbindung geschaffen, die über Wien nach Budapest fortgesetzt wird und zwischen Paris und Wien die derzeitige Fahrtdauer des Orientexpreßzuges um rund zwei Stunden unterbietet.

Es wurde dann vom Referenten noch eine Reihe von Maßnahmen, die der Ausgestaltung des zwischenstaatlichen und auch des inländischen Fremdenverkehrs dienen, wie z. B. weitere Verbesserungen der Zugverbindungen Wien-Schweiz und Wien-Salzkammergut, ausführlich besprochen. Sie fanden die anerkennende Zustimmung der vertretenen Fremdenverkehrsinteressenten. Die Einführung eines neuen Schnellzugspaares zwischen Wien und Graz (ab Wien-Südbahnhof 14 Uhr, an Graz 18 Uhr 40 Min., ab Graz 12 Uhr 30 Min., an Wien 17 Uhr 5 Min.) kommt den Wünschen der Handels- und Industriekreise Steiermarks entgegen. Weiter wird durch Führung direkter Kurswagen mit kürzestem Anschluß an die Tagesschnellzüge Wien-Leoben-Klagenfurt-Lienz nunmehr auch eine direkte Schnellzugsverbindung zwischen den Landeshauptstädten Graz und Klagenfurt sowie darüber hinaus nach Italien über Tarvis und in das Pustertal geschaffen.

Infolge der aus Ersparnisgründen notwendigen Auflassung des Nordwestbahnhofs und der dadurch hervorgerufenen starken Belastung des Nordbahnhofs wird es nötig, die auf der Nordbahnstrecke über Lundenburg einlangenden Fernzüge auf den Ostbahnhof überzuleiten, wodurch der Durchzugsverkehr über Wien erheblich erleichtert wird.

In der an den Bericht des Ministerialrates Gauster sich anschließenden Erörterung brachten die meisten anwesenden Vertreter der Femdenverkehrsinteressenten zahlreiche Wünsche vor, die zum größten Teil auf Verbesserung bisheriger Verbindungen nach den für den Touristenverkehr wichtigsten Ausflugsgebieten abzielen, und übermittelten noch verschiedene aus den Ländern eingelangte Ansuchen. Zum größten Teil konnten diese Wünsche sogleich erledigt werden, teils wurde vom Betriebsdirektor, der sie dem anwesenden Fachreferenten zur raschesten Prüfung zuwies, ihre Erledigung für den alsbald einzuberufenden nächsten Sprechtag in Aussicht gestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Antwort der schwedischen Eisenbahndirektion auf die Kritik der Staatsrevisoren.** In Nr. 1, S. 13, Jahrg. 1924 d. Ztg. haben wir auf den diesmaligen Bericht der Staatsrevisoren über die schwedischen Staatsbahnen hingewiesen. Die Antwort der Eisenbahndirektion liegt nunmehr vor. Hinsichtlich der Dampffährenlinie Malmö—Kopenhagen sind nach Angabe der Eisenbahndirektion unrichtige statistische Mitteilungen in der Zusammenstellung des wirtschaftlichen Ergebnisses enthalten, wodurch das Ergebnis wesentlich schlechter weggekommen ist als es tatsächlich ist. Die Dampffährenlinien sind nach Auslassung der Eisenbahndirektion nicht als gesonderte Geschäftszweige, sondern als Verbindungen zwischen Eisenbahnen, ähnlich wie Brücken, zu betrachten. Die Linie Malmö—Kopenhagen hat im großen ganzen in hohem Grade fördernd auf den Güterverkehr der schwedischen Staatsbahnen eingewirkt.

Auf der Dampffährenlinie Trälleborg—Saßnitz wurden schon auf Grund der in Deutschland herrschenden Verhältnisse die Nachtfährenfahrten ab 13. Nov. 1923 bis auf weiteres eingestellt. Die Fahrplananordnungen der Fährenstrecken werden im übrigen durch internationale Wechselverkehrsrücksichten bestimmt und nicht zum wenigsten durch Rücksichten auf den Wettbewerb anderer Verbindungslinien mit dem Festlande. Wegen des Kostenpunktes müssen Arbeiten für Zuweisung größeren Raumes an die Reisenden III. Klasse auf den Fähren gleichzeitig mit anderen Veränderungsarbeiten an der Einrichtung der Fähren, die durch die Verordnung über den Bau und die Ausrüstung der Fahrzeuge veranlaßt sind, ausgeführt werden. Diese Umänderung kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht sofort vorgenommen werden. Dr. S.

— **Das lettländische Gesetz über die Konzessionierung von Gesellschaften zum Bau neuer Eisenbahnen** wird zurzeit in der Finanzkommission des Parlaments beraten. Das Gesetz fußt im wesentlichen auf dem früheren russischen Gesetz. Es behandelt gesondert zunächst die Trassierung und dann die Konzessionierung. Spode.

— **Getreideausfuhr über den Murmanhafen in Rußland.** Der für die Verkehrsumstellungen wichtige Zeitpunkt des alljähr-

lichen Einfrierens des Petrograder Hafens gibt der russischen Handels- und Industriezeitung Nr. 269 von 1923 Veranlassung zu folgenden Ausführungen:

Der Abfluß der Masse des Ausfuhrgetreides, das nach seinen Transportentfernungen nördliche Richtung einzunehmen geneigt ist, wird auf 3½ bis 4 Monate gehemmt. Selbst beim Arbeiten der Eisbrecher nimmt die Getreideausfuhr aus Petroport verhältnismäßig bedeutend ab. Arbeiten die Eisbrecher nicht, dann hört sie ganz auf. Dadurch entsteht dem Lande ein großer Verlust. Das im Hafen befindliche Getreide macht einen „Winterschlaf" durch, unterliegt bis zu einem gewissen Grade dem Verderben und erfährt zugleich eine Erhöhung der Selbstkosten durch Anfall von Lagerungskosten. Eine Abhilfe ist, abgesehen von der Ausfuhr eines Teiles über Reval und Riga, möglich durch die Ausnützung des Murmanhafens, der nicht einfriert. Er hat über 30 Fuß Tiefe und ist damit für große Ozeandampfer zugänglich. Die bequeme Ländestrecke erlaubt gleichzeitige Beladung von 7 Dampfern. Das Hafengelände ist gut beleuchtet und mit Feuerlöscheinrichtungen ausgestattet. Die Lagerräume, die der Eisenbahn und der Hafenverwaltung gehören, sind gut eingerichtet und günstig gelegen. Ihr Fassungsraum ist gegen 2 Millionen Pud. Es können also nach den technischen Hafeneinrichtungen bis zu dieser Menge und darüber monatlich verladen werden. Die Murmanbahn, die an Güterverkehr zum Hafen Mangel hat, kann mit obengenannter Transportmenge mehr als leicht fertig werden. Wie stellen sich nun die Ausfuhrverhältnisse über den Murmanhafen im Vergleich mit Petrograd und Reval, die verhältnismäßig gesicherter sind als Riga? Wenn man die Transportkosten für ein Pud Getreide nach ausländischen Häfen (z. B. London) für Petroport, Reval und Murmansk vergleicht, so zeigt sich, daß die letzteren um 4,31 Kopeken billiger sind als die Petroporter und um 5,35 Kopeken billiger als die Revaler. Kommen bei Petroport noch Eisbrecherkosten hinzu, so erhöht sich die Verbilligung zugunsten von Murmansk um 4 Kopeken. Was endlich die Tonnagemöglichkeiten von Murmansk aus betrifft, so sind schon regelmäßige Fahrten einmal monatlich zwischen Murmansk und London eingerichtet, anderseits können baltische Dampfer nach Murmansk abgeordnet werden, falls sich dort Verladungen ergeben. Außerdem bestehen in Murmansk Möglichkeiten der Rückfracht auf leeren Auslandsdampfern, wodurch die Frachtkosten verbilligt werden. Eine Ausfuhr über Murmansk kann sonach folgende Vorteile bieten: Verbilligung um 4,31 Kop. das Pud, bedeutende Entlastung des Petrograder Knotenpunktes durch Ableitung der beladenen Wagen über Station Tschudowo, Hebung des Verkehrs auf der Murmanbahn, bessere Ausnutzung des Murmanhafens und der dortigen Flotte, Belebung und Entwicklung des Murmangebietes wie auch des Hafens selbst.

Dr. S.

— **Kampf mit Bestechlichkeit und Beraubungen im russischen Verkehr.** Der planmäßige Kampf gegen Beraubung und Diebstahl von Gütern und Gepäck wurde in Rußland auf Befehl des Volkskommissars des Verkehrswesens seit Januar 1923 begonnen. Um jene Zeit erreichten die Diebstähle einen geradezu ungeheuerlichen Umfang. Im Jahre 1922 wurden nur an Gütern und Gepäck verschiedener Art 4 963 203 Pud im ungefähren Werte von 23 575 200 Goldrubel geraubt; es verschwanden im ganzen an Gepäck und Gütern 18 903 027 Pud, das sind 18 903 vollgeladene Wagen oder gegen 400 Züge, beladen mit Gütern im ungefähren Werte von 37 806 000 Goldrubel. Auf die Maßnahmen, die von dem Volkskommissariat für Verkehrswesen als Ergebnis genauer Feststellung der Ursachen, Arten und Schliche dieser Beraubungen ausgearbeitet wurden, haben wir schon hingewiesen. Der Kampf drang in alle Winkel des Unwesens und führte nach der Statistik zu vollem Erfolg. Es wurden geraubt

				Goldrubel
im Januar	1923	215 000	Pud im Werte von etwa	1 110 000
„ Februar	„	142 000	„ „ „ „ „	511 000
„ März	„	79 000	„ „ „ „ „	431 000
„ April	„	23 000	„ „ „ „ „	186 000
„ Mai	„	8 000	„ „ „ „ „	108 000
„ Juni	„	4 000	„ „ „ „ „	56 000
„ Juli	„	3 000	„ „ „ „ „	72 000
„ August	„	3 000	„ „ „ „ „	112 000
„ September	„	3 000	„ „ „ „ „	126 000

Sonach gelang es, im großen ganzen sehr wesentliche Ergebnisse zu erzielen, die, wenn auch nicht von vollständigem Aufhören, so doch jedenfalls von einem Rückgange des Unwesens zeugen. Die in dem amtlichen Wjestnik Putej Soobschenja fast in jeder Nummer wiederkehrenden Berichte unterlassen nie, offenbar zur Aneiferung und Kennzeichnung der zurückbleibenden, die einzelnen Bahnen zu benennen, bei denen sich Neigung zur Zunahme der Beraubungen zeigt. Es mag das einen recht guten erzieherischen Wert haben.

Im Zusammenhange mit diesem Kampfe mit den offenen Formen der Beraubungen wurde auch unentwegt der Kampf mit deren versteckten Formen, dem Verschwinden und dem Verlorengehen von Gütern und Gepäck geführt. An Verlusten (einschl. der Beraubungen) wurden aufgezeichnet i. J. 1923: Januar 1 815 000 Pud, Februar 1 635 000, März 1 274 000, April 855 000, Mai 838 000, Juni 506 000, Juli 348 000, August 350 000, September 243 000, Oktober 243 000 Pud, oder im ganzen in 10 Monaten 7 917 000 Pud im ungefähren Werte von 15 834 000 Goldrubel. Einen Vergleich zwischen den Jahren 1922 und 1923 gibt die folgende Zusammenstellung:

Jahr	Verschwinden und Verlorengehen in Pud	Ungefährer Wert Goldrubel	Die Menge des verlorengegangenen Gutes bildet	
			Wagen	Züge zu 50 beladenen Wagen
1922 (12 Monate)	18 903 027	37 806 054	18 903	378
1923 (10 Monate)	7 917 000	15 834 000	7 917	158

Dr. S.

— **Die Handelswege Rußlands.** Wenn sich gegenwärtig Italien um ein Handelsabkommen mit Rußland bemüht, so gibt vor allem die Veranlassung dazu der Umstand, daß von jeher der russische Außenhandel sich zur See bewerkstelligte und Italien nun große Hoffnungen für eine Handelsmarine auf den Verkehr über das Schwarze Meer setzt. Nach einer Statistik, die soeben das Außenhandelsamt der Sowjetregierung veröffentlicht hat, sind im Jahre 1918 79 % aller ausgeführten und 64 % aller eingeführten Waren über den Seeweg befördert worden. Im Jahre 1921 wurden von 11 659 000 Pud 8 780 000 Pud oder 76 % auf dem Seeweg ausgeführt und von 49 868 000 Pud 33 795 000 Pud auf dem Seeweg eingeführt. Ein ähnliches Verhältnis bestand schon vor dem Kriege und hat sich auch heute wieder eingestellt, nachdem die Ein- und Ausfuhr zur See für die beiden letzten Jahre um ein Geringes zugunsten des Landweges zurückgegangen war. Aus der erwähnten Statistik geht des weiteren hervor, daß das Schwarze Meer als Seeweg im Außenhandel vorherrscht, und gerade dieser Umstand wird in der italienischen Handelspresse hervorgehoben, da Italien für den Handel im Schwarzen Meer gleichsam ein vorgeschobener Posten sei.

— **Die Herabsetzung der Gütertarife in der Tschechoslowakei.** Eine der Hauptursachen, die dazu beitrug, Gewerbe und Industrie in ihrer Entwicklung zu hemmen und fast zum Stillstand zu bringen, war die hohe Eisenbahnfracht in der Tschechoslowakei, die jeglichen Absatz unmöglich machte und einen Wettbewerb von vornherein ausschloß. Es war daher ein begreifliches Streben aller an der Volkswirtschaft beteiligten Kreise, diese Ursache zu beseitigen. Das Mittel hierzu fand man in der Herabsetzung der Verkehrssteuer, die im Jahre 1921 mit 30 % festgesetzt worden war. Die Bemühungen in dieser Richtung waren insofern von Erfolg begleitet, als jene Hälfte der Verkehrssteuer (d. h. 15 %), die die Eisenbahnverwaltung zur Deckung ihrer erhöhten Ausgaben verwendete, im Dezember 1923 gesetzlich aufgehoben wurde. Die andere Hälfte der Verkehrssteuer wurde beibehalten und wird auch weiterhin, wie bisher der Finanzverwaltung abgeführt.

Die Folge dieser Maßnahme war, daß die Eisenbahnverwaltung nun daran gehen mußte, sämtliche Frachtsätze entsprechend herabzusetzen.

Für die Höhe der Herabsetzung war die Erwägung maßgebend, daß die reinen Frachtsätze von nun an nicht mehr mit 30 % (z. B. 100 + 30), sondern nur mit 15 % (z. B. 100 + 15) belastet werden können. Durch Gegenüberstellung zweier derart belasteter Frachtsätze findet man, daß der eine Frachtsatz (115) etwa um 11,15 % niedriger ist als der andere (130) und daß somit die Höhe der Ermäßigung 11,15 % betragen muß. Um diesen Prozentsatz wurden nun sämtliche Frachtsätze ermäßigt. Die damit zusammenhängenden umfangreichen Arbeiten hat das Eisenbahnministerium in staunenswert kurzer Zeit bewältigt, so daß bereits am 1. März die neuen Gütertarife in Geltung treten.

Die Frachtsätze für gewöhnliches und ermäßigtes Eilgut sowie für die Güter der Klasse I wurden sogar um 30 % ermäßigt, wodurch auch die im Jahre 1918 bei diesen Klassen eingeführte außerordentliche Erhöhung beseitigt wurde. Die Ermäßigung bei den Klassen II, A, B und C sowie bei den Spezialtarifen 1, 2 und 3 beträgt, wie bereits angedeutet, rund 11 %.

Die derart ermäßigten Frachtsätze gelten nicht nur auf den Hauptstrecken der Staatsbahnen und jener Lokalbahnen, die hierzu ihre Zustimmung gegeben haben, sondern auch versuchsweise auf den Linien der Kaschau-Oderberger Bahn. Die Fracht nach Stationen dieser Bahn muß nach

wie vor getrennt für die Linien der Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn berechnet werden.

Wenn auch die getrennte Frachtberechnung sich für die Verfrachter nicht so billig stellt wie die Durchrechnung der Frachtsätze, so bedeutet doch die Tatsache allein, daß die Kaschau-Oderberger Bahn die Frachttafel der Staatsbahnen — bis jetzt allerdings nur versuchsweise — übernommen hat, eine wesentliche Herabsetzung der Fracht, wenn man bedenkt, daß die jetzigen Frachtsätze dieser Bahn höher sind als jene der Staatsbahnen. Eine Durchrechnung der Frachtsätze findet nur bei solchen Sendungen statt, die mit direkten Frachtbriefen über die Kaschau-Oderberger Bahn geleitet werden. Ferner werden die Frachten durchgerechnet auf den verstaatlichten Linien der Außig-Teplitzer und der Buschtěhrader Bahn.

Der Vollständigkeit halber wird bemerkt, daß auch die Ausnahmetarife herabgesetzt werden und daß der Kilometerzeiger sowie der Gütertarif Teil I, Abt. B, in neuer und verbesserter Auflage erscheinen werden, deren Besprechung wir uns für später vorbehalten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die neue allgemeine Herabsetzung der Gütertarife zur Hoffnung berechtigt, daß dadurch der tschechoslowakischen Volkswirtschaft geholfen wird. Der bedeutende Ausfall an Einnahmen, den die Eisenbahnverwaltung erleiden wird, kann durch einen verstärkten Güterverkehr ausgeglichen werden. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, dann müßte die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung wohl dazu schreiten, die hohen Verwaltungskosten, die mit dem zahlreichen Personal verbunden sind, zu vermindern, und zwar durch einen systematischen Abbau, wie dies bereits in anderen Staaten geschehen ist.

— **Die tschechoslowakischen Eisenbahnen im Staatsvoranschlag für 1924.** Im Staatsvoranschlag der Tschechoslowakei für 1924 erscheinen die Staatseisenbahnen mit folgenden Zahlen: Betriebseinnahmen 4 601 900 Kr., Betriebsausgaben 4 130 075 Kr. Es ist mithin ein Betriebsüberschuß von 471 825 Kr. vorgesehen. In den letzten Jahren haben die tschechoslowakischen Eisenbahnen stets mit Verlust gearbeitet. Der Betriebsverlust der Eisenbahnverwaltung erreichte in den einzelnen Jahren in Millionen tschechischen Kronen: 1919: 419,1; 1920: 1258,6; 1921 570,1; 1922: 491,0; 1923 bis Ende September: 197,8. In diesen Zahlen sind die Investitionen der Eisenbahnverwaltung nicht enthalten, das gleiche gilt auch bezüglich der angeführten Betriebsergebnisvoreinschätzung für 1924.

— **Tschechoslowakische Handelsbilanz.** Das tschechoslowakische statistische Amt veröffentlicht eine Übersicht über die tschechoslowakische Handelsbilanz für 1923, aus der hervorgeht, daß sich der Wert der Einfuhr auf 10 129 Millionen tschechische Kronen und der Wert der Ausfuhr auf 12 518 Millionen tschechische Kronen belief. Die Handelsbilanz war daher mit 2389 Millionen aktiv gegen 5390 Millionen im Vorjahre.

— **Der Verkehr fremder Eisenbahnwagen in Rumänien.** Einem Ausweis der Staatsbahnleitung ist zu entnehmen, daß im letzten Jahre 106 699 Eisenbahnwagen auf rumänischem Gebiete verkehrten, für die 1 837 102,29 französische Franken als Miete bezahlt werden mußten. Auf jeden Wagen entfallen 17,22 Franken. Im Jahre 1922 verkehrten 94 820 fremde Wagen in Rumänien, deren Miete 1 568 537,50 Lei kostete. Ein Wagen kam somit auf 22,20 Lei zu stehen.

— **Eine direkte Eisenbahnlinie Bordeaux-Odessa.** Der Traum von der Schaffung einer direkten Eisenbahnlinie von Bordeaux nach Odessa ist in Frankreich noch nicht verraucht, trotzdem die beiden Projekte, das eine von der Orleansbahn vom Jahre 1919 und das andere vom Bautenministerium aufgestellte, sich bisher nicht durchsetzen konnten. Nun hat der Oberste Rat der Eisenbahnen die beiden bisherigen Projekte verbunden und beiden das Beste entnommen, um die Verbindung herzustellen durch den Neubau einer das zentrale Gebirgsplateau nördlich umgehenden Eisenbahnlinie von La Jonchére nach Saint-Germain-des-Fossés. Die Herstellung dieser Linie ist auf 113 Millionen Franken veranschlagt. Von Triest nach Saint-Germain-des Fossés und von Limoges nach Bordeaux werden die bestehenden guten Linien benützt. Der Anschluß von der Schweiz an die Linie geschieht von Genf nach Lyon und von Basel und Straßburg über Lyon oder Nevers.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung Paris-Nizza.** Die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft hat beschlossen, eine neue direkte Eisenbahnlinie von Avignon nach Nizza zu erbauen durch Herstellung des noch fehlenden Stückes Avignon-Les Arcs. Durch die Schaffung dieser 174 km langen Eisenbahnlinie wird die Eisenbahnverbindung Paris-Nizza um 82 km verkürzt. Die neue Linie wird für Marseille ebenso von Vorteil sein wie für Nizza, denn sie wird eine Entlastung der dortigen Bahnhöfe zur Folge haben. Die neue Linie wird doppelgleisig ausgebaut und wird auch einen ansehnlichen Güterverkehr übernehmen müssen, denn sie liegt in dem industriereichen Departement Var.

— **Die Frachten auf dem Rhein und auf der Seine.** Eine interessante vergleichende Studie über die Wasserfrachten auf dem Rhein und der Seine brachte kürzlich die in Straßburg erscheinende Zeitschrift „La Navigation du Rhin“. Es ging daraus hervor, daß die Wasserfrachten auf der Seine gerade doppelt so hoch waren als auf dem Rhein. Der Verfasser ist mit Recht der Ansicht, daß eine Verminderung der Fracht auf der Seine nur möglich wäre bei Verwendung von leistungsfähigeren Umschlagseinrichtungen in den Häfen und von größeren Schiffsgefäßen, ferner bei Schaffung von Güterverteilungshäfen mit der Möglichkeit eines zweckentsprechenden Umschlages auf die Eisenbahnwagen und umgekehrt. Auch müßte ein wirtschaftlicheres Tarifsystem zur Anwendung kommen.

— **Der Tunnel unter dem Ärmelkanal.** In Frankreich ist man, wie wir der „Chronique des Transports“ entnehmen, bestrebt, den Gedanken des Kanaltunnels trotz der englischen Bedenken weiter zu verfolgen. Es wird darauf hingewiesen, daß der Kanaltunnel auch für Italien von Bedeutung sein würde. Denn einerseits würde Italien in der Lage sein, seine Früchte und Gemüse in geschlossenen Zügen nach England zu befördern, während andrerseits der Bezug englischer Kohle auf dem Eisenbahnwege für Norditalien ermöglicht werden würde. Um das Interesse Italiens zu wecken, hat der Sekretär des französischen Kanalkomitees, Bertin, neuerdings diese Gedanken in Versammlungen in Rom auseinandergesetzt, namentlich in der Gesellschaft der Zivilingenieure. Der Leiter der französischen Vertretung für Wirtschaftsfragen in Italien und bevollmächtigte Minister Harismendy hat dem Auftreten des Herrn Bertin einen amtlichen Anstrich gegeben und darüber an die Ministerien für auswärtige Angelegenheiten und für Handel nach Paris berichtet. Durch den bevollmächtigten Minister Harismendy ist Herr Bertin zu den großen wirtschaftlichen Verbänden Italiens in Beziehung gebracht worden und hat die endgültige Gründung eines italienischen Komitees für den Bau des Kanaltunnels vorbereiten können, das mit den bereits bestehenden englischen, französischen und belgischen Vereinigungen zusammenarbeiten soll, um den Arbeiten einen größeren Nachdruck zu geben.

— **Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens.** Die spanische Militärregierung hat sich, alsbald nachdem sie ans Ruder gekommen war, eingehend mit der staatlichen Regelung des Eisenbahnwesens befaßt und eine ganze Anzahl Ausschüsse eingesetzt, die die bestehenden Verhältnisse untersuchen und Vorschläge zu einer Neuordnung machen sollten (s. Nr. 43 und 46 dieser Ztg. v. 25. Okt. u. 23. Nov. 1923 sowie Nr. 4 v. 24. Jan. 1924). Nunmehr hat sie den Erörterungen die längst erwartete Tat folgen lassen. Durch eine Anordnung des Königs ist ein Landeseisenbahnrat eingesetzt worden, dem folgende Pflichten zugewiesen worden sind: er soll 1. den Betrieb der Eisenbahn im öffentlichen Interesse regeln und überwachen; er soll 2. ein Gutachten über den Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes abgeben, und 3. soll er, wenn das Gesetz in Kraft getreten ist, dessen Handhabung beaufsichtigen. Der Eisenbahnrat besteht aus 17 Mitgliedern, die ihr Amt sechs Jahre lang bekleiden; sechs Mitglieder vertreten die Eisenbahngesellschaften, sechs andere, darunter der Direktor der Militärbahnen, die Staatsbahnen; vier weitere Mitglieder sind aus den Kreisen von Handel und Gewerbe, Landwirtschaft und Bergbau entnommen, und das 17. Mitglied ist ein Vertreter der Eisenbahnbediensteten. — Zugleich ist verordnet worden, daß der Zuschlag von 15 % zu den Eisenbahntarifen, der seit 1918 erhoben wird, auch weiterhin bestehen bleibt. Die Darlehen, die der Staat den Eisenbahngesellschaften gewährt hat, sollen in 12 monatlich zu zahlenden Teilbeträgen getilgt werden. Die Dauer der Genehmigung für das Bestehen der Eisenbahngesellschaften ist verlängert worden, um ihnen Zeit und Gelegenheit zu geben, die Darlehen, die sie aufnehmen müssen, zu tilgen. — Dem Eisenbahnrat ist aufgegeben worden, seinen ersten Bericht in Monatsfrist zu erstatten, und man nimmt an, daß dieser Bericht zwar zunächst nur ein einstweiliger sein, trotzdem aber weitreichende Bedeutung haben wird.

— **Vom Kanal Antwerpen-Rhein.** Die mit der Prüfung des Projektes eines Kanals Antwerpen-Lüttich und Rhein-Antwerpen betraute belgische Sonderkommission ist dieser Tage in Brüssel zusammengetreten, um verschiedene Vorträge anzuhören und Mitteilungen entgegen zu nehmen. Dabei hat der belgische Ingenieur Delleur in Watermael-Boitsfort betont, daß die Herstellung des Kanals von Moerdijk dringlich sei. Dem gegenüber hat Castelein, der Präsident der Handelskammer von Ant-

werpen, den Standpunkt vertreten, daß der Kanal Antwerpen-Rhein auf der Höhe von Ruhrort in den Rhein münden müsse.

— **Der Seeschiffsverkehr im Antwerpener Hafen.** An Seeschiffen kamen an in den Jahren

1923: 9350 Schiffe mit 17 350 000 (belg.) Tonnen
1922: 8300 Schiffe mit 15 000 000 (belg.) Tonnen
1913: 7056 Schiffe mit 14 146 000 (belg.) Tonnen

Gegen 1922 ist also eine Zunahme von mehr als 1000 Schiffe und über 2⅓ Millionen Tonnen und gegen 1913 eine solche um 2300 Schiffe und 3¼ Millionen Tonnen zu verzeichnen.

Dagegen beträgt die Zunahme der im Hamburger Hafen 1923 eingelaufenen Brutto-Registertonnen gegen 1913 nur 1,1 Millionen Tonnen.

Von dem Antwerpener Güterverkehr des Jahres 1923 entfallen allein 4 Millionen Tonnen auf eingeführte Kohle, während die Kohleneinfuhr des Jahres 1922 nur 1,4 Millionen und die des Jahres 1913 nur 1 Million Tonnen betragen hat. Es zeigen sich hier deutlich die Folgen der Ruhrbesetzung.

Von den 1923 eingelaufenen Schiffen zeigten 969 die deutsche Flagge, 1922: 748. K.

— **Einführung elektrischen Betriebes in Belgien.** Auf den Strecken, die Antwerpen mit Mariaburg, Braschaet und Scootenhof verbinden, besteht schon seit 15 Jahren elektrischer Betrieb, seine weitere Ausdehnung ist aber durch den Krieg verzögert worden. Neuerdings sind die Arbeiten zur elektrischen Ausrüstung auf der Strecke Antwerpen-Eeckeren der Eisenbahn nach Santvliet-Dillo wieder aufgenommen worden. Außerdem soll hier noch eine unmittelbare Verbindung nach Austruweel gebaut werden, deren Fertigstellung schon Ende des nächsten Sommers zu erwarten ist. — Auf der Strecke nach Turnhout wird ferner die Teilstrecke Antwerpen-Wyneghem für elektrischen Betrieb ausgebaut, ebenso die Teilstrecke Antwerpen-Wommelghem in der Richtung nach Lierre. Die Arbeiten für die Vorortstrecke bis Deurne sind kürzlich ausgeschrieben worden und sollen so betrieben werden, daß sie bis Ende des Jahres vollendet sein werden. Die 25 km lange Strecke wird einen Aufwand von etwa 6 000 000 Fr. erfordern.

Weiter wird geplant eine Verlängerung der Eisenbahn Antwerpen-Mariaburg bis Putte an der holländischen Grenze, ferner die Einführung elektrischen Betriebes auf den von Antwerpen ausgehenden Bahnen nach Mecheln und Rumpst.

— **Ein Führer der englischen Eisenbahnarbeiter in der Regierung.** Der bekannte englische Arbeiterführer J. H. Thomas, der Generalsekretär der Landesgewerkschaft der Eisenbahnarbeiter — National Union of Railwaymen —, ist im Kabinett Macdonald zum Staatssekretär für die Kolonien ernannt worden. Für die Dauer, die er dieses Amt bekleidet, hat er die Geschäfte als Generalsekretär seiner Gewerkschaft niedergelegt

— **Eisenbahnbetrieb im englischen Nebel.** Der dichte und häufig auftretende Nebel erschwert den Eisenbahnbetrieb in England in der rauhen Jahreszeit sehr erheblich. Er verursacht den Eisenbahngesellschaften sehr beträchtliche Ausgaben, teils an Löhnen, Erfrischungszuschüssen und Bekleidung für die Verstärkung der Betriebsmannschaften bei Nebel, teils für die Vorrichtungen, die zur Ergänzung der sonst ausreichenden Signalanlagen bei Nebel erforderlich sind. Dazu gehören zunächst die Knallkapseln und die Vorrichtungen, um sie auszulegen, ferner Wiederholungssignale usw. Die Knallkapseln werden im allgemeinen am Vorsignal ausgelegt. Wo mehrere benachbarte Signale zu bedienen sind, würde es gerade wegen des Nebels besonders gefährlich sein, wenn der Nebelwärter zum Auslegen der Knallkapseln die Gleise überschreiten müßte, und es sind daher an solchen Stellen mechanische Vorrichtungen eingebaut, mit deren Hilfe mehrere Signale von einer Stelle aus bedient werden können. Hierdurch werden sehr erhebliche Ersparnisse an Arbeitslohn erzielt, da ein Mann dann den Dienst allein versehen kann, für den sonst eine der Zahl der Signale entsprechende Anzahl Arbeiter gestellt werden müßte. Da aber der Nebelwärter eben wegen des Nebels die nicht unmittelbar an seinem Standort stehenden Signale nicht sehen kann, sind für ihn in solchen Fällen bequem sichtbare Wiederholungssignale angeordnet. Stellenweise finden sich auch Signallampen, die, in Augenhöhe des Lokomotivführers angebracht, ihn darauf aufmerksam machen sollen, daß er sich einem Signal nähert; sie übermitteln also keinen Signalbefehl, sondern sollen nur die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers erregen. Diese Lichtsignale werden nur bei Nebel eingeschaltet. Man ist mit den Ergebnissen, die bis jetzt mit ihnen erzielt worden sind, recht zufrieden.

Auch die Vorrichtungen, die die Stellung des Streckensignals durch ein Signalbild am Führerstand, durch Ingangsetzen einer Pfeife anzeigen oder durch Betätigung der Bremsen den Zug selbsttätig anhalten, verdanken ihre Entstehung im wesentlichen der Schwierigkeit, die bis zur Unmöglichkeit gesteigert werden kann, die Streckensignale bei Nebel mit dem Auge aufzunehmen.

Zu den schon genannten Mehrkosten, die der Nebel verursacht, kommen noch Ausgaben für Überstunden, die Lokomotiv- und sonstige Zugmannschaften deshalb leisten müssen, weil die Züge nicht innerhalb der fahrplanmäßigen Zeit ans Ziel kommen. Auch verbrauchen die Lokomotiven dabei mehr Kohlen, und es müssen besondere Aufwendungen für Beleuchtung gemacht werden; endlich wird auch der Dienst im Lokomotivschuppen verteuert. Außer den erhöhten Ausgaben verursacht der Nebel aber auch verminderte Einnahmen, indem der Verkehr zurückgeht. Andererseits werden aber auch die Betriebsgefahren durch den Nebel erhöht, so daß unter Umständen Entschädigungen für Unfälle, Verluste usw. mit hohen Beträgen fällig werden. Man nimmt an, daß ein dicker Nebel von 24 Stunden Dauer für ganz England einen Verlust von etwa 5 Millionen Pfund bedeutet, und man kann wohl weiter annehmen, daß der größte Teil dieses Verlustes auf die Erschwernisse im Verkehrswesen zurückzuführen ist.

Im großen ganzen haben sich die Maßnahmen bewährt, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit bei Nebel getroffen werden. Es bestehen aber immerhin erhebliche Schwierigkeiten dabei, namentlich auch bei Einleitung der nötigen Maßnahmen bei plötzlich auftretendem Nebel, besonders in der Nacht. Ehe die nötigen Leute zusammengerufen sind und ihre Posten eingenommen haben, vergeht geraume Zeit, in der schon erhebliche Schwierigkeiten und Unfälle eintreten können. Ist der Nebeldienst einmal im vollen Gange, so ist schon ein großer Teil der Gefahr beseitigt. Das Bestreben der englischen Betriebsbeamten ist darauf gerichtet, beim Nebeldienst den Menschen auszuschalten und durch die Ausgestaltung des Signalwesens zu ersetzen. Ehe aber die hohen Aufwendungen gemacht werden, die zur Erreichung dieses Ziels erforderlich sind, müssen die dazu dienenden Vorkehrungen, namentlich die selbsttätigen Vorrichtungen zum Anhalten der Züge, noch sehr erheblich verbessert werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Syrien.** Nach französischen Berichten werden zurzeit Vorarbeiten im Gelände für eine vollspurige Eisenbahnverbindung zwischen Beirut und Tripoli gemacht; auf 30 km von der insgesamt 96 km langen Strecke liegt die Linienführung bereits fest. Die Vorarbeiten sind von beiden Enden her begonnen worden, und man erwartet, daß die Trupps, die sie ausführen, in etwa drei Monaten einander in der Mitte begegnen werden. Die endgültigen Planungen sollen dann in Paris ausgearbeitet werden, und man hofft mit der Bauausführung in fünf bis sechs Monaten beginnen zu können.

Durch die neue Eisenbahn wird Beirut mit der Eisenbahn Tripoli-Homs-Aleppo und damit mit der Bagdadbahn in Verbindung gebracht werden. Es wird so ein durchgehender Verkehr von Beirut nach Konstantinopel einerseits, nach Mosul andererseits möglich werden. Auf diese Art wird man von Westeuropa ausschließlich mit der Eisenbahn bis Beirut reisen können, und wenn dann noch die etwa 100 km weite Lücke bis zu dem Eisenbahnnetz von Palästina geschlossen wird, kann die Eisenbahnfahrt nach Ägypten fortgesetzt werden.

— **Wechsel in der japanischen Eisenbahnpolitik.** Eine Folge der Erdbeben in Japan und der hohen Ansprüche, die zur Beseitigung der dadurch entstandenen Schäden an den Staatssäckel gestellt werden, ist nach Meldungen aus Tokio der Entschluß, den Bau von Eisenbahnen von Staats wegen und die Verstaatlichung weiterer Eisenbahnen aufzugeben. Man will vielmehr nun privaten Unternehmungen die Genehmigung zum Bau von Eisenbahnen in der Provinz erteilen. Allerdings soll ihnen staatliche Unterstützung zuteil werden, und zwar nicht nur durch günstige Bedingungen in der Genehmigungsurkunde, sondern auch durch Gewährung von Geldbeihilfen, die natürlich, auch wenn sie reichlich bemessen werden, weit hinter den Beträgen zurückbleiben, die der Staat für den Bau aufzubringen haben würde.

— **Der Panamaverkehr im Jahre 1923.** Der Verkehr im Panamakanal im Jahre 1923 weist im Vergleich zum Vorjahre ein erhebliches Anwachsen auf. Es durchfuhren den Kanal 1994 Schiffe mit zusammen 18 600 000 N.-Reg.-T. (1922 waren es 1095 Schiffe mit 11 400 000 N.-Reg.-T.). Die beförderte Ladung belief sich auf 19 600 000 t gegen 10 900 000 t im Jahre 1922. Die Zolleinnahmen stiegen von 11 198 000 im Jahre 1922 auf 17 508 000 Dollar 1923. An der den Kanal benutzenden Ladung war Amerika mit 56,5 % beteiligt, England mit 25,2 %. Eine bedeutende Ausdehnung erfuhren die kalifornischen Öltransporte wie auch der Holzverkehr, der in den letzten 3 Jahren sich verdreifacht hat. Die Frachtkosten für Transporte von der pazifischen nach der atlantischen Küste betragen bei Benutzung des Kanals die Hälfte bis ein Drittel der früheren Sätze.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat beschlossen, die im Preisausschreiben vom August 1922 bekanntgegebenen Geldpreise unter Berücksichtigung der Verschiebungen in den Währungsverhältnissen seit Veröffentlichung des Ausschreibens mit Wirkung vom Tage der Auszahlung der Preise in angemessener Höhe anderweit festzusetzen. Von den 2 Druckstücken schriftstellerischer Werke, die zur Bewerbung eingesandt werden, wird das eine Stück nach der Preisverteilung zurückgegeben.

Das Preisausschreiben ist s. Zt. in den Nrn. 33 u. 34, S. 657 u. 686, Jahrg. 1922 dieser Zeitung veröffentlicht worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 1. März 1924 werden die an der Schmalspurlinie Taubenheim—Dürrhennersdorf gelegenen Haltepunkte Oberschönbach und Unterschönbach, die an der Schmalspurlinie Herrnhut—Bernstadt gelegenen Haltepunkte für den Personenverkehr Niederstrahwalde und Niederrennersdorf und der Bahnhof Oberschönheide an der Schmalspurlinie Wilkau—Carlsfeld eingezogen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 10 vom 11. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Güteprüfungen;

Nr. I 11 vom 11. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes;

Nr. IV 29 vom 13. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die Österreichischen Bundesbahndirektionen und die vereinsfremden Bahnen, die Abdrucke des Übk. zum VBR. bezogen haben, betreffend den Nachtrag IV des Übk. zum VBR.;

Nr. IV 57 vom 15. Februar 1924 an alle Verkehrskontrollen I und II der Reichsbahn, die Reichsbahndirektionen Berlin und Hannover und an die deutschen Privatbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, betreffend: Abrechnung des Verkehrs der Reichsbahn mit den deutschen Privatbahnen in Goldmark für November 1923;

Nr. V 95 vom 13. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsbeiträge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Umschlaggebühren.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die im Nachtrag 8 zur Hafenordnung aufgeführten und ab 18. September 1923 in doppelter Höhe erhobenen Umschlagsgebühren um 20 v. H. ermäßigt.

Oppeln, den 14. Februar 1924. (235)

Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Februar 1924 ab wird der zwischen den Bahnhöfen Waltersdorf (Kr. Sprottau) und Neustädtel an der Strecke Freystadt (Niederschl.)-Waltersdorf gelegene Bahnhof 4. Kl. Poppschütz unbesetzt bleiben und lediglich dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienen.

Für den Stückgutverkehr wird er gänzlich geschlossen. Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung erfolgt in den Zügen durch die Zugführer. Sonstige Änderungen im Personenverkehr treten nicht ein.

Der Wagenladungsverkehr wird durch die Güterabfertigung Neustädtel abgefertigt, bei der auch die zur Verladung in Poppschütz gewünschten Wagen zu bestellen sind. (222)

Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder).

Vom 20. Februar 1924 abends ab wird der Bahnhof Neuendorf (Kreis Landsberg [Warthe], an der Nebenbahnstrecke Landsberg (Warthe)-Soldin gelegen, für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und als unbesetzter Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr beibehalten.

Der Fahrkartenverkauf, die Abnahme und Auslieferung der Wagenladungen erfolgt durch den Zugführer.

Wagen zur Beladung sind bei der Güterabfertigung Beyersdorf (Neumark) zu bestellen.

Beladene Wagen mit dem zugehörigen Frachtbrief sind dem Zugführer zu übergeben, ebenso sind die angekommenen Wagenladungen und Frachtbriefe vom Zugführer in Empfang zu nehmen.

Sendungen nach Neuendorf (Kreis Landsberg [Warthe]) dürfen nur frankiert, von Neuendorf (Krs. Landsberg [Warthe]) nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. (218)

Reichsbahndirektion Osten.

Vom 20. Februar 1924 abends ab wird der Bahnhof Brügge (Kreis Soldin), an der Nebenbahn Landsberg (Warthe)-Soldin gelegen, für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und als unbesetzter Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr beibehalten.

Der Fahrkartenverkauf, die Abnahme und Auslieferung der Wagenladungen erfolgt durch den Zugführer.

Wagen zur Beladung sind bei der Güterabfertigung Soldin zu bestellen. Beladene Wagen mit dem zugehörigen Frachtbrief sind dem Zugführer zu übergeben, ebenso sind die angekommenen Wagenladungen und Frachtbriefe vom Zugführer in Empfang zu nehmen.

Sendungen nach Brügge (Krs. Soldin) dürfen nur frankiert, von Brügge (Krs. Soldin) nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. (217)

Reichsbahndirektion Osten.

Vom 20. Februar 1924 abends ab wird der an der Nebenbahnstrecke Landsberg (Warthe)-Soldin gelegene Bahnhof Mietzelfelde für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und als unbesetzter Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr beibehalten. Der Fahrkartenverkauf, die Abnahme und Auslieferung der Wagenladungen erfolgt durch den Zugführer.

Wagen zur Beladung sind bei der Güterabfertigung Soldin zu bestellen. Beladene Wagen mit dem zugehörigen Frachtbrief sind dem Zugführer zu übergeben, ebenso sind die Frachtbriefe über angekommene Ladungen vom Zugführer in Empfang zu nehmen.

Sendungen nach Mietzelfelde dürfen nur frankiert, von Mietzelfelde nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. (216)

Reichsbahndirektion Osten.

Vom 20. Februar d. J. ab werden die an der Strecke Glogau-Linderei gelegenen Bahnhöfe 4. Kl. Klein-Gräditz und Ziebern Vorwerk unbesetzt bleiben und lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr dienen.

Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung erfolgt in den Zügen durch die Zugführer. (215)

Reichsbahndirektion Osten
in Frankfurt (Oder).

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Schneelawinen mußte der Verkehr auf der Strecke Hieflau-Eisenerz vom 8. Februar 14 Uhr bis 10. Februar 1924 11 Uhr eingestellt werden. (232)

Villach, am 13. Februar 1924.

Bundesbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ/RJV. Unfahrbarkeit folgender Strecken infolge Schneeverwehung: Schongau-Kaufbeuren, Kempten-Pfronten-Steinach-Reutte, Erlau-Wegscheid, Zwiesel-Grafenau vom 6. Februar 1924 an bis auf weiteres. (226)
München, den 8. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ/RJV. Infolge Schneeverwehungen war die Strecke Landsberg (Lech) - Schongau am 6. und 7. Februar 1924 gesperrt.
Verkehr in Strecke Schongau-Kaufbeuren wurde vom 9. Februar 1924 wieder aufgenommen. (227)
München, den 10. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Beseitigt ist die Unfahrbarkeit
1. der Strecke Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal am 12. Februar.
2. Reitzenhain Ort und Übergang am 10. Februar. (224)

Dresden, den 13. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Wegen Schneeverwehung gesperrt:
die Strecke Naila-Schwarzenbach (Wald) am 6. Februar 1924,
die Strecke Kempten-Isny vom 6. Februar 1924 an bis auf weiteres. (223)
München, den 7. Februar 1924.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ. Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) traten infolge Schneeverwehung und Lawinenstürzen folgende Verkehrsstörungen (Unterbrechungen) ein:
a) Strecke Haslach-Aigen-Schlägel der Mühlkreisbahn, beginnend am 7. Februar 1924, beendet am 8. Februar 1924;
b) zwischen den Bahnhöfen Obertraun und Bad Aussee, beginnend am 7. Februar 1924, beendet am 9. Februar 1924;
c) Linien der Salzkammergut-Lokalbahn (Salzburg-Bad Ischl, St. Lorenz-Mondsee), beginnend am 8. Februar 1924, dauert fort.
Linz, den 11. Februar 1924. (214)
Bundesbahndirektion Linz.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Wegen Schneeverwehung waren die Strecken
Lambach-Haag a. Hausruck vom 8. bis 9. Februar 1924 und
Friedburg-Lengau-Schneegattern vom 10. bis 12. Februar 1924
unfahrbar. (233)
Linz, am 12. Februar 1924.
Bundesbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff 1 a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung war in der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz der Gesamtverkehr vom 8. bis 14. Februar d. J. und in der Strecke Mürzzuschlag-Neuberg der Güterverkehr vom 8. bis 13. Februar d. J. eingestellt.
Der Gesamtverkehr wurde wieder aufgenommen auf den Strecken
Laubenbachmühle-Gußwerk am 14. Febr.
Schwarzenau-Zlabings „ 9. „
Schwarzenau-Zwettl „ 9. „
Zwettl-Ottenschlag „ 13. „
Göpfritz-Raabs „ 15. „
Wien, den 15. Februar 1924. (237)
Bundesbahndirektion Wien-West.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 302 des Tarifverzeichnisses).
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1924 bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Mai 1924, wird ein Ausnahmetarif für Rindvieh, Schweine und Schafe eingeführt. Der Ausnahmetarif gewährt Frachtermäßigungen ab 450 km, und zwar für Rindvieh 30 %, für Schweine und Schafe 20 %. Die Ermäßigungen wirken fallend zurück bei Rindvieh bis etwa 275 km, bei Schweinen und Schafen bis etwa 325 km.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (225)
Berlin, den 13. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. Nr. 502.
Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1924 wird die Zuschlagsfracht für die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. Februar 1924. (236)
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. August 1922. Tfv. 63.
Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen Heinersdorf b. Wilhermsdorf, Grund Schwalheim und Häuserhof mit allen Angaben zu streichen. (212)
München, den 9. Februar 1924.
Tarifamt b. RVM/ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Ergänzung des Ausnahmetarifs 31 (Rohbaumwolle) durch Aufnahme der Stationen Alpirsbach, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Dresden-Elbufer Altstadt, Dresden-Elbufer Neustadt, Dresden, König Albert Hafen, Munderklingen, Schenkenzell.
Ergänzung des Ausnahmetarifs 33 (Thüringische usw. Waren) durch Aufnahme der Stationen Eßlingen, Ludwigsburg, Sulzbach (Murr), Unterboikingen, Wilhelmsglück und Berichtigung der Ausnahmesätze für Feuerbach, Georgental und Stuttgart-Cannstatt.
Nähere Auskunft erteilen die betr. Stationen und unser Verkehrsbüro. (221)
Altona, den 8. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 18. Februar d. J. werden die Stationen Leer (Ostfriesland) und Papenburg (Ems) in den Ausnahmetarif 44 als Empfangsstationen aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 11. Februar 1924. (213)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1924 an wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 43 auf die Donauumschlagstationen Regensburg, Deggendorf und Passau ausgedehnt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (231)
Altona, den 15. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1924 an werden die Seehafenstationen: Brunsbüttelkoog, Cuxhaven, Cuxhaven Fischereihafen, Flensburg, Königsberg (Pr.) Kai, Königsberg (Pr.) Lizent, Königsberg (Pr.) Ost, Königsberg (Pr.) Pregelbahnhof, Königsberg (Pr.) Süd, Nordenham, Suchsdorf, Wilhelmshaven und Wilhelmshaven Industriehafen in den Ausnahmetarif 43 aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (228)
Altona, den 13. Februar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Gütertarif.
Ab 18. Februar 1924 wird für Stückgut aus Deutschland über Warnemünde und Saßnitz Hafen Ausnahmetarif 4 eingeführt. (219)
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 13. Februar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).
Der Ausnahmetarif 3 c wird mit sofortiger Gültigkeit auf vergälltes Stein-, Siede- und Hüttensalz ausgedehnt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (220)
Altona, den 13. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 19. Februar 1924 wird der Ausnahmetarif 34 für Hanf, roh, gebrecht, geschwungen, nicht gehechelt, eingeführt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (229)
Altona, den 15. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.
Mit Wirkung vom 20. Februar 1924 wird die Krangebühr des § 9 (2) von 0,10 auf 0,07 Goldmark für 100 kg ermäßigt.
Altona, den 15. Februar 1924. (230)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr mit Lettland und Estland.
Vom 1. Februar 1924 ab wird die Station Kohtla der estischen Bahn in den deutsch-litauisch-lettisch-estischen Gütertarif einbezogen. (238)
Königsberg (Pr.), den 8. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anstreicherarbeiten für die Eisenkonstruktion der Bahnsteighallen des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der Bauabteilung aus und können von dort zum Preise von 1,00 ℳ für das Angebotheft gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 25. Februar 1924, mittags 12 Uhr, in der Bauabteilung statt. Die Angebote sind daher bis zu diesem Termin versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.
Zuschlagsfrist bis zum 15. März 1924.
Reichsbahnbauabteilung 2 Berlin NW 7
Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12. (234)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. Berlin, den 28. Februar 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Deutsche Reichsbahn nach der Verordnung vom 12. Februar 1924.

Vom Gerichtsassessor **Dr. Ottmann**, Berlin.

I. Die Bestrebungen zur Verselbständigung der Eisenbahnverwaltung im Sinne ihrer Loslösung von der allgemeinen Staatsverwaltung sind seit mehreren Jahren im Fluß. In Weimar wurde die Selbständigkeit der Reichseisenbahnverwaltung als ein Programmpunkt in die Verfassung aufgenommen (Art. 92 der RV.), und in den folgenden Jahren wurde der Entwurf eines Gesetzes ausgearbeitet, das unter der Bezeichnung Reichsbahnfinanzgesetz bekanntgeworden ist.

Das Gesetz ist nicht zustandegekommen. Im November 1923 trat die Frage der Verselbständigung jedoch in ein neues entscheidendes Stadium. Die um diese Zeit vorgenommene Stabilisierung der Währung hatte das Gleichgewicht des Reichshaushalts zur Voraussetzung, das wiederum nur zur erreichen war, wenn man die Zuschüsse zu den Betriebsverwaltungen strich. Damit war die Reichsbahnverwaltung tatsächlich auf sich selber angewiesen, und es lag nunmehr nahe, auch durch Veränderung der Rechtsform und der Organisation den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Es kam hinzu, daß diesmal ein Ermächtigungsgesetz die Möglichkeit bot, die für notwendig gehaltene Umgestaltung im Wege der Verordnung durchzuführen und so zunächst wenigstens den Schwierigkeiten zu entgehen, denen die Einbringung eines Gesetzes im Reichstag begegnen mußte.

II. Der Inhalt der Verordnung läßt sich in kurzen Worten wie folgt wiedergeben:

Die Verordnung schafft ein selbständiges Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit. Zweck des Unternehmens ist der Betrieb der Reichseisenbahnen. Zu diesem Zwecke wird dem Unternehmen das Betriebsvermögen der Bahnen zu Eigentum übertragen. Zum Betriebsvermögen sind außer den Barbeständen in den Kassen die ausstehenden Forderungen, die vorhandenen Stoffvorräte (Kohlen, Schmiermaterial usw.), die Rohstoffe und Halbfabrikate in den Ausbesserungswerken, die Schreibmaterialien in den Büros, kurz alle diejenigen Gegenstände zu rechnen, deren bestimmungsgemäßer Gebrauch im Verbrauch für Zwecke des Betriebs und der Verwaltung besteht. Im Gegensatz hierzu verbleibt das Anlagevermögen der Bahnen im Eigentum des Reichs und wird dem Unternehmen nur zur Verwaltung übergeben. Hierher gehören alle unbeweglichen Sachen, der Bahnkörper, die Gebäude und sonstigen Grundstücke, ferner von den beweglichen Sachen das gesamte rollende Material, das Inventar der Werkstätten und der Büros und dergl. Das Unternehmen hat die Pflicht, dieses Anlagevermögen sorgfältig zu verwalten, und es in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten. Es hat alle Ergänzungen und auch Erweiterungen, soweit sie im Rahmen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft liegen, auf eigene Kosten vorzunehmen. Hierbei fallen Neuanschaffungen ohne weiteres mit der Beschaffung in das Eigentum des Reichs. Diesen Pflichten steht das Recht gegenüber, die Anlagewerte unentgeltlich zu benutzen und über sie zu verfügen, d. h. sie zu veräußern oder mit Rechten Dritter zu belasten, soweit das im Rahmen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft liegt.

Jedes Unternehmen bedarf einer Organisation. Das neue Unternehmen Deutsche Reichsbahn wird zunächst die bisherige Behördenorganisation unverändert übernehmen, und an seiner Spitze wird zunächst unverändert der Reichsverkehrsminister stehen. Ihm fällt bis auf weiteres Aufsicht und

Leitung zu, und für beide begrifflich zu trennende Funktionen bleibt er dem Parlament verantwortlich. Nur der direkte Einfluß des Parlamentes ist durch die Verordnung ausgeschaltet. Das Parlament übte bisher einen direkten Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen durch den Etat aus. Die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn mußten als Einnahmen und Ausgaben des Reichs verfassungsmäßig in den Reichshaushalt aufgenommen und der Haushalt durch Gesetz festgestellt werden.

Die Verordnung ist nun zwar nicht so weit gegangen, mit der Etatwirtschaft überhaupt zu brechen, aber die Feststellung des Haushalts des neuen Unternehmens wird nicht durch Gesetz, also durch den Reichstag, erfolgen, sondern durch die Reichsregierung. Noch mehr erleichtert ist die Aufnahme von Anleihen. Während für die Aufnahme von Reichsanleihen ebenfalls Gesetzesform unerläßlich ist, bedarf das Unternehmen zur Aufnahme von Anleihen nur der Genehmigung des Reichsministers der Finanzen. Auf die Reichsregierung ist auch das Recht der bisherigen parlamentarischen Rechnungskontrolle übergegangen. Der Reichsregierung bleibt ferner die Änderung der Sätze der Normaltarife und die Kündigung und grundsätzliche Änderung der Lohntarife für Angestellte und Arbeiter vorbehalten. Alle diese Rechte kann die Reichsregierung auf einen Verwaltungsrat übertragen. Damit nähert sich die Verordnung stark der im Reichsbahnfinanzgesetz seinerzeit vorgesehenen Regelung. Über die Zusammensetzung des Verwaltungsrats und seine Geschäftsordnung trifft die Verordnung jedoch noch keine Bestimmung. Der Reichsregierung steht schließlich die Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zu. Dieses Recht ist nicht auf den Verwaltungsrat übertragbar.

Was die Beamtenfrage betrifft, so bleiben die Beamten des Unternehmens Reichsbeamte. Es ist für sie nur insofern eine Sonderregelung getroffen, als der § 7 der Verordnung, wenn auch in stark verklausulierter Form, die Möglichkeit einer günstigeren Besoldung gegenüber sonst im Range gleichstehenden Reichsbeamten vorsieht.

III. Dem vorstehend wiedergegebenen wesentlichen Inhalt der Verordnung mögen noch einige Erläuterungen hinzugefügt werden.

Was bei der Neuregelung zunächst ins Auge fällt, ist die Trennung des Betriebs von dem Eigentum an den Bahnen. Man fragt sich, welche wirtschaftlichen Vorteile für die Wahl eines reinen Betriebsunternehmens maßgebend gewesen sein können.

Die wirtschaftlichen Nachteile dieser Regelung liegen auf der Hand. Aus dem bisherigen einheitlichen Reichsvermögen wird zunächst das Reichseisenbahn-Sondervermögen ausgeschieden, das der Verwaltung des Unternehmens unterliegt, und ferner das eigene Betriebsvermögen des Unternehmens selbst. Dadurch entstehen drei verschiedene Vermögensmassen, die buchtechnisch und rechnerisch auseinandergehalten werden müssen. Die Abgrenzung der Vermögensmassen wird noch eingehende Vereinbarungen zwischen dem Reichsminister der Finanzen und dem Reichsverkehrsminister und sodann entsprechende Ausführungsbestimmungen notwendig machen. Bedenkt man, daß sehr häufig ein Übergang von dem Eigentum des Unternehmens in das Eigentum des Reichs und umgekehrt stattfinden wird (ersteres z. B. bei der Verarbeitung von Rohmaterial in den Werkstätten), und daß dieser Eigentumswechsel stets rechnungsmäßig und buchtechnisch zu erfassen ist, so wird die damit entstehende Mehrarbeit ohne weiteres klar. Weniger klar ist es, welche wirtschaftlichen Vorteile diesen Nachteilen gegenüberstehen, und wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß es weniger Gründe wirtschaftlicher Natur als zwingende rechtliche, insbesondere verfassungsrechtliche Erwägungen waren, die für die Wahl eines reinen Betriebsunternehmens den Ausschlag gaben. Die Übertragung des Eigentums der Reichseisenbahnen auf eine dem Reich selbständig gegenüberstehende juristische Person hätte eine Verfassungsänderung notwendig gemacht, die im Verordnungswege nicht durchzuführen gewesen wäre.

Noch eine weitere Verfassungsbestimmung war ihrer Natur nach geeignet, der Neuordnung rechtliche Schwierigkeiten zu bereiten. Artikel 92 der Reichsverfassung bestimmt, daß die Eisenbahnen als ein selbständiges Unternehmen zu verwalten sind „ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts in den allgemeinen Haushalt des Reichs.“ Die herrschende Lehre in der juristischen Literatur folgert aus diesem Wortlaut, daß die von der Verfassung proklamierte Selbständigkeit der Bahnen nur unbeschadet des parlamentarischen Budgetrechts, der Notwendigkeit der gesetzlichen Form für Anleihen usw. zu verstehen ist. Die Verordnung legt die Verfassungsbestimmung abweichend hiervon dahin aus, daß der Eingliederung des Eisenbahnhaushalts in den allgemeinen Reichshaushalt auch durch die Eingliederung nur eines etwaigen Reinüberschusses Genüge geschieht, und trifft dementsprechend eine dahingehende Bestimmung. Die Loslösung der Bewirtschaftung der Eisenbahnen von dem Etatgesetz war ja der eigentliche Zweck der Verordnung. Das dringende wirtschaftliche Bedürfnis nach einer beweglicheren Verwaltung mußte für die Auslegung der Reichsverfassung im Sinne der Verordnung ausschlaggebend sein.

Die für die Reichsverwaltung bestehenden Gesetze und Verordnungen werden für das neue Unternehmen noch so lange Anwendung finden, bis sie von der Reichsregierung aufgehoben werden. Hier ist z. B. an Bestimmungen zu denken, die für die Verwaltung die Mitwirkung anderer Ressorts, insbesondere des Finanzministers vorsehen. Die Verordnung will nicht unmittelbar eine Änderung des bestehenden Zustandes bewirken. Die Überleitung der Geschäftsführung in neue Formen wird nur allmählich vonstatten gehen. Auch die Haushaltsordnung gehört zu den vorerwähnten Gesetzen. Sie paßt für das neue Unternehmen nicht und wird voraussichtlich binnen kurzem durch eine Reichsbahn-Haushaltsordnung ersetzt werden. Es ist anzunehmen, daß diese in ihren wesentlichen Teilen aus dem Entwurf des alten Reichsbahn-Finanzgesetzes übernommen werden wird. Danach wird man in Zukunft nicht mehr zwischen dem ordentlichen und außerordentlichen Etat, sondern zwischen der Vermögensrechnung und der Ertragsrechnung unterscheiden. Hiermit vollzieht sich eine Angleichung an die kaufmännische Rechnungslegung. Die Vermögensrechnung entspricht der kaufmännischen Bilanz, die Ertragsrechnung der kaufmännischen Gewinn- und Verlustrechnung. Zur Einführung der kaufmännischen Buchführung wird es jedoch nicht kommen. Da für das Unternehmen, wie wir sahen, die Etatwirtschaft aufrecht erhalten wird, wird man auch die notwendige Ergänzung der Etatwirtschaft, die kameralistische Buchführung nicht entbehren können.

Die zukünftige administrative Rechnungskontrolle wird wie bisher beim Rechnungshof verbleiben. Sie wird jedoch nach anderen Grundsätzen als bisher gehandhabt werden. Die Grundsätze selbst liegen noch nicht fest. Sie sind einer Vereinbarung des Unternehmens mit dem Rechnungshof vorbehalten.

Hier wie in so vielen anderen Punkten ist die Verordnung also nur ein Programm, und es ist schwer, sich schon jetzt ein klares Bild von den Wirkungen der Neuordnung für das gesamte Geschäftsgebahren zu machen. Auch für viele rechtliche Fragen werden erst die zu erwartenden Ausführungsbestimmungen Klarheit bringen. Trotzdem mögen auch hier noch einige Erwägungen grundsätzlicher Art Platz greifen.

Das neue Unternehmen Deutsche Reichsbahn ist seiner rechtlichen Natur nach eine öffentliche Anstalt. Unter einer öffentlichen Anstalt versteht das moderne Verwaltungsrecht die zu einer Einheit zusammengefaßten, einem bestimmten Verwaltungszweck dienenden Mittel. Dieses Kriterium ist hier gegeben, auch soweit dem Unternehmen das Eigentum an dem Eisenbahnsondervermögen nicht zusteht. Die Reichsverfassung selbst verwendet den Begriff, wenn sie sagt: Aufgabe des Reichs ist es, die Eisenbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. (Art. 89.)

Eine öffentliche Anstalt war die Eisenbahn auch bisher schon. Sie ändert mithin ihren Charakter nur insoweit, als sie nunmehr kraft ausdrücklicher Bestimmung eigene Rechtspersönlichkeit erhält. Die Bedeutung dieser juristischen Selbständigkeit liegt im wesentlichen auf zivilrechtlichem Gebiet. Auf öffentlich-rechtlichem Gebiet erscheint die selbständige Anstalt ebenso als Träger öffentlicher Verwaltung wie es bisher die unselbständige war.

Wieweit das Unternehmen Deutsche Reichsbahn dem öffentlichen und wieweit es dem privaten Recht untersteht, bestimmt sich unverändert nach den bisherigen Vorschriften. Die Grenze zwischen den beiden Rechtsgebieten, die bei den meisten öffentlichen Anstalten schwierig zu ziehen ist, ist bei der Eisenbahn bekanntlich durch eine ganze Reihe besonderer gesetzlicher Bestimmungen festgelegt.

Der gesamte zum Betriebe der Eisenbahnen gehörige Apparat, sowohl das Anlage- wie das Betriebsvermögen, gehört zu den öffentlichen Sachen, und zwar zum Verwaltungsvermögen des Reichs im Gegensatz zum Finanzvermögen, da es nicht als Finanzquelle, sondern zur Erreichung von Verwaltungsaufgaben des Staates dient. Auch hierin ist gegen den bisherigen Zustand nichts geändert, auch nicht, soweit das Unternehmen Eigentümer des Betriebskapitals geworden ist, da als Eigentümer öffentlicher Sachen von jeher nicht nur der Staat, sondern auch andere öffentliche Verbände, ja selbst Private, in Frage gekommen sind. Wegen der öffentlichen Zweckbestimmung des Verwaltungsvermögens ist es nur insoweit möglich, dingliche Rechte zugunsten Dritter an den zu diesem Vermögen gehörenden einzelnen Sachen zu bestellen, als die Ausübung dieser Rechte die Erfüllung der öffentlichen Aufgabe, der die Sache gewidmet ist, weder hindert noch in Frage stellt. Die Zwangsvollstreckung in das Verwaltungsvermögen ist unzulässig.

Besondere Schwierigkeiten macht es, das Verhältnis des neuen Unternehmens zum Reich richtig zu charakterisieren. Das Verhältnis einer öffentlichen Anstalt zum Gemeinwesen weist manche verwandten Züge mit dem Verhältnis einer Tochtergesellschaft zur Muttergesellschaft auf. Diese, dem modernen Gesellschaftsrecht angehörigen Bezeichnungen bringen das Abhängigkeitsmoment zum Ausdruck, das für das Verhältnis zweier Konzerngesellschaften zueinander so häufig charakteristisch ist. Die Beherrschungsformen können dabei in ihrer einzelnen Ausgestaltung äußerst mannigfaltig sein. Bisweilen wird der Zusammenhang zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft nur durch effektenkapitalistische Beteiligung hergestellt, vielfach verstärkt durch Personalunion bei der Besetzung leitender Stellen der beherrschenden und beherrschten Gesellschaft, bisweilen wird zur Schaffung klarerer Verhältnisse um beide Gesellschaften ein Band besonderer vertraglicher Abmachungen geschlungen. Hierbei sind Betriebsüberlassungsverträge häufig; unter ihnen lassen sich als zwei typische Formen die Pachtverträge und die Geschäftsführungsverträge unterscheiden.

Nach Analogie dieser Rechtsverhältnisse wird auch das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zum Reich zu beurteilen sein. Das Unternehmen steht wie eine one man company da. Das Reich — gewissermaßen in der Rolle des einzigen Aktionärs — übt das Recht der Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung durch die Reichsregierung aus. Ein Spiegelbild der oben erwähnten Personalunion findet sich darin, daß an der Spitze des Unternehmens ein Reichsminister steht.

Ob das Unternehmen im übrigen mehr einer Pacht- oder einer Gestionsgesellschaft entspricht, wird sich erst nach dem weiteren Ausbau des Rechtsverhältnisses durch die bevorstehenden Ausführungsbestimmungen erkennen lassen. Unter Umständen wird sich die weitere Entwicklung sogar in der Richtung auf ein Rechtsverhältnis bewegen, das zwar äußerlich gewisse Ähnlichkeiten mit dem Verhältnis der Mutter- zur Tochtergesellschaft aufweist, ihm aber im Innern wesensfremd ist: Das Treuhandverhältnis. Einem Treuhänder ist fremdes Vermögen anvertraut, um es im fremden Interesse, aber im eigenen Namen und mit weitgehender Unabhängigkeit von dem Treugeber zu bewachen und zu verwalten.

Daraus ergeben sich die Unterschiede zur Tochtergesellschaft. Auch die Tochtergesellschaft ist im Interesse eines anderen, nämlich der Muttergesellschaft tätig. Aber das oben geschilderte Abhängigkeitsmoment läßt sie mehr oder weniger nur zum Handlungsorgan der Muttergesellschaft werden.

Wird die Deutsche Reichsbahn, die bisher nur dem unmittelbaren Einfluß des Parlaments entrückt ist, auch dem mittelbaren Einfluß, der heute noch durch die vom Vertrauen des Parlaments abhängige Regierung ausgeübt wird, entzogen, wird die Entpolitisierung nach österreichischem Muster in der Weise durchgeführt, daß die Kontrolle der Verwaltung in die Hand eines unabhängigen Verwaltungsrates gelegt wird, so wird die rechtliche Natur des Unternehmens nicht mehr nach Analogie der Tochtergesellschaft, sondern nach Analogie des Treuhänders aufzufassen sein.

Zugfolgestellen und Blockstellen.

Die Abhandlung von Herrn Breusing in Nr. 4 dieser Zeitung über „Die Zugmeldestellen in den Fahrdienstvorschriften" gibt mir Veranlassung, auf die zweckmäßige Benennung der Zugfolgestellen im Zusammenhang mit den Begriffserklärungen in § 6 (²) und (³) der Bau- und Betriebsordnung einzugehen.

Nach § 6 (²) BO. tragen die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten, die Bezeichnung „Stationen" und gliedern sich in Bahnhöfe und Haltepunkte. Nach § 6 (³) werden Betriebsstellen, die zur Regelung der Zugfolge dienen, „Zugfolgestellen" genannt, sie gliedern sich in Bahnhöfe und Blockstellen. Ein Haltepunkt, der gleichzeitig Zugfolgestelle ist, gilt als Blockstelle.

Man unterscheidet demnach im Sinne der BO.:

1. Bahnhöfe, die zu dem Sammelbegriff Stationen gehören,
2. Haltepunkte, die ebenfalls sämtlich als Stationen gelten und u. U. gleichzeitig Blockstellen sind,
3. die übrigen Blockstellen, die nicht zu den Stationen gehören.

Unter den Blockstellen gibt es nun zwei Arten:

1. Blockstellen ohne Weiche,
2. Blockstellen mit Weiche für abzweigende oder einmündende Hauptgleise, Linien oder Teilstrecken, die sogenannten Blockstellen mit Abzweigung.

Blockstellen der zweiten Art müssen stets Zugmeldestellen sein, da bei ihnen Züge auf andere Gleise oder Strecken übergehen oder von diesen kommen, während es bei den Blockstellen der ersten Art den Verwaltungen gemäß FV. § 4 (²) freisteht, sie zu Zugmeldestellen zu erklären. Hiernach ist es klar, daß die Begriffe „Blockstelle" und „Zugmeldestelle" sich nicht ohne weiteres ausschließen, sondern daß bestimmte Blockstellen Zugmeldestellen sein müssen. Wenn Herr Breusing sagt: „Eine Beteiligung der Blockstellen beim Anbieteverfahren fand nicht statt", so ist diese Behauptung nur insofern richtig, als darunter Blockstellen der ersten Art gemeint sind.

Auch die FV. (es sind dieser Betrachtung die neuesten FV. der Reichsbahn mit den Zusatzbestimmungen für die ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnen zugrunde gelegt) enthalten Stellen, die im Widerspruch zu den durch die BO. festgelegten Bezeichnungen stehen. So heißt es in § 14 (¹): „Die anbietende Stelle heißt Abfahr-, die annehmende Ankunftstation." Blockstellen mit Abzweigung sind stets beim Anbieteverfahren mit beteiligt, sie sind aber in der Regel keine Stationen, weil sie wohl nur in Ausnahmefällen mit einem Haltepunkt vereinigt sind. Aus denselben Gründen, die s. Zt. dazu geführt haben, die „Zugmeldestation" in „Zugmeldestelle" umzubenennen, ist auch hier die Bezeichnung „Station" nicht zutreffend, es mußte „Abfahr- und Ankunftstelle" heißen.

In § 18 FV. heißt es in Ziffer (²) und (⁴) richtig: „Auf einer Blockstelle, die nicht zur Zugmeldestelle erklärt ist", während

im übrigen die Bezeichnung „Blockstelle" ohne diesen Zusatz gewählt wird, obwohl es sich tatsächlich nur um Blockstellen handelt, die keine Zugmeldestellen sind, so in §§ 27, 28 und 29.

In den §§ 34 (5), 35 (4) und 35 (5a) der FV. ist ferner angeordnet, daß von Kreuzungs- und Überholungsverlegungen auch die zwischengelegenen „Stationen und Zugfolgestellen" zu benachrichtigen sind. Hier ist also die Zugfolgestelle in Gegensatz zur „Station" gestellt. Da nun Stationen — abgesehen von kleinen Haltepunkten — ebenfalls Zugfolgestellen im Sinne der BO. sind, so können unter Zugfolgestellen doch nur diejenigen Stellen anzunehmen sein, die nicht Zugmeldestellen sind, während die Stationen in diesem Fall die Zugmeldestellen bedeuten sollen.

Diese Unklarheiten rühren daher, daß eine eindeutige Bezeichnung für solche Zugfolgestellen fehlt, die nicht Zugmeldestellen sind, und daß der Begriff „Blockstelle" hierfür genommen wird, obwohl er nach den vorstehenden Ausführungen nicht in vollem Umfange zutrifft. Da die FV. zurzeit einer vollständigen Umarbeitung unterzogen werden und hierbei wohl auch die BO. eine Nachprüfung ihrer Bestimmungen erfahren wird, empfiehlt sich der Versuch, diese Unklarheiten zu beseitigen. Herr Breusing will zwischen Zugmeldestelle und Blockstelle unterscheiden — dann muß aber der Ausdruck „Blockstelle mit Abzweigung" verschwinden, sonst wird doch nicht die genügende Klarheit erzielt. Andererseits ist aber der Ausdruck „Blockstelle" im Gegensatz zum Bahnhof so gebräuchlich, daß es zum mindesten in der ersten Zeit Schwierigkeiten machen wird, wenn ein Teil der Betriebsstellen, die früher als Blockstellen galten, diese Bezeichnung verlieren und nur Zugmeldestellen heißen sollen. Es würde außerdem auch ein Sammelbegriff im Gegensatz zum Bahnhof oder zur Station fehlen.

Ich bringe daher in Vorschlag, die Bedeutung des Wortes „Blockstelle" nur dahin zu ändern, daß Blockstelle in Zukunft nicht die Abart einer Zugfolgestelle bezeichnet, sondern im Gegensatz zum Bahnhof und Haltepunkt — d. h. im Gegensatz zur Station — steht und eine mit Signalen ausgerüstete Betriebsstelle kennzeichnen soll, auf der Züge des öffentlichen Verkehrs *nicht* regelmäßig anhalten.

Wird eine solche Lösung in Aussicht genommen, so muß weiter versucht werden, eindeutige Bezeichnungen für die unter dem jetzigen Sammelbegriff „Zugfolgestellen" zusammengefaßten Betriebsstellen zu finden. Es kommt eine zweifache Lösung in Betracht. Man läßt den Sammelbegriff „Zugfolgestelle" bestehen und sucht eine Bezeichnung als Gegensatz zur „Zugmeldestelle", oder man wählt „Zugmeldestelle" und „Zugfolgestelle" als sich ausschließende Unterbegriffe und wählt einen neuen Sammelbegriff. Ich würde der zweiten Lösung den Vorzug geben, denn die einfachen Blockstellen ohne Weiche, die keine Zugmeldestellen sind, sichern durch das Rückmeldeverfahren nur Züge, die einander folgen, sie sind tatsächlich nur Stellen, die für eine sichere Folge von in gleicher Richtung verkehrenden Zügen zu sorgen haben. Die Zugmeldestellen haben dagegen noch für den Ausschluß von Gegenfahrten, für Verlegung von Kreuzungen und Überholungen usw. zu sorgen und dafür die erforderlichen *Meldungen* zu machen, so daß bei ihnen die Bezeichnung „Zugmeldestelle" angebracht erscheint. Als Sammelbegriff würde sich das Wort „Fahrdienststelle" eignen, es sind eben alle Stellen, an denen sich ein Fahrdienstleiter befinden muß und von denen aus dieser Fahrdienstleiter die sichere Abwicklung des Fahrdienstes zu leiten oder die Reihenfolge der Zugfahrten zu regeln hat.

Bei Annahme dieser Vorschläge würde die Fassung der BO. etwa wie folgt zu wählen sein:

§ 6 (2) (wie bisher),

(3) Blockstellen sind mit Signalen ausgerüstete Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs (54 (1)) regelmäßig nicht anhalten. Blockstellen mit Weichen für abzweigende Hauptgleise, Seiten- oder Teilstrecken heißen Blockstellen mit Abzweigung.

(4) Fahrdienststellen sind alle Betriebsstellen, welche die Zugfahrten auf der freien Strecke und in den Stationen zu regeln haben. Je zwei aufeinanderfolgende Fahrdienststellen begrenzen einen Streckenabschnitt, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat.

(5) Zugmeldestellen sind solche Fahrdienststellen, auf denen eine Änderung in der Reihenfolge der Züge eintreten kann, die deshalb vor Ablassung eines Zuges auf eingleisigen Strecken oder bei eingleisigem Betrieb auf zweigleisigen Strecken festzustellen haben, daß die Strecke durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist (§ 65 (8)).

(6) Zugfolgestellen sind solche Fahrdienststellen, auf denen eine Änderung in der Reihenfolge der Züge nicht eintreten kann, die deshalb einen Zug nur gegen einen nachfolgenden Zug zu sichern haben.

(7) (wie bisher (4)).

Den von Herrn Breusing gemachten Vorschlag, bei der Erklärung des Begriffs „Zugmeldestelle" eine Fassung zu wählen, die auf die Tätigkeit der Zugmeldestelle hinweist, halte ich für zweckmäßig und habe in Ziffer (5) eine ähnliche Fassung angenommen.

Herr Breusing will ferner in § 65 (8) der BO. die Worte „zur Kreuzung geeigneten Station" durch „Zugmeldestelle" ersetzen. Ich halte das mit Rücksicht auf etwa vorhandene Blockstellen mit Abzweigung nicht für angebracht. Nimmt man z. B. an, daß zwischen 2 Bahnhöfen A und B einer Hauptstrecke eine Blockstelle D liegt, bei der eine Güterumgehungsbahn nach einer Zugmeldestelle C abzweigt, so ist die Blockstelle D ebenfalls eine Zugmeldestelle. Will jetzt die Stelle A einen Zug nach B ablassen, so genügt es nicht festzustellen, ob das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle, also der Blockstelle D, durch einen Gegenzug beansprucht ist, sondern es muß feststehen, daß auf der Strecke zwischen den Stellen A und B sich kein Gegenzug unterwegs befindet. Es muß also, wie der Wortlaut in der BO. jetzt lautet, feststehen, „daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist"*).

Für den § 4 in den FV. würde der Wortlaut, wie in der BO., zu wählen und ein Hinweis auf die einzelnen Ziffern der BO. zu machen sein. Ferner würden selbstverständlich überall die Worte „Zugfolgestelle" durch „Fahrdienststelle" und „Blockstelle", soweit erforderlich, durch „Zugfolgestelle" zu ersetzen sein.

Zum Schluß will ich noch einige Ausführungen zu der Erklärung des Wortes „Fahrdienstleiter" anfügen. Diese Erklärung findet sich in einer Bemerkung des § 51 BO., der vom Rangieren auf und neben den Hauptgleisen handelt, also an einer Stelle, die m. E. nicht als geeignetste bezeichnet werden kann. Eine zweckmäßigere Stelle ist § 65, der von der Ein- und Ausfahrt der Züge und der Zugfolge handelt, also von einer Tätigkeit, bei der in erster Linie der Fahrdienstleiter in Frage kommt. Es wird folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

§ 65.

Fahrdienstleiter. Ein- und Ausfahrt der Züge. Zugfolge.

(1) Der Fahrdienstleiter regelt auf den Fahrdienststellen (§ 6 (4)) die Zugfahrten unter eigener Verantwortung und erledigt die damit zusammenhängenden Meldungen und Anordnungen.

(2) wie bisher (1).
usw.

In den FV. § 7 (3) würde auf diese Ziffer (1) des § 65 der BO. Bezug zu nehmen sein. Außerdem empfiehlt es sich hier in den FV. auch den Unterschied zwischen Streckenfahrdienstleiter und Bahnhofsfahrdienstleiter klarzulegen, da in den Blockvorschriften diese Unterscheidung gemacht wird und es erwünscht erscheint, auch in den FV. auf diese Trennung der Geschäfte des Fahrdienstleiters hinzuweisen.

Ciecierski.

*) Hier werden anscheinend aus dem Wortlaut der BO. irrtümliche Folgerungen gezogen. Das Anbieten und Annehmen eines Zuges soll nach § 14 der FV. vor seiner Einfahrt in einen Streckenabschnitt zwischen den diesen Abschnitt begrenzenden Zugmeldestellen stattfinden. Daß zu diesem Zeitpunkt *auf dem Wege des Anbieteverfahrens* für eine weiter gelegene Strecke Feststellungen zu machen seien, ist durch die FV. nicht vorgeschrieben. Auch die BO. vom 4. 11. 1904 hat es nicht vorschreiben wollen, denn in den mit ihrer Einführung herausgegebenen Erläuterungen wird zu § 65, 8 bemerkt, „die Voraussetzung, daß das Gleis bis zur nächsten zur *Kreuzung geeigneten Station* durch keinen Gegenzug beansprucht ist, kann im allgemeinen als erfüllt betrachtet werden, wenn der Zugverkehr sich dem Fahrplan gemäß abwickelt". Im angeführten Beispiel würde außerdem die Zugmeldestelle D einen Zug von A gar nicht annehmen dürfen, wenn diese Fahrt mit einer bereits von ihr angenommenen Fahrt auf den anschließenden Strecken nicht vereinbar wäre.

Die Schriftl.

Sammelgut und Sondergut.

Anregungen über wirtschaftlichere Beförderung von Eisenbahngütern.

Vom Eisenbahn-Oberinspektor **Weyland**, Leipzig.

Sammelgut und Sammelladungen sind in Großstädten und größeren Verkehrsmittelpunkten altbekannte Einrichtungen, die keiner weiteren Erläuterungen mehr bedürfen. Der Sammelladungsverkehr trat mit dem Beginn der Privat- und Staatseisenbahnen ins Leben, stand als Förderer des Wettbewerbes bei beiden in hohem Ansehen und wurde deshalb mit allen nur zulässigen, mitunter sogar auch unzulässigen Unterstützungen und Vorrechten ausgestattet, so daß diese Einrichtung mit den Jahren zu einem ungeahnten Großbetrieb heranwuchs. Die ziemlich umfangreichen Güterschuppen einzelner als auch vereinigter Spediteure, oft mitten in den Güterbahnhöfen gelegen, und diese vielfach an der eigenen Ausdehnung hindernd, zeugen von der zunehmenden Entwickelung des Sammelladungsverkehrs der letzten Jahre. Wenn augenblicklich eine sehr schlechte Geschäftszeit auch für die Sammelladungsspediteure eingetreten ist, so liegt dies weniger an der vermeintlich zu hohen Tarifierung der Sammelladungsgüter, als an der in ganz Deutschland so schlechten Geschäftslage im allgemeinen. Einem Geschäfts- und Verkehrsrückgang folgt aber hoffentlich doch immer wieder ein Aufstieg und für diesen bzw. für den künftigen normalen Güterverkehr sollen die folgenden Anregungen bestimmt sein.

Die Reichsbahn, ganz gleich, ob sie ein Staatsbetrieb bleibt oder ob sie wie die Österreichischen Bundesbahnen zu einer Art privaten Unternehmens unter staatlicher Aufsicht umgewandelt wird, ist gezwungen, nicht nur größte Sparsamkeit zu üben, sondern sie muß auch darnach trachten, ihre Einnahmen zu vergrößern. Wettbewerbsbestrebungen hinsichtlich billigerer Beförderung von Reisenden und Gütern, sei es durch die Post oder durch Private, muß sie auf ihren Linien unbedingt standhalten können. Da der Reichsbahn aber besonders die Pflicht obliegt, volkswirtschaftlich und gemeinnützig zu wirken, so muß sie von sich aus Mittel und Wege finden, der Allgemeinheit unmittelbar und nicht erst durch Dritte möglichst viele Vorteile zu verschaffen und andererseits dabei bestrebt sein, bei Gewährung solcher Vorteile gleichzeitig auch ihre finanzielle Lage zu stärken.

Die Anregungen des Verfassers gehen nun dahin, zu beweisen, daß die Eisenbahn für sich als auch für die Allgemeinheit wirtschaftliche Vorteile erzielen kann, wenn sie sich bestrebt, einem Teile der Güterbeförderung bestimmte Wege zuzuweisen oder, mit anderen Worten gesagt, die Eisenbahn muß mit aller Energie versuchen, der Güterversendung nach und nach, durch Gewährung billigerer und zugleich auch schnellerer Beförderung, die Einhaltung bestimmter Zeiten und Richtungen aufzuzwingen.

Im Personenverkehr haben wir dies bereits in Form von Verwaltungs-Sonderzügen. Allerdings nur zu einem verhältnismäßig kleinen Teil und auch nur auf kurze Zeiten (Ferien); warum sollte ähnliches in viel größerem Maßstabe und das ganze Jahr hindurch nicht auch im Güterverkehr möglich sein? Sonderzüge, die Tausende und Abertausende von Menschen zu bestimmten Zeiten an bestimmte Ziele führen, sind ebenfalls seit Bestehen der Eisenbahnen bekannt. Meist sind es äußere Einflüsse gewesen, wie Messen, Turnerfeste, Wallfahrten, neuerdings auch Volksabstimmungen usw., die die Eisenbahnverwaltungen veranlaßten, rechtzeitig Einrichtungen zu treffen, um die zusammenströmenden Menschenmassen möglichst schnell und gemeinsam an das bestimmte Ziel zu bringen und wieder heimzubefördern. Aber auch aus eigenem Antriebe, und zwar nicht zuletzt aus Gewinnrücksichten, sind die Eisenbahnverwaltungen dazu gekommen, innerhalb des Sommerhalbjahres Sonderzüge zu bilden, die die Erholungsuchenden anregen, die See, den Harz, das Riesengebirge oder das bayerische Hochland aufzusuchen. Alle diese Züge, mögen sie von der Verwaltung oder von Reisegesellschaften unternommen werden, haben zwar den Zweck, möglichst viel Reisende einem bestimmten Ziele ohne Verkehrsschwierigkeiten, z. B. ohne Umsteigen, direkt zuzuführen, aber dieses wohlgemeinte Bestreben allein würde ziemlich erfolglos sein, wenn nicht der A n r e i z e i n e r b i l l i g e r e n R e i s e d a m i t v e r k n ü p f t wäre. Durch den billigeren Preis wird der Reisende direkt oder indirekt zu einer Reise beeinflußt. Ebenso wie ein Kaufmann durch Zeitungsbekanntmachungen und Anschläge, die in der Hauptsache auf eine Preisherabsetzung hinweisen, einen Anreiz zum größeren Einkauf gibt, ebenso hat die Eisenbahn ganz entschieden einen großen Vorteil durch ihre Bekanntmachungen der „Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen“. Hat die Eisenbahn aber das Bestreben, ihren Betrieb künftighin noch mehr als bisher nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten, so muß sie im Güterverkehr erst recht auch Vorkehrungen treffen, die einen gewissen Anreiz geben, einen Teil der Güter möglichst nur an bestimmten Annahmestellen und nur an bestimmten Tagen aufzuliefern. Solche Güter würden zum Unterschied von den Eil- und Frachtstückgütern des öffentlichen Verkehrs, der im übrigen in keiner Weise beeinträchtigt werden soll, als „S o n d e r g u t“ zu bezeichnen sein.

Vor weiterer Behandlung dieses Sondergutes muß erst noch zur besseren Verständlichmachung eingehend geschildert werden, w i e sich der Güterversand in Großstädten mit mehreren Bahnhöfen eigentlich vollzieht. Es ist zur Genüge bekannt, daß solche Bahnhöfe meistens nach getrennten Richtungen (Nord-, Ost-, Süd-, Westbahnhof) bezeichnet oder nach den Städten und Ländern benannt sind, nach denen sie eigentlich den Hauptverkehr haben müssen. (B e r l i n Stettiner Bahnhof, L e i p z i g Bayerischer Bahnhof usw.) Schon die althergebrachten Bezeichnungen Berlin Stettiner Bahnhof, Leipzig Dresdner Bahnhof usw. beweisen, daß die betr. Bahnen gebaut worden sind für ein vorhandenes Verkehrsbedürfnis zwischen den genannten Städten. Gut für Stettin hat man in Berlin früher stets nur auf dem Stettiner Bahnhof angeliefert, erst später durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen und durch die erweiterten Bestimmungen der EVO. kam es dahin, daß die Eisenbahn sehr zu ihrem Nachteile auf Grund des § 53 EVO. verpflichtet wurde, „Güter von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und Güternebenstellen anzunehmen“. Der Gesetzgeber hat mit dieser Anordnung keinesfalls eine Schädigung der Eisenbahnen gewollt, was auch aus dem Schlußsatz dieses Paragraphen hervorgeht. Diese Schädigung ist aber tatsächlich eingetreten und mit der Zeit sogar so weit gegangen, daß ein Teil solcher Bahnhöfe mit Städtenamen gar nicht mehr für den anfangs erstrebten Zweck in Frage kommt. So z. B. wird für den Güterverkehr von Leipzig nach Berlin der Berliner Bahnhof in Leipzig am wenigsten mitbenutzt, weil die anderen Bahnhöfe (Dresdner und Magdeburg-Thüringer Bahnhof) für die Verfrachter günstiger liegen. Leipzig hat z. B. außer einer großen Anzahl Vorortsabfertigungen noch sechs Güterabfertigungen innerhalb des engeren Stadtbezirks, und auf Grund dieses § 54 tritt sonach täglich der Fall ein, daß bei der Güterabfertigung Bayerischer Bahnhof Güter nach Hamburg, beim Berliner Bahnhof Güter nach Dresden, beim Dresdner Bahnhof Güter nach Berlin usw. angefahren und selbstredend auch angenommen werden. Belehrungen der Anlieferer, auch Anregungen der Handelskammern und entsprechende Hinweise in den Tageszeitungen sind völlig erfolglos geblieben. Diese meist gedankenlose Anlieferung — woran die Eisenbahn aber sehr oft selbst schuld ist — wird meistens damit begründet, daß die Versender ihre Fabriken oder Niederlagen in der Nähe der einen oder anderen Güterabfertigung haben, andererseits geschieht dies aber auch deshalb, weil die Versender und Spediteure zu gleicher Zeit Güter nach Stationen verschiedener Richtungen zur Auflieferung zu bringen haben und demzufolge wahllos alle Güter der nächstgelegenen Güterabfertigung zuführen, so, wie man gewöhnt ist, Briefe dem nächsten Briefkasten zu übergeben. Einem Reisenden selbst würde es jedoch niemals einfallen, den seiner Wohnung nächstgelegenen Bahnhof aufzusuchen, um von da aus unter großen Zeitverlusten und mehrmaligem Umsteigen nach seinem Ziele zu gelangen. Bei den Gütern aber, die er der Eisenbahn anvertraut, ist es ihm anscheinend ganz gleichgültig, ob er durch diese wahllose Anlieferung der Eisenbahn größere Leistungen zumutet und beträchtliche Unkosten verursacht, indem das betreffende Gut erstens längere Strecken als unbedingt nötig durchfährt und zweitens durch Umladungen mehrmals behandelt werden muß. Für ihn ist nur maßgebend, daß das Gut möglichst billig, schnell und unbeschädigt befördert wird. Erfüllen sich diese Bedingungen nicht nach seinem Wunsch, dann wird über unverständlich teure Tarifpolitik, über den Mangel an kaufmännischem Geist in der Verwaltung und über Interesselosigkeit des Eisenbahnpersonals geklagt. Würde der Versender bei der Auflieferung seiner Güter aber selbst etwas kaufmännischer denken und überlegen, daß sein meist sehr wertvolles Gut bei Anlieferung bei der zuständigen Güterabfertigung billiger, schneller und sicherer befördert wird, so würde er ganz bestimmt die etwas größere Wegstrecke innerhalb des Stadtgebietes nicht scheuen, um dadurch einen größeren Vorteil zu gewinnen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den an solchen Orten e i n g e h e n d e n Gütern. Ein Teil dieser Güter muß zufolge der vom Absender im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation ebenfalls erst nach bestimmten

Umladehallen verladen und dann nach der betreffenden Empfangsstation weiterbefördert werden. Bis noch vor zirka 10 Jahren erfolgte in Leipzig der Austausch der eingegangenen Eilgüter zwischen den verschiedenen Empfangsbahnhöfen mittels Geschirr durch die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, später wurden besondere Kurswagen in Umlauf gesetzt, die durch Überführungszüge befördert wurden und heute kommt man den Empfängern noch weiter entgegen, indem man, besonders in Berlin und Leipzig, die betreffenden Güter mittels Lastkraftwagen von einem zum anderen Bahnhof befördert. Beim Hauptbahnhofsumbau in Leipzig hat man sogar die ganz beträchtlichen Kosten des Baues eines 310 m langen Tunnels nebst elektrischer Seilbahnanlage nicht gescheut, um den Austausch von Gütern zwischen den beiden Eilgutabfertigungen des Dresdner und Magdeburg-Thüringer Bahnhofs zu erleichtern So, wie diese Verhältnisse in Leipzig liegen, so sind sie auch in verschiedenen anderen Großstädten in ähnlicher Weise zu finden.

Aus all diesem ersieht man zur Genüge, daß die Eisenbahnverwaltung hohe Kosten für Bauten (hierzu gehört auch die Errichtung von Hauptgüterbahnhöfen), Rollgelder und Umladungen auf sich genommen hat, nur um den Wünschen der Versender und Empfänger möglichst bequem liegender An- und Auslieferung und nach beschleunigter Beförderung gerecht zu werden. Dies ging, solange die Eisenbahn noch beträchtliche Überschüsse erzielte. Jetzt aber, wo die Eisenbahn ein unfreiwilliger Kostgänger des Reiches geworden und wo sie gezwungen ist, Ersparnisse aller Art zu ersinnen und tief einschneidende Einschränkungen vorzunehmen, nur um Einnahme und Ausgabe auszugleichen, da müssen endlich auch Anordnungen getroffen werden, alle unnötigen Mehrleistungen zu vermeiden. Geschenke kann die Eisenbahn nicht mehr geben, sie ist gezwungen, sich alle Leistungen von solchen, die sie beanspruchen, zeitgemäß bezahlen zu lassen.

Nur zwei Wege führen hier zum Ziele. Entweder trifft die Reichsbahn Tarifänderungen oder sie führt die Beförderung von Sondergut ein. Am vorteilhaftesten ist es aber, wenn sie beides zugleich durchsetzt. Anheimgestellt muß es werden, ob eine Ergänzung des § 3 (³) der Allgem. Bestimmungen, Abschnitt II, der EVO. genügen würde, indem dieser Paragraph künftig lautete: „Gegenstände, deren Ein- oder Ausladen, *sowie Güter, deren Weiterbeförderung* besondere Vorrichtungen erfordert, braucht die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen, wo die Vorrichtungen vorhanden sind. Zu den „besonderen Vorrichtungen“ wird man entschieden auch die Überführungen mittels Lastkraftwagen, Rollgeschirren usw. rechnen können. Weiter müssen in den Tarifvorschriften sowohl im Wechselverkehr der deutschen Eisenbahnen untereinander als auch mit dem Auslande künftig wieder Bestimmungen enthalten sein, die klipp und klar sagen: 1. Sendungen ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden im vorliegenden Verkehr nach dem ..... Bahnhof abgefertigt. 2. Sendungen mit anderer Bahnhofsbezeichnung werden nach dem unter 1. bezeichneten Bahnhofe abgefertigt und von dort aus mit demselben Frachtbrief, aber unter Berechnung *besonderer* Überführungsgebühren und Anrechnung neubeginnender Lieferzeit nach dem vom Versender im Frachtbriefe angegebenen Bahnhofe weiterbefördert. § 53 und § 76 (³) der EVO. müssen sinngemäß geändert werden. Als eine Ungerechtigkeit könnten derartige Anordnungen nicht angesehen werden, da Hunderte von anderen Städten sich nicht im Genusse mehrerer Bahnhöfe befinden. Erforderlich ist es aber, daß in Städten mit mehreren Bahnhöfen bei jeder Abfertigung durch Anschläge zu ersehen ist, für welche Richtungen Güter zur direkten Beförderung angenommen werden bzw. ankommen.

Der andere Weg zu einer wirtschaftlicheren Beförderung der Güter ist die Einführung des „*Sondergutes*“ innerhalb des Gebietes der deutschen Reichsbahn. *Sondergut* ist Gut, das auf Grund von *Sonder*bestimmungen, getrennt vom übrigen Eil- oder Frachtgut, *gesondert* übernommen, in *Sonderwagen* verladen und gegebenenfalls mit *Sonderzügen* befördert wird. Abweichend von den Bestimmungen der EVO. wird Sondergut nicht mit Frachtbriefen, sondern mit einer zweiteiligen „Sondergutkarte“, die der Versender selbst auszufüllen hat, übernommen. Die auf *blauem* schwachem Kartonpapier gedruckten Sondergutkarten enthalten nichts weiter als die Anschrift des Empfängers, die Bestimmungsstation, die Bezeichnung des Gutes nach Anschrift oder Zeichen und Nummer, Inhalt, Gewicht und Name und Ort des Absenders. Der eine Abschnitt (Stamm) verbleibt bei der Annahmestelle, während der andere Abschnitt der Empfangsstation zugesandt wird. Das Gut erhält wie bei der Post eine Nummer (Kontrollnummer), die zugleich mit dem Übernahmestempel auch auf dem 1. und 2. Abschnitt der Sondergutkarte aufgedruckt wird. Die Beförderungsbedingungen würden somit folgende sein:

1. Auflieferung erfolgt nicht mit Frachtbrief, sondern mit Sondergutkarte.
2. Das Sondergut muß zur Kennzeichnung als solches mit *blauen* Sondergutbezettelungen versehen sein.
3. Annahme erfolgt nur an den durch Anschlag öffentlich bekanntgegebenen Tagen und Stunden.
4. Das Gewicht muß vom Versender angegeben sein. Muß die Annahmestelle das Gewicht feststellen, so wird eine Gebühr zur Hälfte des tarifmäßigen Wägegeldes berechnet. Mindestgebühr 10 Pfg. (Bei Probenachwiegung festgestellte zu niedrige Gewichtsangaben ziehen die fünffache Beförderungskostenberechnung nach sich.)
5. Kein Freigut. Die Beförderungsgebühr wird vor der Abholung vom Empfänger bezahlt.
6. Keine Wert- und Interesseversicherung.
7. Andere Frachtermäßigungen als die für die Beförderung als Sondergut festgesetzten Gebühren werden nicht gewährt.
8. Bei Nachnahmebelastung ist der Sondergutkarte eine vom Versender frankierte und ausgefüllte Postanweisung oder Postscheckeinzahlungskarte beizuheften. Barvorschüsse sind unzulässig.
9. Feuergefährliche Güter und solche, die nach Abschnitt C der EVO. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, werden als Sondergut nicht angenommen.
10. Sperrige Güter und solche im Einzelgewicht von über 500 kg können von der Beförderung als Sondergut zurückgewiesen werden.
11. Ein Rechtsanspruch auf die Beförderung als Sondergut besteht nicht. Die Annahmestellen sind befugt, ungeeignet erscheinendes und nicht den vorstehenden Bestimmungen entsprechendes Gut zurückzuweisen. Desgleichen auch dann, wenn die zur Beförderung des Sondergutes laderecht gestellten Wagen dem Raume und Gewichte nach voll belastet sind.

Daß die Sondergutkarten, Bezettelungen und Anhänger sowie die Kontrollnummern auf blaues Papier gedruckt werden sollen, bezweckt die sofortige Kenntlichmachung und Unterscheidung vom Eil- und Frachtstückgut des öffentlichen Verkehrs. Die Annahme und Auslieferung des Sondergutes hat nur an im voraus bestimmten regelmäßigen Tagen und an einer ein für allemal bestimmten Stelle zu erfolgen. Eine Vorheranlieferung und Lagerung (Sammeln des Gutes) ist streng verboten. Das „Sammeln der Güter“ muß, wie auch an anderer Stelle zu ersehen ist, das Arbeitsfeld der Sammelladungsspediteure bleiben, da eine Einschränkung des Sammelladungsverkehrs nicht beabsichtigt ist. Die Platzfrage für die Annahme und Auslieferung des Sondergutes wird, da nur großstädtische Güteranlagen in Frage kommen, wohl kaum auf Schwierigkeiten stoßen. Am vorteilhaftesten würden sich u. a. auch die zurzeit und wohl auch auf spätere Zeiten hinaus nicht voll ausgenützten Eilgutschuppen eignen. Anderenfalls müssen bestimmt abgegrenzte Teile der Güterschuppen freigemacht werden, damit bei der Verladung oder Auslieferung keine weiten Karrenwege stattfinden. Die Übernahme des Gutes muß die denkbar einfachste sein. Der Anlieferer hat die Verpflichtung, die Bezeichnung des Gutes und den Namen des Empfängers selbst laut und deutlich anzusagen. Der Übernahmebeamte hat sonach nur die Angaben mit den Einträgen der Sondergutkarte zu vergleichen, die Stückzahl zu prüfen und gegebenenfalls das Gewicht festzustellen. Sobald kein Grund der Beanstandung vorliegt, versieht er beide Abschnitte der Sondergutkarte mit dem Übernahmestempel und -zeichen, klebt die Kontrollnummer auf und gibt dem Karrenfahrer die Anweisung zur Verladung. Eine Verkarrung nach anderen Stationen ist ausgeschlossen, da an dem betreffenden Tage Sondergut nur nach einer bestimmten Station angenommen und sofort befördert wird. Bei der Übernahme wird eine einfache Ladeliste geführt, die für die Versandstelle nichts weiter als die 3 Spalten für die Kontrollnummer, Stückzahl und Gewicht und für die Empfangsstelle die Frachtberechnungs- und Quittungsspalte zu enthalten braucht. Mit Hilfe dieser Einträge kann schon bei der Beladung die Einhaltung des zulässigen Ladegewichtes leicht ermittelt werden. Diese Ladeliste begleitet den Wagen bis zur Empfangsstation, während die zweiten Abschnitte der einzelnen Sondergutkarten im Briefumschlag (immer wieder verwendbar) der Empfangsstation als „Diensteinschreiben“ im voraus zugeschickt werden. Auf diese Weise kann ohne Überhastung die Ausrechnung und Nachprüfung der Beförderungsgebühren und die rechtzeitige Benachrichtigung der Empfänger erfolgen. Die Auslieferung des Sondergutes geschieht ebenfalls in einfachster Weise. Nachdem der Empfänger oder dessen Bevollmächtigter den 2. Abschnitt der Sondergutkarte entweder durch die Post als Benachrichtigungskarte erhalten, oder bei verbetener Benachrichtigung am Schalter oder im Schließfach abgeholt hat, muß er an einem bestimmten Schalter die auf der Sondergutkarte inzwischen berechnete Beförderungsgebühr (gegebenenfalls auch Nachnahmegebühr, Be-

nachrichtigungsgebühr, Lagergeld usw.) bezahlen. Dann geht er mit der mit dem leicht sichtbaren Kassenquittungsstempel versehenen Sondergutkarte nach der Ausgabestelle und erhält dort gegen Quittung auf der ursprünglichen Verladeliste das Gut ausgehändigt. Der Auslieferer bestätigt die Herausgabe des Sondergutes entweder durch Aufdrückung eines Auslieferungsstempels oder noch einfacher durch Abreißen einer hierzu bestimmten Ecke der Sondergutkarte.

Hinsichtlich der Selbstabholung, der Zuführung durch den bahnamtl. Rollfuhrunternehmer oder durch bevollmächtigte Dritte sowie der Ablieferungshindernisse, nachträglichen Anweisungen, Lagergelderhebung, Haftpflicht usw. finden die Bestimmungen der EVO. sinngemäße Anwendung.

Die Fracht oder Beförderungsgebühr für das Sondergut spielt selbstredend die ausschlaggebendste Rolle. Wenn die Frachtermäßigung nicht eine ganz wesentliche im Vergleich zum gewöhnlichen Stückgut ist, so ist die Einführung des Sondergutes von vornherein aussichtslos. Die Ermäßigung muß mindestens, wie bei den Verwaltungs-Sonderzügen des Personenverkehrs, einen Anreiz zur Benutzung dieser Neuerung bieten. Die Benutzung muß demnach für den Güterversender zumindest eine sich lohnende sein. Andererseits darf aber auch der Reichsbahn keine Frachteinbuße oder gar eine Mehrleistung entstehen. Als „kaufmännisch zu leitendes Unternehmen" muß sie bei dieser Neuerung unbedingt auch noch etwas verdienen. Eine Frachtermäßigung von 20 bis 25 % (letzterer Satz vielleicht als Einführung) kann die Reichsbahn gewähren, ohne selbst Schaden zu erleiden und ungerechnet der Vorteile, die sie von der vereinfachten Abfertigung außerdem noch hat.

Zur Erläuterung all dieser Vorschläge diene noch folgendes: Von und nach welchen Stationen die Einführung des Sondergutverkehrs möglich oder aus verkehrs- und volkswirtschaftlichen Gründen angebracht ist, liegt in der Entscheidung der Eisenbahnverwaltung. In Frage kommen deshalb nur größere Verkehrsmittelpunkte. Hauptbedingung ist reger Verkehr zwischen zwei Punkten. Die Entfernung selbst ist nicht allein ausschlaggebend. Weit entfernt voneinander liegende Verkehrsgebiete sind natürlich lohnender als naheliegende. Der rege Verkehr zwischen zwei Punkten muß ohne Benutzung einer Zwischenbehandlung vor sich gehen. Wird beispielsweise der Sondergutverkehr erstmalig und versuchsweise zwischen Leipzig und Dresden eingeführt, so wäre folgendes zu beachten: Vorerst müssen die Beförderungsbedingungen Punkt 1 bis 11 genügend bekanntgegeben und auf die 20- oder auch 25 %ige Frachtermäßigung sowie auf die schnelle Beförderung bei Benutzung dieser Vergünstigung besonders noch hingewiesen werden. Weiter müßte es in der Bekanntmachung und in den Anschlägen heißen:

> Jeden Montag von früh 8 bis nachmittag 5 Uhr wird auf hiesigem Dresdner Bahnhof am Eilgutschuppen Luke 10—12
>
> Sondergut nach Dresden
>
> zu bedeutend ermäßigten Frachtsätzen und zu den bekanntgegebenen Bedingungen übernommen.
>
> Dieses Sondergut steht Mittwoch von früh 8 Uhr an bei der Güterabfertigung Dresden Neustadt am Empfangsschuppen Luke 50 abholebereit.

Mit der Einführung des Sondergutes würde vorerst einmal in Leipzig die Anregung gegeben, die für Dresden bestimmten Güter auf einem, und zwar dem Dresdner Bahnhof anzuliefern, statt wie bisher auch auf dem Bayerischen, Berliner, Eilenburger oder Magdeburg-Thüringer Bahnhof anzufahren. Man wird sogar damit rechnen können, daß auch ein beträchtlicher Teil derjenigen Versender, die ihre Güter sonst auf den Vorortbahnhöfen Leipzig-Plagwitz, -Stötteritz, -Leutsch usw. auflieferten, mehr oder weniger von dieser Vergünstigung ebenfalls Gebrauch machen werden. Als Kaufleute werden sie gar bald über ihre Güter wie über ihre Leute und Geschirre so verfügen, daß sie die nach Dresden und Umgebung bestimmten Güter stets erst am Montag auf dem Dresdner Bahnhof anliefern, und zwar weil diese Güter bedeutend billiger und schneller als sonst befördert werden. Die Frachtermäßigung von 20%, gegebenenfalls für die erste Zeit von 25 %, wird errechnet, indem die Sondergüter als Ladungen nach Klasse A 10 bzw. A berechnet werden. Teilweise Anwendung von Spezialtarifen für bestimmte Güter, wie es oft bei Sammelladungen verlangt wird, kommt hier nicht in Frage, da nach Punkt 7 der Bedingungen keine weiteren Frachtermäßigungen gewährt werden. Der 10 %ige Packwagenzuschlag wird mit in Berechnung gezogen. Legt man der Frachtberechnung den Frachtsatzzeiger vom 18. September 1923 zugrunde, so würden 100 kg Stückgut von Leipzig Dresdner Bahnhof (115 km) als auch von Leipzig Eilenburger Bahnhof (117 km) nach Dresden-Neustadt 3,10 Goldmark Fracht kosten. Eine Ladung zu 15 t einschl. des Zuschlages für den gedeckten Wagen kostet von Leipzig Dresdner Bahnhof bis Dresden-Neustadt 336,60 Goldmark Fracht, das würden für 100 kg 2,30 Goldmark Fracht sein. Der Unterschied zwischen Ladungs- und Stückgutfracht beträgt somit fast 26 %.

Zu denen, die Vorteile an der Einführung des Sondergutes haben, gehören nicht nur die Grossisten und Spediteure, die zum Teil schon immer in der Lage waren, Ladungen abfertigen zu können, sondern vor allem auch die Kleinhändler, und sogar der Privatmann wird gern Gebrauch machen, wenn er in die Lage kommt, irgendein Stück Gut nach der betr. Station versenden zu müssen.

Welche Vorteile hat nun aber die Eisenbahn selbst, wenn sie das Sondergut einführt? Sie braucht für diese Güter keine Frachtbriefvorprüfung; sie hat eine schnellere und erleichterte Übernahme dadurch, daß sie das Gut nicht oder nur ausnahmsweise zu wiegen hat. Es erfolgt kein Absetzen des Gutes auf dem Schuppen. Durch die sofortige Verladung in den gegenüber der Annahmeluke stehenden Wagen erfolgt der denkbar kürzeste Karrenweg. Die Wagen werden als Ortswagen nach dem Gewicht und Raum voll, zumindest aber besser als bisher ausgenutzt. Durch diese direkte Verladung wird die Beschädigungs-, Beraubungs- und Verschleppungsgefahr ganz und gar vermindert. Im Versand- und Empfangsbuch erfolgt für den Wagen nur je ein Eintrag, es wird also auch da an Arbeit und Papier gespart. Durch Beiheftung der Postanweisungen usw. brauchen keine Nachnahmescheine geschrieben und verbucht zu werden. Die Benachrichtigung wird vereinfacht und die Frachtenberechnung kann ohne Hasten ziemlich fehlerfrei erfolgen. Alle diese Vorteile sind entschieden beachtenswert, doch den weitaus größten Vorteil erlangt die Eisenbahn noch dadurch, daß sie das Sondergut nirgends erst umzuladen und mit diesen Wagen keine unnötigen Verschubbewegungen vorzunehmen braucht. Das Stückgut nach Dresden-Neustadt, das auf dem Dresdner Bahnhof in Leipzig aufgeliefert wird, wird zwar auch nicht umgeladen, sondern es wird im Orts- oder Sammelkurswagen direkt nach Dresden-Neustadt verladen. Dies ist aber das Gut von nur einer Annahmestelle, während alle anderen Annahmestellen ihr Gut in der Regel erst einer Umladestelle zuführen müssen. Bayerischer Bahnhof z. B. ladet das Dresdner Gut nach dem Dresdner Bahnhof. Berliner, Eilenburger und Magdeburg-Thüringer Bahnhof laden ihr Dresdner Gut erst nach der Umladehalle Wahren, dort werden je nach Bedarf Orts- oder Umladewagen nach Dresden-Friedr., Dresden-Altstadt oder Dresden-Neustadt gebildet. Die kleine Mehrfracht, die für die wenigen Tarifkilometer, aber nicht für die viel weiteren Umwege nach der zuständigen Umladehalle erhoben wird, ist als völlig ungenügend zu bezeichnen. Leipzig Dresdner Bahnhof und Leipzig Eilenburger Bahnhof haben beispielsweise mit 115 und 117 km Entfernung den gleichen Frachtsatz für Stückgut. Das auf dem Eilenburger Bahnhof aufgelieferte Gut muß aber erst seitwärts um Leipzig herum über Schönefeld, Thekla, Mockau, Wiederitzsch nach Wahren geleitet werden. Dort erfolgt die Umladung und das Gut kommt dann auf demselben Wege von Wahren bis Schönefeld zurück, um in Engelsdorf endlich den richtigen Weg nach Dresden anzutreten. Für dieses 30-km-Spazierenfahren einschließlich des Umladens erhält die Reichsbahn keinen Pfennig! Man wird annehmen, dies sei nur ein vereinzelter Fall, in Wirklichkeit bilden diese Fälle aber die ständige Regel. Abhilfe ist deshalb dringend nötig und es wäre verfehlt und ganz gegen den Willen der Handelswelt, wenn man etwa bahnseitig das Gut auf den einzelnen Annahmestellen so lange lagern lassen wollte, bis diese Stellen in der Lage sind, mit 2000 oder 3000 kg einen Frachtgut-Ortswagen abrollen zu lassen. In der jetzigen Zeit der Geldnot und Entwertung ist für die Eisenbahn wie für den Geschäftsmann die schnelle Beförderung die beste.

Hat die Eisenbahn mit der Einführung des Sondergutes auch Nachteile? Offen gestanden könnte als einzige Mehrleistung nur die Anfertigung der Ladeliste genannt werden. Welchen Wert aber andererseits eine Ladeliste für den Ein- und noch mehr für den Auslader hat, dies kann nur ein Ladebeamter selbst am besten beurteilen. Die Beklebung des Sondergutes mit je einer Nummer kommt als Mehrleistung nicht in Frage, denn diese Leistung wird dadurch wieder ausgeglichen, daß das Sondergut dann bei der Empfangsstation nicht mit den gleichgroßen Tageszetteln beklebt zu werden braucht. Nach alledem würden also nur Vorteile sowohl für die Eisenbahn als auch für die Versender zu verzeichnen sein.

Um nicht mißverstanden zu werden, möchte gleich noch bemerkt werden, daß nicht etwa bloß ein Bahnhof einer Großstadt mit dem Sondergutverkehr betraut werden soll, sondern es soll überall an den großen Verkehrsplätzen die Bedürfnisfrage eingehend geprüft und festgestellt werden. Auch für Wagenladungen könnten gegebenenfalls Vergünstigungen bis zu 10 % der tarifmäßigen Fracht zugestanden werden, wenn diese so zu rechter Zeit geladen werden, daß sie mit dem Sondergut von und nach dem bestimmten Ort gemeinsam abgehen und dadurch einen Sonderzug bilden können.

Da diese Ausführungen durchgehend nur wohlgemeinte Anregungen sind, so wird die weitere Ausarbeitung des Sondergutverkehrs ein recht ergiebiges Gebiet für die hierfür zuständigen Stellen sein.

Daß die Einführung des Sondergutes auch auf Widerstand stoßen wird, ist schon jetzt vorauszusehen. Jede Neuerung hat damit zu rechnen, und selbst erstrebenswerte Vorteile haben sich erst nach und nach einführen lassen. Vielleicht werden sogar die Sammelladungsspediteure gegen die Einführung des Sondergutes sein, ohne zu bedenken, daß die Zeiten inzwischen andere geworden sind und daß andere Zeiten auch andere Maßnahmen erfordern. Das „Sammelgut" soll man mit Recht nach wie vor den Spediteuren überlassen. Dem freien und kaufmännischen Genie dieser Spediteure wird es sicher ein leichtes sein, sich den neuen Verhältnissen anzupassen und durch Sammeln, Zuführen, Abholen oder Weiterleiten von Sondergütern auch ihrerseits reichlichen Gewinn aus dieser Neuerung zu ziehen. Das Verlangen der Leipziger Spediteure, Sammelladungen unter die bevorzugte und billigere Klasse B des Wagenladungstarifs einzureihen und Sammelgut somit den Nahrungsmitteln gleichzustellen, ist ein entschieden zu weitgehendes gewesen. Die Reichsbahn macht sich nicht dadurch zu einem nützlichen und volkswirtschaftlichen Unternehmen, indem sie einem bestimmten Gewerbe Frachtvorteile gewährt, sondern nur dadurch, daß sie großzügig handelt und möglichst V i e l e n Vorteile bringt, ohne selbst dabei Einbuße zu erleiden.

Der ständige Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

Bei der Annahme des vom 1. Februar 1924 ab gültigen Vereinswagenübereinkommens (VWÜ) hatte die Dresdner Vereinsversammlung 1923 den Vereinswagenausschuß im Hinblick auf die Entwicklung der Währungsverhältnisse ermächtigt, über die Art der Durchführung des Ausgleichs der Wagenmieten und Entschädigungen unter Würdigung eines hierzu von den Niederländischen Eisenbahnen gestellten Antrags endgültig zu beschließen. Um diesem Auftrage baldmöglichst nachzukommen und die rechtzeitige Durchführung der Abrechnungen über Wagenmieten und Entschädigungen auf Grund der neuen Bestimmungen zu ermöglichen, sah sich der Wagenausschuß veranlaßt, vor der für den Sommer d. J. in Aussicht genommenen Tagung eine besondere Sitzung abzuhalten, die vom 30. Januar bis 1. Februar 1924 unter dem Vorsitz des Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln, Herrn von Guérard, auf dem historischen Boden der vormaligen Südbahngesellschaft, jetzt Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft, auf dem Semmering stattfand. Über das Ergebnis der Verhandlungen ist folgendes zu berichten:

1. Nach § 19 des VWÜ sind alle nach diesem Übereinkommen zu leistenden Zahlungen in deutscher Währung zu bewirken. Als deutsche Währung im gesetzlichen Sinne gilt zwar zurzeit noch die Papiermark; da aber die Vereinsabrechnungsstelle fortan auch die in Goldmark angemeldeten Schuldbeträge ausgleicht und da alle im VWÜ vorkommenden Schuldbeträge in Goldmark zu entrichten sind, beschloß der Ausschuß, den § 19 (Währung) dahin abzuändern, daß alle aus dem VWÜ zu leistenden Zahlungen in Goldmark beim Hauptausgleich für Wagenmieten nach den Bestimmungen der Anlage IV anzumelden sind. Hierbei war gleichzeitig die Frage zu klären, in welcher Weise und zu welchem Tageskurse die Beträge umzurechnen sind, für die im VWÜ keine festen Goldmarksätze bestehen und die infolgedessen in der Landeswährung ermittelt werden. Dazu gehören die Kosten der Ersatzbeschaffung für Lademittel und für fehlende Wagenbestandteile, ferner die Kosten für die Wiederherstellung schwerbeschädigter Wagen sowie die Kosten für schwerbeschädigte abgebrochene Wagen, für verschollene Wagen und für Beschädigung von Privatwagen. Zur Vereinfachung der hierfür geltenden Vorschriften, die eine Umrechnung aus der Landeswährung zunächst in Papiermark und aus dieser in Goldmark bedingen, wurde für alle diese Fälle die unmittelbare Aufstellung der Rechnung in Goldmark vorgesehen mit der Maßgabe, daß für die Umrechnung aus der Landeswährung in Goldmark der New Yorker Kurs maßgebend sein soll und der Wert der Goldmark zu 10/42. des Dollars angenommen wird.

Damit Wertfeststellung und Rechnungsaufstellung möglichst zusammenfallen, gilt künftig für verlorene Lademittel (§ 8[8]) und für fehlende Wagenbestandteile (§ 15[8]) der Briefkurs an dem der Rechnungsaufstellung voraufgegangenen letzten Börsentag; hierdurch soll die forderungsberechtigte Verwaltung bei starken Kursschwankungen vor Nachteilen bewahrt werden. Für schwerbeschädigte und wiederhergestellte Wagen (§ 16[9]) und desgl. Privatwagen (§ 18[10]) gilt der Durchschnittskurs für den Monat, in dem die Wiederherstellungsarbeiten beendet sind. Für schwerbeschädigte und abgebrochene Wagen (§ 16[10]) und desgl. Privatwagen (§ 18[10]) gilt der Briefkurs am Tage der Beschädigung oder, wenn dieser Tag kein Börsentag war, der Briefkurs an dem der Beschädigung voraufgegangenen letzten Börsentage. Für verschollene Wagen (§ 16[11]) gilt der Briefkurs am letzten Börsentage des Zeitabschnitts, mit dem die im § 7 bezeichnete Frist von 18 Monaten abläuft.

Die Durchführung der Abrechnung wurde einheitlich dahin geregelt, daß die Entschädigungen für ungedeckte Leerläufe, die Geldbußen, die Deckenverzögerungsgebühren, die Ersatzkosten für verlorene Lademittel und die Entschädigungen für nicht oder ungenügend entseuchte Wagen künftig in die Schuldzusammenstellungen am Schluß mitaufzunehmen und die Kosten für fehlende Wagenbestandteile und für schwerbeschädigte sowie für verlorene und verschollene Wagen der Gleichmäßigkeit halber ebenfalls beim „Hauptausgleich für Wagenmieten" zum Ausgleich anzumelden sind.

Im Zusammenhang mit der Frage der Umrechnung der Ersatzkosten für zertrümmerte Wagen hielt der Ausschuß auch eine Vereinfachung der Vorschrift über die Berechnung des Ersatzbetrages selbst für geboten. Es wurde beschlossen, der Berechnung nicht mehr wie bisher den Buchwert des abgebrochenen Wagens, sondern den Wert eines gleichartigen neuen Wagens zur Zeit der Beschädigung — bei Rückgabe der Radsätze unter Abzug des Preises für neue Radsätze zur Zeit der Beschädigung — zugrunde zu legen und als Ausgleich für den höheren in Ansatz gebrachten Wert an Stelle von bisher 1 % künftig 2 % Wertverminderung für jedes volle Dienstjahr des abgebrochenen Wagens abzuziehen; mindestens sind jedoch 40 % des Neuwertes zu vergüten.

Alle diese Änderungen sollen den Vereinsverwaltungen baldmöglichst durch Deckblatt zu dem vom 1. Februar 1924 ab gültigen VWÜ. bekanntgegeben und auch dem in einigen Wochen tagenden Ausschuß des internationalen Verbandes für das RJV. zur Annahme empfohlen werden.

2. Einen weiteren Beratungsgegenstand bildete der Antrag der Österreichischen Bundesbahnen auf Auslegung der Bestimmung in § 4 Ziffer 2 d des VWÜ. (Wiederbeladung fremder Wagen nach anderen in der Richtung zur Heimat gelegenen Stationen, wenn der Wagen dadurch der Heimat nähergebracht wird). In der Verhandlung wurde darauf hingewiesen, daß die Frage der Auslegung und der Fassung des § 4 Ziff. 2 bei den bevorstehenden Beratungen des RJV.-Verbandes über die Neufassung des RJV. einen breiten Raum einnehmen werde und daß von deutscher Seite bereits die Ergänzung der Bestimmungen dahin beantragt sei, daß die neue Bestimmungsstation im Falle d) und e) den Wagen nur nach den Bestimmungen a) und b) wiederbeladen dürfe. Die Annahme dieses Antrags im RJV. bedinge dann auch die Änderung der gleichen Bestimmungen im VWÜ. Mit Rücksicht hierauf sah der Ausschuß davon ab, schon jetzt für das VWÜ. bestimmte Beschlüsse zu fassen.

3. Hinsichtlich der von der Belgischen Staatsbahn beantragten Ergänzung des § 4 Ziffer 1 des RJV. bezüglich der Rückverwendung fremder Wagen wurde allgemein die Notwendigkeit anerkannt, unter allen Umständen auf eine Ausnutzung der fremden Wagen in weitestem Umfange hinzuwirken und Leerläufe tunlichst zu vermeiden. Insbesondere wurde von holländischer Seite noch darauf hingewiesen, daß zu den verschiedenen Nachteilen der rückgebenden Verwaltung auch noch die hohen Selbstkosten (Rangierkosten usw.) bei der Rückstellung der fremden Wagen hinzutreten.

4. Auf Antrag der Österreichischen Bundesbahnen soll das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen (VPÜ.) im § 10 des dritten Abschnitts durch folgende neue Ziffer 3 ergänzt werden:

„Werden auf einer fremden Bahn Bremskupplungsschläuche schadhaft, so ersetzt — um eine Abstellung des Wagens zu vermeiden — die benutzende Bahn die schadhaften Schläuche, versieht den Wagen am Langträger mit einem Beklebezettel mit der Aufschrift .... (Zahl) Bremskupplungsschläuche leihweise beigegeben .... (Datum und Stempel der Dienststelle) und sendet die abgenommenen schadhaften Schläuche mit Begleitschein binnen 30 Tagen an die Heimatbahn.

Beim Eintreffen des Wagens auf der Heimatbahn sind die

fremden Bremskupplungsschläuche zu entfernen und durch solche der Heimatbahn zu ersetzen, die Beklebezettel zu beseitigen und die Leihschläuche mit Begleitschein an die Dienststelle, die sie beigegeben hatte, binnen 30 Tagen zurückzusenden.

Werden die Bremskupplungsschläuche nicht innerhalb der in Abs. 1 und 2 genannten Frist an die Eigentumsbahn zurückgesandt, so ist diese berechtigt, die Ersatzkosten zu verlangen."

Der Ausschuß stimmte dem Antrage zu und beschloß, die Ergänzung des VPÜ. bei der nächsten Vereinsversammlung zu beantragen.

5. Den Schluß der Verhandlungen bildete die schiedsgerichtliche Entscheidung eines Streitfalls zwischen der vormaligen Außig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der Direktion der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen wegen Regelung von Wagenmieteforderungen.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der Zeit vom 15. bis 17. Januar 1924 ist in Hannover die 133. Sitzung der ständigen Tarifkommission abgehalten worden. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Für bahnlagernd gestelltes Expreßgut sowie für bahnlagernd gestellte Güter wird der Benachrichtigungszwang der Eisenbahn eingeführt. Die Benachrichtigung unterbleibt nur dann, wenn der Empfänger schriftlich oder der Absender in der Eisenbahn-Paketkarte bzw. im Frachtbrief ausdrücklich darauf verzichtet hat, oder wenn sie nach den Umständen des Falles undurchführbar ist.

2. Durch Ergänzung der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, soll bestimmt werden, daß Anthrazenrückstände, ölfeuchte, d. h. solche, die so viel Öl enthalten, daß sie die mit ihnen in Berührung kommenden Gegenstände beschädigen oder mit Öl durchtränken können, nur in öldichten Säcken, Fässern, Trommeln oder ähnlichen Behältern angenommen werden.

3. Heu- und Strohsendungen müssen vom 1. April 1924 ab vollständig mit Segeltuchdecken überdeckt sein.

4. Nach § 27 der Anlage III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, müssen Ladungen von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde u. dgl. nebst Decken durch zwei querlaufende und am Wagen befestigte Stricke fest zusammengeschnürt sein. Ein Antrag, diesen Verschnürungszwang aufzuheben, wurde abgelehnt.

5. Gleichfalls abgelehnt wurde ein Antrag, bei Berechnung der Wagenladungsfracht für Sendungen aus dem Ausland nur das tatsächliche Gewicht zugrundezulegen.

6. Es war beantragt worden, den § 26 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, derart zu ergänzen, daß die Fracht für das Fahrzeug und das aufgeladene Gut nur dann getrennt berechnet werden darf, wenn das bahnamtlich festgestellte Eigengewicht am Fahrzeug angeschrieben und im Frachtbrief besonders angegeben ist. Der Antrag wurde aber mangels anzuerkennenden Bedürfnisses abgelehnt.

7. Bisher war es zweifelhaft, ob die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft in Berlin dazu berechtigt ist, die Bescheinigung über anerkanntes Saatgut gemäß § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, abzugeben. Durch besondere Benennung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft im genannten § 40 werden fernere Zweifel ausgeschlossen. Gleichzeitig wird bestimmt, daß neben dem durch § 40 vorgeschriebenen Stempel auch noch der Firmen- oder Dienststempel der das Saatgut anerkennenden Stelle auf dem Frachtbrief abzudrücken ist.

8. Ein Antrag, die Kesselwagen entsprechend dem niedrigsten und dem höchsten spezifischen Gewicht der in ihnen zum Versand kommenden Güter mit zwei Ladegewichtsanschriften zu versehen oder die Tragfähigkeit der Kesselwagen entsprechend ihrem Fassungsraum und Tragvermögen, das Ladegewicht aber nur mit 10 000 kg festzusetzen, wurde abgelehnt.

9. Der Zuschlag für die Beförderung von Gütern in bedeckten Wagen beträgt 10 % des der Frachtberechnung zugrundezulegenden Gewichts. Für bahneigene Kühlwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 000 kg soll dieser Zuschlag auf 20 % erhöht und § 46 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, entsprechend gefaßt werden.

10. „Aktenständer" werden durch Aufnahme in das Verzeichnis I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, unter die sperrigen Stückgüter eingereiht. Gleichzeitig werden zusammengeklappte Korbwaren, d. h. solche, die infolge ihrer besonderen Bauart so zusammengelegt sind, daß größere Zwischenräume nicht mehr vorhanden sind, von der Sperrigkeitsberechnung ausgeschlossen.

11. In das Verzeichnis der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter werden neu aufgenommen: „Weiden, einjährige, geschälte." Die dadurch unter Ziffer 19 a des Verzeichnisses der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter entbehrlich werdenden Worte: „Weiden (Korbweiden)" werden gestrichen.

12. Nach Vorbereitung im Unterausschuß zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) Ein Antrag, in der Aufrundung des Gewichts für die Frachtberechnung — bei Stückgut von 10 zu 10 kg, bei Wagenladungen von 100 zu 100 kg — eine Änderung eintreten zu lassen, wurde abgelehnt.

b) In der Tarifstelle „Fahrzeuge" treten folgende Änderungen ein:

In Klasse C: unter c ist hinter „Straßenfahrzeuge" zuzusetzen: „ohne Kraftbetrieb"; ferner ist in den Aufnahmen zu Ziffer 1 das Wort „Kraftwagen" zu streichen.

In Klasse D: unter b ist hinter „Straßen- und Wasserfahrzeuge" zuzusetzen: „ohne Kraftbetrieb"; die dadurch in Ziffer 1 und in Ziffer 10 entbehrlich werdenden Worte „ohne Kraftbetrieb" sind zu streichen. Außerdem werden unter b die Ziffern 2 und 3 gestrichen; die Ziffern 4 bis 10 werden dadurch 2 bis 8. Endlich erhält unter b die Ziffer 4 (neu 2) folgende Anmerkung: „Gebrauchte Maschinisten- und Gerätewagen bei gleichzeitiger Auflieferung mit gebrauchten Maschinenpflügen und Dreschmaschinen siehe „Eisen und Stahl usw." der Klasse E Ziffer 6."

In Klasse E: in der Überschrift ist hinter „Fahrzeuge (Straßenfahrzeuge)" zuzusetzen: „auch mit Kraftbetrieb". Ferner sind in den Ziffern 1 bis 3 am Schluß die Worte „gebraucht" oder „sämtlich gebraucht" zu streichen. Die Ziffer 4 fällt fort.

Gleichzeitig erhält in der Stelle „Eisen und Stahl usw." der Klasse E der Eingang der Ziffer 6 folgende Fassung: „Maschinenpflüge und Dreschmaschinen, auch mit den dazugehörigen Kraftmaschinen, Maschinisten- und Gerätewagen bei gleichzeitiger Auflieferung, Göpel usw. wie bisher."

Der Hauptzweck, der durch diese Tarifänderungen erreicht werden soll, ist die Verweisung von Fahrzeugen mit Kraftbetrieb in die Klasse A.

c) Die Tarifstellen „Azetylen, in Azeton gelöstes oder in porigen Massen aufgesaugtes", „Sauerstoff, verdichtet", „Stickstoff, verdichtet" und „Wasserstoff, verdichtet" werden in Klasse B gestrichen und mit dem gleichen Wortlaut in Klasse C aufgenommen; in Klasse C wird ferner folgende neue Stelle gebildet: „Preßluft".

d) Die Einführung einer weiteren Frachtermäßigung für gebrauchte leere Stahlflaschen für Sauerstoff, Wasserstoff, Azetylen, Stickstoff, Preßluft, flüssige Kohlensäure und verflüssigtes Ölgas (Blaugas) wird abgelehnt.

e) Die Frachtvergünstigung für Grubenholz soll vorläufig beibehalten werden. Ein Antrag der sächsischen und niederschlesischen Steinkohlenbergwerke auf Ausdehnung der Grubenholzvergünstigung auf Rundhölzer über 7 m Länge wurde aber abgelehnt. Außerdem wurde beschlossen:

1. Die Zopfstärke der unter Ziffer 7 der Stelle „Holz" der Klasse E im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, und im Ausnahmetarif 1 a genannten Rundhölzer zu Grubenzwecken des Bergbaues einheitlich auf höchstens 22 cm festzusetzen, die Länge aber bis 7 m zu belassen, wodurch die Hölzer von 20 bis 22 cm Zopfstärke eine Vergünstigung in der Weise erfahren, daß die bisherige Länge von 5 m auf 7 m heraufgesetzt wird.

2. Die Stärke der unter Ziffer 7 der Stelle „Holz" der Klasse E genannten „dünnen Brettchen" auf 25 mm festzusetzen.

3. Unter Berücksichtigung der unter 1 und 2 vorgesehenen Änderungen die besondere Tarifvergünstigung des Ausnahmetarifs 1 a im Tarifheft C II aufzuheben und das Verzeichnis der von der Eisenbahnverwaltung zugelassenen Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen im Teil II des Reichsbahn-Gütertarifs zu veröffentlichen.

4. Die Stelle „Holz" der Ziffer 7 der Klasse E wie folgt zu fassen: „Folgende zur bergbaulichen Ausrichtung, Vorrichtung und zum Abbau der inländischen Minerallagerstätten bestimmte Hölzer: Rundhölzer, auch entrindet, bis zu 22 cm Durchmesser, am dünnen Ende ohne Rinde gemessen, und bis zu 7 m Länge, Schwellchen bis zu 3,5 m Länge, 16 cm Breite und 13 cm Höhe,

Schwartenbretter und Schwartenpfähle, je bis zu 6 m Länge, Brettchen bis zu 1,50 m Länge und 25 mm Stärke, sämtlich auch getränkt, beim Versand unmittelbar an inländische Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb oder beim Versand unmittelbar an inländische, von der Eisenbahn anerkannte Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen behufs Weiterleitung mit der Eisenbahn oder auf dem Wasserweg auch nach einfacher Zurichtung oder Haltbarmachung unmittelbar an inländische Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb.

Anmerkung: 1. Als einfache Zurichtung gilt nur das Kürzen auf bestimmte Längen, das Spalten und Reißen.

2. Die von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager, Wasserumschlagstationen und Tränkungsanstalten werden im Teil II des Reichsbahn-Gütertarifs veröffentlicht."

Über die Neufestsetzung und Anerkennung der Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen sind die erforderlichen Schritte eisenbahnseitig bereits eingeleitet; die Ausarbeitung der Kontroll- und Sicherungsvorschriften zwecks Übernahme in den Teil II des Reichsbahn-Gütertarifs soll durch die Reichsbahndirektion Karlsruhe im Benehmen mit Sachverständigen erfolgen.

f) „Erdöle, beim Gebrauch verschmutzte, beim Versand unmittelbar an Reinigungsanstalten zur Reinigung im eigenen Betriebe" werden in die ermäßigte Stückgutklasse und in die Stelle „Öle" der Klasse D aufgenommen. Ferner erhält die Ziffer 1 der Stelle „Teere" der Klasse E die Fassung: „Braunkohlenteer, Ölschiefer- und Schieferkohlenteer, Steinkohlenteer, Torfteer". Die Anmerkung zu dieser Stelle wird wie folgt gefaßt: „Als Braunkohlenteer, Ölschiefer- und Schieferkohlenteer, Steinkohlenteer, Torfteer und Laubholzteer ist nur das teerartige Erzeugnis der trockenen Destillation von Braunkohlen, Ölschiefer und Schieferkohlen, Steinkohlen usw. wie bisher." Die Einführung einer Frachtermäßigung für rohes Erdöl und Erdölrückstände soll mit Sachverständigen erörtert werden. Vorerst wird der Reichsbahndirektion Hannover empfohlen, für Rohöl und Erdölrückstände beim Herrn Reichsverkehrsminister die Einführung eines Ausnahmetarifs zu beantragen.

g) Eine Änderung der Frachtberechnung für Pferdehaare von Schweif und Mähnen sowie von Rinderschweifhaaren wurde abgelehnt.

h) Die bisherigen Tarifstellen in Klasse D „Asphalt-Isolierplatten usw.", „Dachfilz (Asphaltfilz)" und „Dachpappe usw." werden zu folgender Stelle vereinigt: „Bitumenpappe (Asphaltpappe, Teerpappe), auch gefalzt; Bitumenfilz (Asphaltfilz, Teerfilz); Bitumenjutegewebe (Asphaltjutegewebe, Teerjutegewebe), sämtlich auch besandet oder mit mineralischen Stoffen bestreut."

i) Das Krangeld — Abschnitt IV (2) des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B — wird folgendermaßen festgesetzt:

a) für die Benutzung eines feststehenden Kranes oder eines Wagenkranes

α) bei Bedienung oder Mitbedienung oder besonderer Aufsichtsführung durch Eisenbahnbedienstete für 100 kg . . . . 0,07 ℳ
mindestens für die Frachtbriefsendung . . 1,00 „

β) andernfalls für 100 kg . . . . 0,04 „
mindestens für die Frachtbriefsendung . . 0,60 „

b) für die Benutzung einer oder mehrerer Bockwinden zur Holzverladung für 100 kg . . . . . 0,02 „
mindestens für die Frachtbriefsendung . . . 0,50 „
höchstens für den Wagen oder ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar . . . . 2,00 „

c) für die Benutzung von Kabelwinden zum Ver- oder Entladen von Fahrzeugen von der Rampe in den Eisenbahnwagen und umgekehrt für jeden verwendeten Eisenbahnwagen und jede angefangene halbe Stunde . . . . 0,80 „

Die Heranschaffungsgebühr für einen Wagenkran beträgt 20 ℳ, für eine oder mehrere Bockwinden 5 ℳ.

k) Eine Änderung der Sätze für Lager- und Platzgeld wurde abgelehnt.

l) Als Wagenstandgeld soll für je — auch nur angefangene — 24 Stunden erhoben werden:

für die ersten 24 Stunden . . . . 2,00 ℳ
für die zweiten 24 Stunden . . . . 4,00 „
für jede weiteren 24 Stunden . . . . 6,00 „

für jeden Wagen, auch für ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar; für Privatwagen, die auf bahneigenen Gleisen stehen, werden für jeden Wagen und je auch nur angefangenen 24 Stunden erhoben . . . . 1,00 ℳ

Das Standgeld für leere Privatwagen beträgt . . . 0,20 „

Die Gebühr für die Abbestellung noch nicht bereitgestellter Wagen soll auch künftighin die Hälfte des Wagenstandgeldes für die ersten 24 Stunden betragen.

Die Standgeldsätze für Tiere sowie die Gebühren für die Unterbringung von Tieren in überdeckten Räumen wurden getrennt für die einzelnen Stückklassen ebenfalls neu festgesetzt.

m) Die Desinfektionsgebühren sollen nicht geändert werden.

n) Die Leihgebühr für bahneigene Tierkäfige wird auf 1,00 ℳ für den Käfig und je auch nur angefangene 50 km festgesetzt, ebenso die Gebühr für Lattengitter, Bretterverschläge und Vorlegebäume auf 0,50 ℳ für das Stück.

13. Die Aufnahme von Schreibtafeln aus emailliertem Eisenblech in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

14. In den Ziffern 4 (Butter und Butterschmalz) und 7 (Margarine) der ermäßigten Eilgutklasse werden die Worte: „als Stückgut in der Zeit vom 1. April bis 30. September" gestrichen. Dadurch werden die fraglichen Güter während des ganzen Jahres eilgutmäßig zu den Frachtgutsätzen befördert.

15. Kokosbutter (gereinigtes Kokosnußfett) und Palmbutter (gereinigtes Palmkernfett) werden unter den gleichen Bedingungen wie Margarine in die ermäßigte Eilgutklasse aufgenommen.

16. Die Änderung der Tarifierung von Stangenholz wurde abgelehnt. Ebenfalls abgelehnt wurde die Einführung von Frachterleichterungen für Holzperlen, Weiden und Federwaschklammern. Gleichzeitig wurden einige weniger wichtige Tarifänderungen der Stellen „Holz" und „Holzwaren" beschlossen.

17. Ein Antrag auf Abtarifierung von Aluminium, Kupfer, Blei und Metallflaschenkapseln wurde abgelehnt. In die Klasse C wird als neue Stelle aufgenommen: „Antimonmetall, gegossen in Blöcken, Stangen, Mulden oder Platten, auch gereinigt." Die Anmerkung zur Stelle „Antimon, roh" der Klasse D ist zu streichen. Außerdem werden die Ziffern 2 und 8 der ermäßigten Stückgutklasse gestrichen und in alphabetischer Reihenfolge durch folgende Stelle ersetzt:

„Metalle, folgende:

a) Antimon, Blei, folgendes: Werkblei, Hart-(Antimon-)blei, Weichblei und Zinkblei, Zink und Mischungen aus diesen Metallen, sämtlich roh, auch gereinigt, gegossen in Barren, Blöcken, Mulden, Platten oder Stangen;

b) Bodenzink aus Verzinkereien, nicht gereinigt."

18. Für „Metallabfälle, metallhaltige Abfälle und Altwaren von Metallen" wird eine neue Sammelstelle geschaffen, die sich über die Klassen B bis E erstreckt.

19. Die Aufnahme von Formpuder in die Klasse C wurde abgelehnt.

20. „Lederabschnitzel, aus denen sich Stücke von mehr als 4 cm im Geviert nicht schneiden lassen" werden in die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen. Außerdem wird „Abstoßfett, ungereinigtes (Gerbereiabfallfett)" aus Klasse D in Klasse E versetzt. Gleichzeitig wird für Abfälle von Häuten und Leder die Einführung eines Ausnahmetarifs empfohlen.

21. Die Ausdrucksweise im Tarif „Korkholz" wird geändert in „Korkrinde".

22. Platten zur Verkleidung von Herden und Öfen werden in die Ziffer 3 der Stelle „Tonwaren" der Klasse D eingereiht.

23. „Hobelspäne, Sägespäne (Sägemehl) und andere Abfallspäne, auch ausgelaugt" werden aus Klasse E in Klasse F versetzt.

24. Der Ausdruck „Fohlen" wird, weil er zu einer nicht beabsichtigten Auslegung geführt hat, im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif gestrichen.

25. Die Ausdehnung der Frachtermäßigung für Zuchttiere auf deutsche Schäferhunde wurde abgelehnt.

26. Der seit 5. Dezember 1923 für den Bereich der Deutschen Reichsbahn bestehende Ausnahmetarif für bestimmte Expreßgüter (Lebensmittel) soll in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, übernommen werden.

27. Das Wägegeld für Gepäck und Expreßgut soll künftighin ebenso wie im Güterverkehr auf volle 0,10 Goldmark nach oben aufgerundet werden.

28. Die Gewährung einer Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege für Kinder unter 10 Jahren wurde abgelehnt.

29. Ein Antrag auf Gewährung der Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke bei Unterbringung von mittellosen Studenten in den Erholungsheimen der Wirtschaftshilfe der deutschen Studentenschaft wurde abgelehnt.

30. Für die Nachlösung von Fahrkarten im Zuge soll künftighin ein besonderer Zuschlag von 0,50 Goldmark gezahlt werden.

Die Beschlüsse sind sämtlich als äußerst dringlich erklärt worden und treten, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich am 1. April 1924 in Kraft. Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats und die Tarifänderungen der Reichsbahn.** Der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats trat auf Einladung des Reichsverkehrsministers am 20. d. M. zur Beratung von Vorlagen der Verwaltung auf dem Gebiete des Tarifwesens zusammen. Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden, Staatssekretär Vogt, ergriff der Reichsverkehrsminister Oeser zu ausführlichen Darlegungen über die äußere und innere Lage der Reichsbahn das Wort. Nach einem Überblick über die Entwicklung der Rhein-Ruhraktion behandelte er die eingeleitete Umstellung durch die Bildung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", die noch zu lösenden Aufgaben und die Bedeutung der allgemeinen Lage Deutschlands für die Reichsbahn selbst und die von ihr betreute deutsche Wirtschaft. Zu den in der letzten Zeit mehrfach aufgetauchten Nachrichten über eine Internationalisierung der deutschen Eisenbahnen wurde folgender Antrag des Geh. Kommerzienrats Arnhold einstimmig angenommen: „Der heute versammelte ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats erblickt in einer Internationalisierung der Reichsbahnen ihrer praktischen Auswirkung nach eine Gefährdung der Tarifhoheit des Reiches und damit eine Schwächung der Reichsbahnen als Rückgrat der deutschen Volkswirtschaft. Er spricht die Erwartung aus, daß die Reichsregierung die Gefahr einer Auslieferung der Bahnen an fremden Einfluß mit allem Nachdruck abwehren wird."

Sodann wurde die Notwendigkeit und Möglichkeit einer Ermäßigung der Gütertarife auf Grund der Vorlage der Reichsbahn eingehend beraten. Es wurde ein Antrag angenommen, der eine Ermäßigung aller Tarife der Normalklassen, nach Klassen gestaffelt, um 20—10 % befürwortet. Die Ermäßigung vom 20. Januar d. J. von 8 % ist in diesen Zahlen bereits enthalten; für den Kohlentarif wurden eine Ermäßigung um 25 % und einige besondere tarifarischen Erleichterungen gewünscht. Zum Wiederaufbau des Wirtschaftslebens sollen weitere Ausnahmetarife und Notstandstarife eingeführt bzw. vorhandene weiter ausgebildet werden, namentlich für Düngemittel, den Wasserumschlag und für die Seehäfen. Die Gütereinteilung soll übergeprüft werden auch unter dem Gesichtspunkt der Überführung bestimmter Güter in höhere Tarifklassen. Es soll der Verwaltung überlassen bleiben, zu prüfen, ob und inwieweit der Antrag finanziell durchgeführt werden kann. Hinsichtlich der Personentarife trat der Ausschuß der Vorlage der Verwaltung bei.

Das Reichsverkehrsministerium hat zu diesen Beschlüssen, wie folgt, Stellung genommen: Um dem Bedürfnis der Reichsbahn nach Steigerung ihres Umsatzes und zugleich dem Bedürfnis der deutschen Volkswirtschaft Rechnung zu tragen, werden mit Zustimmung der Reichsregierung die Gütertarife einschließlich des Tiertarifs und der Kohlenausnahmetarife am 10. März um weitere 10 % ermäßigt. Bestimmte Ausnahmetarife bleiben von der Ermäßigung ausgeschlossen.

Die Fahrpreise werden vom 1. März ab 3 ₰ in der 4. Klasse, 4,5 ₰ in der 3. Klasse, 6,6 ₰ in der 2. Klasse und 9,6 ₰ in der 1. Klasse betragen. Das bedeutet eine Erhöhung gegen den Friedenspreis um 36 % in der 4. und 3. Klasse, 47 % in der 2. Klasse und 37 % in der 1. Klasse. In den internationalen Fahrplankonferenzen ist die Höhe des Tarifs für die erste und zweite Klasse wiederholt als Hindernis für die Einlegung internationaler Durchgangszüge für Deutschland bezeichnet worden, so daß eine weitere Erhöhung hier verkehrsschädlich wirken muß. Um den Bedürfnissen des Berufs- und Siedlungsverkehrs Rechnung zu tragen, werden die Preise der Monatskarten, der Schülermonatskarten, der Wochenkarten, der Kurzarbeiterwochenkarten und der Arbeiterrückfahrkarten von der Erhöhung ausgenommen. Für den Ausflugverkehr sind die Sonntagskarten ausgedehnt worden. Außerdem werden zur Ferienzeit Sonderzüge zu ermäßigten Preisen fahren.

— **Elektrische Zugförderung auf der Strecke Magdeburg-Rothensee-Roßlau.** Der elektrische Betrieb von Personenzügen auf der durchgehenden Strecke Magdeburg Hbf.-Dessau-Leipzig war am 26. Juni 1923 aufgenommen worden. Nachdem eine ausreichende Anzahl elektrischer Lokomotiven jetzt zur Verfügung steht, konnte nunmehr auch die Beförderung von Güterzügen mit elektrischen Maschinen auf der Strecke Magdeburg-Rothensee-Roßlau beginnen. Seit 12. Februar d. J. werden auf dieser Strecke 6 Güterzüge mit elektrischen Maschinen gefahren, d. i. bereits fast die Hälfte aller dort verkehrenden Güterzüge. Dieser bedeutsame Fortschritt auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung ist um so erfreulicher, als er unter höchst ungünstigen Zeitverhältnissen erzielt worden ist. In volkswirtschaftlicher Hinsicht ist er von größter Bedeutung, weil hierdurch in fortschreitendem Maße erhebliche Ersparnisse an hochwertiger Steinkohle eintreten, die sonst zum Betriebe von Dampflokomotiven benötigt wird, und bei unserem empfindlichen Mangel an diesem Brennstoff nur zu hohen Preisen und zum Teil nur aus dem Auslande bezogen werden kann.

— **Fahrpreisermäßigung für Kleingärtner.** Vom 1. März d. J. ab wird den Kleingärtnern wieder eine Fahrpreisermäßigung von 50 % für die Fahrt vom Wohnort zum Kleingarten gewährt. Die Ermäßigung wird auf Grund eines mit dem Lichtbild des Inhabers versehenen Ausweises zugestanden, der von den Fahrkartenausgaben des Anhalter, Stettiner, Schlesischen und Görlitzer Bahnhofes sowie von der Güterabfertigung Lehrter Bahnhof ausgegeben bzw. bestätigt wird. Für die Ausfertigung des Ausweises wird eine Gebühr von 20 Pfg. erhoben.

— **Der Wiederaufbau des Personenverkehrs.** Da der Verkehr auf der Reichsbahn ständig zunimmt, hat sich der Reichsverkehrsminister entschlossen, eine ganze Reihe von Zügen wiedereinzustellen; wir geben hier eine Zusammenstellung der seit dem 1. Februar neu verkehrenden Züge:

D 238/237 Berlin-Stuttgart (Schlafwagenzug) ab Berlin, Anh. Bhf. 6.50 nachm., an Stuttgart 7.14 vorm.; ab Stuttgart 9.00 nachm., an Berlin, Anh. Bhf. 8.18 vorm.; Schlafwagen 1.—3. Klasse Berlin-Stuttgart. (Schlafwagen in D 38/37 fallen aus!)

D 24/25 Berlin-München, ab Berlin, Anh. Bhf. 7.10 nachm., an München 7.39 vorm., über Leipzig-Hof; ab München 11.05 nachm., an Berlin, Anh. Bhf. 11.17 vorm. Schlafwagen 1.—2. Kl. Berlin-München. In München Anschluß nach und von Salzburg, Brenner, Lindau.

D 120/115 Dresden-München, ab Dresden, Hbf. 8.24 nachm., an München 7.39 vorm., (siehe oben); ab München (mit D 21) 7.30 nachm., an Dresden 6.53 vorm. Mitropaschlafwagen 1.—2. Kl. Dresden-München.

D 22/29 München-Brenner (ab Berlin, Anh. Bhf. 10.07 vorm. mit D 40, an München 10.45 nachm.), ab München 11.20 nachm., an Innsbruck 3.17 vorm., Brenner 5.19 vorm., an Rom 7.35 vorm., Rom ab 11.25 nachm., Brenner 12.53 vorm., Innsbruck ab 2.30 vorm., an München 6.50 vorm. (ab München 7.45 vorm. mit D 39, an Berlin, Anh. Bhf. 7.56 nachm.). D 22/29 führen durchlaufende Wagen München-Rom, einen Schlafwagen 1.—2. Klasse München-Verona und haben in Verona unmittelbar Anschluß nach Venedig.

P 334/333 Berlin-Aachen (Beschl. Pers.-Zug, 2.—4. Kl.), ab Berlin, Potsd. Bhf. 7.15 vorm. über Magdeburg-Braunschweig-Soest-Hagen, an Aachen 10.05 nachm., ab Aachen 6.12 vorm., an Berlin, Potsd. Bhf. 11.10 nachm.

Vom 1. März ab:

D 64/63 Berlin-Prag-Budapest (bisher nur zwischen Dresden und Budapest), ab Berlin, Anh. Bhf. 1.15 nachm., an Dresden 4.24 nachm., Bodenbach 5.33 nachm., Prag 8.40 nachm., Wien 6.20 vorm.; ab Wien 10.20 nachm., Prag 9.10 vorm., Bodenbach 12.44 nachm., Dresden 2.19 nachm., an Berlin, Anh. Bhf. 5.16 nachm. — Das Zugpaar stellt gleichzeitig eine Schnellzugverbindung Berlin-Chemnitz her: ab Berlin 1.15 nachm., an Elsterwerda 3.15 nachm., ab (mit D 75) 3.24 nachm., an Chemnitz 5.26 nachm.; ab Chemnitz (mit D 76) 1.29 nachm., an Röderau 2.58 nachm., ab 3.11 nachm., an Berlin 5.16 nachm. — D 64/63 führen durchlaufende Wagen Berlin-Bodenbach und -Chemnitz, 1. und 2. Klasse Berlin-Budapest sowie Speisewagen Berlin-Bodenbach.

D 46/45 Berlin-Frankfurt-Mannheim, ab Berlin, Bhf. Friedrichstr. 8.33 nachm., über Dessau-Bernburg-Cöthen-Sangerhausen, an Frankfurt (Main) 6.43 vorm., an Mannheim 8.50 vorm.; ab Mannheim 8.00 nachm., Frankfurt 10.50 nachm., an Berlin, Bhf. Friedrichstr. 8.38 vorm.

D 10/9 Berlin-Köln, ab Berlin Bhf. Friedrichstr. 7.41 nachm., an Magdeburg 10.10 nachm., (Anschluß an den Skandinavien-Schweiz-Expreß nach Basel!), an Köln 7.30 vorm., ab Köln 8.25 nachm., an Berlin, Bhf. Friedrichstr. 7.53 vorm., Schlafwagen 1.—2. Kl. Berlin-Köln.

D 6/9 Berlin-Hamburg, ab Berlin, Lehrter Bhf. (nur werktags) 12.30 nachm., an Hamburg 4.58 nachm.; ab Hamburg 6.48 nachm., an Berlin, Lehrt. Bhf. 11.16 nachm., Schnellzug D 5 ab Hamburg 12.30 nachm., an Berlin 5.20 nachm., nur noch werktags.

Kurswagen Leipzig-Holland, ab Leipzig (in D 151) 6.32 vorm., gehen in Stendal auf D 172 über, an Amsterdam 8.34 nachm., an Hoek van Holland 11.00 nachm.; ab Hoek van Holland (mit D 171) 6.57 vorm., Amsterdam 8.06 vorm., an Leipzig (in D 160) 11.20 nachm.

— **Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs nach dem Elsaß.** In dem Schnellzug D 52 (München ab 8.00 vorm.) und D 53

(München an 10.20 nachm.) verkehrt wieder ein Durchgangswagen 1.—3. Klasse zwischen München und Saarbrücken über Bruchsal-Landau-Zweibrücken.

— **Die Freifahrkarten der Abgeordneten.** Die Eisenbahnfreifahrkarten der Abgeordneten sind bereits mehrfach der Gegenstand öffentlicher Erörterungen gewesen, weil sie den Anlaß zu Unzuträglichkeiten mancherlei Art gegeben haben. Neuerdings sind eine Anzahl Fälle des Fehlens von Freifahrausweisen und sonstiger Unregelmäßigkeiten auf der Eisenbahn festgestellt worden. So hatte z. B. ein Abgeordneter allein nicht weniger als viermal seine Karte verloren, andere Abgeordneten zeigten den Verlust ihrer Karte an, fanden sie aber nachträglich wieder, nachdem die Eisenbahnverwaltung den Verlust bekanntgemacht und die Überwachung der verlorengegangenen Karten veranlaßt hatte. Um die Abgeordneten zu einer sorgfältigen Verwahrung ihrer Ausweiskarte zu veranlassen, hat der Reichsverkehrsminister angeordnet, daß Abgeordnete, die bei einer Eisenbahnfahrt nicht im Besitz ihres Ausweises sind, wie andere Reisende ohne gültigen Fahrausweis behandelt werden, also den tarifmäßigen Fahrpreis zu zahlen haben, und daß sie den Fahrgelderstattungsanspruch durch das Präsidium ihrer Körperschaft an die zuständige Eisenbahndienststelle richten. Zur Vermeidung von Auseinandersetzungen soll jedoch dem Erstattungsantrag ohne Rücksicht auf den Grund des Fehlens der Ausweiskarte Folge gegeben werden.

— **Platzkartenverkauf in Hamburg.** Der Verkauf von Platzkarten für D-Züge war bisher im ganzen Deutschen Reich eingestellt, mit Ausnahme der von Berlin abfahrenden D-Züge und im Verkehr mit München. Diese Einschränkungen werden nun allmählich aufgehoben. So werden jetzt für die Züge D 3 ab Hamburg 8.40 vorm., an Berlin 1.26 nachm., D 5 ab Hamburg 12.30 nachm., an Berlin 5.20 nachm. und D 7 ab Hamburg 3.55 nachm., an Berlin 8.54 nachm., vom 1. März auch für D 9 ab Hamburg 6.48 nachm., an Berlin 11.16 nachm., durch die Hamburger Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros Platzkarten ausgegeben.

— **Wieder direkte Fahrkarten nach Düsseldorf.** Von jetzt ab werden im unbesetzten Deutschland wieder direkte Fahrkarten nach Düsseldorf, Hauptbahnhof ausgegeben; auch Reisegepäck wird direkt abgefertigt, vorausgesetzt, daß die Zollvorschriften für das besetzte Gebiet erfüllt sind. Dagegen befinden sich die Bahnhöfe Düsseldorf-Bilk und -Derendorf ausschließlich in der Verwaltung der Regie; eine direkte Abfertigung nach diesen Bahnhöfen ist daher nicht möglich.

— **Das Eisenbahnunglück bei Ludwigstadt.** Zu der von einigen Tageszeitungen gebrachten Mitteilung, daß der Eisenbahnunfall bei Ludwigstadt (vgl. Nr. 8, S. 131 d. Ztg.) auf ein Versagen der technischen Einrichtung der durchgehenden Güterzugluftdruckbremse zurückzuführen sei, wird durch W. T. B. von amtlicher Stelle bemerkt:

Die bisherige amtliche Untersuchung hat nicht die geringsten Anhaltpunkte für die Richtigkeit der Annahme, daß die Luftdruckbremse versagt habe, ergeben. Es steht bisher lediglich fest, daß der Zug eine übergroße Geschwindigkeit angenommen hatte. Ob etwa die Bremse nicht rechtzeitig in Tätigkeit gesetzt wurde, ist zurzeit nicht feststellbar. Möglicherweise ergibt sich jedoch eine weitere Klärung, wenn die beschädigten Fahrzeuge auseinandergenommen und die Luftdruckteile einer sorgfältigen Prüfung unterzogen worden sind. Weiter wird bemerkt, daß Häuser weder erheblich beschädigt, noch in Brand geraten sind.

— **Langsames Wiederaufleben der Rheinschiffahrt.** In die Rheinschiffahrt ist in den letzten Tagen wieder etwas Leben gekommen, wozu die hohen Eisenbahntarife nicht unwesentlich beigetragen haben, aber immerhin ist man von einem normalen Rheinschiffahrtsbetrieb noch sehr weit entfernt. Davon, daß infolge des eingetretenen Tauwetters die Schiffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal wieder möglich wurde, hat auch die Rheinschiffahrt zwischen dem Kohlenrevier und Rotterdam etwas Nutzen gehabt. Die Folge ist eine erhöhte Nachfrage nach Schiffsraum und ein immer kleiner werdendes Kahnraumangebot an der Duisburger Schifferbörse. Die Kohle, die zur Verschiffung kommt, ist beinahe ausschließlich Reparationskohle, die für Frankreich und Belgien bestimmt ist und über Rotterdam ausgeführt wird. Die Frachtpreise sind infolge dieses Anziehens beträchtlich gestiegen, denn noch vor einigen Tagen bezahlte man 40—50 Cent für die Tonne nach Rotterdam, während heute Frachten bis zu 110 Cent bezahlt werden müssen. In den Ruhrhäfen läßt die Kohlenverladung noch sehr zu wünschen übrig, denn es macht sich ständig ein empfindlicher Wagenmangel geltend, weil ein großer Teil der belgischen Reparationskohle mittels Eisenbahn nach Belgien befördert wird, wodurch der Regiebahn viele Wagen entzogen werden. Die Schiffahrt nach dem Oberrhein will sich noch nicht entwickeln, und die Anfuhr von Industrieerzeugnissen in den Ruhrhäfen zur Versendung nach Übersee ist noch sehr gering. Auch fehlt es am richtigen Zusammenarbeiten der Regiebahnen mit den Hafenbehörden, welch letztere von den Regiebahnen als private Unternehmungen betrachtet werden, die man schröpfen kann. Die hohen Kosten für Wagengestellung werden natürlich zu den Hafenumschlagskosten geschlagen, und so wird der Umschlag verteuert. Die Anfuhr von Getreide nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen scheint zunehmen zu wollen, aber, da eine Weitersendung nach Deutschland durch die Regiebahnen nicht möglich ist, wird das Getreide in Kähnen gelagert, wodurch wiederum der Schiffahrt Kahnraum entzogen wird.

— **Die Handelskammer Essen-Mülheim-Oberhausen zum Hansakanal.** In ihrem Jahresbericht über 1923 schreibt die Handelskammer, ganz allgemein habe zwangsläufig eine gewisse Stagnation in der Bearbeitung von Verkehrsprojekten von Reichs wegen eintreten müssen. Diese Atempause sei von den Hansakanalvereinen zur Festigung ihrer inneren Organisation und zu weitgehender Förderung der gutachtlichen Vorarbeit benutzt. Nach wie vor seien sowohl das Industriegebiet wie die Hansestädte der festen Überzeugung, daß der Hansakanal kommen müsse, heute mehr denn je, wo der Eisenbahnverkehr zwischen unbesetztem und besetztem Gebiet mit größten Schwierigkeiten verbunden sei. Die Bedeutung des Baues eines derartigen Kanals für die produktive Erwerbslosenfürsorge sei beim Reichsverkehrsministerium sowohl wie vor der Öffentlichkeit mehrfach dargetan. Die Handelskammer habe ihr Teil dazu beigetragen, diesen Gedankengängen allenthalben Gehör zu verschaffen.

In gleichem Sinne hat sich auch die Hamburger Handelskammer in ihrem Jahresbericht geäußert.

— **Kgl. Baurat Dr. Ing. e. h. Wilhelm Schmidt †.** Am 16. Februar d. J. ist in der von Bodelschwingh'schen Anstalt Bethel bei Bielefeld der Baurat Dr. Ing. e. h. Wilhelm Schmidt, der Erfinder der Heißdampflokomotive und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Schmidt'schen Heißdampfgesellschaft mit beschränkter Haftung in Cassel-Wilhelmshöhe, nach langem schweren Leiden im 66. Lebensjahre gestorben.

Die große Verbreitung und allgemeine Anerkennung, deren die Heißdampflokomotive Bauart Schmidt sich heute erfreut — es sind 75 000 Lokomotiven bei 700 Eisenbahnverwaltungen in Betrieb —, läßt erkennen, daß es sich dabei um eine Erfindung von weittragender Bedeutung handelt. Ihrer Einführung stellten sich die größten inneren und äußeren Schwierigkeiten entgegen.

Wilhelm Schmidt's Verdienst ist es, den hohen wirtschaftlichen Wert der starken Überhitzung des Dampfes für den Maschinenbetrieb zuerst erkannt zu haben. Nach jahrelangen Arbeiten auf dem Gebiet der Wärmemotoren überzeugte er sich im Jahre 1890, bei Gelegenheit von Versuchen mit Heißluftdampfmaschinen, daß die Anwendung von Wärmegraden bis 350° C, wenn eine geeignete Ausbildung der Einzelheiten der Maschine stattfand, sich anstandslos ermöglichen ließ. Diese Erkenntnis führte zu langen erfolgreichen Versuchen mit hochüberhitztem Dampf an ortsfesten Maschinen. Diese wurden bei der Maschinenbau A.-G. vorm. Beck & Henckel in Cassel und in der Ascherslebener Maschinenfabrik vorgenommen. In der ersteren wurde im Jahre 1894 die erste Schmidt'sche feststehende Heißdampf-Verbundmaschine ausgeführt. Die Veröffentlichung der mit dieser erzielten äußerst günstigen Betriebsergebnisse durch Professor Schröter in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure erregte in der Fachwelt Aufsehen und erbrachte den Beweis der anstandslosen und vorteilhaften Anwendbarkeit hochüberhitzten Dampfes.

Die ersten beiden Probelokomotiven mit Heißdampf wurden auf Antrag von Wilhelm Schmidt nach seinen Angaben im Jahre 1897 von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel und der Maschinenbau A.-G. Vulkan, Stettin, in Auftrag gegeben und im Jahre 1898 in Betrieb genommen, nachdem die maßgebenden Persönlichkeiten des Eisenbahnministeriums und der Eisenbahndirektion Berlin, welcher damals die Beschaffung der Lokomotiven oblag, die Bedeutung der Schmidt'schen Erfindungen für den Lokomotivbetrieb erkannt und sich der Angelegenheit angenommen hatten. Die Möglichkeit der Übertragung der ausgezeichneten mit hochüberhitztem Dampf bei ortsfesten Maschinen gemachten Erfahrungen auf die weit schwierigeren Verhältnisse des Lokomotivbetriebes galt jedoch damals noch als so wenig gegeben, daß der Umbau in Naßdampflokomotiven für den Fall des Mißlingens des Versuches mit überhitztem Dampfe bei der Bestellung der beiden Lokomotiven in Aussicht genommen wurde. Beide Lokomotiven sind indessen dauernd im Betrieb geblieben, obschon die Bauart der Heißdampflokomotiven auf Grund dieser ersten Versuche noch erhebliche Vervollkommnungen erfahren hat.

Der Nutzen der Überhitzung des Kesseldampfes besteht in der Erhöhung der Leistung der Lokomotiven bei bestimmtem Gewicht und in der Ersparnis an Kohlen und Wasser. Die Erhöhung der Schleppleistung, am Tenderzughaken gemessen, gegenüber einer Lokomotive mit gesättigtem Dampf, auf gleichen Kohlenverbrauch bezogen, beträgt etwa 30—50 %, während die Kohlenersparnis während der Fahrt mit normaler Belastung, bezogen auf die gleiche Arbeitsleistung, bei Zwillingslokomotiven 20—30 % und bei Verbundlokomotiven 10—20 % erreicht. Die zu erzielende Wasserersparnis hat besondere Bedeutung für die Leistungsfähigkeit und die Unterhaltungskosten der Lokomotivkessel erlangt und kann zu 25 % bis 40 % angenommen werden. Die Heißdampflokomotiven können ohne Ergänzung des Wasservorrates längere Fahrstrecken zurücklegen als Naßdampflokomotiven.

Seinem hohen wirtschaftlichen Nutzen verdankt der überhitzte Dampf dem Fortfall der Verluste durch Dampfniederschläge in den Einströmungskanälen und vor allem in den Zylindern und ferner dem Umstande, daß die Vermehrung des Dampfvolumens durch Überhitzung verhältnismäßig wenig Wärmeaufwand erfordert. Aber nur bei hoher Überhitzung, wie sie durch die Schmidt'schen Einrichtungen erzielt und verwertet wird, lassen sich diese Eigenschaften voll ausnutzen.

Die günstigen, wirtschaftlichen Ergebnisse, die mit dem Heißdampf durch sehr eingehende und sorgfältige Versuche erzielt wurden, veranlaßte die preußische Staatseisenbahnverwaltung, einen Lizenzvertrag mit dem Erfinder Schmidt bis zum Ablauf der Patente abzuschließen. Damit begann der Siegeslauf der Heißdampflokomotive, die sich in verhältnismäßig kurzer Zeit das Anwendungsgebiet bei fast allen Eisenbahnverwaltungen erobert hat. Es ist selbstverständlich, daß die Verdienste, die sich Wilhelm Schmidt um die Verbesserung der Dampflokomotive erworben hat, durch Verleihung von Auszeichnungen und Ehrungen seitens der Behörden auch anerkannt worden sind. Er hat u. a. den Charakter als Königlicher Baurat, die goldene Medaille der Akademie des Bauwesens und die Würde eines Dr. Ing. e. h. einer technischen Hochschule verliehen erhalten.

Wilhelm Schmidt, aus kleinen Verhältnissen stammend, war ein schlichter, einfacher, zur Frömmigkeit neigender Mann, der sich durch Fleiß, Wagemut und geniales Erfindertalent aus eigener Kraft emporgearbeitet hat. Von seinem Einkommen hat er wohltätigen Gebrauch gemacht und unter anderem die Studentenheime durch größere Zuwendungen unterstützt.

Das Andenken an den durch hohe Geistesgaben ausgezeichneten Mann wird von allen, die ihm nähergetreten sind, in hohen Ehren gehalten werden.

Österreich.

— **Eisenbahnfragen im Finanz- und Budgetausschuß.** In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrates vom 14. Februar d. J. äußerte sich der Bundesminister für Handel und Verkehr über einige Eisenbahnfragen wie folgt:

Der Gedanke der im Reformprogramm vorgesehenen möglichsten Sparsamkeit und Vereinfachung liegt auch einem demnächst zu unterbreitenden Gesetzentwurfe zugrunde, durch welchen die Einlösung mehrerer kleiner Privatbahnen, deren selbständige Existenz unter den gegenwärtigen Verhältnissen dem Bunde nur Kosten verursacht und daher nicht mehr gerechtfertigt ist, vorbereitet werden soll.

In bezug auf den Eisenbahnneubau müssen wir uns bei der gegenwärtigen finanziellen Lage des Bundes vorläufig auch weiterhin noch auf die technischen Vorbereitungen oder bauliche Sicherung jener Bahnlinien beschränken, hinsichtlich derer wegen ihrer lebenswichtigen Bedeutung für den Bund besondere Vorsorgen der Regierung zugesagt worden sind. Es sind dies die Kärntner Ostbahn, die Anschlußlinien im mittleren und südlichen Burgenlande und die seinerzeit in Angriff genommenen Bahnbauten Landeck-Prutz und Ruprechtshofen-Gresten.

Die im Voranschlage vorgesehene Beitragsleistung des Bundes zu den Kosten des zur wirtschaftlichen Angliederung des Burgenlandes vor allem notwendigen Bahnbaues Friedberg-Pinkafeld, dessen Dringlichkeit von allen beteiligten Faktoren anerkannt ist, kann zur Aufnahme des Bahnbaues in vollem Umfange erst dann bereitgestellt werden, wenn die von den beteiligten Bundesländern und insbesondere den örtlichen Interessenten zu leistenden Beiträge gesichert sind. Im Jahre 1924 wird es voraussichtlich auch zum Abschlusse der bereits vorbereiteten Staatsverträge mit der tschechoslowakischen Republik und mit Ungarn über den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen kommen, wobei im Staatsvertrage mit Ungarn auch auf die Ausgestaltung des Durchzugsverkehrs zwischen österreichischen Stationen über ungarisches Gebiet entsprechend Bedacht genommen werden wird.

— **Österreichs Kohlenwirtschaft.** Die inländische Kohlenförderung im Dezember 1923 betrug 14 014 t Steinkohle und 239 673 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf: Niederösterreich 27 779 t, Steiermark 137 415, Kärnten 9226, Oberösterreich 41 509, Tirol 2380, Burgenland 35 378 t. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im Dezember 250 824 t; ins Ausland wurden 1865 t inländischer Kohle abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 39 979 t. Aus dem Auslande wurden 383 648 t Steinkohle, 85 410 t Braunkohle und 50 477 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Polnisch-Oberschlesien mit 228 285 t, die tschechoslowakische Republik mit 80 970 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 43 566 t, das Saarrevier mit 19 873 t, England mit 8340 t und andere ausländische Kohlenreviere mit 2614 t. An Braunkohle wurden aus der tschechoslowakischen Republik 78 342 und aus dem übrigen Auslande 7068 t eingeführt. An Koks wurden aus der tschechoslowakischen Republik 32 470 t, aus Polnisch-Oberschlesien 10 206 t, aus England 4160 t und aus dem übrigen Ausland insgesamt 3641 t bezogen. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem Inland und Ausland betrug im Monat Dezember 770 359 t.

Im Vergleiche mit dem Monatsdurchschnitte des Jahres 1923 ist für den Dezember eine Steigerung der inländischen Kohlenförderung um 18 930 t zu verzeichnen, während die Einfuhr aus dem Auslande um 100 919 t zugenommen hat. Die erhöhte Dezembereinfuhr von 519 535 t stellt einen weiteren Ausgleich der Minderbezüge in den Monaten September und Oktober dar, in welchen Monaten die Einfuhr mineralischer Brennstoffe nach Österreich infolge von Arbeiterausständen in den ausländischen Revieren um rd. 100 000 t hinter dem Jahresdurchschnitte von 418 616 t zurückgeblieben ist.

— **Österreichische Handelsbilanz.** Die Entwicklung der Handelsbilanz der letzten drei Jahre zeigt folgendes Bild:

	Einfuhr	Ausfuhr	Ausfall	
1921	169,8	904,2	794,6	Mill. Goldkronen
1922	1590,9	1046,6	544,3	„ „
1923	1403,2	854,6	548,6	„ „

— **Entwicklung des österreichischen Bergbaues im Jahre 1923.** Nach einem Berichte, der bei der Hauptversammlung des Vereins der Bergwerksbesitzer Österreichs erstattet wurde, war das abgelaufene Jahr für den Bergbau Österreichs, namentlich für den Kohlenbergbau, kein günstiges. Der Absatz der Kohlengruben bewegte sich bis zum Herbst in absteigender Linie; nur der Ausstand der tschecho-slowakischen Kohlenbergarbeiter brachte eine vorübergehende Besserung. Der Verein war bemüht, durch eine rege Werbetätigkeit auf die Notwendigkeit der Erhaltung des österreichischen Bergbaues hinzuweisen und den Absatz der österreichischen Kohle, namentlich bei den Bundesbahnen, zu steigern. Diese Bemühungen hatten gegen Jahresschluß teilweise Erfolg, da die Bundesbahnen die österreichischen Bergbaue gegen früher in erhöhter Weise zur Lieferung herangezogen haben.

Über die Lage der einzelnen österreichischen Bergbaureviere wurde folgendes berichtet: Die niederösterreichischen Steinkohlenbergbaue konnten im Berichtsjahre die Fördermenge von 1922 nicht voll erreichen, in Schmiedekohlen war der Absatz anfangs sehr schwach und hob sich erst im Juni wieder. Im niederösterreichischen Braunkohlenbergbau hielt die Nachfrage bis zum Jahresschlusse an. Die Absatzverhältnisse im steirischen Braunkohlenbergbau besserten sich, die Förderung konnte im allgemeinen um 20 % erhöht werden. Im Braunkohlenbergbau Kärntens waren die Gruben bis Oktober teilweise, von da an voll beschäftigt. Die Eisenerzförderung Steiermarks konnte im Berichtsjahre weiter gesteigert werden. Die Kupfererzgewinnung in Salzburg erhöht sich stetig und auch die Metallerzeugung ist in Zunahme begriffen. Die kleinen alpenländischen Erzbergbaue hatten im Berichtsjahre einen sehr schwierigen Stand und mehrere Betriebe mußten bereits eingestellt werden. Auch die Schwefelkiesbergbaue arbeiteten nur teilweise. Die Lage der Magnesitindustrie war ungefähr bis zur Hälfte des Jahres eine ziemlich befriedigende. Im zweiten Halbjahre ist jedoch mit Rücksicht auf die bekannten Verhältnisse in Deutschland ein Rückgang des Auftragseinlaufes eingetreten.

Ungarn.

— **Tariferhöhung.** Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. sind die Tarife in Ungarn wie folgt erhöht worden:

Eil- und Frachtgut, Expreßgut . . . . . 50 %
Personen, Gepäck und Hunde . . . . . 30 „
Nebengebühren, örtliche Gebühren usw. . 100 „

Sämtliche Tarifbegünstigungen bleiben unter Zuschlag einer fünfzigprozentigen Erhöhung in Kraft. (Allg. Tarifanzeiger, Wien.)

Übrige europäische Länder.

— **Staatliche Dampfschiffverbindung zwischen Schweden und Finnland.** In Nr. 50 ds. Ztg. 1923 haben wir den Bericht des schwedisch-finnischen Verkehrsausschusses berührt, der nicht, wie man hätte erwarten können, eine Fährenverbindung, sondern aus wirtschaftlichen Gründen eine tägliche Dampfschiffverbindung vorschlägt. Wir können hier noch einiges nachtragen, was auch vom internationalen Standpunkte interessiert. Als Bedingung für das Zustandekommen der Verbindung ist von schwedischer Seite die Verpflichtung Finnlands aufgestellt worden, daß die Verbindung Schweden—Rußland die größtmögliche Leistungsfähigkeit und die Ebenbürtigkeit mit einer Linie unmittelbar südlich des Meerbusens erhalte. Wenn die Ermittlungen ergeben sollten, daß die Beförderungskosten für Güter bei Anwendung der gewöhnlichen Tarife über Estland billiger werden als über Finnland, so sollen sich die finnischen Staatsbahnen verpflichten, auf Vorstellung schwedischerseits die Durchgangsfrachten für den Verkehr Schweden—Rußland so zu ermäßigen, daß der Frachtunterschied ausgeglichen wird. Das soll nur für den Güterverkehr gelten, da der Personenverkehr über Finnland in Ansehung der geringeren Länge der Seestrecke offenbare Vorteile aufweist und ein größerer Wettbewerb über Estland nicht zu befürchten ist. Als Endpunkte auf schwedischer Seite sind Stockholm, Kapellskär und Nynäshamn und auf finnischer Seite Hangö und Åbo denkbar. Man glaubt, daß die Linie Stockholm—Åbo für eine tägliche staatliche Dampfschiffverbindung die besten Voraussetzungen besitze. In Stockholm würde der Freihafen als besonders geeignete Anlegestelle gelten. Wenn der Staat den Betrieb der Dampfschifflinie übernehme, so würden die Eisenbahnbediensteten für Ent- und Beladung der Dampfschiffe herangezogen werden können. Auch würde der Staat billiger als Private Kohle einkaufen können. Man rechnet, daß der Betrieb einen kleinen Verlust aufweisen würde, wogegen allerdings dem Erwerbsleben und Handel der Länder Vorteile zukämen und die Eisenbahnen an Verkehr gewönnen. Wenn der russische Verkehr hinzukommt, so erwartet man einen Überschuß. Man rechnet, daß dann mindestens 10 000 Reisende jährlich hinzukommen. Dr. S.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Die Aufnahme einer Eisenbahnanleihe in England im Höchstbetrage bis zu 5 Millionen Pfund Sterling zum Ankauf rollenden Materials und Ausbau der Hafenanlagen ist von der lettländischen Regierung in Aussicht genommen. Über die Form der von Lettland zu leistenden Sicherheiten herrschen nach „Jaunakas Sinas“ zurzeit noch Meinungsverschiedenheiten. Als Vorbild erscheint die Eisenbahnanleihe Litauens (vgl. diese Ztg. 1923, Nr. 47, S. 783), die in Höhe von 23 Millionen Lits in England abgeschlossen ist. Spode.

— **Schneeverwehungen in Rußland.** Durch ungewöhnlich große Schneeverwehungen ist seit zwei Monaten der gesamte Betrieb innerhalb des Verwaltungsbezirks der Südbahnen stillgelegt. Auch auf den übrigen Strecken der Ukrainebahnen hat (nach Nachrichten aus Charkow, vom 16. Februar) ein regelmäßiger Zugverkehr aufgehört. Spode.

— **Bau neuer großer Lokomotiven in Rußland.** Nach Wjestnik Putej Soobschenja 1923 Nr. 25 wurde vom russischen Volkskommissariat für Verkehrswesen der Bau einer neuen großen Personenzuglokomotive der Reihe „M“ vorgeschlagen, die die Zahl und die Schnelligkeit der Personenzüge zu erhöhen erlaubt. Die Ausarbeitung des Planes wurde der Fabrik „Roter Putilower“ übertragen, die die größte Erfahrung im Entwerfen und Bau großer Personenzuglokomotiven besitzt. Es ist beabsichtigt, der Fabrik auch den Bau von 5 Probelokomotiven zu übertragen. Der Petrograder Trust berechnete die Kosten der Projektbearbeitung zu 392 600 Rubel von 1923, die Kosten des Baues einer Lokomotive aber zu 153 678 Goldrubel. Diese Kosten schienen dem Volkskommissariat zu hoch.

Die „Promsekzia des Gosplan“ (eine der vielen Abkürzungen für Sowjetstellen) wies bei Behandlung der Frage darauf hin, daß die Lokomotive, als Probe, in beschränkter Zahl ausgeführt werden muß und daß sich daher die Ausführung verteuert, da die Ausgaben für Modelle, Pressen usw. zu viel Prozente in Anspruch nehmen. Das Präsidium des Gosplan genehmigte die Kosten der Projektaufstellung in angegebener Höhe. Das Projekt sollte spätestens bis 1. Januar 1924 ausgearbeitet sein. Der Preis der neuen Lokomotive mit kupferner Feuerbüchse, eisernen Stehbolzen, Dampfüberhitzer Schmidt, Wasservorwärmer, dreizylindriger Maschine und vierachsigem Tender ist zu 125 940 Goldrubel festgesetzt. Dr. S.

— **Der polnische Umrechnungskurs für die Tarife.** Der Umrechnungskurs zur Umwandlung der in Tarifeinheiten erstellten Frachtsätze und Gebühren in polnische Mark wurde nach Mitteilung des Allg. Tarif-Anzeigers (Wien) am 16. Februar 1924 auf 18 000 festgesetzt.

Seit Einführung der wertbeständigen Tarife sind im Güterverkehr die nachstehenden Umrechnungskurse festgesetzt worden:

1. Januar bis 15. Januar 1924	12 200
16. Januar bis 31. Januar 1924	18 900
1. Februar bis 15. Februar 1924	19 000
Vom 16. Februar 1924 ab	18 000

— **Die Herabsetzung der Gütertarife in der Tschechoslowakei.** Zu der am 1. März d. J. eintretenden Gütertarifreform (siehe Nr. 8, S. 136 d. Ztg.) ist bezüglich der Ausnahmetarife hervorzuheben, daß der neue Gütertarif an der bestehenden Zahl der Ausnahmetarife festhält und nur eine weitere Unterteilung einiger Ausnahmetarife bringt.

Der A. T. 1, der ausschließlich für Kohle gilt, bringt insofern eine Neuerung, als durch seine weitere Unterteilung die tarifarische Sonderbehandlung der Stein- und Braunkohle durchgeführt wurde. Durch diese Maßnahme tritt wieder der Zustand ein, wie er vor dem Kriege bestand, und für den das Verhältnis der Preise der Stein- und Braunkohle maßgebend war. Die Ermäßigung bei diesem A. T. beträgt wie bei den meisten anderen rd. 11,5 %.

Der Umstand, daß die Kaschau-Oderberger-Bahn versuchsweise die Frachttafel der Staatsbahnen übernommen hat, hat zur Folge, daß auch die A. T. auf den Linien dieser Privatbahn Geltung bekommen. Diese Tatsache bringt es mit sich, daß die Fracht bei gewissen Gegenständen höher sein wird als bisher, weil die derzeit geltenden Ausnahmetarife der Kaschau-Oderberger Bahn etwas niedriger sind, als die der Staatsbahnen. Da eine Verteuerung der Frachten durch die neuen Tarifmaßnahmen nicht beabsichtigt war, wird wohl die Eisenbahnverwaltung daran gehen müssen, hier eine Änderung zugunsten der Verfrachter eintreten zu lassen.

Die Ausfuhr-Ausnahmetarife wurden in dem neuen Tarif nicht verarbeitet, weil die noch nicht beständigen Verhältnisse eine zu häufige Änderung hervorrufen. Im Hinblick darauf werden die Ausfuhr-Ausnahmetarife nur im Kundmachungswege durchgeführt.

— **Herabsetzung der Umschlag-Gütertarife in der Tschechoslowakei.** Infolge teilweiser Aufhebung der Verkehrssteuer mußten die Frachtsätze nicht nur im Lokalverkehr, sondern auch im Donau-Umschlag- und Elbe-Moldau-Umschlagverkehr herabgesetzt werden. Laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums treten die infolge dieses Umstandes sich ergebenden Änderungen in den genannten Verkehren am 1. März in Kraft und bleiben bis auf Widerruf, längstens bis zur Herausgabe neuer Tarife für diese Verkehre in Geltung. Die Frachtermäßigungen betragen 10—25 %, in einzelnen Fällen auch noch mehr.

— **Die Schweiz und der Rhein-Rhone-Kanal.** Es hat heute den Anschein, als ob der 1838 fertiggestellte Rhein-Rhone-Kanal wenigstens auf seiner zwischen Basel und Straßburg liegenden Strecke wieder aufleben und in eine Phase neuer Wirksamkeit treten soll. Man hat kürzlich erfahren, daß die französischen Behörden sich entschlossen haben, die erste Schleuse, durch welche der Kanal bei Hüningen dem Rhein Wasser entnimmt, derart zu vergrößern, daß die französischen Kanalschiffe dieselbe durchfahren können, um von dort in die Basler Hafenanlagen bugsiert werden zu können. Schon im Sommer 1923 sind mehrmals Kanalkähne durch den Rhein-Rhone-Kanal nach Basel gekommen, aber jeweils war die Ausfahrt in den Rhein wegen der Kürze der Schleuse mit Schwierigkeiten verbunden oder mit Unzuträglichkeiten bei der Durchschleusung, die nur bei einem gewissen Wasserstande überwunden werden können. Nun ist noch ein zweites Moment dazugekommen, das auf eine bewußte Wiederbelebung des Rhein-Rhone-Kanals hindeutet, und zwar die von der „Société Alsacienne de Navigation rhénane“ in Verbindung mit der bei ihr beteiligten „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft“ vorgenommene Gründung der „Société Franco-Suisse de Navigation“ mit Sitz in Straßburg, welche dieser Tage vom französischen „Office National de Navigation“ zwölf Kanalkähne käuflich erworben hat, die aus Stahl erbaut sind und je 275 t Güter fassen können. Diese Kähne, die dieser Tage in Straßburg eingetroffen und dort mit den Namen hervorragender französischer Generäle getauft worden sind, eignen sich in ausgesprochener Weise für den Kanaldienst, und es wird ihnen in der Straßburger Zeitschrift „La Navigation du Rhin“ auch nachgerühmt, daß sie sich für die Überfahrt von Straßburg nach Kehl und von Hüningen nach den Basler Häfen eignen, woraus hervorgeht, daß sie für Kanaltransporte Straßburg-Basel und umgekehrt berufen worden sind. Auch mit der Frage einer besseren Wasserspeisung des Kanals befassen sich die französischen und Straßburger Fachleute, aber unter dem Wassermangel leidet weniger die Strecke Basel-Straßburg

als die Strecke von der Napoleonsinsel nach Besançon, wo zeitweise ganz schwierige Verhältnisse herrschen. Für Basel aber wird diese Strecke, wenn bessere Wasserspeisungsbedingungen geschaffen sein werden, von größerer Bedeutung sein als die Kanalstrecke Basel-Straßburg, denn jene bringt die Basler Häfen in direkte Verbindung mit dem zentralen und südlichen französischen Kanalnetz, während für die Strecke Basel-Straßburg der Rhein die natürliche Verkehrslinie darstellt, die von einem Kanal überhaupt nicht ersetzt werden kann. Solange allerdings die Rheinstrecke Basel-Straßburg nicht auf irgendeine Weise verbessert worden ist und bei Niederwasserständen über die Wintermonate die Schiffahrt jeweils eingestellt werden muß, kann in dieser Zeit ein beschränkter Verkehr auf dem alten Kanal einsetzen und dieser gewissermaßen als „Ersatz" angesprochen werden, aber wohlverstanden sowohl schiffahrtstechnisch als tarifarisch eben nur als Behelf in Betracht kommen. Wir nehmen an, daß die schweizerische Gesellschaft aus solchen Erwägungen heraus sich entschlossen hat, für die Durchführung von Kanalfahrten sich an der Gründung der „Société Franco-Suisse de Navigation" zu beteiligen, d. h. also zur Aufnahme von Fahrten auf dem Kanal während der winterlichen Niederwasserperiode oder von Fahrten auf andern Kanalstrecken als derjenigen von Straßburg nach Basel zur Befruchtung der Basler Häfen, die ja die vornehmste Aufgabe der schweizerischen Gesellschaft sein soll, in Verbindung mit einer möglichst intensiven Benutzung der natürlichen Rheinwasserstraße. In Paris und Straßburg gibt es allerdings Personen und Amtsstellen, welche die Wiederbelebung des Verkehrs auf dem alten Rhein-Rhone-Kanal aus anderen Gründen in Gang setzen wollen, nämlich aus verkehrspolitischen Gründen, denn die aus dem Ruhrgebiet, von Antwerpen, Rotterdam und sonstwoher rheinaufwärtsfahrenden schweizerischen Rheingüter fahren im natürlichen Strombett an Straßburg vorbei, während sie bei Benützung des Rhein-Rhone-Kanals in Straßburg umgeschlagen werden müssen und gezwungen sind, die dortigen Hafeneinrichtungen zu benutzen. Es gibt daher in Straßburg ansehnliche Kreise, welche immer noch der Meinung sind, daß für die schweizerischen Transporte der Kanal genüge und daß der Rhein in vollem Umfange zur Krafterzeugung herangezogen werden müsse, aber sie werden angesichts der internationalen Verträge kaum je durchdringen. Hingegen hat man schon mehrfach vernommen, daß die Schiffahrt auf dem natürlichen Rheinstrom während des Baues des Kembser Kraftwerkes unterbrochen werden soll, d. h. also auf mindestens 2 Jahre. Ob dies wirklich beabsichtigt ist, wissen wir nicht. Sollte es aber der Fall sein, so wird sich Basel und die Schweiz mit allen Mitteln gegen eine Unterbrechung der Schiffahrt wehren, weil sie mit den geltenden Verträgen in Widerspruch stehen würde. Daß der Bau des Kraftwerkes und des Wehres ohne die Unterbrechung der Schiffahrt möglich ist, wurde beim Bau der Kachletstufe an der Donau bei Passau bewiesen.

— **Neue italienische Vorschriften über die Zuständigkeit in Tarifangelegenheiten.** Durch eine Königliche Verordnung vom 10. September 1923 (Nr. 2641) sind die Vorschriften der Art. 6, 10 und 39 des Eisenbahngesetzes vom 7. Juli 1907 und seiner Nachträge durch neue Vorschriften ersetzt worden, die der neuen Organisation der italienischen Staatsbahnen, namentlich der Einsetzung eines mit außerordentlichen Vollmachten ausgestatteten Generalkommissars Rechnung tragen. Die Zuständigkeiten für Tarifänderungen sind nunmehr wie folgt geregelt:

1. Tariferhöhungen von allgemeinem Charakter werden durch Gesetz geregelt.

2. Tarifermäßigungen von allgemeinem Charakter werden auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit den Ministern für Finanzen und für Volkswirtschaft nach Anhörung des Generalkommissars und nach Beschlußfassung durch den Ministerrat durch Königliche Verordnung genehmigt, die nach einjähriger Erprobung entweder aufgehoben werden muß oder dem Parlament vorzulegen ist, damit sie in ein Gesetz umgewandelt wird. Inzwischen bleibt sie in Wirksamkeit.

3. Die sogenannten Anwendungsbedingungen für neue Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Änderungen der Tarifbedingungen selbst, soweit sie eine Erschwerung für das Publikum oder eine Verminderung der Einnahmen zur Folge haben, die Ermäßigungen oder Erhöhungen von Tarifen von nicht allgemeinem Charakter werden durch Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister auf Vorschlag des Generalkommissars genehmigt.

4. Der Genehmigung durch den Generalkommissar unterliegen: a) Änderungen der Tarifbedingungen, die weder eine Erschwerung für das Publikum noch eine Verminderung der Einnahmen zur Folge haben; b) Vergünstigungen betreffend Fahrausweise zu ermäßigten Preisen, für Ausstellungen, Kongresse, Wallfahrten und dergl. und für einzelne und einmalige Transporte: c) die Festsetzung von Wettbewerbstarifen im Personen- und Güterverkehr für eine Zeitdauer bis zu drei Monaten; bei längerer Zeitdauer wird das unter 3) bezeichnete Verfahren eingeschlagen; d) Ergänzungen und Abänderungen der Beförderungsgebühren für gefährliche und schädliche Gegenstände (Anlage VII der Tarifbestimmungen), entweder aus Gründen der Betriebssicherheit oder zur besseren Sicherung der Unversehrtheit der Güter oder auch zur Milderung gewisser Einschränkungen, die nicht mehr gerechtfertigt sind; e) Abänderungen der Betriebsvorschriften auf See-, Binnensee- oder Flußstationen und die Genehmigung des Betriebes von Umladungsstellen im Hafenverkehr und der Vergütungen für außergewöhnliche in den Tarifbestimmungen nicht vorgesehene Leistungen in diesem Verkehr; f) Ermäßigungen auf Grund besonderer Konzessionen von nicht längerer als einjähriger Dauer, für zeitlich beschränkte Transporte bestimmter Mengen von Gütern oder von und nach bestimmten Stationen, die den Gegenstand von Verträgen mit den Verfrachtern bilden; g) formelle Änderungen der Frachtbriefe und Änderungen des Preises für ihren Verkauf an das Publikum.

Diese Verordnung ist am Tage nach ihrer Verkündigung in Kraft getreten.

— **Italiens wirtschaftliche Ausdehnung.** Bekanntlich ist Italien darauf angewiesen, zur Speisung seiner Industrie und für den eigenen Verbrauch Rohstoffe in gewaltigen Mengen einzuführen, wie z. B. Kohlen, Faserstoffe, ölhaltige Früchte, Kautschuck, Mineralien und namentlich Baumwolle. Von letzterer braucht Italien jährlich 200 000 t und bezahlt dafür an die Vereinigten Staaten und an Ägypten heute rund 2 Milliarden Lire gegen 250 Millionen Lire in der Vorkriegszeit. Man muß sich also nicht darüber wundern, daß Italien unter einer schweren Krisis leidet und daß es daher bestrebt ist, einen Teil der Rohstoffe in den eigenen Kolonien zu erzeugen. So will man in Erythrea und im Somaliland etwa 100 000 Hektar mit Baumwolle anpflanzen. Die Vorbereitungen sind schon längere Zeit im Gange, aber Schwierigkeiten stellen sich in den Weg wegen der Notwendigkeit der Schaffung von Bewässerungsanlagen, die zuerst erstellt werden müssen, und in bezug auf die Heranziehung der einheimischen Arbeitskraft. Da aber für die anderen Rohstoffe Italien stets auf die Einfuhr wird angewiesen sein, sah sich die Regierung genötigt, der Seeverkehrspolitik neue Wege zu weisen, damit die Einfuhr möglichst durch die eigene Handelsmarine vorgenommen werden kann. Von den 293 000 t Gütern, die Italien über den Suezkanal einführt, werden immerhin noch 123 000 t auf ausländischen Schiffen befördert. Hierin soll eine Wandlung vor sich gehen: die italienische Handelsmarine hat in der letzten Zeit neue Kurse eingeführt, darunter Italien-Bombay, Italien-Calcutta, Italien-Ostafrika, Italien-China-Japan-Australien; es hat seine Werbungsart der Neuzeit entsprechend geändert. Der neue Geist verkörpert sich in dem Nationalen Kongreß für die wirtschaftliche Ausdehnung, in der Schaffung dreier Mustermessen, nämlich Mailand für die jährliche Musterung der italienischen Industrie, Padua für den Ausfuhrhandel nach der Adria, den Donau- und Balkanländern und Neapel als Mittelpunkt des Mittelmeerhandels. Durch ein Zentralkomitee und ein gemeinsames Fachblatt sind die drei Messen eng miteinander verbunden.

— **Die europäische Fahrplankonferenz,** die vor dem Kriege ihre Tagungen ständig in der Schweiz abhielt und zum ersten Male anläßlich ihrer letztjährigen Tagung in Nizza vom 5. bis 10. November außerhalb der Schweiz getagt hat, wird ihre diesjährige Versammlung im November in Neapel abhalten.

— **Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1923.** Die „Chronique des transports" beschäftigt sich mit dem Betriebsergebnis der großen französischen Eisenbahnen im Jahre 1923. Wir entnehmen dem Blatt folgende Zahlen: Vom 1. Januar 1923 bis Ende November 1923 erreichten die Einnahmen der großen Eisenbahnen, einschließlich derjenigen Elsaß-Lothringens, die Höhe von 6455 Millionen Franken; sie überstiegen die Einnahmen des gleichen Zeitraums des Jahres 1922 um mehr als 346 Millionen. Da sich die Betriebslänge der großen französischen Eisenbahnen, einschließlich derjenigen Elsaß-Lothringens, auf 41 580 km stellt, so betrug die Einnahmesteigerung auf das Kilometer Betriebslänge durchschnittlich 5,68 %. Andererseits sind die Ausgaben, insbesondere für Brennstoffe, noch beträchtlicher gestiegen. Die „Chronique des transports" rechnet für das Jahr 1923 mit einem Betriebsverlust von ungefähr 1200—1300 Millionen und meint, daß das Jahr 1924 in Anbetracht der fortgesetzten Steigerung der Gehälter und Löhne unter recht ungünstigen Bedingungen beginne; man werde damit rechnen können, daß der Betriebsverlust im Jahre 1924 ungefähr 1800 Millionen erreichen werde. Sehr bedenklich ist nach Auffassung des Blattes die Tatsache, daß die Eisenbahngesellschaften gezwungen werden, Anleihen,

die an sich nur zur Verbesserung der Bauten und Vermehrung der Betriebsmittel bestimmt sein sollten, zur Deckung der Betriebsverluste aufzunehmen. Aus den Zahlen, die sonst noch mitgeteilt werden, sind folgende bemerkenswert: Im Monat November 1923 wurden auf den Netzen der großen französischen Eisenbahnen einschließlich Elsaß-Lothringens an Wagen gestellt: in der 1. Woche 432 585, in der 2. Woche 433 034, in der 3. Woche 437 001 und in der 4. Woche 437 691, was einer täglichen Gestellung von 62 000 Wagen entspricht. — Schließlich wird in dem Bericht noch auf die Elektrisierungsarbeiten bei der Midi-, der Orléans- und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hingewiesen. Als wichtigster Fortschritt im Verkehrsleben des Jahres 1923 wird die Vorschrift bezeichnet, daß die Eisenbahnen seit Ende August 1923 verpflichtet sind, die Empfänger von der Ankunft der Gütersendungen zu benachrichtigen.

— **Tariferhöhungen in Frankreich.** In Nr. 7, S. 117 d. Ztg. haben wir über die neuerlichen Tariferhöhungen in Frankreich berichtet. Bemerkenswert sind die Ausführungen, die die französische Zeitschrift „Chronique des Transports" über die Tariffrage macht. Es wird dort auf das Übereinkommen vom Jahre 1921 hingewiesen, durch das das Eisenbahnwesen Frankreichs auf eine neue Grundlage gestellt wurde. In Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Lage des Landes übernahm damals der Staat für 6 Jahre das Defizit der Eisenbahnen auf seine Rechnung. In Ausführung dieser Vereinbarung hat der Staat den Eisenbahngesellschaften bisher drei Milliarden Franken geliehen, und der Staatsbahn 1½ Milliarden vorgeschossen. Regierung und Eisenbahngesellschaften seien sich klar über die Gefahren, denen durch ein solches Verfahren der Staatskredit ausgesetzt ist. Das Defizit sei, nachdem es von drei Milliarden im Jahre 1920 auf weniger als 1,2 Milliarden im Jahre 1922 gefallen war, im Jahre 1923 wieder auf 1,4 Milliarden gestiegen, und für das Jahr 1924 müsse man im Hinblick auf die Verteuerung der Heizstoffe und aller sonstigen Betriebsstoffe mit einem Betriebsausfall von etwa zwei Milliarden rechnen, wenn nicht sofort energische Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen würden. Diese Maßnahmen müßten vor allem in der Aufgabe der Anleihepolitik und in der Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahngesellschaften bestehen. Zu diesem Zweck müßten alle nur möglichen Ersparnismaßnahmen ergriffen und die Tarife auf eine verständige Grundlage gestellt werden. Durch Herabdrückung aller unnötigen Ausgaben sei eine Ersparnis von rd. 200 Millionen zu erzielen. Was die Tarife anbeträfe, so seien die Personentarife bisher in sehr viel geringerem Umfange erhöht worden als die Gütertarife. Es sei daher angängig erschienen, den Personenverkehr, der sich in den letzten Jahren ganz außerordentlich entwickelt habe, bei den Tariferhöhungen wesentlich stärker heranzuziehen als den Güterverkehr. Man werde sich der Notwendigkeit dieser Tariferhöhungen nicht verschließen können, wenn man sich vergegenwärtige, daß sie zur Beseitigung eines Defizits im Staatshaushalt erforderlich seien; die Aktionäre hätten keinen Vorteil davon. Auch müsse man bedenken, daß die Maßnahmen getroffen würden, um die Frankenwährung zu stützen, wodurch mittelbar der Teuerung entgegengewirkt würde.

— **Neuordnung der belgischen Eisenbahnen.** Nach einem englischen Bericht gibt der augenblickliche Zustand der belgischen Eisenbahnen Anlaß zu lebhaften Klagen, es soll aber gründlich Ordnung geschaffen werden. Ein Generaldirektor der Eisenbahnen ist ernannt worden; man hat für diesen Posten einen Mann aus der Privatindustrie ausgewählt und ihm freie Hand gegeben. 62 Beamte in verschiedenen Dienststellungen sind durch den König vor Erreichung der Altersgrenze von ihren Posten entfernt worden.

— **Erhöhung des Anlagekapitals der englischen Eisenbahnen.** Gesetzentwürfe, die die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen dem Parlament vorgelegt haben, sollen die Genehmigung zu Bauten herbeiführen, die einen Aufwand von 10 246 046 £ zu Lasten des Anlagekapitals erfordern werden. An der Spitze steht die Südbahngruppe, die nahezu 7 Millionen aufwenden will. Eigentliche Eisenbahnbauten sind allerdings an dieser Ausgabe nur mit geringen Beträgen beteiligt, während nahezu 6 Millionen für Dock- und Hafenanlagen in Southampton aufgewendet werden sollen. Die beabsichtigten Neubauten der Nordostgruppe liegen im wesentlichen in der Umgebung von London, die der Westbahn in Wales. Die Midland und Schottische Gruppe plant keine eigentlichen Neubauten, sondern nur Erweiterungen bestehender Anlagen.

— **Farbige Lichtsignale auf einer oberirdischen Strecke.** Die kürzlich eröffnete Verlängerung der Londoner Untergrundbahn von Golders Green nach Hendon, die teils im offenen Einschnitt, teils auch auf Viadukten, also vollständig über Tag liegt, ist wie die unterirdische anschließende Strecke mit farbigen Lichtsignalen ausgestattet. Der Ersatz der Armsignale durch farbige Lichter, also die Ausdehnung des nächtlichen Signalbilds auch auf den Tag, ist zwar nichts Neues, aber doch noch etwas so ungewöhnliches, daß die Aufmerksamkeit der Fachwelt darauf gelenkt werden muß. Farbige Lichtsignale haben vor den Armsignalen den Vorzug, daß die mechanisch bewegten Teile auf ein Mindestmaß beschränkt sind. Die Bewegungsteile für den Arm fallen weg, und es ist nur eine farbige Blende zu bewegen oder, wenn die Signale, wie auf der Strecke Golders Green-Hendon für jede Farbe eine besondere Lampe haben, ein Schalter umzulegen, der einmal den Strom für die eine, einmal für die andere Lampe schließt. Auf jeden Fall können die bewegten Teile so eingekapselt werden, daß sie den Witterungseinflüssen entzogen werden, was sehr zu ihrer Schonung beiträgt und ihre Lebensdauer verlängert. Da keine mechanischen, Bewegung übertragenden Teile außer im Signal selbst vorhanden sind, spielt es keine Rolle, wie weit das Signal von einer Stellerei entfernt ist, und es eignet sich wegen seines rein elektrischen Antriebs namentlich für selbsttätigen Betrieb. Die Führung der Kabel ist, besonders bei in der Breite beschränktem Bahnkörper, erheblich leichter als die Unterbringung der Drahtzüge. Da außerdem die Lichter übereinander angeordnet sind, ist ein Lichtsignal schmaler als der Arm, der mehr wagrechten Raum einnimmt, und Lichtsignale können infolgedessen leichter neben dem freizulassenden Lichtraum für das Gleis untergebracht werden.

Die Signale zwischen Golders Green und Hendon sind in der Bauart der Westinghouse Brake and Saxby Signal Co. ausgeführt. Vor den sehr kräftigen Glühbirnen, neben denen stets eine zweite, für den Fall des Versagens der ersten sich selbsttätig einschaltende Lampe vorgesehen ist, ist eine Linse von 20 cm Durchmesser angebracht. Die Lichtsignale sind auch bei Sonnenschein auf etwa 1800 m Entfernung sichtbar. Die Veränderung der Farbe wird durch eine selbsttätige, vom Zug bei der Vorüberfahrt gesteuerte Vorrichtung herbeigeführt, wie es auch bei den Signalen der anstoßenden Untergrundstrecke der Fall ist. Besondere Vorrichtungen schützen die Signale vor schädlichen Einflüssen der benachbarten Starkstromanlagen. Den strengen Winter, der dieses Jahr auch in England herrscht, haben die Lichtsignale bis jetzt ohne Störung überstanden, namentlich haben sie sich als unempfindlich gegen Schneetreiben erwiesen. Dieser Erfolg hat die Untergrundbahn veranlaßt, auch für die Verlängerung über Hendon hinaus nach Edgware und im Süden von Clapham nach Morden, die — bereits im Bau — ebenfalls oberirdisch geführt wird, Lichtsignale in Aussicht zu nehmen.

Auf der neuen Strecke Golders Green-Hendon werden auch die Weichen und die selbsttätigen Vorrichtungen zum Anhalten der Züge ganz elektrisch betrieben, während auf den übrigen Strecken der Untergrundbahn zum Antrieb dieser Vorrichtungen Druckluft dient und nur die Steuerung elektrisch ist.

Etwa 100 m vor den Signalen sind Nebelsignale aufgestellt, d. s. Wiederholungssignale, die nur bei Nebel eingeschaltet werden. Sie sind in Augenhöhe des Führers angebracht und mit besonders kräftigen Lampen ausgestattet, so daß sie sich dem Führer auch bei dickem Nebel aufdrängen, der ja bekanntlich in England besonders häufig und undurchdringlich ist und den Eisenbahnbetrieb namentlich in London außerhalb der Untergrundbahnen stark stört. Die Nebelsignale vermitteln keinen Signalbefehl, sondern sollen nur die Aufmerksamkeit auf das bald hinter ihnen folgende Signal richten. Sie machen die Sicherung des Zugverkehrs durch Knallkapseln entbehrlich, von denen es nie sicher ist, ob sie das Geräusch des Zuges auch wirklich übertönen, die aber für die Nachbarschaft einer durch bewohnte Gegenden führenden Eisenbahn sehr lästig sind.

— **Glocken statt Pfeifen bei der Abfertigung der Züge.** Auf allen Haltestellen der Metropolitan District-Eisenbahn in London zwischen South Kensington und Whitechapel soll das Zeichen zur Abfahrt der Züge von nun an durch ein Glockensignal und nicht mehr durch die Pfeife des Zugführers gegeben werden. Während der verkehrsstarken Stunden werden zwei Glocken, eine am vorderen Ende und eine in der Mitte des Bahnsteigs benutzt.

— **Höchstleistungen der Londoner Untergrundgruppe.** Die Vereinigung der Londoner Untergrundbahnen, Underground Group, auch T. O. T. (Tube, Omnibus, Tramway) genannt, besteht aus der Metropolitan District-Eisenbahn, der Londoner Elektrischen Eisenbahn, der City und Südlondoner Eisenbahn und der Central London-Eisenbahn sowie der Omnibusgesellschaft. Diese Verkehrsunternehmen haben im Jahre 1923 zusammen 1 345 000 000 Fahrgäste befördert und damit alle vorhergegangenen Jahresleistungen übertroffen. Gegen das Vorjahr hat die Zahl der beförderten Personen um 174 000 000 zugenommen. Während bis vor kurzem die Allgemeine Omnibus-

gesellschaft einen tatsächlichen, wenn auch keinen gesetzlich oder sonstwie festgelegten Alleinbetrieb ausübte, ist ihr neuerdings einiger Wettbewerb entstanden. Nennenswerte Leistungen weist aber neben der alten Omnibusgesellschaft augenscheinlich nur die London and Suburban Traction Company auf; wenigstens ist sie die einzige, die in einem kurzen Überblick über den Londoner Stadtverkehr im Jahre 1923 in Modern Transport neben der Untergrundgruppe aufgeführt wird, so daß anzunehmen ist, daß die übrigen mehr oder weniger „wilden" Omnibusbetriebe keinen nennenswerten Einfluß auf das Gesamtbild ausüben. Die Traction Company hatte 1923 280 000 000 Fahrgäste aufzuweisen. Im ganzen haben also 1625 Millionen Personen die genannten Verkehrsmittel benutzt. Damit entfallen auf den Kopf der Bevölkerung 414 Fahrten im Jahre 1923 gegen 390 im Jahre 1922. Demgegenüber steht in Neuyork die erheblich höhere Zahl von 511 Fahrten, während Paris mit 326 Fahrten beträchtlich dahinter zurückbleibt.

Fremde Erdteile.

— Hochwasserschäden auf einer indischen Eisenbahn. Auf der 184 km langen Gebirgsstrecke der Assam-Bengal-Eisenbahn in Indien hat Hochwasser im Jahre 1915 solchen Schaden angerichtet, daß die Instandsetzungsarbeiten, die einen Aufwand von nahezu 230 000 £ erfordert haben, erst im Jahre 1921 beendet worden sind. Außer einer Anzahl kleinerer Schäden kamen 50 größere Dammbrüche und Auswaschungen vor, zu deren Beseitigung stellenweise über 20 000 cbm Erdmassen zu bewegen waren. Auch in der weiter südlich gelegenen Ebene hatte das Hochwasser eine Anzahl Brücken und Dämme teils ganz zerstört, teils beschädigt. Da die Bahn ursprünglich militärischen Rücksichten zu dienen bestimmt war, sind die Vorarbeiten wahrscheinlich nicht mit der sonst für einen Eisenbahnbau erforderlichen Sorgfalt ausgeführt worden, denn bei einem solchen Bau kommt es zunächst auf schnelle Herstellung an, und die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs, der Schutz gegen Hochwasser und ähnliche Rücksichten stehen erst an zweiter Stelle. Es wurde nach den Unwetterschäden zunächst erwogen, die Strecke ganz aufzugeben und durch einen Neubau zu ersetzen, doch entschloß man sich nach gründlicher Untersuchung und Erörterung, sie wieder betriebsfähig instand zu setzen.

Um die Wiederholung von Rutschungen zu vermeiden, sind an den gefährdeten Stellen 1,2 m breite und 1,8 m tiefe Gräben, mit Steinen ausgepackt, hergestellt worden; stellenweise mußten sie auch bis auf eine erheblich größere Tiefe geführt werden. Auch in den Einschnitten, die zur Verlegung von Wasserläufen hergestellt worden waren, mußten derartige Sicherungsmaßnahmen getroffen werden. Die Dämme machten ebenfalls große Schwierigkeiten, da sie in der Regenzeit stark zusammensackten. Die Rutschungen brachten vielfach auch Brückenpfeiler und Widerlager aus ihrer Stellung, so daß auch hier umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten nötig wurden.

— Elektrischer Betrieb in Japan. Das Erdbeben oder vielmehr die hohen Ausgaben, die die Beseitigung der Erdbebenschäden verursacht, und die zu weitgehender Sparsamkeit auf anderen Gebieten zwingen, haben auch den Erfolg, daß die Einführung elektrischen Betriebes auf der Strecke Tokio-Kobe aufgeschoben werden muß. 30 elektrische Lokomotiven, die bereits aus Europa und Amerika für den Betrieb auf dieser Strecke angeliefert waren, sind einstweilen in einem Werkstättenbahnhof abgestellt worden. Man hofft, die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes spätestens in Jahresfrist wieder aufnehmen zu können.

— Selbsttätige Zugsicherung in den Vereinigten Staaten. Das amerikanische Bundesverkehrsamt hatte im Juni 1922 49 Eisenbahnen aufgegeben, mindestens je einen Betriebsabschnitt ihrer Strecken mit selbsttätigen Vorrichtungen zur Überwachung des Zugverkehrs auszustatten. Neuerdings hat das Amt angeordnet, daß von diesen Eisenbahnen 47 je einen weiteren Betriebsabschnitt mit dieser Einrichtung versehen, und 45 weitere Eisenbahnen haben die Anweisung erhalten, ebenfalls Vorkehrungen zu treffen, um den Zugverkehr selbsttätig zu regeln. Unter einem Betriebsabschnitt ist dabei eine Strecke zu verstehen, innerhalb deren der Lokomotivdienst von einer Stelle aus geregelt wird; ein solcher Abschnitt hat etwa 500 km Strecke und 90 Lokomotiven. Die zwei Eisenbahnen, die unter den erstgenannten 49 von der Aufgabe, weitere Strecken selbsttätig zu sichern, ausgenommen worden sind, sind solche, die nur einen Betriebsabschnitt haben. Von den 194 Eisenbahnen I. Klasse, d. s. solchen, die im Jahre mehr als eine Million Dollar verdienen, sind oder werden nunmehr 94 mit Vorrichtungen zur selbsttätigen Regelung des Zugverkehrs ausgestattet. In der Einleitung der Verordnung des Bundesverkehrsamts wird ausgesprochen, daß die Sicherheit des Betriebes, der Personen und des Eigentums die Ausdehnung des Schutzes, der durch Einrichtungen der genannten Art erzielt werden kann, notwendig machen. Die Arbeiten, deren Ausführung jetzt angeordnet ist, sind bis zum 1. Februar 1926 zu beenden. Alle Lokomotiven des betreffenden Abschnitts sind mit den erforderlichen Einrichtungen auszustatten. Für die Bauart der Sicherungseinrichtungen sind besondere Vorschriften erlassen. Die Pläne für die auszuführenden Arbeiten müssen vor deren Inangriffnahme dem Bundesverkehrsamt vorgelegt werden. Vom 1. Mai 1924 ist allmonatlich über den Fortgang der Arbeiten zu berichten. Vor der Inbetriebnahme ist eine Prüfung der Anlagen vorzunehmen.

— Rundfunk bei den kanadischen Staatsbahnen. Die 35 000 km langen kanadischen Staatsbahnen, deren Gebiet sich von Ozean zu Ozean erstreckt, beabsichtigen ihren 100 000 Bediensteten Rundfunkgerät zum Selbstkostenpreis abzugeben. Der Generaldirektor der Staatsbahnen wird auf drahtlosem Wege einmal die Woche eine Botschaft an seine Leute erlassen, und höhere Beamte werden alle Abende Vorträge halten.

— Eisenbahnbau in Panama. Die Regierung von Panama hat einem Unternehmer den Bau einer etwa 50 km langen Eisenbahn von der Küste des Atlantischen Ozeans in das Chuncunaque-Tal übertragen und ihm die Genehmigung erteilt, diese Bahn 30 Jahre lang zu betreiben. Dem Unternehmer wird der Grund und Boden in 25 m Breite zu beiden Seiten der Eisenbahn und außerdem Land zur Errichtung von Lagerhäusern zur Verfügung gestellt. Außerdem werden ihm für je 1 km Eisenbahn 200 ha Land überwiesen; auch wird ihm die Berechtigung zugesprochen, Bergwerke auf diesem Gelände gegen Zahlung der üblichen Gebühren anzulegen und auszubeuten. Die neue Eisenbahn muß einen Teil ihrer Überschüsse an den Staat abliefern, ferner die Post, Beamte und staatliche Dienstsendungen gebührenfrei befördern und an Schulkinder Freifahrkarten ausgeben.

Allgemeines.

— Zugleitung auf drahtlosem Wege. Daß man in Amerika bei Störung der Drahtverbindung die Zugleitungsbefehle auf drahtlosem Wege erteilt hat, ist in dieser Zeitung bereits erwähnt worden (s. Nr. 6, S. 98), doch bezog sich dieser Bericht nur auf einen Ausnahmefall. Man ist aber bestrebt, Einrichtungen zu treffen, um planmäßig bei Störungen des Drahtverkehrs den Rundfunk an seine Stelle zu setzen und auf diesem Wege den Zugverkehr zu regeln. Einige Eisenbahngesellschaften haben mit einer Vereinigung von Besitzern von Rundfunkgerät ein Abkommen getroffen, wonach diese ihr Gerät zur Verfügung stellen, um Nachrichten von Zugleitungsstelle zu Zugleitungsstelle weiterzugeben. Der Zugabfertigungsbeamte schickt seine Anweisungen an Mitglieder dieser Vereinigung, die in der Nähe seiner Dienststelle wohnen, und diese geben sie auf drahtlosem Wege an ein anderes Mitglied weiter, das seinerseits in der Nähe des Bahnhofs wohnt, für den die Anweisung bestimmt ist.

Rechtspflege.

— Ist der Unfall nach dem Aussteigen als Betriebsunfall zu werten? Urteil des Reichsgerichts vom 1. November 1923 (VI 21/23).

Am 15. Januar 1921 fuhr der Amtsgerichtsrat D. in Ratingen auf der Straßenbahn der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf. Hinter der Haltestelle an der Graf-Recke-Straße mußte die Bahn auf offener Strecke anhalten, da das Gleis durch einen Wagen, der Achsenbruch erlitten hatte, gesperrt war. Die Fahrgäste mußten infolgedessen die Wagen verlassen. Während die meisten Fahrgäste ihren Weg auf der rechten Seite der Straßenbahngleise wählten, ging Amtsgerichtsrat D. mit seiner Frau nach der linken Seite, um die Straßenbahngleise zu überschreiten und auf die Simrockstraße zu gelangen. Auf diesem Wege mußten auch die Staatsbahngleise überschritten werden. Bei diesem Versuch stolperte Frau D. über den zwischen beiden Gleisdämmen sich hinziehenden, zur Staatsbahn gehörigen Signaldraht, der in geringer Höhe über den Boden gespannt ist. Sie stürzte und trug einen Bruch des linken Unterarms davon. Für den dadurch erlittenen Schaden sucht Amtsgerichtsrat D. die beklagte Rheinische Bahngesellschaft haftpflichtig zu machen. Gestützt wird die Klage auf das Reichshaftpflichtgesetz und den Transportvertrag. Die Beamten der Beklagten hätten es schuldhaft unterlassen, die Fahrgäste auf die Gefahren des einzuschlagenden Weges hinzuweisen.

Landgericht und Oberlandesgericht Düsseldorf haben ein Selbstverschulden der Verletzten verneint, und die Frage, ob das Personal der Beklagten ein Verschulden treffe, unerörtert gelassen. Sie beschränken sich darauf, die Haftung als nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gegeben zu beurteilen. Auf die Revision der Beklagten ist das Urteil des Oberlandes-

gerichts vom Reichsgericht aufgehoben worden, da das Reichsgericht sich nicht dazu verstehen kann, den hier nach dem Aussteigen geschehenen Unfall als „Betriebsunfall" anzusprechen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen sind besonders folgende Ausführungen von Interesse: Bedeutsam ist der Umstand, daß der Unfall sich nicht beim Aussteigen, sondern nach dem Aussteigen ereignet hat. Richtig und vom Reichsgericht anerkannt ist, daß ein Unfall beim Aussteigen als beim Betriebe der Bahn eingetreten anzusehen ist, denn die Beförderungstätigkeit als solche endet erst mit dem Aussteigen. Um für später — nach dem Aussteigen — sich ereignende Unfälle den vom Gesetz geforderten Zusammenhang mit dem Betriebe darzutun, bedarf es des Nachweises, daß der Unfall im „innern" Zusammenhange steht mit einer dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahr. Hierüber ist im gegenwärtigen Falle nichts festgestellt. Die Beförderungstätigkeit der Bahn war, als der Unfall geschah, abgeschlossen und hatte noch nicht wieder begonnen. In dieser Beziehung liegt der Fall nicht anders, als wenn jemand nach der Fahrt auf der Straße zu Fall kommt. Der Kläger macht allerdings geltend, daß der Unfall sich während des Umsteigens ereignet habe. Was während des Umsteigens geschieht, kann unter keinen Umständen als der Beförderungstätigkeit der Bahn zugehörig angesehen werden. Wie aber schon in der bereits angefochtenen Entscheidung des erkennenden Senats (Warneyer 1910 Nr. 290) hervorgehoben ist, kommt es für diese Betrachtungsweise entscheidend auf die räumlichen Verhältnisse an. Die Ehefrau hatte sich von dem Wagen schon entfernt als sie stürzte, mit dem Aussteigen hängt der Unfall also nicht mehr zusammen. Daß sie nicht bloß aussteigen, sondern eine Strecke weiter einen anderen Wagen besteigen wollte, genügt für sich allein noch nicht, den Unfall dem Gefahrenbereich der Bahn zuzuzählen. Der zu erfordernde Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe wird nicht schon dadurch allein hergestellt, daß eine Fortsetzung der Fahrt in absehbarer Zeit beabsichtigt ist, ganz unabhängig von der Entfernung. Erforderlich ist, daß der Unfall beim Umsteigen in einen unmittelbaren — adäquaten — Zusammenhang mit dem Betriebe gebracht werden kann. Das ist nicht bei jeder Betriebsunterbrechung der Fall. Das Reichsgericht verneint also für den gegenwärtigen Fall das Vorliegen eines Betriebsunfalles. — Dagegen läßt es die Möglichkeit der Haftung aus dem Transportvertrag zu. Denn die Bediensteten der Bahn hätten bei der herrschenden Dunkelheit sich nicht damit begnügen dürfen, einem ausgestiegenen Fahrgast eine Bemerkung über den zu wählenden Weg zuzurufen, vielmehr hätten sie sich persönlich darum bemühen müssen, daß die Fahrgäste einen Weg einschlugen, der frei von allen Gefahren für sie war. Um so mehr, als die Ehefrau des Klägers den Schaffner ausdrücklich wegen des Weges gefragt haben will. Aus allen diesen Gründen ist das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache selbst an einen anderen Senat des Berufungsgerichts zurückverwiesen worden, das sich auch darüber entscheiden soll, ob der Unfall nicht vermieden worden wäre, wenn die Schaffner die Fahrgäste über den einzuschlagenden Weg eingehend unterrichtet hätten.

— **Urteil des Reichsdisziplinarhofs zu Leipzig vom 6. November 1923.** Der angeschuldigte Eisenbahnsekretär R. in B. hat zugestandenermaßen an einem nicht näher feststellbaren Tage des Juli 1922, als nach dem Tode des Reichsministers Rathenau das Gerücht von der Ermordung des Reichsministers Brauns verbreitet war, in der Annahme, daß Brauns Jude sei, zu zwei Untergebenen geäußert: Gott sei Dank, wieder ein Jude weniger. Mit Recht hat darin die Disziplinarkammer ein Dienstvergehen gefunden.

Ein Beamter, der seiner Genugtuung über den Tod eines Reichsministers in einer Weise, wie es hier geschehen ist, Ausdruck gibt, erweist sich der Achtung unwürdig, die sein Beruf erfordert. Es handelt sich nicht bloß darum, daß der Angeschuldigte eine vom allgemein menschlichen Standpunkt aus verwerfliche Gefühlsroheit an den Tag gelegt und damit gegen die Gesetze der Moral verstoßen hat. Denn er hatte als Beamter zugleich die Rechtspflicht, die Gebote der Sitte und des Anstands jedenfalls seinen Untergebenen gegenüber zu wahren und jede Billigung des verübten schweren Verbrechens zu unterlassen, zumal er sich im Dienste befand und es für ihn nicht feststand, ob die Zuhörer seine politische Gesinnung teilten. Hiervon abgesehen richtet sich seine Äußerung aber auch gegen oberste Reichsbeamte und enthält eine offenbare Kundgebung ihrer Mißachtung in einer fast gehässigen Form. Würde das Merkmal der Öffentlichkeit nicht fehlen, so könnte das Verhalten des Angeschuldigten sogar den Tatbestand in § 5 Nr. 1 oder 3 der damals in Geltung gewesenen Schutzverordnung vom 26./29. Juni 1922 zu erfüllen geeignet sein.

Auf das Recht der freien Meinungsäußerung kann sich der Angeschuldigte nicht berufen. Denn dieses Recht findet im Beamtenverhältnis seine natürliche Grenze dergestalt, daß der Beamte auch bei Betätigung seiner verfassungsmäßigen Rechte die durch seine Beamtenstellung gebotene Zurückhaltung zu wahren hat. Ebensowenig kann der Angeschuldigte mit Erfolg geltend machen, daß er überzeugter Antisemit sei. Mag er von seinem politischen Standpunkt aus Befriedigung über die Ermordung eines vermeintlich jüdischen Ministers empfunden haben, so durfte er ihr keinesfalls in der geschilderten Weise Ausdruck geben. Inwiefern ihm die Unterlassung der Kundgebung den Vorwurf der Heuchelei zugezogen haben könnte, ist nicht ersichtlich. Daß die Äußerung nicht einem eigennützigen Beweggrund entsprungen ist, vermag ihr die Eigenschaft eines erheblichen Dienstvergehens nicht zu nehmen.

Die erkannte Strafe erscheint nicht zu hoch. Die Berufung des Angeschuldigten war daher unter Anwendung des § 124 Absatz 2 RBG. zu verwerfen.

Bücherschau.

— **Rüstungsbau.** Aufstellgerüste für eiserne und Lehrgerüste für gewölbte Brücken nebst Arbeits- und Hilfsgerüsten. Von Professor H. Kirchner, Berlin. VIII u. 232 S. in 8°, mit 486 Textabbildungen. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Grundzahl geh. 13,50 ℳ, geb. 16,50 ℳ.

Mit dem Erscheinen des vorliegenden Werkes ist eine Lücke im Schrifttum über Brückenbau ausgefüllt, denn es fehlt schon längst eine zusammenfassende Darstellung des Rüstungsbaues, wie er sowohl für eiserne als auch für gewölbte Brücken in Frage kommt. Bisher waren Veröffentlichungen über Aufstell- und Lehrgerüste nur in Zeitschriften oder in Sonderwerken über eiserne und massive Brücken zu finden, die aber den Rüstungsbau nur in mehr oder weniger abgekürzter Form behandelten.

Das Werk ist in vier Abschnitte gegliedert. Der erste Abschnitt bringt die Grundlagen für die Berechnung und bauliche Ausbildung der Rüstungen samt Einzelheiten. Als Baustoff kommt naturgemäß in erster Linie Holz in Frage, während Eisen nur für Verbindungsteile und sonstige nebensächlichere Hilfsmittel in Betracht kommt. Dementsprechend ist auch dem Holz als Baustoff und den Holzverbindungen ein breiter Raum gewidmet, während Eisen nur kurz erörtert ist. Zu den hier besprochenen einzelnen Baugliedern der Rüstungen gehören die Tragwerke in Form von einfachen und zusammengesetzten (verzahnten und verdübelten) Balken, Hänge- und Sprengwerke, hölzerne Fachwerkträger und eiserne Träger verschiedener Art, ferner die Unterstützungen, wie Schwellenstapel, Böcke, Joche und Pfeiler.

Der zweite Abschnitt behandelt die Rüstungen für eiserne Balken-, Bogen- und Hängebrücken, und zwar nicht nur die Aufstellgerüste selbst, sondern auch die Gerüste für Quer- und Längsverschiebung von Brücken sowie für die Ausrüstung von Schiffen für das Einschwimmen eiserner Brücken. Die Hänge- und Nietrüstungen bilden den Schluß dieses Abschnittes.

Im dritten Abschnitt werden die verschiedenen Systeme der Lehrgerüste gewölbter Brücken, sowohl in Holz als auch in Eisenkonstruktion, erörtert. Hierbei sind die Schalung und die Gerüste für Sonderbauweisen des Betonbaues wegen des beschränkten Raumes unberücksichtigt gelassen, was um so mehr berechtigt ist, als diese in verschiedenen Sonderwerken eingehend behandelt sind.

Im vierten Abschnitt werden schließlich die Hilfs- und Arbeitsgerüste dargestellt. Zu den ersteren gehören die Förder-, Kran-, Versetz- und Aufzugsgerüste, zu den letzteren die Gerüste zur Ausführung einzelner Arbeiten, wie Nietrüstungen bei eisernen Brücken oder auch die Gerüste zur Untersuchung bestehender Brücken, ferner die Pfeilergerüste für die Ausführung massiver Pfeiler bei größerere Höhe.

Das Buch bringt alles Wesentliche für Entwurf und Ausführung von Gerüsten. Die zahlreichen Abbildungen sind klar und übersichtlich und zeigen viele gute Konstruktionseinzelheiten, so daß das Werk dem Brückeningenieur wertvolle Dienste leisten wird. Dr. Gesteschi.

— **Die Dampflokomotive der Gegenwart.** Von Dr.-Ing. e. h. Metzeltin. Die Dampflokomotive ist heute bereits erheblich über 100 Jahre alt. In diesem Jahrhundert haben sich die Ausmaße und Leistungen der Lokomotive gewaltig vergrößert. Von 13 bis 3000 PS Leistung! Ein Erfolg, der nur durch unermüdlichen Fleiß und überragende Intelligenz errungen werden konnte. Im Januarheft der Hanomag-Nachrichten (Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H. Hannover-Linden) schildert Dr. Metzeltin den gegenwärtigen Stand und die Zukunftsmöglichkeiten der Dampflokomotive unter Berücksichtigung der Turbinenlokomotive. Dem Januarhefte sind zwei neue Hanomag-Lehrblätter mit Zeichnungen der T 20 und dem Führerhaus der T 20 beigegeben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat beschlossen, die im Preisausschreiben vom August 1922 bekanntgegebenen Geldpreise unter Berücksichtigung der Verschiebungen in den Währungsverhältnissen seit Veröffentlichung des Ausschreibens mit Wirkung vom Tage der Auszahlung der Preise in angemessener Höhe anderweit festzusetzen. Von den 2 Druckstücken schriftstellerischer Werke, die zur Bewerbung eingesandt werden, wird das eine Stück nach der Preisverteilung zurückgegeben.

Das Preisausschreiben ist s. Zt. in den Nrn. 33 u. 34, S. 657 u. 686, Jahrg. 1922 dieser Zeitung veröffentlicht worden.

Anschluß an den Verein.

Die Lokalbahn Gotteszell-Viechtach (Direktion in Viechtach) ist gemäß § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossen worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 32 vom 16. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Untersuchungsfrist für Güterwagen;

Nr. III 33 vom 19. Februar 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über den Beschluß des Satzungsausschusses zu Ziffer IV der Niederschrift Dresden, den 11. Dezember 1923.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Ottmachau-Heinersdorf (Oberschles.) gelegene Haltepunkt Schwammelwitz wird mit dem Ablauf des 29. Februar d. J. für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (250)

Breslau, den 18. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1924 wird der seit 4. Februar 1924 geschlossene Haltepunkt Hainhausen an der Strecke Offenbach-Dieburg für den Güter-, Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in dem vor der Schließung bestehenden Umfange wieder eröffnet.

Frankfurt (M.), den 23. Februar 1924.
Reichsbahndirektion. (274)

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Bahnhöfe 4. Klasse 1. Bresewitz, 2. Tannenheim (Strecke Velgast-Prerow, Nebenbahn), 3. Damsdorf (Strecke Rummelsburg-Bütow, Nebenbahn), 4. Alt Borck (Strecke Kolberg-Gollnow, Nebenbahn) werden am 1. März 1924 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Für den Stückgutverkehr werden die Stationen geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gelten sie als unbesetzte öffentliche Ladestellen und bleiben Tarifstationen. Als Mutterstationen gelten zu 1. Bahnhof Pruchten, zu 2. Barth, zu 3. Bütow, zu 4. Papenhagen. (253)

Stettin, im Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Vom 15. März 1924 ab wird der Bahnhof Neuenbeken für den Eilgutverkehr geschlossen. (239)

Cassel, den 20. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Vom 25. Februar d. J. ab wird der bisherige Bahnhof 4. Kl. Weigmannsdorf in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen- und Gepäckverkehr umgewandelt.

Die Bahnhöfe 4. Kl. Zamborst und Küddowtal werden vom 1. März ab, die Bahnhöfe 4. Kl. Neu Schwente und Wallbruch vom 10. März 1924 ab in unbesetzte Haltepunkte für den Personen- und Wagenladungsverkehr umgewandelt. Außerdem wird der bisherige Bahnhof 4. Kl. Bahrenbusch vom 1. März 1924 ab in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr umgewandelt. (261)

Frankfurt (Oder), den 22. Febr. 1924.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Folgende Strecken sind wieder fahrbar:
1. Geising-Altenberg seit 13. 2.
2. Cranzahl-Weipert seit 14. 2.
3. Mulda-Sayda seit 15. 2.

Dresden, den 19. Februar 1924. (258)
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung war die Strecke Geising-Altenberg vom 18. 2. 24 bis 21. 2. 1924 unfahrbar. (266)

Dresden, am 22. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ/RJV. Der Verkehr auf folgenden, wegen Schneeverwehung gesperrten Strecken wurde wieder aufgenommen:
Kempten-Pfronten=Steinach-Reutte am 12. Februar 1924,
Erlau-Wegscheid am 13. Februar 1924,
Zwiesel-Grafenau am 14. Februar 1924.

München, den 15. Februar 1924. (240)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Der Verkehr auf der Strecke Kempten-Isny wurde am 16. Februar 1924 wieder aufgenommen. (257)

München, den 18. Februar 1924.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a des VWÜ. Die auf den Linien der Salzkammergutlokalbahn (Salzburg-Bad Ischl, St. Lorenz-Mondsee) seit 8. Februar 1924 bestandene Verkehrsstörung (Unterbrechung) wurde am 10. Februar behoben.

Linz, am 20. Februar 1924. (267)
Bundesbahndirektion Linz.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Wegen Schneeverwehung wurden am 15. 2. folgende Strecken unfahrbar:
Parndorf-Pamhagen, Parndorf-Kittsee-Ungarn, Bruck-Petronell, Wolkenprodersdorf-Parndorf, Oberloisdorf-Lutzmannsburg, St. Margarethen-Ruszt.

Wien, den 16. Februar 1924. (259)
Bundesbahndirektion Wien=Nordost.

Zu § 10 Ziff. 1 a VWÜ/RJV. Im Bahnhof Eisenstein war der Güterverkehr vom 6. bis 9. Februar 1924 wegen Schneeverwehung gesperrt. (241)

München, den 15. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Tfv. 9. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft B II 34: Entfernungen für den Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen und der anschließenden Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1924 werden die Entfernungen zwischen Altona und den Stationen Bönningstedt, Eidelstedt Ost, Elsensee, Hasloh, Quickborn und Schnelsen um je 1 km erhöht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (244)

Berlin, den 16. Februar 1924
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Am 1. März 1924 tritt die Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6, wonach die Frachtsätze nur für Sendungen gewährt werden, die im Inlande verbraucht werden, außer Kraft. (268)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 7).
b) Reichsbahn-Tiertarif (Tfv. 502).

Infolge Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der an der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn liegenden Station Weiche Schlachthof treten Änderungen und Ergänzungen ein, die für das Heft D durch den nächsten Tarifanzeiger, für den Tiertarif durch den am 1. 3. 24 erscheinenden Nachtrag veröffentlicht werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Februar 1924. (272)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 ist die Station Weildorf zu streichen.

Hannover, den 23. Februar 1924. (271)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II. (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1924 werden in dem Ausnahmetarif 5 unter den Ausnahmen des Abschnittes Frachtberechnung besondere Stationsfrachtsätze für den Binnenverkehr der Crefelder Bahn nachgetragen. (Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.) Dem Ausnahmetarif 10 ist die Südharz-Eisenbahn beigetreten.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (254)

Berlin, den 22. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 wird ein neuer Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1924 durch den Nachtrag 3 eingeführt. Abzüge des Nachtrages können durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (273)

Berlin, den 25. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife, Teil II.

Die Station Weildorf ist mit Wirkung vom 1. Februar 1924 aufgehoben worden. Sie wird auf den genannten Zeitpunkt in den Tarifen gestrichen. (242)

Karlsruhe, den 16. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirkes der RBD. Dresden

werden am 1. März 1924 die Stationen Oberschönheide, Niederrennersdorf und Niederstrahwalde mit sämtlichen Angaben gestrichen. (245)

Dresden, am 20. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 scheiden die litauischen Stationen Kretinga und Pažerunai aus dem obengenannten Verkehr aus. (265)

Königsberg (Pr.), den 21. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 15. März 1923.

1. Auf Seite 22 sind bei Schwarzenbach a. Wald die Anstoßentfernungen von 43 auf 40 km zu berichtigen.

2. Die Entfernungen für Wagenladungen von Viernheim-Nb. nach Würzburg-Hbf. sind von 210 auf 200 km und die von Viernheim-Nb. nach Neuenmarkt-Wirsberg von 334 auf 344 km zu ändern.

3. Seite 36, 46 u. 56. Infolge der ab 1. Februar 1924 stattgefundenen Aufhebung der Station Weildorf ist diese mit allen Angaben zu streichen. (262)

München, den 20. Februar 1924.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die größten zulässigen Raddrücke einer Anzahl Stationen haben sich geändert. Nähere Auskünfte erteilen die Stationen.

München, 22. Februar 1924. (260)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Reichsbahn-Tiertarif Teil II (Tfv. 502) Ausnahmetarif für Rindvieh usw. vom 15. Februar 1924.

Dem Ausnahmetarif sind mit Wirkung vom 15. Februar 1924 eine Anzahl von Privatbahnen beigetreten. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (263)

Berlin, den 23. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Am 1. März 1924 tritt ein neuer Eisenbahn-Gütertarif in Kraft, der im wesentlichen dem bisherigen Eisenbahn-Gütertarif entspricht und nur reglementarische und besondere Bestimmungen enthält. Der Eisenbahn-Gütertarif vom 1. April 1922 wird hierdurch aufgehoben. Der neue Tarif ist bei unserer Wirtschaftshauptverwaltung Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, käuflich zu haben. (243)

Dresden, am 18. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ausnahmetarif 42.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1924 werden die Seehafenstationen Altona, Brunsbüttelkoog, Cuxhaven, Cuxhaven Fischereihafen, Emden, Emden Außenhafen, Flensburg, Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham, Suchsdorf, Wilhelmshaven und Wilhelmshaven Industriehafen aufgenommen. Ferner werden verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen durchgeführt. (252)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 14. Februar 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Suchsdorf als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 44 aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. Februar 1924. (246)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teil II.

Ab 1. März 1924 werden die Stationen Dorsten, Lünen Nord, Lünen Süd, Mannheim Rbf. und Sinsen in die Tarife einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. Februar 1924. (249)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 3. März 1924 wird die Station Norre Smedeby in den Tarif einbezogen. Der Ausnahmetarif 2 wird auf vergälltes Stein-, Siede- und Hüttensalz ausgedehnt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Februar 1924. (270)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 3. März 1924 werden die Schnittfrachtsätze für Västervik geändert. Der Ausnahmetarif I wird auf vergälltes Stein-, Siede- und Hüttensalz ausgedehnt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Februar 1924. (269)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif, Heft C I b.

Am 1. März 1924 treten erhöhte Anstoßfrachtsätze im Stückgutverkehr mit der Güternebenstelle Wittdün (Amrum) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (247)

Altona, den 19. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C I c.

Vom 1. März 1924 an fällt die Überfuhrgebühr für die in Flensburg und Kiel (Binnenhafen) seewärts ein- und ausgehenden Güter unter Bedingungen fort, die im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn bekanntgemacht werden. (251)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, 20. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ergänzung des Ausnahmetarifs 33.

1. Ausdehnung auf die Erzeugnisse der Uhrenindustrie, wie Haus- (Stand-), Wand-, Weck- und Kontrolluhren sowie deren Bestandteile.
2. Aufnahme der Uhrenversandstationen Freiburg (Schles.), Furtwangen, Hornberg, Lenzkirch, Mühlheim (Donau), Neustadt (Schwarzw.), St. Georgen (Schwarzw.), Schramberg, Schwenningen (Neckar), Triberg und Villingen (Baden).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (248)

Altona, den 20. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bes. Ausf.-Best. II 5 des vorgenannten Tarifs zu § 12 EVO. im Absatz (9) wie folgt ergänzt: „Für jeden Ausweis ist eine Ausfertigungsgebühr von 0,20 ℳ zu entrichten".

Die Tarifänderung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 22. Februar 1924. (255)
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn tritt am 1. März d. J. eine Erhöhung der Fahrpreise ein. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (256)

Dahme (Mark), den 21. Februar 1924.
Die Direktion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. März 1924 gelangt der Nachtrag 23 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die jetzt gültigen Fahrpreise und Gebühren ermäßigt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (RGBl. 1914 S. 455). (264)

Crefeld, den 21. Februar 1924.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. Berlin, den 6. März 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Behandlung der Unfallneurosen im Zivilprozeß.

Von Amtsgerichtsrat **Dr. Fritz Zimmermann**, zurzeit Darmstadt.

Man fürchte nicht, daß ich es als Laie unternehme, über die rein medizinische Behandlung von Neurosen zu schreiben. Die Behandlung des Neurotikers oder gar die Dressur des Hysterischen ist so schwierig, unangenehm und aufreibend, daß sie neidlos den Ärzten überlassen sei. Meine Ausführungen sind juristisch-psychologischer Art, Bemerkungen zur Praxis des Haftpflichtprozesses, insbesondere der Eisenbahnen. Sie stellen sich bewußt auf den Standpunkt, daß die sogenannten Unfallneurosen, die man jahrelang als schwer heilbare organische Erscheinungen besonderer Art betrachtet hat, und wegen deren man endlose kostspielige Prozesse geführt hat, in der Überzahl der Fälle nur psychogene funktionelle Störungen sind, die, wenn sie nicht in der derzeitigen sinnwidrigen Weise behandelt werden, eine sehr günstige Prognose haben. Die medizinischen und juristisch-psychologischen Erfahrungen sind durchaus gesichert, es handelt sich um ein pädagogisches Problem, um ein Problem der medizinischen und juristischen Psychologie, so daß es angebracht scheint, die gewonnenen Erkenntnisse für die Praxis des Haftpflichtprozesses nutzbar zu machen. Heilungserfolge kann die somatisch-neurologische Auffassung, die sich insbesondere an die Ansicht von Prof. Oppenheim knüpft, nicht aufweisen, während die psychologische Auffassung bei der Therapie der Kriegsneurosen und der Psychoanalyse sehr viele Erfolge verzeichnen kann. Den Kriegsneurosen, die man ja in Tausenden von Fällen beobachten konnte, liegt ein bestimmtes Erlebnis (Trauma-Verwundung, man beachte das gleiche Wort bei den „traumatischen" Neurosen) zugrunde, auf das seelisch aus Angst vor der Wiederholung oder vor dem überhaupt ersten Eintreten reagiert wird, es handelt sich um eine mehr oder minder bewußte Abwehrreaktion, eine instinktive Reaktion, die man vielfach als „Flucht in die schützende Krankheit" bezeichnet hat. Das ist durchaus keine Herabsetzung der Kriegsteilnehmer, sondern einfach die Feststellung, daß es auch für den Gesunden Grenzen der seelischen Belastungsfähigkeit gibt. Die Anhänger von Prof. Freud, Wien, führen jede Neurose auf ein sexuelles Trauma im Kindesalter zurück. Sie haben sehr viel Anfeindungen erfahren, weil sie ganz offenbar zu einseitig sind. Das Gemeinsame der Anschauungen liegt jedoch darin, daß der Wunsch nach etwas oder die Angst vor etwas Unerwünschtem, kurzum die Erwartung, in der Wunsch- und Angstmomente gleichzeitig enthalten sind, eine außerordentliche Bedeutung für die Entstehung aller Neurosen hat. Die Psychoanalyse sucht, ebenso wie die Kriminalpsychologie, bei Feststellung eines Tatbestandes zu den letzten Motiven herabzusteigen, die Wünsche oder Ängste, die unbewußt „verdrängt" sind, bewußt zu machen, und damit die Symptome, die aus jener „Verdrängung" entstehen, zum Schwinden zu bringen. Die Therapie der Kriegsneurosen[1]) ist Suggestion und Erziehung in allen Formen. Soll der Jurist den Arzt bei der Heilung der Eisenbahnunfallneurosen unterstützen, soll er zum wenigsten ihn in seiner Therapie nicht störend beeinträchtigen, so muß er sich zum wenigsten klar sein, daß es sich hier um schwierige Pädagogik handelt.

Will man die Psychologie des Unfallneurotikers skizzieren, so wird man als seine beherrschenden Grundzüge seine Schwäche und seine Suggestibilität bezeichnen müssen.

---

[1]) Über die therapeutischen Erfahrungen bei Kriegsneurosen, vgl. den Aufsatz von Prof. Dr. Nonne, Hamburg in Schjernings Handbuch der ärztl. Erfahrungen im Weltkrieg. 1922.

Ob man das Schwächegefühl, das zum Teil auf Erschöpfung beruht, der Neurasthenie oder Psychasthenie zurechnen will, ob man die Suggestibilität als wesentlichen Grundzug der Hysterie bezeichnen will, ist eine medizinische Frage. Festhalten muß man, daß bei den Unfallneurotikern fast regelmäßig neuropathische oder psychopathische Disposition vorliegt. Eine Disposition kann natürlich nicht als Unfallfolge bezeichnet werden, ist also an sich nicht zu entschädigen.

Aus dem Schwächegefühl ergibt sich die Angst des Unfallneurotikers vor dem Lebenskampf, sein Bestreben, sich möglichst vor allen Eventualitäten zu „sichern", sein Mitleidheischen, seine mangelnde Entschlußkraft, die infolge des steten Kampfes mit sich selbst zur Erschöpfung führt. Aus dem Schwächegefühl sind auch die Übersteigerungen der Anstrengungen zu erklären, die wieder auf Falschbewertung oder Überschätzung der Umgebung und ihrer bösen Absichten zurückzuführen sind. Der Neurotiker, der aus Angst, ängstlich zu sein, unverschämt wird, wird vielfach falsch beurteilt, in Wirklichkeit liegt vielfach nur Unsicherheit oder eine „Flucht in den Feind" vor. Aus dem Schwächegefühl ergibt sich wieder die Sehnsucht des Neurotikers nach Ruhe und Rente; da er die Rente aber nur auf Grund eines Prozeßsieges erreichen kann, verführt ihn das zu einem Prozeßkampf, der ihm nicht bekommt, und der das Krankheitsbild der Rentenkampfneurose zeitigt, die zum Teil sicher eigenes Verschulden ist, zum Teil aber auch Folge einer falschen medizinischen und juristischen Behandlung.

Aus der Suggestibilität ergibt sich, daß der Patient auf jeden Eindruck rasch reagiert, auf Schlagworte hereinfällt, unvorsichtige Äußerungen des Arztes über die Prognose der Krankheit aufs schlimmste auslegt, insbesondere wenn sie seinen geheimen Wünschen nach pekuniärer Sicherung entsprechen.

Charakteristisch für die Hysterie (hystera heißt Gebärmutter, Hysterie im übertragenen Sinn also Empfänglichkeit) ist, daß sie äußere Erlebnisse und Wünsche in krankhafte körperliche Erscheinungen umsetzen kann: das Lachen wird zum Lachkrampf, das Weinen wird auf Wunsch hervorgerufen, wenn mit dem Weinen ein bestimmter Zweck erreicht werden soll. Jemand ist vor Schreck „sprachlos" und wird stumm, oder ist „wie gelähmt" und behält die Lähmung bei[2]). Mit bewußter Simulation ist diese Erscheinung nicht identisch, weil hier viel Unterbewußtes mitspielt. Das Überwiegen der Phantasie über die Logik mit ihren Hemmungen und die Suggestibilität führt zu den bekannten übertriebenen Forderungen, sie führt aber auch zu Fälschungen der Treue der Beobachtung. Im Strafrecht ist der Satz „quaevis hysterica mendax" bekannt, man kennt auch den Typus des pathologischen Schwindlers, der so sicher schauspielert und so in seiner Rolle aufgeht, daß Phantasie und Wirklichkeit nicht mehr auseinandergehalten werden. Unwahrhaftigkeiten ergeben sich auch aus dem Schwächegefühl, ohne daß man sofort von Betrug reden kann. Der Kranke sucht zu beschönigen, wobei die Decktendenz des Minderwertigen mitwirkt. Man schiebt gern etwas auf den Unfall und behauptet ein Verschulden des Kapitalismus, während die Kausalität der eigenen Minderwertigkeit nicht gern zugegeben wird. Der Neurotiker, der sich zur Erreichung von Zwecken in die Krankheit flüchten kann, wird natürlich, sobald seine Umgebung ihn schont, sehr bald eine Tyrannis ausüben.

Die Suggestibilität gegenüber jedem Eindruck beruht darauf, daß die Eindrücke nicht tief gehen, oberflächlich sind, und die Schwelle des Bewußtseins nicht überschreiten, sie werden nicht geistig verarbeitet. An sich müßte eine Gegensuggestion rasch gelingen. Jedoch ist zu beachten, daß die Idee der Krankheit sehr tief dann dringt, wenn sie den geheimen Wünschen des Kranken entspricht. (Je schwerer die Krankheit, je größer die Entschädigung.) Daher ist es zu verstehen, wenn die Idee, unfallkrank zu sein, sehr hartnäckig wird, durch lange Prozeßdauer sich immer befestigt, so daß, was bei der Sinnwidrigkeit der unrichtigen Suggestionsbehandlung verständlich ist, der Kranke, man könnte sagen, von der fixen Idee der Krankheit besessen wird, und querulatorische Züge, so der „soziale Beeinträchtigungswahn", eintreten. Der Hysterische wird mit einem Erlebnis nicht fertig. Der Gesunde hat das Erlebnis. Das Erlebnis hat den Hysterischen. Seine Gestaltungskraft ist gering. Er bringt höchstens krampfhafte Versuche oder Genesungsstreiks, also Krämpfe und Lähmungen fertig, die aber harmlose Verständnislosigkeit veranlassen, geldliche Leistungen herzugeben, statt auf Zwangsbehandlung der Krankheit zu dringen.

Das zentrale Trauma ist nicht der Unfall. Es gibt echte, voll zu entschädigende Unfallstörungen, die direkt nach dem Unfall am stürmischsten auftreten und dann rasch abklingen. Die meisten sog. Unfallneurosen haben keine wesentlichen Erscheinungen direkt nach dem Unfall, entwickeln sich vielmehr langsam aus kleinen Anfängen, die durch Autosuggestion schlimmer werden. Das Trauma ist der vermeintliche Rechtsanspruch, das Erlebnis die Entschädigungserwartung, die eine psychische Heilungshemmung bewirkt. Die Symptome schwinden, sobald der Rechtsanspruch, zweckmäßig am besten durch Abfindung, befriedigt oder endgültig zerstört ist. Klageabweisung kann Wunder wirken.

Die seitherige Praxis des Unfallprozesses kann nicht günstig beurteilt werden. Die Bilanz der Rechtsprechung zeigt einen verzweifelten Kampf der Eisenbahnen gegen eine immer ungünstiger werdende Stellungnahme der Gerichte. Während man aber früher einen Kampf von Rechtsanschauungen dahinter vermuten konnte, lehrt die Erfahrung, daß es sich bei der großen Zahl rentenhysterischer Erscheinungen, die bei allen Krankheiten auftreten können (ein Armbruch heilt bei einem Versicherten sehr viel langsamer als bei einem Unversicherten), hier gar nicht um Rechtsfragen handelt, sondern um einen Kampf der psychologischen Auffassung gegen die „organische" Auffassung von Oppenheim, die ohne Berücksichtigung menschlicher Leidenschaften arbeiten zu können glaubt. Man hat früher die Wirkung der Rechtsprechung, die doch sehr lehrreich für die Frage der Richtigkeit der Rechtsprechung ist, zu wenig beobachtet. Das Studium der Wirkung der Rechtsprechung lehrt jedoch, daß die seitherige Praxis von Ärzten und Juristen vom heutigen Standpunkt aus vielfach eine grob fahrlässige Gesundheitsbeschädigung der Unfallkrankheiten war. Daß die Rechtsprechung, die sehr von den Anschauungen der Sachverständigen abhängig ist, und die auch nicht ohne Einfluß von Zeitströmungen bleibt[3]), nach bestem Wissen erfolgte, steht ohne Zweifel. Sie hält sich auch immer an den Buchstaben des Gesetzes, jedoch kann, wenn sie trotzdem gegen die Gesetze aller Psychologie verstößt, nichts Günstiges herauskommen. Es handelt sich eben nicht nur um Auslegung der Gesetze, um Festsetzung einer Entschädigung. Die Entschädigung kommt immer erst in zweiter Linie, zunächst handelt es sich um Herbeiführung des Zustandes, der vor dem schädigenden Ereignis bestanden hat, also um Heilung, und damit auch um Prophylaxe vor weiteren Schädigungen, also nicht um rein juristische Fragen. Arbeitsmethode und Arbeitsteilung war nicht genügend ausgebaut, die Arbeitshilfsmittel waren nicht genügend benutzt. Eine Methode bestand überhaupt nicht, die Hilfsmittel, die die Kriegsneurosentherapie und die Psychopathenfürsorge im Strafrecht geliefert hätten, wurden nicht angewandt. Was die Arbeitsteilung anlangt, so wurden dem Juristen vielfach Sachen zugemutet, die durchaus dem Mediziner oblagen, und diesem Feststellungen überlassen, die nur der Jurist hätte treffen müssen. Das Entschädigungsverfahren ist kein rein juristisches Verfahren. Für den Juristen ist es weniger anstrengend, die Untersuchung in einer Mordsache zu führen, als einer bös-

[2]) Organisch ist nichts krank, nur die betr. Bewegungsvorstellung ist seelisch gehemmt.

[3]) In der Zeitschrift „Die Verkehrstechnik" habe ich den Einfluß der Rentenhysterie auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts darzustellen versucht.

artigen Hysterika die Beichte abzunehmen und sie zu einem Geständnis zu veranlassen, welcher Art eigentlich ihre pekuniären Wehwehchen sind.

Die Auffassung, daß einfach die Unfallneurosen Wunschneurosen oder Begehrungsneurosen seien, führt übrigens nicht immer weiter. In der Praxis wird man vielfach Fälle finden, bei denen gar keine Begehrungsvorstellungen zutage treten, so daß harmlose Ärzte der Auffassung sind, es seien ja keine Begehrungsvorstellungen vorhanden, folglich handle es sich um keine Rentenkampfneurose, folglich sei sie voll zu entschädigen. Hier liegt vielfach ein komplizierter seelischer Komplex zugrunde. Die Kranken beteuern, daß sie nur gesund sein wollen, gar nichts haben wollen, bei näherer Beobachtung erklärt sich aber, daß jeder Heilungsmaßnahme aufs äußerste widerstrebt wird, daß eine Heilung „als zu ungünstig" hingestellt wird, daß es sich also um Verschleierung gewöhnlich außerordentlich unverschämter Wünsche handelt. Bei anderen Kranken scheinen die Befürchtungsvorstellungen zu überwiegen, hier handelt es sich um Sicherungsbestrebungen, oder es liegt eine Falschbehandlung des Arztes vor, oder aber der Patient „befürchtet", lediglich zu wenig zu verlangen.

Man soll den Kampf gegen die Rentenhysterie, die Hysterie der Reparationen, insbesondere wenn sie von einem geschickten Advokaten vertreten wird, nicht unterschätzen. Man hört immer wieder dieselben Einwendungen: 1. Das sei alles nicht sicher, wer garantiere dafür? 2. Es seien Fälle bekannt, wo die Heilung nicht eingetreten sei. 3. Die Auffassung sei „unsozial", der Eisenbahnkapitalismus habe zu zahlen. Jeder, der etwas Praxis im Haftpflichtrecht hat, weiß, daß diese Einwendungen falsch sind. Die Erfahrungen sind gesichert, im übrigen lehrt die tägliche Erfahrung, daß jemand durch einen Schicksalsschlag nicht stets unheilbar krank wird. Fälle, in denen Unfallneurosen bei zweckmäßiger Behandlung nicht heilen, sind unbekannt. (Syphilis heilt allerdings nicht durch Geldzahlung, sie ist aber auch keine Unfallkrankheit, trotzdem die diagnostische Verwechselung von Nervensyphilis und Unfallneurose vorkommt.) Daß schließlich die Heilung „unsozial" sei, diese Ansicht ist eine häufige hysterische Perversion, aber nichts weiter.

Die hier vertretene psychologische Auffassung hat sich bisher schwer durchgesetzt und wird sich weiterhin schwer Boden erkämpfen. Jedoch kann festgestellt werden, daß sowohl Gesetzesänderungsvorschläge vorhanden sind und auch eine Änderung der Rechtsprechung im hier vertretenen Sinne vorliegt. Auf dem Neurologentag 1916 in München ist betont worden, daß das Entschädigungsverfahren und seine Gestaltung großen Einfluß auf die Krankheit habe. Es ist gefordert worden: Vermeidung der langdauernden Prozesse und der gesundheitsschädlichen Dauerrenten, dagegen sind empfohlen worden die rasch sinkenden Schonungsrenten und die Zwangsabfindung, der Heilwert der Werte schaffenden Berufsarbeit ist betont worden. Damit ist gleichzeitig der Stab gebrochen über die frühere Therapie der resignierten ärztlichen Geschäftigkeit, die Massagen, Liegekuren, Elektrisierungen und Erholungsaufenthalte, Sanatoriumsbehandlung anwandte oder spielerische Beschäftigungstherapie versuchte, während man den Patienten verhinderte, sich in seinem Gesundheitsinteresse ernsthaft zu betätigen.

Von Vorschlägen zur Änderung des Haftpflichtgesetzes ist zu erwähnen der Vorschlag von Regierungsrat Rahmsdorff, Hannover[4]), der eine Anzeigepflicht von zwei Monaten, nach Analogie des Automobilgesetzes, bei Verlust des Anspruches, für jeden Unfall einführen will. Der Vorschlag, der Verschleppung des Prozesses und Verdunkelung des Tatbestandes vermeiden will, ist gerade für die Unfallneurosen von Wert, ganz abgesehen davon, daß echte nervöse Störungen nach zwei Monaten verschwunden sind.

[4]) In einem Aufsatz in der Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte. 1915.

Wichtig ist der Vorschlag von Geheimrat Rumpf und Prof. Dr. med. Horn in Bonn, die eine Umwandlung der Rente in Abfindung auch auf Antrag des Haftpflichtigen oder Arztes für zulässig erklärt haben wollen. Bisher ist allein der Kranke zur Abfindung aus wichtigem Grunde antragsberechtigt. Bei der besonderen Verdrehtheit des Unfallneurotikers stellt dieser niemals einen Antrag, weil ihm die lebenslängliche Versorgung durch Rente angenehm ist. Prof. Horn und ich haben die Einführung eines obligatorischen vorprozessualen Sühneversuchs angeregt, der möglichst rasch eine unparteiische Stelle in die Lage setzt, zu erkennen, um welcher Art Anspruch es sich handelt, der die Möglichkeit der Vereinbarung von Heilmaßnahmen ermöglicht und die leichtfertige Erhebung von Klagen verhindert. Prof. Reichardt, Würzburg, und Geheimer Sanitätsrat Kaeß, Gießen, sind schließlich für die Einführung ärztlicher Schiedsgerichte in diesen vorwiegend medizinischen Fragen eingetreten.

Ferner ist auch eine Begrenzung der Höhe der Leistungen angeregt worden, die inzwischen ja für das Haftpflichtgesetz eingeführt worden ist. Erwägenswert ist, ob nicht eine Begrenzung der Dauer der Leistungen einführbar ist. Das schweizerische Unfall- und Krankenversicherungsgesetz von 1911 gibt bei Krankheiten, die erfahrungsgemäß nach Erledigung des Streites besser werden, eine Zwangsabfindungsmöglichkeit mit einer Summe, die einer Rente in Höhe von höchstens drei Jahresrenten entspricht. Die Höchstgrenze von drei Jahren erscheint zu hoch, ist längst überholt, man kann die Rechtsprechung freier stellen, ganz abgesehen davon, daß es zu schwierig ist, den Sammelbegriff „Unfallneurose" gesetzlich zu fixieren.

Bemerkenswert ist die Entwicklung, die die Ansichten hinsichtlich der Psychopathen (und viele Unfallneurotiker sind Psychopathen) im Strafrecht genommen haben. Zwischen krank und gesund bestehen, wie man nun eingesehen hat, viele Gradunterschiede. Man hat also zwischen der idealen Willensfreiheit und der strafrechtlichen Unzurechnungsfähigkeit den Begriff der verminderten Zurechnungsfähigkeit eingeschoben. Sie soll nach dem Strafgesetzentwurf allgemeiner Strafmilderungsgrund sein, man unterscheidet jedoch noch harmlose und gemeingefährliche Psychopathen. Letztere will man Sicherungsmaßnahmen, die in Einschließung bestehen können, statt der Strafe unterwerfen. Auch der Strafvollzug legt größeren Wert auf den erzieherischen Einfluß des Gefängnisarztes. Hieraus ergibt sich der Schluß, daß, nach den Erfahrungen im Strafrecht, es ungerechtfertigt ist, den Unfallneurotiker als krank und stets ohne eigenes Verschulden an der Aufrechterhaltung seiner Krankheit zu erklären, da seine Krankheit durch Erziehungsmaßnahmen verbesserlich ist. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß vielfach ja das Verfahren teilweise an seiner Krankheit schuld ist. Echte Simulation, die als Betrugsversuch zu betrachten ist, kommt wohl seltener vor, wenn auch Aggravation fast immer vorliegt. Aktive Täuschungshandlungen sind gar nicht nötig, solange man im juristischen und medizinischen Lager der Unfallneurose so verständnislos gegenübersteht wie seither.

Die Rechtsprechung hat sich langsam im psychologischen Sinne gewandelt. Man hat auf die ärztlichen Warnungen hin statt der früher üblichen Dauerrenten nunmehr in steigendem Maße rasch sinkende Schonungsrenten unter Abweisung weiterer Ansprüche zugebilligt. Die fallende Rente ist aber bei sinkender Währung schwer durchsetzbar. Das Reichsgericht hat den ärztlichen Rat, im Heilungsinteresse statt einer Rente eine Abfindung zu wählen, als „wichtigen Grund", der zum Abfindungsantrag berechtigt, erklärt, hat jedoch hinzugefügt, daß die Abfindung sich nach der voraussichtlichen raschen Heilwirkung richten müsse, keinesfalls einer Rente für Unheilbarkeit entsprechen dürfe. Seit der Zeit sind die Anträge nicht häufig. Die „Rentenkampfneurose" ist entweder als Nichtfolge des Unfalls oder als eigenes Verschulden bezeichnet worden, und das Reichsgericht hat Ansprüche deswegen abgelehnt. Es fehlt noch eine Entschei-

dung, daß Abfindungsverweigerung[5]) genau so zu behandeln ist wie die Operationsverweigerung, bezüglich deren eine höchstrichterliche Entscheidung schon vorliegt. Das Reichsgericht hält, trotzdem es eine Operation für eine gefährliche Körperverletzung ansieht, die Weigerung einer Operation für unberechtigt, wenn die Operation nicht lebensgefährlich, wenn sie nicht erheblich schmerzhaft ist, wenn Heilung oder doch erhebliche Besserung zu erwarten ist und der Haftpflichtige die Kosten zahlt. Weigert sich der Verletzte dann noch, so verwirkt er seinen Anspruch. Diese Entscheidung wirkt operationsfördernd, denn niemand ist gern auf eigene Kosten krank, lieber willigt er in eine gefährliche Körperverletzung ein.

Da eine gesundheitspolitisch richtige und dem Eisenbahnstandpunkt günstige Entscheidung des Reichsgerichts nur möglich ist, wenn ein Unfallneurotiker zunächst einmal durch drei Instanzen krank gemacht wird, ist es notwendig, zu betonen, daß das Hauptgewicht auf die Praxis des Haftpflichtprozesses in den unteren Instanzen zu legen ist, zumal es sich zum wenigsten bei Unfallneurosen nur nebenbei um Rechtsfragen handelt, und die Entschädigung auch nach anderen Gründen als nach Rechtsgründen festgestellt wird. Wichtig ist die Prozeßleitung, die Tätigkeit des Arztes und die Zusammenarbeit mit dem Juristen der Eisenbahnverwaltung und dem Gericht.

An sich steht der Zivilprozeß unter dem Zeichen der Verhandlungsmaxime, die Parteien können über den Gegenstand des Rechtsstreits nach Belieben verfügen. Ebenso wie im Eheprozeß sprechen jedoch dringende öffentliche Interessen, nämlich hier solche gesundheitspolitischer Art, dafür, daß der Prozeß nicht zu einer Farce wird, deshalb ist im Eheprozeß die Staatsanwaltschaft zugezogen, damit die Offizialmaxime im Interesse der Aufrechterhaltung der Ehe Geltung bekommt und auf die Feststellung des wahren Tatbestandes gedrungen wird. Genau so müßte es im Haftpflichtprozeß sein, bei dem es sich auch nicht um Ergötzungen eines Philologenkränzchens handelt, sondern um die Heilung nervöser und deshalb besonders empfindlicher Menschen. Jede Verschleppung führt zur Verdunkelung des Tatbestandes. Der geschickteste Gutachter kann nach Monaten bei psychisch-nervösen Störungen nicht mehr feststellen, was ursächlich mit dem Unfall zusammenhängt, und dies wird erfahrungsgemäß stets zum Nachteil des Eisenbahnunternehmers ausgenutzt. Der Unfallneurotiker hat nach seiner Einstellung gar kein Interesse an Aufklärung des Tatbestandes, vielfach werden Vorkrankheiten dissimuliert. Aufgabe des prozeßleitenden Richters ist es daher, soweit es an ihm liegt, Verschleppungen des Prozesses entgegenzuwirken, auf Aufklärung des Tatbestandes zu dringen, und des Gerichtes, nicht schlüssig bewiesene Ansprüche rücksichtslos abzulehnen. Die Beweislage des Verletzten ist gerade im Haftpflichtrecht außerordentlich günstig. Der Eisenbahnunternehmer haftet für höhere Gewalt und eigenes Verschulden des Verletzten, wenn nicht der Eisenbahnunternehmer es nachweist, was bei der Widerspenstigkeit des Unfallneurotikers sehr schwierig ist. Die kausalen Zusammenhänge zwischen Krankheit und Unfall müßten daher zum wenigsten besonders gut nachgewiesen werden. Hier hapert es aber sehr, weil die Ärzte vielfach in der gerichtlichen Medizin zu wenig bewandert sind und die Schwierigkeit einer kausalen Feststellung nicht genügend kennen. Die Diagnose „Unfallneurose" beweist noch gar nichts, sie kann höchstens ein Beweis für das mangelnde Sachverständnis des Arztes sein, wenn er weiter gar nichts mit dem Falle anzufangen weiß. Mit der Auffassung „in dubio pro laeso", oder mit der Auffassung, daß der Satz „post hoc, ergo propter hoc" genügend sei, um eine Kausalkette nachzuweisen, kommt man natürlich nicht weiter. Die Eisenbahnen versuchen, mit Rücksicht auf die ihnen gemachten Beweisschwierigkeiten, selbst möglichst den Tatbestand aufzuklären, jedoch begegnen sie hier vielfach dem Mißtrauen. Sofort ein Beweissicherungsverfahren zu beantragen wäre möglich, jedoch ist dann gleich der gesundheitsschädliche Prozeß mit Kosten und Anwälten da, die Untersuchung durch die Polizei führen zu lassen, ist nicht möglich, weil eine strafbare Handlung des Verletzten vielfach nicht nachweisbar ist und die Aufregungen des Strafprozesses natürlich auch dem Eisenbahnunternehmer zur Last gelegt werden.

[5]) Vgl. meinen Aufsatz „Die Abfindungsverweigerung" in der „Verkehrstechnik". 1921.

Das Armenrecht (einstweilige Befreiung von Kosten, Beiordnung eines Armenanwalts) ist zu versagen, wenn die beabsichtigte Rechtsverfolgung mutwillig oder aussichtslos erscheint. Mutwillig ist sie jedenfalls, wenn dem Armenrechtsgesuch noch nicht einmal ein ärztliches Zeugnis beigelegt wird, oder wenn die Klage angestrengt werden soll, ehe überhaupt einmal mit dem Haftpflichtigen verhandelt worden ist. Der Prozeß kann gerade bei dem Unfallneurotiker eine große Ähnlichkeit mit einem Erpressungsversuch haben, da dem Haftpflichtigen die Anwaltskosten ja doch meistens zufallen. Das Gericht kann prozeßprophylaktisch dadurch wirken, daß es vor Gewährung eines Armenrechtsgesuchs einen Sühnetermin ansetzt. Es wird sich dann auch meistens aufklären, um welcher Art Ansprüche es sich handelt.

Schuldanerkenntnis. Der Haftpflichtige erhält oftmals von Anwälten eine Aufforderung, binnen kurzer Frist zu erklären, ob er für den und den Unfall „voll und ganz" aufkomme, sonst werde Klage erhoben. Nach dem Haftpflichtgesetz haftet die Eisenbahn nicht für den vollen Schaden, auch nicht für Schmerzensgeld. Die Erklärung, daß die Haftung im Rahmen des Haftpflichtgesetzes übernommen werde, wird vielfach abgelehnt als ungenügend. Die Erklärung selbst kann natürlich nicht den Verletzten von der Beweispflicht entbinden, belastet auch die Eisenbahn mit der Haftpflicht, die durch schuldhaftes Verhalten des Verletzten später entsteht, nicht. Die Erklärung ist also meist überflüssig, und es ist zunächst darauf zu dringen, daß der Verletzte seinen Schaden zunächst „voll und ganz" nachweise, wie jeder, der Forderungen stellt. Wird die Erklärung vor Klärung des Tatbestandes verweigert, so wird vielfach Feststellungsklage nach dem Grund des Anspruchs erhoben, die vielfach damit begründet wird, die Verjährungsfrist von zwei Jahren sei zu kurz. Zur Unterbrechung der Verjährung müsse daher die Klage erhoben werden. Zunächst ist zu bemerken, daß die nervösen Störungen nach dem Erdbeben von Messina drei Monate längstens betrugen, so daß die Verjährungsfrist von zwei Jahren sehr lang ist. Ferner ist die Feststellungsklage ohne bezifferten Leistungsanspruch, wenn nicht eine Gebührenschinderei des Anwalts vorliegt, dem es auf zweckmäßige Erledigung des Prozesses gar nicht ankommt, fast stets ein Symptom dafür, daß eine verschleierte Wunschneurose vorliegt. Der Trennung des Verfahrens nach Grund und Höhe des Anspruchs ist im Heilungsinteresse zu widerraten, weil dadurch nur eine Verschleppung des Prozesses eintritt.

Verhandlungen. Auf die Frage, ob man verhandeln solle, ist unbedingt bejahend zu antworten. Persönliche Verhandlungen sind empfehlenswert, weil die Menschen gewöhnlich anders sind, als sie sich nach den Akten darstellen. Vorbereitung der Verhandlungen durch den Arzt, der, wenn er was versteht, auch die Entschädigungsfrage von vornherein berücksichtigt, ist empfehlenswert. Ich habe versucht, mit dem Anwalt des Verletzten bei dem behandelnden Arzt zu verhandeln. Wenn der Anwalt keine blasse Ahnung hat, jedoch mit schönem Organ bei dem Arzt Männerreden hält und aus „sozialen" Gründen die Ansicht der Ärzte über Heilung für falsch erklärt, sind solche Verhandlungen zwecklos. Sehr zweckmäßig sind jedoch Verhandlungen vor Gericht unter Zuziehung des ärztlichen Sachverständigen, die bei guter Leitung fast stets zum Vergleich führen. Man soll niemals Vergleichsmöglichkeiten ablehnen; sobald man einsieht, daß man es mit Rentenkampfneurose zu tun hat, und daß der Kranke der Heilung widerstrebt, sind Verhandlungen zwecklos; hier hilft nur eine gerichtliche Entscheidung. Erziehung ohne erfüllbaren Zwang ist natürlich nicht möglich.

Wenn ärztlicherseits gegen Rentengewährung geeifert wird, so gilt das natürlich auch für Vorschüsse und Renten durch einstweilige Verfügung. Man soll Vorschüsse nie geben, ohne den Arzt zu hören, und nur, solange Vergleichsmöglichkeit besteht. Einstweilige Verfügungen „bis zur rechtskräftigen Entscheidung des Prozesses" bewirken nur, daß der Prozeß ewig dauert, jede ärztliche Behandlung hat während der Zeit keinen Erfolg.

Es gibt Neurosen nach Eisenbahnunfall (dieser Ausdruck ist vorsichtiger als der Ausdruck „Unfallneurose", der eine Kausalität anzeigt, die vielfach nicht beweisbar ist), es gibt auch Mischformen zwischen Neurosen und organischen Krankheiten, die zu entschädigen sind. Im wesentlichen ist genaue Tatbestandsfeststellung erforderlich, wobei sich herausstellt, daß für viele Krankheiten, die man seither mit lebenslänglichen Renten entschädigte, nichts oder nur begrenzte Leistungen zu gewähren sind. Der Schutz des Schwachen ist die Pflicht und das schönste Vorrecht des Richters. Die Bevorzugung der Minderwertigkeit jedoch in einem gesundheitspolitisch sehr bedenklichen Verfahren, die die Kranken selbst schädigt, ist nicht sozial und durch kein Gesetz vorgeschrieben.

Die Fahrkartenschaltereinrichtungen auf den Bahnhöfen der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Vom Reichsbahn-Oberinspektor **Finne** in Berlin.

Im Rahmen der deutschen Reichseisenbahnen nehmen die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen infolge der Eigenart ihrer Bestimmung und Anlage eine Sonderstellung ein. Die Personenbeförderung ist auf Massen- und Schnellbetrieb eingestellt. Daher vollzieht sich auch die Abfertigung des Publikums in den einfachsten Formen. Da nur die 2. und 3. Wagenklasse besteht, sind die auf Grund eines Zonentarifs und des Sammelkartensystems zur Ausgabe gelangenden Fahrkartensorten verhältnismäßig gering. Die Fahrkarten gelten für die eine oder andere Fahrtrichtung. Die Einzelkarten werden nicht mit dem Datumstempel versehen; sie sind daher in beliebigen Mengen im voraus käuflich. Rücknahme und Umtausch der Karten sowie Fahrtunterbrechungen sind ausgeschlossen. Abgesehen von den Monats-, Schülermonats- und Wochenkarten, die natürlich in Massen benutzt werden, hat der Tarif für Fahrpreisermäßigungen und Blankokarten, die Störenfriede des glatten Schalterbetriebes, nicht viel Raum gelassen.

Wenden wir uns den Stellen zu, an denen auf den Bahnhöfen der Stadt- und Ringbahn das Publikum abgefertigt wird, und vergegenwärtigen wir uns, daß sie nunmehr auf ein 40jähriges Bestehen zurückblicken, so muß auffallen, daß die s. Z. durchweg einheitlich eingerichteten Schalteranlagen nach ihrer Ausdehnung und Innenausrüstung mit geringen Ausnahmen sich bis auf den heutigen Tag erhalten haben. Diese Tatsache legt ein beredtes Zeugnis ab von der Güte der Arbeit der damaligen Meister, aber auch von der wirtschaftlichen Haushaltung ihrer Nachfolger. Wir stellen fest, daß die 3—4 Öffnungen der damals angeordneten Schalteranlage fast überall unverändert geblieben sind.

Im Innern der Fahrkartenausgabe fällt unser Auge zunächst auf die nunmehr bald Altertumswerte darstellenden kleinen Verkaufsschränke. An jeder Öffnung stand ursprünglich nur ein solcher für den Verkauf der Fahrkarten nach den 30 Stationen der Stadt- und Ringbahn. Eine Erweiterung erfuhr die innere Ausrüstung der Fahrkartenausgaben mit der Einführung des Berliner Vorortverkehrs im Jahre 1895 und der Eröffnung neuer Stationen in den folgenden Jahren. Aus dieser Zeit stammen die auch heute noch in allen Fahrkartenausgaben zu sehenden doppelflügligen Verkaufsschränke mit 250—300 Kartenfächern. In diesen Schränken werden die Fahrkarten liegend aufgehoben und zwar so, daß die niedrigste, zunächst zum Verkauf kommende Nummer unten liegt. Bei Aufnahme des Bestandes wird die unterste Karte vorgezogen, so daß man die Kontrollnummer ablesen kann. Vor den Fächern ist ein Schild angebracht, auf welchem zu ersehen ist, welche Karten sich in dem Fach befinden. Die Verkaufsschränke stehen in der Regel auf den Handbestandschränken, aus denen die der Nummer nach folgenden Fahrkartenpakete entnommen, durchgezählt und in den Verkaufsschrank gelegt werden, sobald der Bestand einer Sorte in diesem zur Neige geht.

Bei der raschen Verkehrsentwicklung reichten die einfachen Schalterausrüstungen bald nicht mehr aus. Da kam die Technik zu Hilfe. Man ließ an Stelle von Menschen Maschinen arbeiten in der Gestalt von Automaten für Bahnsteig- und Fahrkarten. Jeder Automat kann natürlich nur eine Kartensorte verausgaben; man gab ihm die gangbarsten Groschenkarten; auch faßte man bei gleichen Preisen wie im Verkaufsschrank mehrere Stationsverbindungen in einer Sammelkarte zusammen. Die Automaten wurden immer mehr vervollkommnet; sie waren zum Einwurf mehrerer und verschiedener Geldstücke eingerichtet und gaben auch Wechselgeld zurück. Sie verabfolgten Edmonsonsche und durch elektrischen Antrieb selbstgedruckte Fahrkarten. Im Bereich der Stadt- und Ringbahn kam die Zahl der Automaten allmählich auf 250 Stück. In 3 Schichten hintereinander verrichteten sie Tag und Nacht bei angestrengtester Tätigkeit ohne Murren ihre Arbeit und ersetzten dadurch je 3 Schalterbedienstete, denen gegenüber sie den besonderen Vorzug hatten, gegen jedermann gleich höflich zu sein. Leider überkam sie alle im Jahre 1920 plötzlich die allgemein übliche Streiklust; wegen der Entziehung des zu ihrem Lebensunterhalt unbedingt nötigen Hartgeldes, und weil sie die fortgesetzten Tariferhöhungen nicht mitmachen wollten, stellten sie ihre Tätigkeit in solidarischer Zusammengehörigkeit gleichzeitig ein.

Damit begann eine schwere Leidensgeschichte für die Personenabfertigung auf der Stadt- und Ringbahn. Die bedeutenden Arbeitsleistungen der Automaten gingen auf die ohnehin überlasteten Schalter über. Zugleich nahm aber auch infolge der Zuwanderung aus allen verlorenen Gebieten, der Belebung der Vororte mit ihren neuen Kolonien, der Entfaltung von Groß-Berlin mit seinem unbeugsamen Schaffensgeist der Verkehr in einem ungeahnten Maße zu. Von 1913 bis 1923 ist er um 100 % gestiegen. Zu diesen Bedrängnissen gesellten sich die Auswirkungen des Achtstundentages und die sonstigen Errungenschaften der Revolution, sowie, um das Maß voll zu machen, die Zahlungsmittel- und Währungsnöte.

Alle diese in rascher Aufeinanderfolge für den Schalterdienst in die Erscheinung getretenen Schwierigkeiten galt es mit tunlichster Beschleunigung zu überwinden. Als der größte Hemmschuh erwies sich dabei der Mißstand, daß an jeder Schalteröffnung grundsätzlich nur ein Verkaufsschrank stand, und daß beim Schalterwechsel in den Früh- und besonders in den Mittagstunden nicht alle verfügbaren Öffnungen benutzt werden konnten. Hat nämlich eine Anlage nur 3 Öffnungen und sind z. B. am Vormittag 2 und im unmittelbaren Anschluß daran am Nachmittag 3 derselben erforderlich, dann entstehen Abfertigungshindernisse. Der den Verkauf beendende Bedienstete muß den Schalterabschluß fertigen, den Erlös ermitteln und Soll und Haben in Übereinstimmung bringen. Der denselben Verkaufsschrank übernehmende Beamte muß sich von der richtigen Buchung aller vorliegenden Nummern durch Vergleichung des Kassenbuches mit den Karten im Verkaufsschrank überzeugen; auch soll er die in diesem und im Handbestandschrank befindlichen Bestände nachprüfen; denn nach der Übernahme ist er für den vollen und hohen Wert der Bestände allein verantwortlich. Diese Arbeiten erfordern einen Zeitaufwand von durchschnittlich mindestens einer Stunde. Während dieser Zeit ist der Schalter geschlossen; er ist zwar vorhanden, die Unzulänglichkeit seiner Innenausrüstung verbietet jedoch die Benutzung — zum Ärger des draußen an einem anderen überfüllten Schalter ungeduldig anstehenden Publikums. Dieses Bild wiederholte sich auf den Bahnhöfen der Stadt- und Ringbahn täglich zu verschiedenen Zeiten und an mehreren Schaltern, besonders aber an Sonn- und Feiertagen und zu Zeiten des Wochen- und Monatskartenverkaufs.

Angesichts dieser Mißstände war vor allem darauf Bedacht zu nehmen, die auf den einzelnen Bahnhöfen vorhandenen Schalteröffnungen derart auszunutzen, daß sie nicht lediglich der Schalterübergaben wegen zu den verkehrsreichsten Zeiten teilweise geschlossen werden mußten, sondern gerade dann alle ihr Licht leuchten ließen. Dies wurde zunächst dadurch zu erreichen versucht, daß in eine oder mehrere Schalterluken ein zweiter Verkaufsschrank gestellt wurde. Der eine Schrank stand links, der andere rechts vor der Öffnung. Wenn aber der Nachfolger den Schalter bedienen und der Vorgänger zum Zwecke der Abrechnung die verkauften Karten aufnehmen mußte, dann hinderten sich beide; auch war für jeden von ihnen die Kassensicherheit gefährdet. Diesem Übelstand suchte man durch die Einrichtung von drehbaren Verkaufsschränken abzuhelfen. Zwischen 2 Schalteröffnungen wurden auf einen oder zwei Handbestandschränke 2 drehbare Verkaufsschränke gestellt. Nach Beendigung des Schalterdienstes wird z. B. der

an der rechten Seite der Öffnung stehende Verkaufsschrank um 180° gedreht. Dann kann aus einem auf der linken Seite derselben Öffnung stehenden Schrank ohne nennenswerte Unterbrechung weiter verkauft werden; die Schalteröffnung wird also trotz des Wechsels der Bediensteten nicht geschlossen. In der betreffenden Öffnung steht nur der neue Verkäufer, während der abgelöste in der Schalteröffnung nebenan steht und dort aufnehmen kann. Solange in dieser Luke niemand verkauft, kann die Aufnahme ungestört erfolgen; befindet sich hier aber auch ein Verkäufer, dann tritt dieselbe Behinderung ein, wie wir sie in der ersten Luke festgestellt haben. Zur Beseitigung dieses Mißstandes wurden die drehbaren Schränke so angeordnet, daß sie nach der Drehung möglichst zurückstanden und Verkäufer und Aufnehmer sich gegenseitig nicht störten. Zur weiteren Verbesserung wurden auch die unter den Verkaufsschränken befindlichen und zu ihnen gehörigen Handbestandschränke mit den ersteren drehbar eingerichtet. Ein großer Nachteil der drehbaren Verkaufsschränke ließ sich aber nicht beseitigen und zwar der, daß ein um 180° gedrehter Schrank zum Verkauf aus der Öffnung nebenan nicht gebraucht werden konnte, weil dann die gangbarsten Fahrkarten nicht mehr schnell greifbar, sondern am hinteren Ende des Schrankes lagen.

Neben dem Verlangen nach möglichster Ausnutzung der vorhandenen Schalteröffnungen mußte noch ein weiteres Ziel zu erreichen versucht werden. Vor dem Kriege fand hinsichtlich der im Fahrkartenschalterdienst zu verwendenden Kräfte eine besonders sorgfältige Auslese statt. Galt es doch, gerade durch diesen Beamten, dem das meistens eilig über die Schwelle des Empfangsgebäudes tretende Publikum in erster Linie mit seinen Wünschen begegnet, die Verwaltung zu verkörpern und das Verhältnis derselben zum gern gesehenen Kunden zum Ausdruck zu bringen, wie ein neuerer Erlaß und eine Amtsblattverfügung dies so treffend darstellen. Freundlichkeit, Höflichkeit und Gewandtheit der Bediensteten am Fahrkartenschalter sind ein Spiegel für das Ansehen der Verwaltung beim Publikum. Mit diesen Eigenschaften muß unbedingte Ehrlichkeit der Schalterbediensteten dem Publikum, der Verwaltung, den Kollegen und sich selbst gegenüber eng verbunden sein. Während des Krieges und auch später war die Auswahl dieser Bediensteten nicht mehr in der früheren Weise möglich. Meistens mußte auf jugendliche und unerprobte Kräfte zurückgegriffen werden. Als ein besonders grober Mißstand, der durch die vielen Vertretungs- und Sonntagskräfte noch erhöht wurde, machte sich dabei der Gemeinschaftsverkauf aus einem Schrank fühlbar. Mancher ehrliche Bedienstete mußte für einen unehrlichen herhalten, bis dieser entlarvt werden konnte. Da erschien es als eine selbstverständliche und dem Recht entsprechende Pflicht der Verwaltung, jedem Bediensteten eine eigene Schalterausrüstung zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Einrichtung für den Fernverkehr besteht, dann muß sie für die Fahrkartenausgaben der Stadt- und Ringbahn mit ihrer Eigenart erst recht verlangt werden und sich auch ermöglichen lassen.

Die Vereinigung dieser beiden Ziele ist in anerkennenswerter Weise erreicht worden durch den Bau senkrecht zur Schalterwand verschiebbarer Verkaufsschränke. Sie sind in einer für dieses System musterhaften Anlage aufgestellt in der Fahrkartenausgabe Stralau-Rummelsburg. Vor jeder der 5 Schalteröffnungen stehen zu beiden Seiten derselben je 2, vor jeder Öffnung also 4, im ganzen 20 Verkaufsschränke. Wenn ein Verkäufer den Schalterdienst beendet hat, schiebt er seinen Schrank um 1,75 m zurück. Der Nachfolger kann nach kaum nennenswerter Unterbrechung des Schalterbetriebes aus seinem rechts oder links vor der Öffnung stehenden oder auf Rollen leicht dahin verschiebbaren Schrank sofort weiter verkaufen. Der abgelöste Bedienstete nimmt im hinteren Teil der seitlich abgegitterten und auch quer zu trennenden Schalterluke auf; beide Bedienstete stören sich nicht; keiner kann dem anderen in die Kasse oder in die Fahrkartenbestände greifen; allerdings sind die unter den Verkaufsschränken befindlichen Handbestandschränke nicht verschiebbar. Zwei Jahre hindurch hat dieses System sich als das bisher beste erwiesen. Das Publikum konnte an den 5 Schalteröffnungen jederzeit tadellos bedient werden; jeder ständige Bedienstete und auch die Sonntagsvertreter erhielten ihre eigene Ausrüstung und waren für sie verantwortlich. Die zum Schalter gehörigen Kassenbücher und Rechnungen führt jeder Bedienstete selbständig; dadurch wurde ihr Ehrgeiz geweckt; die Einrichtung hatte hervorragend erzieherische Wirkungen auf das gesamte Personal ausgeübt. Unregelmäßigkeiten kassendienstlicher Art, die vorher die Regel bildeten, sind nicht mehr festgestellt worden. Ein wesentlicher Vorzug der Einrichtung besteht noch darin, daß wöchentlich nur 2 Schalteraufnahmen zu erfolgen brauchen, wodurch Kräfte für die Verbesserung des Schalterdienstes gewonnen werden. Aber eine bedenkliche Schattenseite haftet diesem System an. Die Vorrätighaltung der vielen Fahrkarten für so viele Schalterserien, ihre kassensichere Verwaltung, Aufbewahrung und Kontrolle erfordert einen erheblichen Aufwand von Arbeitskräften, Kassenbüchern und Vorratsschränken, sowie große Räume für die letzteren. Diese Nachteile fallen wirtschaftlich so sehr ins Gewicht, daß vor dem weiteren Ausbau dieses Systems eingehende Nachprüfungen angebracht erscheinen. In geringerer Zahl sind die verschiebbaren Verkaufsschränke neben den erwähnten anderen Systemen in der neuen Fahrkartenausgabe Friedrichstraße aufgestellt worden. Da finden wir an jeder Öffnung nur 2 dieser Schränke. Der Unterschied ist darauf zurückzuführen, daß in Friedrichstraße mehrere Schalteranlagen mit ausreichenden Öffnungen bestehen. Je ausgedehnter eine solche Anlage ist und je mehr Öffnungen sie hat, die für den regelmäßigen Werktagsverkehr nicht alle gleichzeitig gebraucht werden, mit desto weniger inneren Schalterausrüstungen kann die Fahrkartenausgabe auskommen. Es steht jedoch jetzt schon fest, daß in Friedrichstraße zu starken Verkehrszeiten die Sonntagsvertreter aus den Schränken der ständigen Bediensteten verkaufen müssen, und damit wären wir an einem der alten Grundübel wieder angelangt. Auch für die neuen Fahrkartenausgaben in Warschauer Straße und Potsdamer Ringbahnhof sind die verschiebbaren Verkaufsschränke vorgesehen.

In einigen Fahrkartenausgaben der Stadt- und Ringbahn werden neuerdings wieder Versuche mit perforierten Rollen- oder Bandkarten gemacht. Damit soll ein doppelter Zweck erreicht werden. Sie sollen zunächst das Nachzählen der Karten beseitigen und den Verkauf außer der Reihe verhüten. Bei den verhältnismäßig billigen Fahrpreisen des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs vergreift sich aber heute niemand mehr an Einzelkarten. Die Erfahrungen haben gelehrt, daß nur noch ganze Pakete, ja sogar ganze Serien (10 000 Fahrkarten) verschwinden. Außerdem steht für den findigen Betrüger nichts im Wege, Karten von den Enden der Rollen abzutrennen und vorzeitig für sich zu verkaufen. Dann sollen durch die Verwendung dünneren Kartons die Herstellungskosten der Fahrkarten verbilligt werden. Diese Karten, besonders die aus dünnstem Papier hergestellten Bahnsteigkarten, lassen aber die Nummer und das Datum der Lochzange nicht erkennen. Für den Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, wo die Fahrkarten bei der Ausgabe nicht mit dem Datumstempel versehen werden, im Zusammenhang z. B. mit Zeitkarten des Fernverkehrs oder für die Stadt- und Ringbahnkarten in Verbindung mit Vorortzeitkarten bedeutet dieser Mangel eine unerschöpfliche Quelle von Betrügereien, deren Einbuße an Fahrgeld zu dem durch die billigeren Herstellungskosten der Fahrkarten erzielten Gewinn in keinem Verhältnis steht. Ich weise dabei insbesondere auf den Anreiz zu Massenbetrügereien durch alle mit der Abnahme von Fahrkarten und der Behandlung derselben betrauten Bediensteten hin. Die Einstampfung der Fahrkarten wird sich dann bald kaum noch lohnen. Die allgemeine Einführung der Rollenkarten würde auch eine umfangreiche und kostspielige Umänderung der Verkaufs-, Handbestand- und Vorratschränke zur Folge haben. In diesem Zusammenhang ist auch der aus Sparsamkeitsrücksichten auf der Stadt- und Ringbahn eingeführten Doppelkarten zu gedenken, die bekanntlich auf ihrem oberen Teile keine Kontrollnummer tragen. Die mit diesen Karten sowohl von ungetreuen Schalterbediensteten besonders während der Tarifreformen als auch von gewinnsüchtigem Publikum ausgeführten Betrügereien lassen sich nicht ermessen. Es ist eine bei vielen Fahrgästen der Berliner Stadt- und Ringbahn immer beliebtere Gewohnheit geworden, eine Zeitkarte 3. Klasse in Verbindung mit dem oberen Teile einer Doppelkarte 2. Klasse zu benutzen. Näher darauf einzugehen ist hier nicht der Ort. Die Feststellungen der Zugrevisoren in dieser Beziehung reden aber eine deutliche Sprache. Es kann auch an dieser Stelle nicht ernst genug auf die Bedeutung einer tadellosen Lochzange hingewiesen werden; die möglichste Vervollkommnung dieses Instrumentes sollte die Verwaltung sich recht angelegen sein lassen.

Noch eine den Fahrkartenschalterbetrieb und seine Einrichtungen in hohem Grade beeinflussende Maßnahme bedarf hier der Erwähnung. Durch die am 1. Juli 1922 eingeführten Preistafeln zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ist dieses Bahnnetz zur Bildung der Fahrpreise in 10 Preisstufen eingeteilt worden. Für die Fahrkartenausgaben der Stadt- und Ringbahn kommen bis zu den äußersten Enden der Vorortstrecken nur 5 Zonen in Frage. Das hatte zur Folge, daß die Fahrkartensorten und die in den Verkaufsschränken erforderlichen Fahrkartenfächer auf etwa 150 herabgemindert wurden. Allerdings mußten in letzter Zeit wieder mehr Fächer für die ständig zunehmenden Zeitkarten in Anspruch genommen werden. Etwa 100 Fächer für einfache Fahrkarten sind z. Z. in fast allen Verkaufsschränken leer; dadurch geht viel Raum verloren. Die Leerräume könnten zur Platzgewinnung in den durchweg sehr beengten Fahrkartenausgaben beseitigt werden. Die Handbestand- und Vorratschränke haben sich durch diese Maßnahme aber nicht verringern lassen; denn die Zahl der auszugebenden und daher auch vorrätig zu haltenden Fahr-

karten ist infolge der gewaltigen Verkehrszunahme ständig gestiegen.

So ist, um den in den letzten Jahren mannigfach geänderten Verhältnissen Rechnung zu tragen und ihnen die Schaltereinrichtungen nach Möglichkeit anzupassen, viel geschehen. Aber auf den 39 Bahnhöfen der Stadt- und Ringbahn mit 75 Fahrkartenausgabestellen und 275 Schalteröffnungen konnten bis jetzt nur 88 drehbare und 42 verschiebbare Verkaufsschränke aufgestellt werden; 220 Schalteröffnungen mit je einem alten einfachen Verkaufsschrank sind noch nicht wirtschaftlich ausgenutzt. Die Schalteranlagen und Verkaufsräume sind überall so klein, daß sie den Anforderungen der Gegenwart, geschweige denn der Zukunft und der durch die Elektrisierung zu erwartenden Verkehrszunahme bei weitem nicht mehr gewachsen sind, den Einbau verbesserter Schaltereinrichtungen der vorstehend beschriebenen Systeme aber nicht zulassen. Es blieben daher nur sehr kostspielige bauliche Erweiterungen übrig und ebenso kostspielige Anlagen für die verschiebbaren Verkaufsschränke mit ihrem Zubehör. Die baulichen Erweiterungen verbieten sich aber an den meisten Stellen von selbst, weil aus den allzu beengt gewordenen Gesamtanlagen der Bahnhofsgebäude und ihrer Umgebung nichts mehr herauszuholen ist. Der Fahrkartenschalterbetrieb ist also gleichwie nach einer offenen Erklärung der Verwaltung vor den Berliner Pressevertretern am 8. Januar d. J. der Dampfzugbetrieb am Ende seiner Leistungsfähigkeit angelangt.

Eine gründliche Besserung des Zugverkehrs auf der Stadt- und Ringbahn kann nach dem einstimmigen Urteil aller Fachmänner nur die Einführung des elektrischen Betriebes bringen. Durch ihn allein kann eine erhebliche Vermehrung der Züge und daher eine beschleunigte Beförderung der Reisenden ermöglicht werden. Seit vielen Jahren hat der Betrieb umfangreiche Vorarbeiten zur Erreichung dieses Zieles unternommen; der Weg dahin ist gebahnt. Seit einem Jahre verkehren täglich — allerdings noch mit Dampfkraft — 6 Versuchsparks über die Stadtbahn zur Erprobung des geeignetsten Wagentyps. Naturgemäß muß mit der beschleunigten Beförderung des Publikums auch eine schnellere Abfertigung desselben Hand in Hand gehen, wenn diese mit jener gleichen Schritt halten soll. Da liegt die Frage nahe, ob die elektrische Kraft, welcher sich der Betrieb zur Beschleunigung der Personenbeförderung bedienen muß, nach dem heutigen Stande der Technik nicht auch für die Verbesserung der Fahrkartenschaltereinrichtungen und der Abfertigung der Reisenden nutzbar zu machen ist.

Kann nun der Verkehrsdienst auch Vorarbeiten und Versuche nach dieser Richtung hin aufweisen? — Ja. Im Jahre 1920 ist der A.E.G. die Anregung gegeben worden, für die Fahrkartenausgaben der Stadt- und Ringbahn einen elektrischen Fahrkartenschnelldrucker zu konstruieren. Am 19. Dezember v. J. hat dieser Apparat das Licht der Welt erblickt in der Fahrkartenausgabe der Stadtbahn Bellevue und so eine Geburtsstätte erwählt, deren deutscher Name „zur schönen Aussicht" ihm eine prächtige Zukunft voraussagt. „Der Liebling" wird der Apparat auf Grund der bisher mit ihm gemachten sehr guten Erfahrungen genannt; die Bediensteten können es nicht erwarten, bis sie an der Reihe sind, mit ihm „spielen" zu dürfen.

Die Abbildung zeigt den äußeren Aufbau des Apparates. Er steht auf dem Verkaufstisch und hat in der Mitte eine erleuchtbare Öffnung zum Schalterfenster hin. Rechts und links davon unmittelbar vor den Händen des sitzenden Schalterbediensteten befinden sich die Druckknöpfe mit der Bezeichnung der entsprechenden Fahrkartensorten. Daneben sehen wir je eine Öffnung; die durch den Druck auf einen Knopf der rechten Seite erzeugten Fahrkarten gelangen durch die rechts liegende, die andern durch die links liegende Öffnung in die Hand des Schalterbediensteten. Die Öffnung eines Verschlusses an der rechten Seitenwand des Schrankes gestattet den Anblick des daselbst eingebauten Motors. Über der Anordnung der beiden Knopfreihen befindet sich der Druckmechanismus. Jedes darin eingebaute Element ist ein vollständiger Druckapparat für die betreffende Kartensorte. Von den oben sichtbaren Rollen läuft der Kartonstreifen, der nahezu der Stärke der Edmonsonschen Karte entspricht, in den Druckmechanismus und vorbei an der Druckwalze, wo er mit dem Aufdruck und der laufenden Nummer versehen wird. Unter der Abschneidevorrichtung ist ein von der Drucknumerierung unabhängiges Zählwerk angebracht, von welchem die Nummer der zuletzt verkauften Fahrkarte jeder Sorte abzulesen ist. Durch den einmaligen Druck auf einen Knopf vollziehen sich fast gleichzeitig folgende Vorgänge:

1. eine bereits gedruckte und deutlich ablesbare Fahrkarte wird abgeschnitten und fällt durch die Öffnung auf den Schaltertisch,
2. eine zweite, ebenfalls schon gedruckte Fahrkarte schiebt sich in die Lage zu 1,
3. eine dritte Fahrkarte wird gedruckt.

So können auch bei starkem Verkehr die Fahrkarten trocknen und dem Käufer nie ganz druckfeucht verabfolgt werden. Die Schnelligkeit des Fahrkartendruckens ist fast unbegrenzt. Von einem Element können in der Minute 200 Karten gedruckt werden. Es steht aber nichts im Wege, gleichzeitig 2—3 Knöpfe zu drücken, so daß die Anzahl sich verdoppeln, sogar verdreifachen läßt. Ein gemeinsamer Verschluß sichert beim Schalterschluß sämtliche Knöpfe. Durch die Eigenart seiner Konstruktion ist der Apparat unbedingt kassensicher. Die Anlage beansprucht wenig Raum. Jedes Element ist 5 cm breit, oben 35 cm, unten 25 cm tief. In einem normalen Schalter von 1,50 m Breite können demnach 30 Elemente eingebaut werden.

Der Apparat von Bellevue ist für den Druck der 17 gangbarsten Einzelfahrkartensorten eingerichtet. Beim Schalterabschluß sind nur die vorliegenden 17 Nummern abzulesen; dazu werden kaum 2 Minuten gebraucht. Alle übrigen Abrechnungsarbeiten werden im Arbeitsraum erledigt. Der Schalterwechsel vollzieht sich demnach in kürzester Zeit; der Apparat kann daher ununterbrochen arbeiten; die Schalteröffnung ist in höchstem Maße ausgenutzt. Zum Aufziehen einer neuen Rolle wird nicht mehr Zeit gebraucht als zum Einlegen eines Pakets Edmonsonscher Karten, das der Vorschrift nach noch durchgezählt werden muß. Von den gangbarsten Sorten dieser Karten müssen während einer Schalterschicht viele Pakete in den Verkaufsschrank eingelegt werden; diese lästigen und die Schnelligkeit des Schalterbetriebes störenden Nebenarbeiten beseitigt der Apparat fast ganz; denn von einer Rolle lassen sich 3—4000 Fahrkarten drucken. Jeder Schalterbedienstete hat nur für den in der einfachsten Weise zu ermittelnden Sollbetrag der von ihm selbst gedruckten Fahrkarten aufzukommen. So erfüllt der Apparat in erhöhtem Maße die Bedingungen, welche nach den obigen Ausführungen an ihn zu stellen sind. Er wird aber noch dahin vervollkommnet, daß er in der gleichen Weise auch die gangbarsten Zeitkarten druckt, nachdem aus Anlaß des in Aussicht genommenen Lichtbildverfahrens diese Karten künftig nur einseitig bedruckt werden.

Mit dem elektrischen Fahrkartenschnelldrucker hat man noch eine weitere besonders vorteilhafte Schaltereinrichtung verbunden. Auf dem Verkaufstisch unmittelbar neben dem Apparat ist um eine Achse leicht dreh- und auswechselbar ein kleiner Verkaufsschrank angebracht, aus dem gleichfalls in sitzender Stellung alle übrigen weniger gangbaren Einzelfahrkarten aus nächster Nähe verkauft werden. In derselben Weise ist ein gleicher Schrank auf der anderen Seite für die weniger gangbaren Zeitkarten eingerichtet. Diese beiden Schränkchen sind so gebaut, daß die Fahrkarten darin stehend untergebracht

sind, daß man vor dem Greifen jede von ihnen mit ihrem ganzen Aufdruck sehen, beim Verkauf ihre laufende Nummer verfolgen und mehrere Karten zugleich greifen kann; außerdem erfordert die Unterbringung der Karten erheblich weniger Raum; schließlich sind diese Schränke keine Staubfänger wie die alten. Bei der Ablösung sind die Schränkchen schnell ausgewechselt; die Abrechnungsarbeiten lassen sich bequem im Arbeitsraum hinter der Schalterluke erledigen. Nach der Abrechnung werden die Schränkchen in einem auf der Abbildung sichtbaren Behälter sicher verschlossen. Ein besonderer Vorzug dieser Schränke besteht noch darin, daß sie an jede freie Luke gestellt werden können, und daß die Dienststelle bei der Einteilung der Schalterkräfte nicht an das starre System aller übrigen Schaltereinrichtungen gebunden ist. Die Anzahl der vorrätig zu haltenden Verkaufsschränke bestimmt sich nach der Zahl der ständigen Schalterbediensteten und der Sonntagsvertreter. Die Vereinigung dieser beiden Schaltersysteme — nach ihrem Erfinder „Eller-Schalter" genannt — erfordert in der Breite einen Raum von 1,50 m, in der Tiefe einen solchen von 1,20 m.

So ist ein wohl in jeder Beziehung sehr empfehlenswertes System für die künftigen Fahrkartenschaltereinrichtungen auf den Bahnhöfen der Stadt- und Ringbahn gefunden. Selbstredend kann das Erstlingswerk des elektrischen Schnelldruckers, wenn es auch einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht hat, noch nicht in jeder Beziehung als vollendet gelten. Der Praxis wird es vorbehalten bleiben, die Stellen zu finden, an denen noch Verbesserungen nötig sind. Zu diesem Zwecke ist es erforderlich, den Apparat an mehreren Orten aufzustellen, mit ganzen Schaltereinrichtungen der vorliegenden Art Versuche zu machen und diese so zu fördern, daß bei Inbetriebnahme des elektrischen Zugverkehrs eine erhebliche Zahl von Fahrkartenausgaben mit den neuen Schalteranlagen ausgerüstet ist. Vor allem gilt es, sie überall da einzurichten, wo die Verbesserung der Schaltereinrichtungen nicht mehr hinausgeschoben werden kann, wo bauliche Erweiterungen in Frage kommen, oder wo diese auf besondere Schwierigkeiten stoßen.

Damit komme ich zur Kostenfrage. Nach den bisherigen Feststellungen wird die gesamte Schaltereinrichtung mit ihren bedeutenden Vorzügen nicht die Höhe der in letzter Zeit für die Beschaffung der Verkaufs-, Handbestand- und Vorratsschränke aufgewendeten Mittel erreichen. Die erheblich geringere Beanspruchung von Raum für den Schalterbetrieb sowohl wie für die 3 erwähnten Schrankarten ermäßigen in hohem Maße die Kosten für die baulichen Anlagen. Für eine Fahrkartenausgabe mit 6 Schaltern und den dazugehörigen Arbeitsräumen werden künftig etwa 54 qm gebraucht, während bisher mehr als 100 qm nötig waren. Dazu kommt der Fortfall der Massenbestellungen von Fahrkarten, ihrer Lieferung durch die Fahrkartenverwaltung, Buchung und Kontrolle, ferner der Vorzug der erheblichen Vereinfachung der Kassenrevisionen. Mit dem weiteren Ausbau der neuen Schaltereinrichtungen lassen sich zweifellos Personalersparnisse erzielen, wie sie sich auch bei der Einführung der Regina-Druckmaschinen ergeben haben. Ich darf hierbei hinweisen auf die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Fahrkartendruckapparate in der Anlage zur Niederschrift über die am 24. September 1913 erfolgte Besichtigung der in Essen Hbf. aufgestellten Druckmaschinen durch Vertreter der Direktionen der damaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Die A.E.G.-Schaltereinrichtungen bringen also keine Verteuerung, sondern eine erhebliche Verbilligung mit sich. Für die ersten Beschaffungen der elektrischen Druckmaschinen zum Zweck ihrer Vervollkommnung lassen sich Kosten wohl nicht vermeiden; aber es sollte sich doch ermöglichen lassen, hierzu den Fonds in Anspruch zu nehmen, der für die Versuche und Vorarbeiten der Elektrisierung der Stadt- und Ringbahn bereitgehalten werden muß.

Zum Schluß noch eine Anregung. Im Anfang meiner Ausführungen habe ich darauf hingewiesen, daß der Massenbeförderung und dem Schnellbetrieb auf der Stadt- und Ringbahn entsprechend auf möglichst rasche Abfertigung des Publikums und daher tunlichst einfache Gestaltung des Schalterbetriebes Bedacht genommen worden ist. Von diesem Bestreben hat sich auch der Schöpfer des oben erwähnten Preisstufensystems vom 1. Juli 1922 leiten lassen. Möge auf diesem Wege fortgeschritten werden. Auch er führt in hohem Maße zur Vereinfachung, Verbesserung und Verbilligung der Fahrkartenschaltereinrichtungen auf den Bahnhöfen der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Eisenbahn-Fähranstalten*).

Die Einrichtungen zur Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen über Wasserflächen, die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts zuerst in England, dann in vielen anderen europäischen und außereuropäischen Ländern geschaffen wurden, haben sich zu einer größeren Bedeutung entwickelt. Die neueren großen Fähranstalten sind zu unentbehrlichen Verbindungsgliedern des inländischen und internationalen Verkehrs geworden. Diese Einrichtungen sind in den Fachzeitschriften und Fachwerken häufig und eingehend beschrieben und mit allen technischen Einzelheiten behandelt. Leider erstrecken sich diese Beschreibungen, wie die Cauersche Schrift mit Recht hervorhebt, in der Regel nur auf die technische Gestaltung der Fährschiffe und Anlandevorrichtungen, geben aber über die den Zugang zu den Anlandestellen vermittelnden Gleisanlagen und den Eisenbahnbetrieb keine oder nur dürftige Auskunft. Und doch ist die zweckmäßige Gesamtanlage und Durchbildung der Fährbahnhöfe ein notwendiges Erfordernis, von dessen Erfüllung die Leistungsfähigkeit der Anlage zu einem wesentlichen Teil abhängt. Es ist daher zu begrüßen, daß Cauer dieses bisher im Schrifttum vernachlässigte Teilgebiet erstmals grundsätzlich behandelt und die aus den Erfahrungen herausgewachsenen Leitgedanken für die beste Anordnung der Fährbahnhöfe festlegt. Zur Lösung dieser Aufgabe ist Cauer, der der Durchbildung und Vervollkommnung der Bahn- und Verschiebeanlagen in ihren verschiedenen Sonderformen seit langem seine Aufmerksamkeit zugewandt und an verschiedenen Plänen über neue Fährstrecken praktisch mitgewirkt hat, in besonderem Maße berufen.

Bei der gegenseitigen Abhängigkeit des Eisenbahnbetriebes ist es, wie Cauer einleitend ausführt, erforderlich, die für ersteren zweckmäßige Gestaltung der Fährbahnhöfe auch aus den technischen Eigentümlichkeiten des Fährbetriebes abzuleiten. Der grundsätzlichen Erörterung der Gleisanlagen der Fährbahnhöfe ist deshalb eine Beschreibung der allgemeinen Einrichtungen der Fährschiffe und Landestellen vorausgeschickt.

Cauer bespricht zunächst die verschiedenen Ausführungsformen, mit denen die durch den Wasserstandswechsel und durch den Unterschied der Tauchtiefe bei besetztem und leerem Fährschiff eintretenden Höhenunterschiede ausgeglichen werden. Das hierfür häufig verwendete Verfahren, die Schiffsgleise auf den Schiffen selbst auf eine in der Höhe verstellbare Plattform zu verlegen, eignet sich nur für den Verkehr auf wenig bewegten Wasserflächen. Auch die Einrichtungen zum senkrechten Heben und Senken der Eisenbahnwagen auf dem Lande werden nach Cauer wegen der Kostspieligkeit und des umständlichen Betriebs nur in besonderen Fällen — bei sehr großem Höhenunterschied oder sehr beschränktem Platz — zur Anwendung zu kommen haben. So war im Entwurf einer Fähranstalt zwischen Dover und Calais die senkrechte Hebung mittels Aufzugs zur Überwindung eines Höhenunterschiedes von 8 m in Aussicht genommen. Im allgemeinen wird aber, namentlich für Fähranstalten mit großer Verkehrsbedeutung und selbst wenn ziemlich große Höhenunterschiede zu überwinden sind, versucht werden und möglich sein, mit Einrichtungen auszukommen, bei denen die Höhenunterschiede zwischen Bahnhofsschiene und Schiffsdeck mittels geneigter Gleisstrecken überwunden werden. Dies wird namentlich bei der neuesten Bauweise ermöglicht, bei der landfeste geneigte Gleise nur insoweit angewendet werden, als es erforderlich ist, von der Bahnhofshöhe bis zur Anlandestelle der Fährschiffe etwa auf die mittlere Höhe des Gleisdecks der Fährschiffe herabzusteigen, während der wechselnden Höhenlage des Gleisdecks lediglich durch Einschaltung einer Landebrücke zwischen landfestem Gleis und Schiff Rechnung getragen wird. Die Landebrücken der neuen Fähranstalten haben außer dem verhältnismäßig geringen Höhenspiel, wie es beim Besetzen und Räumen des Fährschiffs eintritt, das in der Regel erheblich größere auszugleichen, das infolge des Wasserstandswechsels sich einstellt. Man kommt gleichwohl nach Cauer mit solchen Einrichtungen bei allen Ostseefähranstalten aus, für die der Unterschied zwischen schiffbarem Hoch- und Niedrigwasser im allgemeinen 3 bis 4 m beträgt, aber auch bei den während des Weltkriegs zwischen England und Frankreich hergestellten Fähranstalten hat man sich trotz des dort herrschenden Wechsels von Ebbe und Flut mit einfachen Landebrücken begnügt. So sind für eine Anlage in Richborough, unter Annahme eines Wasserstandsunterschiedes von 4 m, eine Landebrücke von 30,5 m Spannweite, für die anderen Landestellen an der englischen und französischen Küste je nach den Wasserstandsunterschieden Landebrücken von 24,4 bis 36,6 m Spannweite verwendet. Gegenüber den früher vielfach angewendeten Ausführungsformen mit geneigter Ebene, die

*) Eisenbahn-Fähranstalten. Vom Geheimen Baurat Professor Dr.-Ing. W. Cauer, Berlin. Sonderdruck aus der „Verkehrstechnischen Woche". Verlag Guido Hackebeil, Berlin S 14.

noch einen besonderen, ein annähernd wagerechtes Gleis tragenden Übergangswagen zur Überleitung der Wagen auf das Fährschiff zu Hilfe nehmen mußten, hat die Anwendung der Landebrücken namentlich den wesentlichen Vorteil, daß die Anlandestelle der Fährschiffe bei allen Wasserständen dieselbe ist, daß also an ihr für das unverrückbare Festliegen der Fährschiffe beim Besetzen und Räumen ohne Schwierigkeit sichere Vorkehrungen getroffen werden können.

Der kritischen Betrachtung über die beste Anordnung der Landebrücken, wobei namentlich auf die zweckmäßigste Höhenlage des landfesten Gleises aufmerksam gemacht ist, folgt die Schilderung der Maßnahmen, durch die man der seitlichen Neigung der Fährschiffe, der sogenannten Krängung, begegnet, die

Abb. 1.

sich beim Besetzen eines nicht in der Schiffslängsachse liegenden Gleises ergibt. Sodann wird die Gleisanordnung auf dem Schiffe selbst besprochen. Die Anordnung, daß die Fährschiffe an beiden Schiffsenden keine Deckeinfassung haben und beliebig vorwärts und rückwärts fahren können, ist zwar vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkt die vorteilhafteste, da hierbei die Wagen in derselben Fahrtrichtung, in der sie im Abgangshafen auf das Fährschiff über dessen hinteres Ende hinweg gesetzt werden, das Fährschiff über das vordere Ende hinweg verlassen. Auch erspart sie das zeitraubende und oft schwierige Wenden des Schiffes vor der Einfahrt in das Fährbett. Sie ist aber nur möglich, wo die Fährstrecke, wie bei der Fähranstalt Stralsund-Altefähr, über ganz ruhiges Wasser geht. Bei der Fahrt über stärker bewegte Wasserflächen muß das Schiffsvorderteil geschlossen sein, damit nicht bei stürmischer See die Wellen vorn hereinschlagen. Bei den Fährschiffen der Strecke Warnemünde-Gjedser, die einen Weg von 42 km bei bisweilen starkem Seegang zurückzulegen haben, hat man trotzdem auch das vordere Schiffsende mit Gleisanschluß ausrüsten können, indem man die vordere Deckeinfassung, die sogenannte Back, zum Hochklappen eingerichtet hat. Hochgeklappt bildet die Back ein Portal, unter dem die Gleisverbindung hindurchgeht. Wegen der durch die Zuspitzung des Schiffsvorderteils bedingten geringen Lichtweite dieses Portals sind die beiden Gleise des Fährschiffs an dieser Stelle noch mit nur 140 mm Mittenabstand verschlungen, um sich dann auf dem Schiffsdeck mit Gegenkrümmungen von 90 m Halbmesser ohne Zwischengerade zu dem Abstand von rund 4,8 bis 6,6 m (bei den einzelnen Schiffen verschieden) zu entwickeln und nach dem hinteren Schiffsende in derselben Form wieder zur Gleisverschlingung zusammenzulaufen. Diese Anordnung hat aber für den Eisenbahnbetrieb beträchtliche Mängel, so namentlich die, daß wegen der scharfen zu durchfahrenden Krümmungen die Faltenbälge der D-Zugwagen geöffnet und die Wagenkupplungen gelöst und durch die unvollkommenen Kettenkupplungen ersetzt werden müssen. Um alle diese Übelstände zu vermeiden und gleichwohl die mit der Anwendung einer hochklappbaren Back verbundenen Vorteile beibehalten zu können, ist in einem Gutachten (Cauer—Kemmann) über die geplante Fehmarn-Linie vorgeschlagen, bei der in dieser vorgesehenen Fährstrecke Puttgarden-Rödby eine Anordnung etwa nach Abbildung 1 zu verwenden. Das Wesentliche bei dieser ist, daß die aus dem Zuführungsgleis des Fährbettes mittels symmetrischer Weiche nur bis zu einer Gleisverschlingung entwickelten beiden Gleise auf dieser Brücke bis auf etwa 1,38 m von M zu M auseinandergezogen, hierauf aber beide gegeneinander zurückgekrümmt und mittels einer unter dem Portal der hochgeklappten Back liegenden Kreuzung von etwa 1 : 6, in der Lage vertauscht, auf das Fährschiff geleitet und dann auf den vollen Gleisabstand des Fährschiffes auseinandergezogen werden. Infolge dieser Behandlung besitzen die beiden Gleise (anders als bei Warnemünde-Gjedser) schon unter dem Backportal die zu ihrem Auseinanderführen erforderliche Divergenz, und es ist so möglich, für die beiden entgegengesetzten Krümmungen Halbmesser von 180 m anzuwenden und eine Zwischengerade von 20 m Länge einzuschalten, während doch die nutzbare Gleislänge auf dem Schiff sich mindestens ebenso groß herstellen läßt wie bei der Anordnung Warnemünde-Gjedser. — Bei der Fährverbindung Saßnitz-Trälleborg hat man auch wegen der Nachteile, die die Anlage Warnemünde-Gjedser aufwies, auf den vorderen Gleisausgang, also auch auf die bewegliche Back verzichtet, und besetzt und räumt die Fährschiffe nur über das Hinterende. Gerade bei dieser Fähranstalt haben sich aber sowohl der für das Wenden (Durchfahren einer Spitzkehre und Rückwärtseinfahren) erforderliche Zeitaufwand als auch die Schwierigkeiten für das Wenden bei unruhiger See besonders bemerkbar gemacht.

Das zweite Kapitel behandelt die grundsätzliche Anordnung der Gleisanlagen der Fährbahnhöfe. Cauer faßt die allgemeinen Gesichtspunkte zusammen, die bei der Anlage zu beachten sind, um einen möglichst wirtschaftlichen Fährbetrieb zu erzielen. Mit Recht weist er dabei unter anderem darauf hin, daß bei den vorhandenen Fähranlagen für eine zweckmäßige Aufstellung von Güterwagen in der Nähe der Fährbetten meist entweder noch gar nicht oder nur mangelhaft gesorgt ist. Sodann werden vorläufig ohne Rücksicht auf die Güterwagenaufstellgleise oder überhaupt die besondere Durchbildung der Gleisanlagen die möglichen Formen der Fährbahnhöfe an Hand der grundsätzlichen Abbildungen 2 a—d besprochen. Hierbei wird überall vorausgesetzt, daß Güter- und Personenwagen auf die Fährschiffe übergehen. Cauer untersucht die Zweckmäßigkeit der einzelnen Formen für das Besetzen des Fährschiffes mit Wagen eines ankommenden Zuges oder für das Überführen der mit dem Schiff ankommenden Wagen zum Personenhauptgleis und die Bildung des abgehenden Zuges. Die Prüfung der bei den einzelnen Formen nötigen Verschiebebewegungen führt Cauer im wesentlichen zu folgendem Ergebnis: Die Lösung nach Abbildung 2 a (die auch in der Praxis kaum angewendet sein wird) muß möglichst vermieden werden, weil sich bei ihr die Nachteile des Kopfbahnhofs in erheblichem Maße geltend machen. Von den anderen drei Formen bedingt die letzte (Abbildung 2 d), sofern ganze Züge übergeführt werden, den geringsten Zeitbedarf für das Besetzen und Räumen des Fährschiffs, weil beide Betriebsvorgänge sich mit einfacher Bewegung vollziehen, auf

Abb. 2.

der Ankunftstation des Fährschiffes sogar der Zug aus der Umstellbewegung zum Räumen des Fährschiffes ohne Zwischenhalt in die Abfahrt übergehen kann. Wo die beiden Hafenstationen nur für den Fährbetrieb angelegt sind und als Orte keine Verkehrsbedeutung besitzen, erscheint die Bahnhofsform nach Bild 2 d daher als die geeignetste. Wo nur ein Teil des Zuges nach und von dem Fährschiff übergeführt wird, während die übrigen Wagen des Zuges auf dem Fährbahnhof bleiben oder von ihm ihren Lauf beginnen, bietet ein Bahnhof nach der Form

der Abbildung 2 c den doppelten Vorteil, daß er für die in diesem Falle erforderlichen Umstellbewegungen am bequemsten ist, und daß die Umsteigewege zwischen dem endenden oder entspringenden Zugteil und dem Fährschiff möglichst kurz ausfallen. Voraussetzung für beide Vorteile ist allerdings, daß der Ortsteil des Zuges nach dem Fährbahnhof vorn, von ihm aus hinten im Zuge läuft. Wenn von den Zügen einige (Schnellzüge) unverändert durchgeführt werden, andere einen Teil der Wagen auf dem Bahnhof lassen oder von hier mitnehmen, erscheint eine Verbindung der beiden Formen c und d besonders günstig. Die Form nach Abbildung 2 b dürfte nur in solchen Fällen am Platze sein, wo die Örtlichkeit dafür zwingend ist (Saßnitz Hafen). Übrigens gelten alle diese Ausführungen nur mit dem Vorbehalt, daß nicht die Rücksicht auf den Verkehr der Güterwagen den Vorrang beansprucht oder gar allein maßgebend ist, und je nach der Lage des Ortsgüterbahnhofs oder Umstellbahnhofs eine andere Lösung als günstiger erscheinen läßt.

In dem dritten Kapitel sind die aus den vorhergegangenen Ausführungen gewonnenen Ergebnisse auf die praktischen Beispiele der Bahnhöfe Saßnitz Hafen, Gjedser, Warnemünde, Stralsund Hafen und Altefähr übertragen. Die in diesen Bahnhöfen vorhandenen, durch Skizzen und Abbildungen anschaulich gemachten Anlagen und die Abwicklung des Fährbetriebes sind im einzelnen geschildert und kritisch gewürdigt. Aus diesen Darstellungen, denen im einzelnen hier nicht gefolgt werden kann, ergibt sich ein klares Bild, wie sich der Verschiebedienst für die ankommenden und abgehenden Personen- und Güterzüge, das Räumen und das Besetzen der Fährschiffe, der Übergang der Reisenden, der Ortsverkehr usw. in den verschiedenen Bahnhöfen abspielen, und welche Lehren sich aus den dabei festgestellten Mängeln und Vorzügen für die Zukunft ergeben.

Die grundlegende verdienstvolle Arbeit Cauers wird künftig bei allen einschlägigen Fragen zu Rate zu ziehen sein. K.

Die Verkehrswerbung, ein neuzeitliches Arbeitsgebiet für die verkehrsdienstlichen Verwaltungsstellen der Reichsbahn.

Mit beispielloser Energie und Gründlichkeit wird bei der Deutschen Reichsbahn der Personalabbau und die Einschränkung aller Ausgaben durchgeführt, damit das Gesamtunternehmen in die Lage versetzt wird, sich aus eigenen Mitteln ohne Zuschüsse des Reiches zu unterhalten. Neben diesen Ersparnissen muß nun gleichzeitig eine Steigerung der Einnahmen und zu diesem Zwecke eine allgemeine Hebung des Verkehrs angestrebt werden. Bisher nahmen Verwaltung und Verwaltungsstellen der Reichsbahn in Fällen des Verkehrsrückganges eine abwartende Stellung ein, suchten ihre Ausgaben einzuschränken und hofften im übrigen auf die bei allgemeiner Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse von selbst einsetzende Steigerung des Verkehrs. Ein solches Verhalten dürfte künftig, wo strenge privatwirtschaftliche Grundsätze gelten sollen, nicht mehr gutgeheißen werden können. Wenn das Reichsbahnunternehmen auf eigenen Füßen stehen soll, so sind die kaufmännisch tätigen Stellen, d. s. im Bereich der ehem. preuß.-hessischen Staatseisenbahnen die Verkehrsämter, verpflichtet, den Verkehr und seine Gestaltung in noch höherem Maße als jetzt zu überwachen; sie müssen künftig darüber hinaus nicht nur den Verkehr ihres Bezirks auf der Höhe zu erhalten, sondern sogar neuen Verkehr und damit neue Arbeit und vermehrten Verdienst für Verwaltung und Personal zu schaffen suchen.

In diesem Zusammenhange möchte ich an eine Einrichtung erinnern, die ich bei den englischen Eisenbahngesellschaften (vor dem Kriege) angetroffen habe: Die Verkehrswerbung. Sie gilt vielfach als ein bloßes Anreißertum, d. h. sie wird so dargestellt, als gingen Angestellte der Eisenbahngesellschaften von Haus zu Haus, um die Leute zu überreden, ihre Güter nicht mehr auf dem Bahnhofe der Nachbargesellschaft, sondern auf dem ihrer (der Verkehrswerber) Gesellschaft abzuliefern und in Empfang zu nehmen. Gewiß, der Verkehrswerber (the canvasser) besucht, etwa nach Art der Geschäftsreisenden, die Kunden, hält Fühlung mit ihnen und wirbt schließlich auch für seine Gesellschaft. Jedoch von einem bloßen Anreißertum kann keineswegs gesprochen werden. Die Verkehrswerber, alles wohlerfahrene, besser bezahlte Angestellte, betrachten ihre Stellung auch selbst anders als man nach der Bezeichnung „Verkehrswerber" schlechthin annehmen könnte. Zunächst sichern sie ihrer Gesellschaft den Bestand an Verkehr. Deshalb in erster Linie besuchen sie die Kunden und halten Nachfrage nach deren Wünschen. Dann aber suchen sie — und das ist der Hauptteil ihrer Tätigkeit — neuen Verkehr ins Leben zu rufen. Sie gehen planmäßig bis zu den entlegensten Stationen und prüfen immer wieder, ob z. B. sich nicht der Versand vorhandener Rohstoffe (Bodenbestandteile, Holz usw.) lohnt. Sie stehen den Bewohnern solcher kleinen Orte mit Rat und Tat zur Seite, vermitteln zwischen ihnen, den Handelsinstituten, Banken usw. und entwickeln auf diese Weise oft recht rege Verkehrsbeziehungen. Ja, diese Verkehrswerber gehen ins Ausland und knüpfen Fäden an, die in Gestalt von Güterverfrachtungen Vorteile für ihre Gesellschaft nach sich ziehen.

Eine ähnliche Tätigkeit, so befremdend es manchem Leser klingen mag, fällt den verkehrsdienstlichen Verwaltungsstellen der Reichsbahn, wenn sie künftig streng kaufmännisch verwaltet werden soll, zu. Der Verkehrsamtsvorstand und mit ihm seine Kontrolleure müssen also mehr als bisher in Fühlung mit der verkehrtreibenden Geschäftswelt treten, sich mehr als bisher mit den Handelskammern, kaufmännischen Sonderverbänden usw. benehmen und über alle Vorkommnisse, die zu einer Änderung des Verkehrs führen, unterrichtet sein. Es gehört z. B. dazu, daß der Verkehrsamtsvorstand die Nebenstrecken seines Bezirks in allen ihren Einzelheiten, namentlich in ihren geologischen Verhältnissen usw. kennenlernt und, genau so wie es der englische Verkehrswerber macht, Anregungen gibt, wie etwa vorhandene Güter am vorteilhaftesten auf den Weg gebracht werden. Unzweifelhaft gibt es in der Nähe der Eisenbahnstrecken so manchen Steinbruch, so manche Kiesgrube, so manches Tonlager usw., auf das sich sehr wohl das Auge gewandter Geschäftsleute richten läßt, um eine Verwendung und somit eine Beförderung der Stoffe zu erreichen. Wenn hier die Nebenbahnstrecken besonders erwähnt werden, so geschieht dies deshalb, weil bei ihnen die Verhältnisse übersichtlich und vorteilhaft liegen und für die Einleitung einer Verkehrswerbung am geeignetsten sind.

Die Anfänge einer solchen planmäßigen Tätigkeit werden für die verkehrsdienstlichen Verwaltungsstellen der Reichsbahn nicht leicht sein — aller Anfang ist schwer —; es werden aber die Vorstände dieser Stellen und ihre Gehilfen, die Verkehrskontrolleure, sehr bald Erfahrungen sammeln, die, zumal gegenseitig ausgetauscht, wie im Auslande, so auch hier bei uns, zu dem angestrebten Erfolge, d. h. zu Verkehrsvermehrungen und Steigerung der Einnahmen führen werden. Es handelt sich um eine Kleinarbeit, die an allen Orten geleistet werden muß, die vielfach vergeblich sein wird, aber, zäh geübt, überaus günstige Wirkungen, so auch, wie zum Schluß nicht vergessen werden soll, auf volkswirtschaftlichem Gebiet, zeitigen muß.

Dr. Ritter, Torgau.

Elastische Holzunterlagsplatten.

Die Verwendung von Holzunterlagsplatten beim Eisenbahnoberbau ist schon sehr alt und reicht bis zu den Anfängen der Eisenbahnentwicklung zurück. Wohl jeder Oberbaufachmann hat Gelegenheit nehmen müssen, Holzplatten als Unterlagen zu Ausgleichungen bei Brücken und ähnlichen Eisenbahnunterbauten zu verwenden. Ein altes und sicheres Hilfsmittel war auch z. B. deren Verwendung beim Auftreten von Frostbeulen in Gleisen.

Wenn die Holzunterlagsplatte sich nicht schon früher zum unentbehrlichen Kleinmaterial für den Oberbau entwickelte, so lag es daran, daß inzwischen Unterlagsplatten auf den Markt gebracht wurden, die aus anderen Stoffen, wie Leder, Filz und Baugewebe gefertigt wurden. Schon vor 20 Jahren hatte ich, wie in Nr. 18 des Jahrganges 1908 dieser Zeitung und an anderen Stellen berichtet, Gelegenheit, diese 3 Arten von Unterlagsplatten auszuproben. Die Platten genügten nur zum Teil den gestellten Anforderungen, dagegen belasteten sie die Ausgaberechnung nicht unerheblich. Meine Versuche gingen weiter und endeten in der Auswirkung der von Behörden und namhaften Eisenbahnfachleuten anerkannten Verwendung von elastischen Pappelholz-Unterlagsplatten, die — patentamtlich geschützt — von den Dübelwerken G. m. b. H., Charlottenburg, Joachimsthaler Str. 19, angefertigt werden. Der erste Versuch, diese Holzunterlagsplatten mit guten Erfolgen zu verwenden, ist mir

bereits im Jahre 1910 bei einer Entseuchungsanlage auf dem Verschiebebahnhof Rummelsburg bei Berlin gelungen. Die bei dem Neubau der Anlage zuerst auf dem glatten Mauerwerk bzw. auf den Granitstein-Unterlagen ohne Zwischenlagen verlegten Gleisschienen wurden in kurzer Zeit lose, die Spannkraft der Befestigungsmittel ließ nach, weil die massiven Unterlagen ausgeschlagen und zertrümmert wurden, so daß die Gleisanlage betriebsgefährlich wurde. Als die Anlage im Jahre 1910 zum Umbau kam, verwendete ich die elastischen Holz-Unterlagsplatten und erzielte damit recht günstige Ergebnisse. Der beabsichtigte Zweck, die harten Schläge zu dämpfen, die massiven Schienen-Unterstützungen zu schonen, wurde voll und ganz erreicht. Nicht unwichtig war der Umstand, daß durch Verwendung von Unterlagsplatten in verschiedenen Stärken ein Ausgleich in der Höhenlage auf bequemstem und billigstem Wege erzielt werden konnte. Die Zweckmäßigkeit dieser einfachen Hilfsmittel wurde den Oberbaufachleuten bald bekannt, und die Verwendung von elastischen Pappelholz-Unterlagsplatten bei Neuanlagen von Entseuchungsanlagen, Arbeits- und Revisionsgruben in Lokomotivschuppen und Fabriken, Drehscheiben und Schiebebühnen wurde bald allgemein. Ich kann mir nicht denken, daß jetzt noch Gleisschienen bei derartigen Anlagen ohne diese elastischen Platten verlegt werden. Wo dies noch erfolgen sollte, geschieht es auf Kosten der Wirtschaftlichkeit. Gerade bei Drehscheiben, bei denen die gleichmäßige Höhenlage der im Kreis gebogenen Laufschiene wichtig ist, ist die Verwendung von Holzunterlagsplatten mit von größter Bedeutung. Hier werden die harten Schläge der auffahrenden Fahrzeuge durch die elastischen Unterlagen aufgefangen und erheblich gedämpft. Wenn man berücksichtigt, daß die Höhenlage des massiven Unterbaues für den Laufkranz nicht immer auf Millimeter genau eingestellt werden kann, so ist für den Höhenausgleich einzig und allein die Holzplatte, weil sie in verschiedenen Stärken angefertigt werden kann, das einzige, bequemste und billigste Hilfsmittel.

Bei den Unterhaltungsarbeiten ist die Verwendung der Holzunterlagsplatten ein unentbehrliches Material geworden, weil es geeignet ist, Höhenunterschiede in den Gleisanlagen auszugleichen, ohne die vertieften und herabgefahrenen Schienenlager zu verändern. Leider ist bei der allgemeinen Notlage auch hier ein Rückgang in der Materialbeschaffung zu verzeichnen, was zur Hebung der Wirtschaftlichkeit nicht beitragen kann.

Ein sehr wirksames Mittel gegen mechanische Abnutzung und Fäulnis der Holzschwellen gerade an den Auflagestellen bildet ebenfalls die getränkte und elastische Holzunterlagsplatte. Diese Unterlagsplatte in Stärke von 4 bis 6 mm, zwischen Holzschwelle und eiserner Unterlagsplatte eingeschaltet, verhütet vollkommen das Einfressen der eisernen Unterlagsplatte in die Holzschwelle und die Bildung eines Fäulnisherdes unter der eisernen Unterlagsplatte, und zwar hauptsächlich durch die Saug- und Druckübertragung der Platte beim Überfahren des rollenden Materials. Versuche mit solchen Zwischenlagen haben ergeben, daß die Holzschwellen in stark befahrenen Gleisen nach mehr als 10jähriger Betriebsdauer noch nicht die geringsten Eindrücke und Fäulnis aufwiesen.

Berlin, Anhalter Bahnhof, den 20. Januar 1924.

Ernst Müller, Eisenbahn-Oberingenieur.

Nachrichten von den Schweizerischen Eisenbahnen.

Das Erscheinen der Mitteilungen über die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen im Monat Dezember 1923 gibt die Möglichkeit, einen Überblick über das gesamte verflossene Jahr zu gewinnen. Der Monat Dezember hat wiederum einen Einnahmeüberschuß von fast 10 Millionen Franken gebracht, der das Ergebnis des Dezember 1922 um 2,3 Millionen übersteigt, obwohl die Einnahmen die des Vorjahres nicht einmal erreicht haben. Das günstige Ergebnis ist also auf die Verminderung der Betriebsausgaben zurückzuführen. Das Gesamtjahr 1923 hat die Erwartungen, die man hegte, noch übertroffen. Während im Jahre 1922 im Januar und Februar noch Fehlbeträge von 5,79 und 3,76 Millionen Franken vorhanden waren, und erst vom März ab die Betriebseinnahmen die Ausgaben zu decken und zu überschreiten begannen, hat sich in jedem Monat des Jahres 1923 ein Überschuß ergeben, der natürlich je nach der Jahreszeit und der von dieser abhängenden Verkehrsstärke geschwankt hat, aber immer höher gewesen ist als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und im Jahresergebnis sich auf 113 556 931,82 Fr. gestellt hat, d. h. auf etwa das Dreifache des Jahres 1922 (37 928 150,49 Fr.). Die Betriebsausgaben waren in jedem Monate schwächer als im Jahre 1922, im ganzen blieben sie um 26,8 Millionen hinter denen des Vorjahres zurück. Die Einnahmen waren um 21,22 Millionen (7212 Fr. für das Kilometer) höher als im Rechnungsjahre 1922. Die günstigsten Monate waren die des Sommerverkehrs Juli—September. Der größte Einnahmeüberschuß wurde mit 13,31 Millionen im Monat August erreicht. Die vorstehenden Zahlen betreffen die Betriebsrechnung. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist natürlich von der Betriebsrechnung scharf zu unterscheiden, da sie außer den Betriebsausgaben auch die Ausgaben für die Verzinsung der Anleihen usw. enthält. Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigte in den letzten Jahren immer Fehlbeträge, die im Anleihewege gedeckt werden mußten. In den bereits abgeschlossenen Monaten Januar—September 1923 wurde noch mit einem Ausgabenüberschuß von über 4 Millionen Franken gerechnet. Die fortdauernde Besserung der Betriebsergebnisse in den drei letzten Monaten hat aber auch diesen Fehlbetrag beseitigt, so daß das Jahr 1923 zum erstenmal wieder mit einem kleinen Reingewinn abschließen wird, nachdem die Verzinsungen, Abschreibungen, Einlagen in Spezial- und Reservefonds usw. durchgeführt sein werden. Man kann nur mit Bewunderung feststellen, wie klar die leitenden Männer der Bundesbahnen schon vor einigen Jahren die zukünftige Entwicklung überblickt haben, als sie mit verblüffender Richtigkeit die Gestaltung der Bundesbahnfinanzen so vorausgesagt haben, wie sie jetzt tatsächlich hinter uns liegt. Wenn man auf die letzten Betriebsjahre zurückblickt, so findet man im letzten Friedensjahre, 1913, einen Betriebsüberschuß von 79,6 Millionen; die Jahre 1919, 1920 und 1921 brachten immer größere Rückschläge, der Überschuß fiel auf 57, 48 und 21 Millionen. Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigte ein wachsendes Passivsaldo. Im Jahre 1922 begann wieder der Aufstieg auf 37,9 Millionen Überschuß. Das ist um so bemerkenswerter, als damals die ersten Versuche gemacht wurden, die Tarife abzubauen, die in einem für den schweizerischen Verkehr sehr umfangreichen Maße erhöht worden waren. Damals wurden Ausnahmetarife im Güterverkehr wieder eingeführt, und im Personenverkehr erhielten Gesellschaften und Schulen sowie Generalabonnenten Vergünstigungen. Diese Tarifermäßigungen haben gewiß Mindereinnahmen zur Folge gehabt; aber man darf annehmen, daß sie auch den Verkehr gehoben und damit zur Hebung der Betriebseinnahmen beigetragen haben. Die Minderausgaben des Jahres 1922 gegen 1921 (26,8 Millionen) waren im wesentlichen Ersparnisse an Löhnen, Zulagen, Kleider- und Versicherungszuschüssen. Im Jahre 1923 folgten weitere Ersparnisse infolge des Personalabbaues, der Verlängerung der Arbeitszeit, die im Sommer bei einzelnen Gruppen des Personals eingeführt wurde, und infolge der Verbilligung der Kohle. Das mit dem neuen Jahre in Kraft getretene Reorganisationsgesetz soll weitere Ersparnisse bringen. Ein Teil der Neuerungen ist bereits durch die Vereinfachungen der Behördenorganisation durchgeführt worden; der Verwaltungsrat ist von 55 auf 15 Köpfe herabgesetzt worden, die Kreisdirektionen von 5 auf 3, deren Leiter von 3 auf einen Direktor, die Generaldirektion hat nur noch 3 statt 5 Generaldirektoren. Mit der Vereinfachung der Behörden ist in ihren Zuständigkeiten ist gleichfalls der Anfang gemacht worden. Die weitere Durchführung des Reorganisationsprogramms und des Personalabbaus verspricht weitere Ersparnisse. Allerdings hängt die weitere Gesundung der Bundesbahnen von weiteren Faktoren ab, auf die die Verwaltung keinen unmittelbaren Einfluß hat, dazu gehören die schwankenden Kohlenpreise und die Gestaltung des Verkehrs. Was die ersteren betrifft, so will ja die Verwaltung durch Beschleunigung des Elektrisierungsprogramms sich möglichst schnell von der Kohle unabhängig machen. Die Strecke Luzern-Olten ist ziemlich vollendet, so daß die Einführung des elektrischen Betriebs unmittelbar bevorsteht. Es fehlt dann nur das Stück Olten-Basel, damit die ganze Gotthardlinie Basel-Chiasso elektrisch befahren werden kann. Allerdings bedeutet dieses Programm zunächst eine große Belastung der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Gesamtkosten für die bis 1928 herzustellenden elektrischen Anlagen und Betriebsmittel waren auf 760 Millionen Franken veranschlagt worden, von denen rd. 520 Millionen auf die Kraftwerke, Unterwerke und die Ausrüstung der Bahnstrecke entfallen sollten, während 240 Millionen auf das Rollmaterial entfallen. Die bisherigen Ausgaben sind zum Glück hinter diesen Ansätzen nicht unwesentlich zurückgeblieben. An den elektrischen Lokomotiven konnten bereits 20 Millionen erspart werden. Weitere erhebliche Minderausgaben lassen sich beim Bau der Fernleitungen und der Unterwerke erzielen, so daß man auf eine Gesamtersparnis von 90—100 Millionen gegenüber dem Voranschlag rechnen zu können hofft. Für das Jahr 1924 sind rd. 4,8 Millionen Franken weniger als für 1923 für die Beschaffung von Kohlen veranschlagt. Die Kohlen-

preise sind aber im Sinken begriffen, so daß man mit weiteren Ersparnissen rechnet. Im Jahre 1913 stellte sich der durchschnittliche Kohlenpreis auf 27 Fr. für die Tonne. Im Jahre 1918 stieg er auf 133 Fr., erreichte später mit 220 Fr. den Höhepunkt, um dann in den Jahren 1922 und 1923 wieder auf 158 und 65 Fr. zu sinken. Die neuesten Lieferungsverträge sehen einen Preis von rd. 50 Fr. für die Tonne vor.

Was den Verkehr betrifft, so hat die Verwaltung allen Anlaß, mit seiner Entwicklung zufrieden zu sein. Der Fremdenverkehr war so günstig, daß sogar manche der in den letzten Jahren mit Betriebsverlusten arbeitenden Bergbahnen wieder kleine Gewinne erzielt haben. Aber es war leider im Dezember 1923 ein kleiner Rückgang gegenüber dem Vorjahr festzustellen, so daß man sich besorgt fragen kann, ob die aufsteigende Kurve nicht etwa ihre Richtung weiter ändern könnte. Ein weiteres Bedenken, auf das der neue Präsident des Verwaltungsrats, Ständerat Keller, in der Eröffnungssitzung vom 4. Januar hingewiesen hat, besteht darin, daß man eigentlich erst dann von einer Sanierung vorbehaltlos sprechen könnte, wenn in das Budget eine Amortisationsquote zur Tilgung der auf 210 Millionen aufgelaufenen Kriegsverluste einstellen und dafür aus den Überschüssen die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellen könnte. Ob dies möglich sein wird, muß die weitere Entwicklung des Unternehmens zeigen.

Von großer Bedeutung wird in dieser Beziehung die Wirkung der am 1. Januar in Kraft getretenen neuen Personentarife sein. Wie früher schon mitgeteilt, sind die Fahrpreise der drei Klassen durch Ermäßigung der 1. und 2. Klasse wieder in ein besseres Verhältnis gebracht worden. Die Grundpreise für ein Personenkilometer (in Rappen) sind folgende:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
bisher	16,5	11,5	7,5
jetzt	15,0	10,5	7,5
Ermäßigung	1,5	1,0	—

Man hofft, damit die schlechte Benutzung der Polsterklassen heben zu können.

Die richtigste Maßnahme ist die Wiedereinführung der Rückfahrkarten mit 20 % Ermäßigung auf alle Entfernungen. Die Gültigkeitsdauer ist, entgegen einem Antrage auf Ermäßigung auf fünf und acht Tage, in der vor dem Kriege bereits allgemein geltenden Höhe von 10 Tagen für alle Entfernungen belassen worden. Für Gesellschaften und Schulen sind weitere Ermäßigungen eingeführt worden. Der Schnellzugszuschlag hat keine Änderung erfahren.

Gegen Ende des vergangenen Jahres haben große Schneefälle und Lawinen das schweizerische Eisenbahnnetz heimgesucht und an mehreren Stellen, namentlich auch auf der Gotthardbahn, den Verkehr unterbrochen. Die Hindernisse sind aber verhältnismäßig rasch beseitigt worden. — Der Jahresfahrplan für den Zeitraum vom 1. Juni 1924 bis 31. Mai 1925 ist kürzlich im Entwurf erschienen und wird gegenwärtig erörtert.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verkehrspolitik der Reichsbahn.** In einer demokratischen Versammlung in Magdeburg schilderte Reichsverkehrsminister Oeser die Lage, in der die Eisenbahn sich befand, als sie aus der Reichsverwaltung ausschied: ohne Kapital und Reserven auf der einen Seite, mit großen Verpflichtungen auf der anderen Seite. Die Konsequenzen aus der Lage mußten gezogen werden. Daher habe er, so führte der Minister aus, die Reichsbahn als ein selbständiges Unternehmen hergerichtet.

Daran, daß die Reichsbahn nicht früher aus der Defizitwirtschaft herausgekommen sei, sei nur schuld das Ruhrunternehmen. In der Zeit vom März bis Oktober v. J. habe die Reichsbahn fünfmal mehr ausgegeben als eingenommen. Die Rentenmark sei auch für die Reichsbahn ein Mittel zur Gesundung gewesen. Es sei der Deutschen Reichsbahn gelungen, bis zum Dezember das Gleichgewicht im Haushalt wiederherzustellen und im Januar sogar schon einen kleinen Überschuß zu erzielen.

Zur Tariffrage erklärte der Minister, daß es für das Volk notwendiger sei, die Gütertarife zu ermäßigen als die Personentarife. Doch werde auch auf dem Gebiete der Erhöhung der Personentarife versucht werden, die Härten zu mildern. So werden die Zeitkarten nicht miterhöht werden. Feriensonderzüge werden mit einer Ermäßigung von 33⅓ % befördert werden. Auch für den Berufsverkehr und für den Sonntagsverkehr werde man Ermäßigungen schaffen. Der Lichtbildzwang für die Zeitkarten habe den in dieser Hinsicht gehegten Befürchtungen nicht recht gegeben.

— **Eröffnung der Nebenbahn Selbitz-Helmbrechts.** Am 1. d. M. ist die zum Netze der Deutschen Reichsbahn gehörige Nebenbahn Selbitz-Helmbrechts mit den Zwischenstationen Weidesgrün, Schauenstein und Volkmannsgrün in Betrieb genommen worden. Die Linie schließt in Selbitz an die Nebenbahnstrecke Hof. Hbf.-Naila-Bad Steben, in Helmbrechts an die Nebenbahn Münchberg-Helmbrechts an. Sie wird mit Dampf betrieben und dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Die Züge führen die 4. Wagenklasse. Die neue Strecke untersteht der Betriebs- und Bauinspektion Hof; die Oberleitung ist der Reichsbahndirektion Nürnberg übertragen.

— **Ermäßigung der Expreßzugzuschläge.** Der gleiche Grund, aus dem man die Fahrpreise der I. Klasse von 13,2 auf 9,6 Pfg. für das Kilometer ermäßigt hat — nämlich um den Durchreiseverkehr durch Deutschland zu fördern —, war auch maßgebend für eine Ermäßigung der von der Reichsbahn erhobenen Zuschläge für Expreßzüge. Diese Zuschläge betragen seit 1. März in der I. Klasse 6, in der II. Klasse 3 Pfg. für das Kilometer. Zurzeit verkehrt nur ein deutscher Expreßzug, der „Skandinavien-Schweiz-Expreß“, einmal wöchentlich zwischen Warnemünde bzw. Saßnitz nach Basel.

— **Schülermonatskarten für Lehrlinge.** Auf eine Anregung des Deutschen Industrie- und Handelstages, bei der Erlangung von Schülermonatskarten die zurzeit erforderliche Altersgrenze von 18 Jahren aufzuheben, erteilte der Reichsverkehrsminister folgenden Bescheid:

„Dem Wunsche, die auf 18 Jahre festgesetzte Altersgrenze für die Ausgabe von Schülermonatskarten an Lehrlinge zu beseitigen, bedauere ich nicht entsprechen zu können. Eine geringfügige Ausdehnung der Altersgrenze würde keine Wirkung haben und alsbald neue Wünsche hervorrufen; eine erhebliche Ausdehnung oder der Wegfall der Altersgrenze überhaupt aber Anreiz zu umfangreichen Mißbräuchen geben, denen auch durch Bescheinigungen auf Grund des vorgelegten Lehrvertrages nicht wirksam begegnet werden könnte. Die Vergünstigung kommt bei der Altersgrenze von 18 Jahren dem bei weitem größten Teil der Lehrlinge zugute. Ein allgemeines dringendes Bedürfnis, wegen einzelner Ausnahmefälle und dadurch entstehender Härten die Tarifbestimmungen zu ändern, die sich im großen ganzen als ausreichend erwiesen haben, kann um so weniger anerkannt werden, als Lehrlinge im höheren Alter im allgemeinen auch bereits größere Bezüge haben, von den Einzelfällen abgesehen, wo der Eintritt in die Lehre erst in vorgerücktem Alter erfolgt ist.“

— **Gepäckaufbewahrung auf kleinen Bahnhöfen.** Im allgemeinen gibt es eine „Amtliche Aufbewahrung von Handgepäck“ (gegen eine Gebühr von 20 Pfg. für das Stück und den Tag) nur auf großen und mittleren Stationen. Jetzt regt das Reichsverkehrsministerium an, diese Aufbewahrung auch auf kleinere Bahnhöfe auszudehnen, und verweist dabei auf das Beispiel der Reichsbahndirektion Erfurt, der es gelungen ist, die amtliche Gepäckaufbewahrung überall, auch auf den kleinsten Abfertigungsstellen ohne wesentliche Kosten einzuführen.

— **Sonntags-Eilzug nach Stettin.** Seit dem 2. März verkehren die Eilzüge mit II. und III. Klasse E 160 Stettin ab 7.40 Uhr früh, Berlin an 10 Uhr und E 163 Berlin ab 10.20 abends, Stettin an 12.38 Uhr auch wieder an Sonn- und Festtagen.

— **Die Verkehrsverhältnisse im Kölner Bezirk.** Infolge der seit etwa einer Woche begonnenen Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs der Kölner Zone haben alle Verkehrskreise des Rheinlands ein großes Interesse daran, daß ihre alten Verkehrsbeziehungen schnell wieder aufgenommen werden. Die Reichsbahndirektion Köln hat nur folgende Streckenabschnitte in der Hand:

Köln-Buir der Strecke Köln-Aachen,
Köln-Brühl der Strecke Köln-Coblenz,
Köln-Porz-Urbach der Strecke Köln-Niederlahnstein,
Köln-Kierberg der Strecke Köln-Euskirchen-Trier,
Köln-Worringen der Strecke Köln-Cleve,
Köln-Stommeln der Strecke Köln-Grevenbroich-M.-Gladbach,
Elsdorf Ost-Bergheim-Rommerskirchen (ausschl.),
Benzelrath-Mödrath-Oberbolheim,
Horrem-Bedburg (ausschl.),
Horrem-Liblar (ausschl.).

Von dem Streckenabschnitt Köln-Düsseldorf wird der Abschnitt von Köln bis Köln-Mülheim von der Reichsbahndirektion Köln, der Abschnitt von Köln-Mülheim bis Düsseldorf-Reisholz von der Reichsbahndirektion Elberfeld und der hinter Düsseldorf-Reisholz liegende Streckenabschnitt von der Regie betrieben. Die Strecken Köln-Overath, Köln-Bensberg und Köln-Elberfeld fallen mit Ausnahme der Kölner Bahnhöfe in den Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld. Alle vorstehend nicht genannten früheren Strecken der Reichsbahndirektion Köln befinden sich zurzeit in der Hand der Regie.

Gemeinsam mit den beteiligten Reichsbahndirektionen und der Regie finden, nachdem inzwischen auf Grund der allgemeinen Verhandlungen in Mainz schon seit 14. Februar ein beschränkter Durchgangsverkehr auf den Strecken Coblenz-Köln-Düsseldorf, Köln-Euskirchen-Trier, Köln-Troisdorf-Niederlahnstein-Wiesbaden und Köln-Troisdorf-Siegen-Frankfurt in Gang gesetzt war, bei der Reichsbahndirektion Köln Fahrplanverhandlungen über die insgesamte Wiederaufnahme des alten Durchgangsverkehrs statt. Diese von allen Seiten geförderten Verhandlungen haben bisher zu folgendem Ergebnis geführt:

Zunächst am 18. Februar und alsdann verbessert ab 22. Februar wurde der durchgehende Personenzugverkehr Köln-Grevenbroich-M.-Gladbach (-Kaldenkirchen) aufgenommen.

Ab 25. Februar wurde allgemein der Durchgangsverkehr Köln-Düsseldorf, Köln-Neuß-Crefeld-Cleve, Horrem-Liblar, Horrem-Bedburg aufgenommen und gleichzeitig auf den ehemaligen Bergheimer Kreisbahnen ein neuer Personenzugfahrplan eingeführt.

Mit dem 1. März ist allgemein der durchgehende Zugverkehr Köln-Troisdorf-Gießen und Köln-Troisdorf-Niederlahnstein-Wiesbaden aufgenommen worden.

In Vorbereitung befindet sich die Wiederaufnahme des Durchgangsverkehrs Köln-Bonn-Coblenz und im Anschluß daran wird der Fahrplan für den Durchgangsverkehr Köln-Euskirchen-Trier und Köln-Düren-Aachen in Angriff genommen. Auf den beiden letztgenannten Strecken wird die völlige Durchführung des in Aussicht zu nehmenden Fahrplans voraussichtlich in den ersten Tagen des März erfolgen können.

Wenn alle diese bezeichneten wichtigsten Fahrplanarbeiten erledigt sind, müssen die alten Schnellzugverbindungen wieder aufgebaut werden, und auch die Wiederherstellung der alten Schnellzug- und Personenzugverbindungen Köln-Berlin und Köln-Hamburg durch den Ruhrbezirk muß erfolgen.

Infolge dieser Änderungen können sich die Reisenden nicht mehr auf das bestehende Fahrplanmaterial verlassen. Jeder Reiselustige tut deshalb gut, sich rechtzeitig vor Antritt der beabsichtigten Reise auf den Bahnhöfen zu erkundigen, wo alle Änderungen durch Aushang bekanntgemacht sind. Sobald der Fahrplan eine feste Form bekommen hat, wird für den Druck von neuem Fahrplanmaterial gesorgt werden, das jedem Reisenden die Möglichkeit gibt, sich selbst zu unterrichten.

— **Die Wagengestellung bei der Regiebahn.** In Nr. 32 vom 24. Februar der „Essener Volkzeitung" wird berichtet, daß die Wagenanforderung von den Zechen in der Zeit vom 1.—9. Februar d. J. sich auf arbeitstäglich 16 371 und die Gestellung auf 12 732 offene Kohlenwagen beziffert. Hiernach würden arbeitstäglich durchschnittlich 3600 Wagen gefehlt haben. Man könnte zu der Ansicht gelangen, daß die Regiebahn in ihren Leistungen gute Fortschritte gemacht hätte. Dem ist aber nicht so. Die Gestellungszahl ist irrig, denn in der Zahl der gestellten Wagen von 12 732 sind täglich weit über 3000 mit Brennstoffen beladene Wagen, welche sich auf den Zechen und Kokereien befanden, aber von diesen infolge der schlechten Betriebslage der Regiebahnhöfe nicht abgeholt werden konnten, als neue Gestellung mit enthalten; die eigentliche Gestellung beläuft sich also nur auf etwa 9000 Wagen. Der Ausfall von Wagen bei der Regie ist also weit größer als bei der Deutschen Reichsbahn. Zu der fortgesetzten Behauptung der Regiebahn, die Wagenbelieferung sei bei ihr eine schnellere als früher bei der Reichsbahn, braucht nur auf die Tatsache hingewiesen zu werden, daß bei ihr immer größere Rückstände an Wagen vorhanden sind, die nicht abgefahren werden können; beispielsweise haben am 20. und 21. Februar allein in den Ruhrorter Häfen zwei Tage lang 600 und im Hochfelder Hafen über 200 leere Kohlenwagen gestanden, weil sie die Regie, trotz des dringenden vorliegenden Bedarfs, nicht abfahren konnte. Welche Einwirkung das auf den Wagenumlauf hat, liegt auf der Hand.

— **Eisenbahnregie und Werkstättendienst.** Am 18. Februar d. J. wurden von dem belgischen Privatunternehmen, welches das Reichseisenbahnausbesserungswerk in Jülich (besetztes Gebiet) betreibt, 280 Mann entlassen. Am 19. Februar sollten weitere Leute entlassen werden. Die Belegschaft — hierüber und über die ungenügende Entlohnung erregt — zog daraufhin demonstrierend zum Verwaltungsgebäude und sandte eine Abordnung zum Direktor, um ihm mitzuteilen, daß die ganze Belegschaft die Arbeit niederlegen würde, falls weitere Leute entlassen würden. Der Direktor weigerte sich in Verhandlungen einzutreten, bevor die Arbeit wieder aufgenommen sei. Da die Arbeiter sich dieser Anordnung nicht fügten, wurde das Werk geschlossen. Seit wenigen Tagen werden in den Jülicher Zeitungen Leute, die zur Aufnahme der Arbeit im Eisenbahn-Ausbesserungswerk Jülich bereit sind, gesucht. Vom Montag, den 25. Februar war die allgemeine Arbeitsaufnahme vorgesehen; ungeeignete Elemente sollen jedoch wieder entlassen werden. Die deutschen Eisenbahner sind also hier einer fremdländischen Industrie machtlos ausgeliefert.

— **Bayerns Fremdenverkehr 1923.** Bayern hatte auch im letzten Jahre wieder einen überaus starken Fremdenverkehr, wie die Zahlen erkennen lassen, die das Bayerische Statistische Landesamt jetzt mitteilt. So wurden vom 1. April bis zum 30. September v. J. allein in München 444 345 Fremde gezählt (gegen 508 113 im Vorjahre). Nach München weist die größte Zahl an Fremden die Doppelgemeinde Garmisch-Partenkirchen mit zusammen 180 000 (1922: 71 000) auf. Es folgt Nürnberg, das 102 507 Fremde meldet, dagegen ist der Besuch Oberammergaus von 111 187 im Jahre 1922 auf 7116 im letzten Jahre zurückgegangen. Eine sehr rege besuchte Stadt ist auch Lindau mit rund 89 000 Gästen. Von den in den bayerischen Sommerfrischen weilenden waren im Durchschnitt 19 % Bayern, 56 % Reichsdeutsche und 25 % Ausländer. Der Anteil der Bayern gegen 1922 (21 %) hat etwas abgenommen, der der Deutschen (52 %) etwas zu- und der Anteil der Ausländer um 2 % abgenommen. Im Winter 1922/23 waren die Bayern mit 29 %, die übrigen Deutschen mit 44 % und die Ausländer mit 27 % vertreten.

— **Emden als Großhafen.** Der Hamburger „Nautischen Rundschau" zufolge hat die Emdener Stadtverwaltung eine gemeinnützige Gesellschaft gegründet, die den Ausbau der Emdener Hafenanlagen betreiben will. Es soll eine Erweiterung der Hafenbecken, besonders der Eisenerz- und Kohlenhäfen, vorgenommen werden. Durch Ausführung dieser Bauarbeiten soll Emden zu einem wichtigen Umschlagplatz für überseeischen Handel, namentlich für die Einfuhr von Eisenerzen, werden und neuem Aufschwung entgegensehen. An der Gesellschaft sind außer der Stadt auch die zurzeit den Hafenbetrieb besorgenden Gesellschaften beteiligt. Da wegen nicht ausreichender Hafenanlagen in Emden bisher ein Teil des außerordentlich wichtigen und umfangreichen Eisenerztransportes für das Ruhrrevier über Rotterdam gehen mußte, wird die Erweiterung der Hafenanlagen nicht nur Emden selbst zugute kommen, sondern auch die Eisenerzbeförderung verbilligen und den Ems-Dortmund-Kanal beleben. Mit Ausführung der Bauarbeiten soll alsbald begonnen werden.

— **Bund Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter.** Die deutschen Reichsbahnbeamten haben sich zu einem neuen Bund unter dem Namen: „Bund deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter, Sitz Berlin" zusammengeschlossen. Organ des Bundes ist: „Die Reichsbahn", Zentralorgan des Bundes nationaler deutscher Reichsbahnbeamten. Aufgaben des Bundes sind: 1. Erhaltung des Berufsbeamtentums und des Nationalgefühls; 2. Wahrung der Beamtenrechte, insbesondere die der Eisenbahnbeamten; 3. Errichtung einer Beamtenkammer.

— **Ergebnis des Schinkelwettbewerbs 1924.** In der letzten Hauptversammlung des Architektenvereins zu Berlin wurde, wie die „D.A.Z." berichtet, das Ergebnis des Schinkelpreis-Wettbewerbs 1924 mitgeteilt. Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ist von vier eingegangenen Entwürfen zu einer Rhönbahn dem Entwurf des Regierungsbauführers Walter Rohde in Dillenburg (Hessen) die Schinkelplakette zuerkannt worden. Dieser Entwurf und der Entwurf mit dem Kennwort „Dampf" sind vom Technischen Oberprüfungsamt als Baumeisterarbeiten angenommen worden.

— **Über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg** berichtet der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg: Ein außerordentlich lange andauernder Winter hat die Flußschiffahrt auch im Februar vollständig stillgelegt. Da das Frostwetter auch jetzt noch nicht nachgelassen hat, läßt sich der Termin der Wiederaufnahme des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes noch nicht bestimmen; jedenfalls muß, selbst bei baldigem Eintritt milderer Witterung, einstweilen noch mit vollständiger Schiffahrtsunterbrechung gerechnet werden, zumal bei den gewaltigen Schneefällen, die dieser Winter in den Quellgebieten der Ströme gebracht hat, Störungen der Schiffahrt durch Hochwasser nicht ausbleiben werden. Der Bugsierbetrieb im Hamburger Hafen ist durch Eis sehr er-

schwert, und wenn auch zeitweise der Windwechsel eine Entlastung bringt, muß doch im allgemeinen mit hohen Eiskosten gerechnet werden. Die Einladung in Flußfahrzeuge in Hamburg ist nach wie vor möglich, da Kahnraum, trotz der langen Flußschiffahrtsunterbrechung, genügend zur Verfügung steht. Das Abschleppen der beladenen Kähne erfolgt nach Wiederaufnahme des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes der Reihenfolge nach. Das Ladungsangebot hält sich in mäßigen Grenzen, zumal die Zufuhren seewärts aus der Ostsee fehlen, da der Ostsee-Schiffahrtsverkehr durch die Eisschwierigkeiten ebenfalls stark behindert wird.

Die Eisenbahnfrachten werden mit Wirkung vom 1. März an um weitere 10 % ermäßigt. Außerdem treten ab 1. März niedrige Tarife für Eisen- und Stahlwaren im Verkehr mit Sachsen, Bayern, Mitteldeutschland, Oberschlesien, Rheinland, Westfalen in Kraft. Der Nottarif für Lebensmittel ist über den 29. Februar hinaus verlängert, allerdings beträgt unter Berücksichtigung der allgemeinen 10prozentigen Ermäßigung der Nachlaß nicht mehr 30, sondern 20 %. Das Bestreben der am Hamburger Umschlag beteiligten Firmen bleibt auch weiterhin auf eine Ermäßigung sämtlicher Gebühren gerichtet.

Die Frachten sind bei dem Wettbewerbe unter den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften günstig zu bedingen und stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt:

nach Magdeburg	0,28	nach Kleinwittenberg	0,41
„ Schönebeck	0,30	„ Torgau	0,45
„ Barby	0,31	„ Riesa	0,48
„ Aken	0,33	„ Dresden	0,51
„ Wallwitzhafen	0,34	„ Halle	0,42

Goldmark für 100 kg,

nach Laube/Tetschen 5 c. Kr. für 100 kg, alle Raten ausschließlich Bugsierlöhne.

— **Direktor Keppler.** Am 1. März d. J. ist ein weiterer verdienter Beamter in leitender Stellung der Reichsbahndirektion Stuttgart auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit vorzeitig aus dem Dienste ausgeschieden, Abteilungsdirektor Keppler. Er gehörte der Reichsbahndirektion, vormals Generaldirektion, seit 1907 als Mitglied an, zuerst in der Stellung eines Finanzrats, dann in der eines Oberfinanzrats und Oberregierungsrats, und seit drei Jahren als Vorstand der Betriebsabteilung. Keppler hatte vorher alle Stellen des äußeren Dienstes durchlaufen, die einem Beamten des höheren Dienstes nach der früheren Ordnung zugänglich oder vorbehalten waren. Durch seine langjährige, reiche praktische Erfahrung, seinen klaren Blick für die fortschreitenden Bedürfnisse des Betriebs und Verkehrs, seine vorbildliche Arbeitsfreudigkeit und Gewissenhaftigkeit hat er dem Lande und dem Reiche wertvollste Dienste geleistet. Dies gilt in hervorragendem Maße für seine Mitarbeit bei den Neubauten in und um Stuttgart. Der Stuttgarter Hauptbahnhof und der große Rangierbahnhof in Kornwestheim verdanken ihre musterhafte Ausgestaltung in betriebsdienstlicher Hinsicht und ihre anerkannte Leistungsfähigkeit zu einem ganz erheblichen Teile dem Einflusse Kepplers. Er hat auch seinerzeit als eine seiner ersten Arbeiten den wichtigen Güterzugfahrplan auf eine neue und dadurch erst wirtschaftliche Grundlage gestellt. Während des Krieges machte er sich als Betriebschef der Linienkommandantur Stuttgart besonders verdient.

Die Mitglieder und Beamten der Betriebsabteilung ließen es sich nicht nehmen, ihrem scheidenden Vorstand eine kleine Abschiedsfeier zu veranstalten als Zeichen ihrer Verehrung und zum Dank für die stets freundliche, wohlwollende und gerechte Behandlung und für die Unterstützung mit Rat und Tat, die er jederzeit bereitwillig gewährte.

Mögen dem ausgezeichneten, vornehmen Manne, der auch zu den Mitarbeitern unserer Zeitung zählte, noch viele Jahre in ungetrübter Gesundheit und Lebensfreude beschieden sein.

— **Direktor Weber.** Mit dem 1. März d. J. nahm Direktor Weber seinen Abschied von der Reichsbahndirektion Stuttgart. Er begann seine Laufbahn mit dem Postdienst und zog hier die Aufmerksamkeit durch seine sehr guten Erfolge in den Dienstprüfungen auf sich. 1892 trat er in den Eisenbahndienst über und wurde bald Vorstand des Reklamationsbüros, später des Zentralbüros. 1900 wurde er ins Ministerium berufen, von wo er 1905 als Finanzrat zurückkehrte. Zwölf Jahre lang hatte er das wichtige Haushaltsreferat zum Teil unter recht schwierigen Verhältnissen inne. Anfangs 1919 wurde er zum Direktor der Verkehrs- und Finanzabteilung der Reichsbahndirektion ernannt. Damit waren ihm wegen der Eingliederung der Württembergischen Staatsbahnen in die Reichsbahn, wegen der allgemeinen Geldnöte und wegen der vielen Neuerungen auf allen Gebieten große Aufgaben gestellt, die unter seiner Leitung, dank seiner reichen Erfahrungen und seines festen Willens, eine glückliche Lösung fanden. Auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat er sich namentlich seit Kriegsschluß in dem wichtigen Amt eines Vorsitzenden des Personenverkehrsausschusses, das er schon 1907 vertretungsweise geführt hatte, besonders hervorgetan. Neben den alten guten Beamteneigenschaften sind an Weber besonders seine rasche Auffassungsgabe, sein klares bestimmtes Urteil und sein auf das Rechte unverwandt gerichteter Sinn zu rühmen.

Nun hat die Reichsbahndirektion Stuttgart rasch hintereinander drei Direktoren verloren. Sie sind Zeugen dafür, wie der Abbau auch vor Beamten in leitender Stellung nicht Halt macht. Möge das Opfer, das sie mit den vielen und allzuvielen andern durch ihr vorzeitiges Ausscheiden aus ihrer Berufstätigkeit bringen müssen, dem Vaterlande die erhofften Früchte tragen!

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsbaurat Lorenz, bisher in Dortmund, als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 2 (Ostbahnhof) nach Berlin, die Regierungsräte Zippel, bisher in Königsberg (Pr.), zur Reichsbahndirektion nach Cassel, Dr. jur. Knese, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Wittenberge, Frhr. v. Wilmowski, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aschersleben, die Regierungsbauräte Karl Schneider, bisher in Hirschgarten, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart, Klinke, bisher in Limburg (Lahn), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Siegen, Mirauer, bisher in Paderborn, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Münster (Westf.), Ammermann, bisher in Oldenburg, als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks nach Paderborn, der Eisenbahnamtmann Kollmann, bisher in Trier, zur Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), die Regierungsassessoren Bernecker, bisher in Cassel, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Dr. jur Wyszomirski, bisher in Halle (Saale), zur Reichsbahndirektion nach Münster (Westf.). — Überwiesen sind: der Oberregierungsbaurat Zinkeisen in Berlin dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof als Werkdirektor, der Regierungsbaurat Tetzlaff in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt daselbst als Mitglied (auftrw.) und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Frohnhäuser in Dortmund dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst. — Übertragen ist: dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Gebauer in Berlin die Stellung als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 3 Berlin (Gesundbrunnen). — In den Ruhestand sind getreten der Abteilungsdirektor Lüttke in Frankfurt (Main), der Oberregierungsrat Rieger in München, die Oberregierungsbauräte, Geheimer Baurat Schlesinger in Berlin und Greve in Halle (Saale), der Regierungsbaurat Leopold Martin in Dresden, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Lipphardt in Erfurt und Draeger in Essen sowie Mahler und Kutzbach in Stuttgart, Methling in Berlin, Geitz in München, Hanauer und Dürr in Karlsruhe. — Dem Regierungsbaurat Oppenheimer in Heidelberg ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst erteilt.

Österreich.

— **Ermäßigung der Durchgangsfrachten.** Die Erhöhung der österreichischen Frachten vom 1. Januar 1924 im Zusammenhange mit dem Sturz des französischen Franken hat, wie der „Allg. Tarifanzeiger" (Wien) berichtet, zu einer Ablenkung des französischen Verkehrs auf die französisch-italienischen Wege geführt. Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hat aus diesem Anlasse, um den Verkehr aus Frankreich nach dem Auslande, insbesondere nach jugoslawischen Stationen, für ihre Linien zu erhalten, mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1924 für Frachtgüter aller Art — bei Frachtzahlung für 5000 kg und 10 000 kg — Ermäßigungen der Durchgangsfrachten von Buchs (St. Gallen) transit nach Staatsgrenze bei Rosenbach in Kraft gesetzt, welche im Rückvergütungswege für Sendungen aus Frankreich zur Anwendung gelangen, die in Delle, Les Verrières oder Genève-Cornavin auf schweizerisches Gebiet übergehen und über Buchs (St. Gallen)-Arlberg-Rosenbach Staatsgrenze mit direkten Frachtbriefen nach dem S. H. S.-Königreich befördert werden. Der gleichen Begünstigung werden auch solche Sendungen teilhaftig, die in den Grenzstationen — jedoch in unveränderter Ladung — zur Neuaufgabe gelangen.

— **Betriebserfolg der Bundesbahnen.** Im Monat Dezember 1923 stellte sich das finanzielle Ergebnis der laufenden Betriebsgebarung der österreichischen Bundesbahnen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Vergleiche zu den unter Bedachtnahme auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in den einzelnen Monaten schätzungsweise ermittelten Anteilen am Jahresvoranschlag ohne Berücksichtigung der für die Postbeförderung veranschlagten, jedoch nicht abgerechneten Vergütungs-

beträge und ohne Einbeziehung der für den Monat Dezember 1923 zu gewärtigenden Abschlußposten wie folgt:

	Vorläufige Ermittlung	Voranschlagsanteil	Erfolg + günstig. — ungünst.
	in Milliarden Kronen		
Personen- und Gepäckverkehr	40,4	43,9	— 3,5
Güterverkehr	163,0	149,9	+ 13,1
Zusammen Verkehrseinnahmen (ohne Postbeförderung)	203,4	193,8	+ 9,6
Verschiedene Einnahmen	6,6	5,2	+ 1,4
Einnahmensumme	210,0	199,0	+ 11,0
Ausgabensumme	291,3	324,7	+ 33,4
Betriebsabgang	81,3	125,7	+ 44,4

— **Die österreichische Handelsbilanz.** Der Ausfall in der Handelsbilanz betrug im ersten Vierteljahr 144 Millionen, im zweiten Vierteljahr 131 Millionen, im dritten Vierteljahr 152 Millionen und erhöhte sich im vierten Vierteljahr auf die Summe von 297 Millionen Goldkronen. Für das ganze Jahr ergibt sich ein Ausfall von 724 Millionen Goldkronen. Es wird aber betont, daß die Wertzahlen noch kein abschließendes Urteil zulassen, da die Wertberechnung für alle vier Vierteljahre noch auf Grund der vorläufigen Handelswerte des Jahres 1922 erfolgte. Eine in Ausarbeitung befindliche Durchrechnung auf Grund der später ermittelten neuen Werte wird voraussichtlich ein etwas anderes Gesamtbild ergeben. Die Ursache für das rasche Steigen der Einfuhr im letzten Vierteljahr liegt in stark beschleunigten Bezügen anläßlich der für das neue Jahr angekündigten Erhöhung der Warenumsatzsteuer und der Frachtentarife.

— **Österreichs Kohlenverbrauch.** Die inländische Kohlenförderung im Jahre 1923 beziffert sich auf 158 182 t Steinkohle und 2 658 909 t Braunkohle. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im Jahre 1923 2 791 384 Tonnen; ins Ausland wurden 12 123 t inländischer Kohle abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus inländischer Steinkohle belief sich auf 366 637 t. Aus dem Auslande wurden 3 755 210 t Steinkohle, 865 010 t Braunkohle und 403 176 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Ost-Oberschlesien mit 2 273 589 t, die tschechoslowakische Republik mit 663 098 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 510 457 t, das Saarrevier mit 183 727 t, England mit 77 672 t und andere ausländische Kohlenreviere mit 46 667 t. An Braunkohle wurden aus der tschechoslowakischen Republik 795 739 t und aus dem übrigen Auslande 69 271 t eingeführt. An Koks wurden aus der tschechoslowakischen Republik 279 523, aus Ost-Oberschlesien 58 082, aus England 32 055 und aus dem übrigen Ausland einschließlich dem Ruhrrevier 33 516 t bezogen. Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem Inland und Ausland betrug 7 814 780 t. Hiervon wurden verbraucht von den Verkehrsanstalten 1 947 189, von den Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken 1 126 573, für Hausbrandzwecke 1 615 600 und von der gesamten Industrie 3 125 418 t. Der Gesamtverbrauch Österreichs an mineralischen Brennstoffen im Jahre 1923 hat sich gegenüber dem Jahre 1922 von 9 084 945 t auf 7 814 780 t, demnach um 1 270 165 t oder rund 14 % verringert. Von diesem Verbrauche konnten aus den inländischen Gruben 2 791 384 t, also rund 36 % gedeckt werden, während 64 % des Verbrauches aus dem Ausland eingeführt werden mußten.

Übrige europäische Länder.

— **Automobil im Wettbewerb mit Eisenbahn.** Die schwedische Generalpostdirektion hat eine Automobilkonstruktion erproben lassen, die, wenn sie halten würde, was sie verspricht, nicht nur den regelmäßigen Postautoverkehr auf den Landwegpostlinien des winterharten, rauhen Norrlands ermöglichen, sondern eine aufsehenerregende Bedeutung für jeden Autoverkehr auf Wegen, auf denen Schneetreiben oder Schneebrei zur Winterszeit das Vorwärtskommen der gewöhnlichen Automobile ausschließt, bekommen würde. Das neue Auto hat sich schon mit bestem Erfolg in Kiesgruben, auf Stoppeläckern und auf den denkbar schlechtesten Wegen versucht. Das Auto unterscheidet sich zunächst wenig von einem gewöhnlichen. Außer einigen Verstärkungen, wie einem besonders starken Rahmen, einem besonders kräftigen Differential usw. sind es Treibtrommeln, die das Auto von einem gewöhnlichen unterscheiden. Diese tankartigen Trommeln mit Bändern aus Gummigewebe, mit quergehenden Greifeisen versehen, sind es, die das Vorwärtskommen auf Wegen aller Art verbürgen sollen. Wenn die Trommeln nicht benötigt sind, so sind sie aufgezogen, und das Auto rollt auf vier gewöhnlichen Rädern; wenn die Wegbeschaffenheit es verlangt, werden sie herabgelassen. Ist der Weg nicht allzu schlecht, so werden nur zwei Trommeln herabgelassen, wenn es aber nötig ist, werden vier herabgesenkt, und bei den allerschlechtesten Wegen wird noch ein Treibband nach dem Tanksystem um die Trommeln gelegt. Das Tankband ist 5 m lang und 27 cm breit und liegt mit ungefähr einem Drittel seiner Länge mittels 12 Greifeisen auf der Wegbahn. Das Aufbringen des Tankbandes nimmt keine längere Zeit in Anspruch als das Auflegen von ein Paar gewöhnlichen Schneeketten. Sind die Wege mit Schnee bedeckt, so werden noch an den Vorderrädern Schneeschuhe angebracht. Erfinder ist der Postwerkmeister Nyberg, der auch das Patentrecht besitzt. Der Motor hat nur 30 Pferdekräfte, ist aber dafür mit 8 Wechseln ausgestattet. Der Motor soll aber genügen, um auch noch einen Anhängewagen mitzunehmen. Das Auto nimmt, wenn es nur für Reisende beansprucht wird, 15 bis 16 Personen auf. Es ist mit lederbekleideten Stühlen bequem eingerichtet und hat nicht nur elektrisches Licht, sondern auch elektrische Beheizung. Der erste Wagen wurde schon um Neujahr 1922/23 auf einer Strecke bei Lycksele im oberen Norrland in Verkehr gesetzt. Zeigt es sich auf diese Weise möglich, den Winter hindurch die Postbeförderung mit Automobil durchzuhalten und die teuren Pferdemieten zu umgehen, so bedeutet das für die Post eine höchst bedeutende Ersparnis. Ob im vorigen Winter noch einigermaßen abschließende Ergebnisse erzielt wurden oder ob die Versuche im laufenden Winter fortgesetzt werden, darüber fehlt einstweilen noch die Kunde. Dr. S.

— **Bezüge und Löhne der russischen Eisenbahner** blieben im Februar d. J. in den Grundzahlen zwar unverändert, wurden aber durch besondere Zuschläge infolge der weiter zunehmenden Teuerung (abgestuft nach der Lage der einzelnen Bahnen in den Teuerungsgebieten) um insgesamt 1 500 000 Tscherwonzenrubel vom Volkskommissariat für Verkehrswesen erhöht. Die amtliche russische Meldung bringt zum Ausdruck, daß infolge der finanziellen Schwierigkeiten, mit denen das Kommissariat zu kämpfen hat, die Durchführung einer weiteren Erhöhung auf die folgenden Monate verschoben werden mußte. Spode.

— **Die Aussichten der Entwicklung des russischen Verkehrswesens** wurden im Präsidium der staatlichen Planwirtschaftskommission Anfang Februar d. J. zum Gegenstande eingehender Erörterung gemacht.

Aus der Fülle des einer Nachprüfung entzogenen statistischen Materials ist erwähnenswert die Feststellung des Volkskommissariats für Verkehrswesen, daß für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1923 die mittleren Selbstkosten des Betriebes und Verkehrs auf 21 Eisenbahnlinien (von 23 untersuchten Bahnen) für die Pudwerst 1,79 Kopeken im Güterverkehr und 0,76 Kopeken im Personenverkehr betragen gegenüber 1,92 und 0,65 Kopeken im Jahre 1913, also nur um 17 % gestiegen sind. Diese geringe Steigerung der Selbstkosten ist nach dem Berichte nur durch die unzureichende Unterhaltung des Oberbaues und des rollenden Materials, sowie durch die erheblich gesunkenen Löhne und Bezüge zu erklären.

Der Bericht erwähnt, daß im laufenden Jahre 1924 350 neue Lokomotiven, davon 240 schwedische, als Vermehrung vorgesehen sind. Eine jährliche Vermehrung um 50 Lokomotiven ist vorgesehen für den Zeitraum 1925—1928.

Besondere Aufmerksamkeit ist nach dem Berichte für die kommende Zeit der Hebung des Güterverkehrs durch Entwicklung bestimmter Hauptlinien („Obermagistralen“) zu widmen, zunächst durch Elektrisierung der Strecke Moskau-Donbassin, der Strecken des Moskauer Vorortverkehrs und des kaukasischen Gebirgsabschnitts. Gleichzeitig soll der Dampfbetrieb durch Einführung anderer Lokomotivsysteme verbilligt werden.

Auf dem Gebiete des Oberbauwesens fordert der Bericht Beseitigung der Vernachlässigung der Schwellen- und Schienenwirtschaft.

Die zahlreichen Wünsche und Anregungen des Berichts sind ein neuer Beweis für die Notwendigkeit, außerordentliche Geldmittel und technische Vorkehrungen aufzuwenden, um das russische Verkehrswesen auch nur einigermaßen in die Höhe zu bringen. Spode.

— **Die Rjasan-Wladimir-Bahn** wurde auf Breitspur umgenagelt und dem Verkehr übergeben. Die Umnagelung war durch Massentransporte für die im Bereich der Bahn liegenden Sägewerke erforderlich geworden. Spode.

— **Geplante Verlegung des Sitzes der Eisenbahndirektion Danzig.** Die Danziger Zeitungen befassen sich, dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) zufolge, seit einiger Zeit mit spaltenlangen Berichten über die Verlegung der polnischen Staatsbahndirektion von Danzig nach Bromberg. Der Grund dieser Maßregel ist nach den Berichten der „Baltischen Presse“ und der „Danziger Nachrichten“ ein Konflikt zwischen dem Danziger Senat und der polnischen Regierung. Die Handelskammer Danzig hat gegen die Absicht der Staatsbahn Protest erhoben, doch wird halbamtlich mitgeteilt, daß die Verlegung der Direktion

grundsätzlich beschlossen sei und mit der Verlegung einzelner Abteilungen schon im April d. J. begonnen werden soll.

— **Der polnische Umrechnungskurs** zur Umwandlung der in Tarifeinheiten erstellten Frachtsätze und Gebühren in polnische Mark wurde vom 1. März d. J. ab unverändert auf 18 000 festgesetzt. (Allg. Tarif-Anz., Wien.)

— **Eröffnung der Flugpost in der Tschechoslowakei.** Mit 1. März wurde die Flugpost auf folgenden Strecken eröffnet: Prag-Straßburg-Paris; Prag-Wien-Belgrad-Bukarest und Prag-Warschau. Die Flüge werden vorläufig nur Dienstag, Donnerstag und Sonnabend unternommen. Zur Beförderung mit der Flugpost sind zugelassen: Briefe, gewöhnliche und eingeschriebene, Ansichtskarten, Drucksachen, Warenmuster nach Algier (Oran), Bulgarien, England, Frankreich, Griechenland, Jugoslawien, Marokko, Österreich, Polen und Rumänien. Die Sendungen werden mit den nächsten Anschlußschnellzügen weiterbefördert. Bei Sendungen nach Bulgarien, Griechenland und der Türkei erfolgt die Weiterbeförderung von Belgrad mittels des Simplon-Orientexpreßzuges.

— **Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen im Dezember 1923** belaufen sich insgesamt auf 297 927 671 Lei. Hiervon entfallen auf den Personenverkehr rund 104 Millionen, auf den Güterverkehr rund 187 Millionen und auf den Gepäckverkehr rund 5 Millionen Lei. An der Gesamtsumme der Einnahmen ist das Altreich mit 149, Siebenbürgen mit 112, die Bukowina mit 18 und Bessarabien mit 13 Millionen Lei beteiligt.

— **Über Wettbewerbsmaßnahmen der Schweizer Bundesbahnen gegen die Seehafenbegünstigungen der Deutschen Reichsbahn** schreibt der Allg. Tarif-Anzeiger (Wien): Die Deutsche Reichsbahn hat mit Gültigkeit vom 26. Januar 1924 für Sendungen zwischen den deutsch-schweizerischen Grenzstationen und den deutschen Seehäfen weitgehende Frachtbegünstigungen zugestanden und hierdurch einen Teil des Schweizer Verkehrs, welcher bisher nach den adriatischen oder Mittelmeerhäfen neigte, auf ihre Linien und die nördlichen Seehäfen abgezogen. Für deutsche Ausfuhrwaren, die aus Südbayern, Württemberg oder Baden zur Ausfuhr über See gelangen, und für Sendungen, die über See nach den bezeichneten Ländern eingeführt werden, sind — abgesehen von den Seehafenausnahmetarifen für bestimmte Rohstoffe und Fertigwaren — allgemeine Sonderbegünstigungen von der Deutschen Reichsbahn bisher nicht gewährt worden, doch steht die Einführung solcher Maßnahmen bereits für die nächste Zeit zu erwarten.

Die schweizerischen Bundesbahnen anderseits sind bestrebt, durch Einführung neuer ermäßigter Durchgangsfrachten zwischen Basel, Romanshorn, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) einerseits und den schweizerisch-italienischen Grenzstationen Chiasso, Pino und Iselle anderseits für Sendungen in Wagenladungen nach und von den italienischen Hafenstationen mit überseeischer Bestimmung bzw. Herkunft, den süddeutschen Verkehr nach und von über See auf die Schweizer Linien abzulenken und den bevorstehenden Ermäßigungen der deutschen Frachten durch weitgehende Wettbewerbsmaßnahmen zu begegnen. Das Streben der schweizerischen Eisenbahnverwaltung wird durch die gleichgerichtete Tarifpolitik der italienischen Staatsbahnen, die die Belebung des italienischen Seehafenverkehrs zum Ziele hat und in den Durchfuhrbegünstigungen des schweizerisch-italienischen Güterverkehrs greifbare Gestalt gewinnt, aufs kräftigste unterstützt. Der bisher in aller Schärfe bloß im Existenzkampfe zwischen Triest und Hamburg zum Ausdruck gelangte Tarifkrieg der italienischen und deutschen Seehäfen beginnt nunmehr auch auf den Wettstreit der Mittelmeerhäfen mit den deutschen Ost- und Nordseehäfen überzugreifen. — Die Deutsche Reichsbahn wird jedenfalls alle Anstrengungen machen müssen, um den durch die Einführung der Goldtarife gedrosselten Verkehr, welcher erst in jüngster Zeit zufolge tarifarischer und außertarifarischer Sonderbegünstigungen eine künstliche Belebung erfahren hatte, auf den früheren Stand zu bringen und die Schäden aus der Abschnürung der natürlichen Verkehrswege, welche eine ungesunde Tarifpolitik verschuldet hatte, durch zielbewußte Tarifmaßnahmen wettzumachen.

— **Ausbesserungswerk der Londoner Untergrundgruppe.** Dem Ausbesserungswerk für Omnibusse in Chiswick hat die Londoner Untergrundgruppe, die neben den vier Untergrundbahnunternehmen bekanntlich auch die Omnibusgesellschaft umfaßt, nunmehr ein Ausbesserungswerk für ihre Schienenfahrzeuge in Acton folgen lassen. Ebenso wie bei dem Werk in Chiswick wird auch in Acton Wert auf strenge Durchführung der Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung gelegt. Die einzelnen Arbeitsstände sind so verteilt, daß die Wagen fortlaufend durch die Werkstatt bewegt werden; an jedem Stand wird eine bestimmte Arbeit vorgenommen, und dann wird der Wagen zur Vornahme der nächsten Arbeit an den nächsten Stand abgegeben. Quer- oder gar Rückwärtsbewegungen werden also vermieden, und es wird erreicht, daß die Arbeiten mit einem Mindestmaß von Aufwand, namentlich von Kraft, für die Bewegung der Wagen ausgeführt werden. Natürlich hat das einen sehr erheblichen Einfluß auf die Kosten. Die Kraftwagen in Chiswick rollen auf einem Förderband durch die Werkstatt; die Untergrundbahnwagen sind für diese Art der Bewegung zu schwer. Sie werden daher, nachdem über einer Abbaugrube ihre Drehgestelle ausgefahren worden sind, auf Behelfs- oder Werkstattdrehgestelle aufgesetzt, auf denen nunmehr der Wagenkasten durch die Werkstatt rollt, während die Betriebsdrehgestelle einen anderen Weg gehen, um ihrerseits in Stand gesetzt zu werden; am Ende der Laufbahn begegnen sich dann Wagenkasten und Drehgestelle wieder. Zum Bewegen dienen elektrisch angetriebene Schiebebühnen und Spills. Das Werk kann zur Zeit ungefähr 20 Wagen in der Woche in Stand setzen; seine Leistungsfähigkeit soll aber durch Ausbau der Anlagen bis auf 60 Wagen in der Woche erhöht werden. Besonderer Wert ist auf die Ausstattung mit durchaus neuzeitlichen Maschinen gelegt worden.

Fremde Erdteile.

— **Deutsche Lokomotiven in Indien.** Unter dieser Überschrift bringt das englische Fachblatt „The Engineer" in der letzten nach Deutschland gelangten Nummer einen Leitartikel, der, wie das Blatt sagt, eigentlich nur „für Fachleute" bestimmt ist. Wir entnehmen dem Artikel folgende, in der „D.A.Z." wiedergegebenen Ausführungen.

Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß die Hannoversche Firma, die den Auftrag bekommen hat, die Maschinen bauen kann und gut bauen kann. Sie hat sich denselben Bestimmungen und denselben Abnahmebedingungen zu unterwerfen, wie irgendeine britische Firma und sie wird im allgemeinen nach demselben Plan bauen. Es ist sogar wahrscheinlich, daß die deutschen Ingenieure entgegenkommender sind als die amerikanischen und mehr Wert legen auf gute Arbeit und gutes Aussehen, da die Ansprüche in dieser Beziehung in Europa größer sind als sonst wo. Wir haben also nicht den geringsten Zweifel, daß die Erbauer alle Teile ohne weiteres genau nach der Vorschrift liefern werden und sie einer genauen Prüfung unterziehen lassen werden. Sie haben schon eine ganze Anzahl Maschinen nach Indien geliefert und sind mit den vertraglichen Vorschriften gut vertraut. Wir wollen uns deshalb freimachen von alten Vorurteilen über die Fähigkeit, den gestellten Bedingungen zu genügen und offen zugeben — unter Fachleuten —, daß die Arbeit gut ausgeführt werden wird.

Vom technischen Standpunkt ist also gegen das Vergeben des Auftrages nichts einzuwenden, wohl aber vom politischen und wirtschaftlichen Standpunkt. Es ist sicher anzuzweifeln, ob die Regierung eines Staates weise gehandelt hat, der so eng mit dem britischen Reich verbunden ist, der wahrscheinlich seinen jetzigen Bestand den Waffen des britischen Reiches verdankt und nun den früheren Feind des Reiches so bald nach Friedensschluß unterstützt, zu einer Zeit, wo das Mutterland des britischen Reiches bekanntlich schwer unter der Arbeitslosigkeit leidet. Was scheren uns die bestehenden Vorschriften; es gibt Gelegenheiten, wo ein Staat berechtigt ist, sich über Vorschriften hinwegzusetzen und solch eine Gelegenheit war jetzt vorhanden. Der Unterschied zwischen dem deutschen Angebot und dem niedrigsten britischen soll nur 20 % gewesen sein. Es handelt sich also nur um 5000 oder 6000 Pfund Sterling. Die Frage ist wohl erlaubt, ob es weise war, wegen solch einer kleinen Summe England Arbeit zu entziehen, die es notwendig gebraucht, und gleichzeitig eine Maßnahme zu treffen, die von den Eingeborenen Indiens falsch verstanden werden könnte.

Der Artikel erwähnt dann einen Auftrag in Eisenbahnmaterial an Krupp für Südafrika und an die deutsche Firma Breda für Ägypten und schließt mit einem Appell an die englischen Arbeiter, für ihren Lohn mehr zu arbeiten.

— **Eisenbahnen in Ostafrika.** England hält es für nötig, den Bau von Baumwolle in seinen überseeischen Siedelungen tatkräftig zu fördern; zu diesem Zwecke soll eine bessere Verbindung zwischen den sehr ergiebigen und zukunftsreichen Baumwollfeldern von Uganda und der Küste geschaffen werden. Zu den Bauten, die zur Durchführung der hierauf gerichteten Pläne auszuführen sind, gehört die Verlängerung der Uasin-Gishu-Eisenbahn, die jetzt eine Zweigstrecke der Uganda-Eisenbahn, aber dazu bestimmt ist, die Hauptstrecke zu werden, über Turbo hinaus bis nach Luzinga an der Busoga-Eisenbahn

bei Jinja, ferner der Bau einer Anzahl von Zweigbahnen, die von der ebengenannten Verlängerung nach Süden und Norden ausstrahlen. Ferner soll ein Teil der Uganda-Eisenbahn mit schwererem Oberbau ausgestattet werden. In Kenya, dem ehemaligen Deutsch-Ostafrika, sollen drei Eisenbahnen zur Förderung der Ansiedelung von Soldaten gebaut werden. Kenya hat schon eine Anleihe von 5 Millionen Pfund aufgenommen und will für diese Bauten weitere 3,5 Millionen aufnehmen. Da seine Kräfte aber nicht ausreichen, um solche Beträge zu verzinsen und zu tilgen, will die britische Regierung für die hierzu nötigen Beträge aufkommen. Nach fünf Jahren soll aber Kenya selbst die Mittel aufbringen, um 5 % Zinsen zu zahlen und die Anleihe in 37 Jahren zu tilgen.

Tanganyika erhält von der britischen Regierung ein zinsloses Darlehen, um die Straßenbahn des Bezirks Lindi in Stand zu setzen, womit ebenfalls der Baumwollbau gefördert werden soll. Zu demselben Zweck sollen zwei Dampfer auf dem Tanganyikasee und dem Nyassasee in Dienst gestellt werden. Weitere staatliche Unterstützungen zu ähnlichen Zwecken in anderen Siedelungen und Schutzgebieten stehen zur Erörterung.

— **Bahnbau Tabora-Muansa.** Nach einer Mitteilung der Dépêche Coloniale et Maritime vom 14. Februar d. J. hat der Vollzugsausschuß der Britischen Cotton Growing Association mit Genugtuung feststellen können, daß die britische Regierung sich dahin entschieden habe, das Eisenbahnnetz in Ostafrika so zu erweitern, daß die Schöpfung neuer Baumwollpflanzungen ermöglicht wird. Der gedachte Vollzugsausschuß hat weiter gemeldet, die Baumwollernte im Bezirk Uganda werde im Laufe des nächsten Jahres 100 000 Ballen überschreiten. Der Baumwollverband hatte der Regierung den Bau einer neuen Eisenbahn empfohlen, die in Tabora von der bestehenden Tanganyikabahn ausgehen und den Viktoirasee in Muansa erreichen würde. Dieser Vorschlag sowie ein anderer, der sich auf eine neue Bahn in Nordnigerien von Kano und Maiduguri nach dem Tschadsee bezieht, sind vom britischen Kolonialamt den Gouvernements zur Prüfung übersandt worden.

Der Plan einer Eisenbahn von Tabora nach Muansa ist bekanntlich schon länger Gegenstand der Erörterung, er stand unter der deutschen Herrschaft nahe vor seiner Ausführung. Das Gelände bietet keine besonderen Schwierigkeiten; die Linie wird, bei etwa 340—350 km Länge, für die Häfen des Viktoriasees mittels der Tanganyikabahn Daressalam-Tabora eine sehr wertvolle unmittelbare Verbindung mit dem Indischen Ozean herstellen. F. B.

— **Eisenbahnen auf Cuba.** Bei einer Fläche von 112 000 qkm hat Cuba rund 5800 km Eisenbahnen. Die zwei bedeutendsten Eisenbahnunternehmen sind die United Railways of Havana and Regla Warehouses Ltd. und die Cuban Railway Company, die erstere, die sich, wie ihr Name sagt, auch mit dem Bau und Betrieb von Lagerhäusern befaßt, mit einem Netz von 1950 km, während die letztere nur eine Streckenlänge von 1070 km hat. In den United Railways, die seit 1898 bestehen, arbeitet englisches, in der Cuban Railway Company, die 1902 gegründet wurde, amerikanisches Geld. Die Betriebszahl beider Gesellschaften hat in dem letzten Geschäftsjahr, über das ein Bericht vorliegt, nämlich dem am 30. Juni 1922 zu Ende gegangenen, 70 und 72 % betragen. In die übrigen Eisenbahnen von Cuba teilen sich 10 kleinere Gesellschaften, von denen die größte mit ihrer Netzlänge noch unter 200 km bleibt.

Rechtspflege.

— **Eigenes Verschulden des Verletzten bei Beschädigung durch einen vorüberfahrenden Zug.** Eine Unvorsichtigkeit im Verkehr auf der Eisenbahn mußte der Apotheker B., früher in Berlin, jetzt in Köln, schwer büßen. Am 10. Juni 1920 stand er auf dem Berliner Vorortbahnhof Karlshorst an einem Gleise und blickte in der Richtung Sadowa-Cöpenick, als hinter ihm ein von Berlin kommender Zug einfuhr, von dessen Abteiltüren die eine offen stand. B. wurde von dieser Türe mit ziemlicher Wucht am Hinterkopf getroffen, auf das Trittbrett geworfen und bis zum Halten des Zuges mitgeschleift. Der Verunglückte wurde mit seiner gegen den Reichseisenbahnfiskus gerichteten Schadensersatzklage wegen eigenen Verschuldens abgewiesen. So haben Landgericht und Kammergericht Berlin und auch das Reichsgericht erkannt, und zwar aus folgenden Erwägungen heraus: Daß sich der Kläger in so großer Nähe der Gleise aufhielt, daß er von der geöffneten Abteiltür eines von Berlin kommenden Zuges getroffen werden konnte, dabei aber in der entgegengesetzten Richtung blickte, enthält eine grobe Unvorsichtigkeit, die noch dadurch erschwert wird, daß der Kläger die im Berliner Vorortverkehr herrschende Unsitte des vorzeitigen Öffnens der Türen kannte. Die Erhöhung der Betriebsgefahr durch die erwähnte Unsitte hat das Gericht bei seinem Urteil in Betracht gezogen, ebenso die Machtlosigkeit des Eisenbahnfiskus gegen diese Unsitte des Publikums.

— **Berichtigung.** In der ersten Mitteilung der Nr. 9 d. Ztg. ist auf S. 151 im 3. Absatz, Zeile 7, der Einführungstag für die Ermäßigung der Gütertarife und Kohlenausnahmetarife vom 10. auf den 1. März richtigzustellen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,58 km lange, am 1. März 1924 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommene Nebenbahn Selbitz - Helmbrechts ist den Vereinsbahnstrecken der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums zugerechnet worden.

Schließung und Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. März 1924 ab sind die unbesetzten Haltepunkte für den öffentlichen Personenverkehr Dorna-Döben und Nimbschen an der Linie Glauchau-Wurzen und Gröppendorf und Reckwitz an der Schmalspurlinie Mügeln-Nerchau-Trebsen eingezogen. Der Haltepunkt Altenbach ist am 25. Februar 1924 für den beschränkten Personenverkehr wieder geöffnet worden. Die in Nr. 5 Seite 79 veröffentlichte Bekanntmachung wird daher aufgehoben.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die Bahnhöfe 4. Klasse 1. Bresewitz, 2. Tannenheim (Strecke Velgast-Prerow, Nebenbahn), 3. Damsdorf (Strecke Rummelsburg-Bütow, Nebenbahn), 4. Alt Borck (Strecke Kolberg-Gollnow, Nebenbahn) sind vom 1. März 1924 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Für den Stückgutverkehr sind die Stationen geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehres gelten sie als unbesetzte öffentliche Ladestellen und bleiben Tarifstationen. Als Mutterstationen gelten zu 1. Bahnhof Pruchten, zu 2. Barth, zu 3. Bütow, zu 4. Papenhagen.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist ein Nachtrag III herausgegeben und mit Rundschreiben Nr. IV 29 vom 13. Februar 1924 an die Verwaltungen versandt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 35 vom 21. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das 11. Heft des technischen Fachblattes;

Nr. III 36 vom 21. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinssatzungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Es werden mit sofortiger Gültigkeit umbenannt: Schöneberg b. Berlin Mil. E. in „Berlin Kolonnenstraße“ und Schönefeld Mil. E. in „Schönefeld (Kr. Jüterbog)“. (313)

Berlin, den 1. März 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof IV. Kl. Breitenstein (Krs. Deutsch Krone) wird vom 1. März 1924 ab in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr und der Bahnhof IV. Kl. Betkenhammer vom gleichen Tage ab in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr umgewandelt. (282)

Frankfurt (Od.), den 26. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Osten.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 1. April 1924 wird die Station Schweta b. Döbeln für den Stückgutver-

3. Nachruf.

Am 25. Februar ist der
General-Eisenbahn-Direktor a. D. Herr Geheime Ministerialrat
Ernst Ehlers
Exzellenz
im fast vollendeten 81. Lebensjahr sanft entschlafen.

Das arbeitsame Leben des Dahingeschiedenen galt den Eisenbahnen seines Heimatlandes. Im frühen Mannesalter im höheren Verwaltungsdienst mit Wirtschafts- und Verkehrsfragen beschäftigt, war er es, der mit weitem Blick den Zusammenschluß der zersplitterten Privatbahnen anregte und, mit seltener Tatkraft alle Widerstände überwindend, ihre Verstaatlichung durchsetzte. Vom Landesherrn im Jahre 1891 als Generaldirektor zum Organisator und Leiter der Staatsbahnen berufen, gelang es ihm, das junge Unternehmen mustergültig zu ordnen und in 23jähriger Amtstätigkeit dank seines unermüdlichen Fleißes, seiner reichen Kenntnisse und Geistesgaben zu unerwartetem wirtschaftlichem Erfolge auszugestalten. Seine Verdienste um das Wirtschaftsleben des Heimatlandes und darüber hinaus um das gesamte deutsche Verkehrsleben, an dessen Fortentwicklung er reichen Anteil nahm, werden unvergeßlich bleiben.

Die mecklenburgischen Eisenbahner trauern einem vorbildlichen Vorgesetzten nach, dem ein jeder die größte Achtung und Verehrung zollte.

Ehre seinem Andenken!

Schwerin, den 27. Februar 1924.

Der Präsident der Reichsbahndirektion.
Dahse.

kehr geschlossen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung. (308)
Dresden, am 29. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecken Hochstadt-Marktzeuln-Probstzella und Ludwigsstadt-Lehesten waren vom 18. bis 23. Februar 1924 wegen Entgleisung für den Güterverkehr gesperrt.
München, den 23. Februar 1924.
Reichsbahndirektion. (309)

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Von den in Nr. 1 und 2 dieser Zeitung gemeldeten, wegen Schneeverwehung unfahrbar gewesenen Strecken sind wieder fahrbar geworden: Korneuburg-Hohenau und Mistelbach-Gänserndorf am 30. Dezember 1923, Laa Stadt-Neusiedl-Dürnholz am 1. Januar, Götzendorf-Gr. Schwechat am 2. Januar, Retz-Drosendorf am 4. Januar, Bruck-Petronell am 19. Januar und Parndorf-Kittsee am 6. Januar 1924. Die Strecke Dobermannsdorf-Stammersdorf blieb unfahrbar. Die Strecken Mannersdorf-Gr. Schwechat und Zellerndorf-Sigmundsherberg wurden am 2. Januar, Korneuburg-Mistelbach, Siebenbrunn-Engelhardtstetten und Breitstetten-Orth am 3. Januar, Gänserndorf-Mistelbach am 4. Januar und Simmering Übg.-Oberlaa am 5. Januar 1924 wieder fahrbar.

Von den in Nr. 3 dieser Zeitung gemeldeten Strecken wurden wieder fahrbar: Süßenbrunn-Deutsch Wagram am 2. Januar, Fischamend-Regelsbrunn und Götzendorf-Gr. Schwechat am 10. Januar, Gänserndorf-Mistelbach am 11. Januar, Dobermannsdorf-Stammersdorf am 13. Januar, Korneuburg-Mistelbach am 16. Januar und Laa Stadt-Neusiedl-Dürnholz am 19. Januar 1924.

Von den in Nr. 9 dieser Zeitung gemeldeten Strecken wurden wieder fahrbar: Parndorf-Kittsee-Engerau, Wolkenprodersdorf-Parndorf, St. Margarethen-Ruszt und Oberloisdorf-Lutzmannsburg am 18. Februar, Parndorf-Pamhagen am 19. Februar und Bruck-Petronell am 25. Februar 1924. (310)
Wien, am 25. Februar 1924.
Bundesbahndirektion Wien-Nordost.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die Strecke Königswalde-Annaberg ob. Bf. ist seit 23. Februar wieder fahrbar. (286)
Dresden, den 26. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf der durch Schneeverwehung und Lawinen seit 3. Februar 1924 unterbrochenen Linie Eisenerz-Vordernberg wurde der durchgehende Verkehr am 22. Februar 1924 mit Zug 12 um 8 Uhr 10 Minuten wieder aufgenommen.

Auf der durch Lawinen seit 8. Februar 1924 unterbrochenen Linie Hieflau-Selztal wurde der Gesamtverkehr am 18. Februar 1924 mit Zug 8292 um 5 Uhr 15 Minuten wieder aufgenommen. (287)
Villach, den 25. Februar 1924.
Bundesbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden. Infolge der am 1. März 1924 in Kraft getretenen allgemeinen Tarifermäßigung um rund 10 v. H. wird zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2, der Nachtrag XXIII herausgegeben, der auch einige Änderungen und Ergänzungen enthält. Die Frachtsätze im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und im Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal werden mit Hilfe einer Abschlagstafel ermäßigt, die ebenso wie der erwähnte Tarifnachtrag durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden kann. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (307)
Dresden, den 29. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif 34).
Mit Gültigkeit vom 3. März 1924.
Aufnahme von Calbe (Saale) Ost, Christianstadt, Dresden Altstadt, Dresden Friedrichstadt, Dresden Neustadt, Grünberg (Schles.), Güterglück, Neustädtel, Wurzen, Zittau, Zwickau (Sa.), Deggendorf (Bahnhof), Regensburg, Schopfheim in den A. T. 34 (Hanf). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (296)
Altona, im Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4).
Außer den bereits durch Bekanntmachung vom 27. Februar 1924 angekündigten Tarifänderungen aus Anlaß der am 1. März 1924 eingetretenen allgemeinen Frachtermäßigung treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten, A. Einzelne Bahnen und B. Einzelne Stationen“ noch weitere Änderungen ein, die außer Frachtermäßigungen vereinzelte Erhöhungen hervorrufen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455). Näheres enthält die am 4. März 1924 erscheinende außerplanmäßige Nummer 37 des Tarifanzeigers für den Güterverkehr.
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 3. März 1924. (312)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarif 31 und 33.)
Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1924:
Aufnahme von Ebingen (Württ.) und Sorau in den Ausnahmetarif 31 (Baumwolle). Bad Elster, Marxgrün, Ölsnitz (Vogel), Pausa, Plauen (Vogtl.) ob. Bf., Plauen (Vogtl.) unt. Bf., Schney, Waldmünchen, Gera, Debschwitz, Jecha, Gößnitz, Marsberg, Neustadt Orla, Nuttlar, Strasegräbchen, Westheim-Worms in den A. T. 33 (Thür. Waren usw.)
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (279)
Altona, den 23. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden infolge Ermäßigung der Frachten der deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs in demselben Umfange ermäßigt.
Bis zur Herausgabe eines Nachtrags sind daher für die regelrechten Tarifklassen die Guldenfrachtsätze des Frachtsatzzeigers für die deutschen Strecken vom 20. Januar 1924 (Nachtrag 12 zum Teil II Heft 1) um 10 v. H. zu ermäßigen. Die derzeitigen Guldensätze der Frachtsatzzeiger der Ausnahmetarife 5, 5c, 7 und 9 (Nachtrag 12 zum Teil II Heft 1) sind bis zur Herausgabe eines Nachtrags um 17,2 v. H. zu ermäßigen. Die Ausnahmetarife 3c, 10, 10b, 11, 13 und der Nottarif werden vorläufig nicht ermäßigt. Eine Ermäßigung der Nebengebühren tritt nicht ein.
Köln, den 28. Februar 1924. (297)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b. — Tfv. 4a.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 ab treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ in den Unterabschnitten 16, 22a, 30, 37, 65, 74, 88, 92, 97 und 98 Erhöhungen der Frachtzuschläge ein. Näheres enthält eine der nächsten Nummern des Tarifanzeigers, auch geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (288)
Berlin, den 28. Februar 1924.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.
Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif.
1. Heft C I b (Tfv. 4a).

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:
a) mit sofortiger Gültigkeit in den Unterabschnitten zu 36, 46, 63, 69, 84a und 87,
b) mit Gültigkeit vom 1. März 1924 in den Unterabschnitten 3, 47 und 100 a,
c) Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Stendal-Tangermünder Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben.

2. Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 ab werden für Flensburg und Kiel Bestimmungen neu aufgenommen.

3. Heft C II (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 tritt die Prignitzer Eisenbahn dem Nottarif für bestimmte Lebensmittel (Tfv. 7) bei. Näheres enthält die am 25. Februar 1924 erscheinende Nummer 33 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (277)

Berlin, den 25. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses). Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 503 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden die Tierfrachten um 10 v. H. ermäßigt. Die Ermäßigung wird durchgeführt durch eine Umrechnungstafel Nr. 2 zum Tierfrachtzeiger. Gleichzeitig wird ein Nachtrag 2 zum Reichsbahn-Tiertarif herausgegeben. Er enthält u. a. den am 15. Februar 1924 eingeführten Ausnahmetarif für Rinder, Schweine und Schafe mit der Änderung, daß er unter Berücksichtigung der allgemeinen Frachtermäßigung von 10 v. H. künftig für Rinder der Klasse S 2 nur noch rund 22 v. H. und für Schweine und Schafe der Klassen S 3 und S 4 nur noch rund 11 v. H. Ermäßigung gewährt. Die Umrechnungstafel Nr. 1 vom 20. Februar tritt mit Ablauf des 29. Februar 1924 außer Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1924. (276)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden die Frachtsätze in deutscher Währung
a) der normalen Tarifklassen,
b) der Ausnahmetarife des Heftes C II, soweit nicht nachstehend Ausnahmen vorgesehen sind,
c) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw.,
d) der Kürzungstafel für Nebenbahnen im Anhang 1 des Heftes A
und die örtlichen Gebühren um rund 10 % ermäßigt. Alle in ausländischer Währung erstellten Frachtsätze bleiben unverändert. Von der Ermäßigung sind ferner ausgeschlossen die Ausnahmetarife 2d für Haus- und Straßenkehricht usw., 10b für Zeitungsdruckpapier, 13 für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtstückgut, 21 für Zement zur Ausfuhr, 22 für Raps, Mohnsaat usw., 30 für Jute, rohe, 31 für Baumwolle, rohe usw., 32 für Schafwolle, rohe, 33 für thüringische usw. Waren, 34 für Hanf, roh usw., 41 für Güter der Tarifklassen A bis D ab oberrheinischen Umschlagsplätzen nach Basel, 42 für Güter der Tarifklassen A bis D zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet, 43 für Güter der Tarifklassen A bis D mit Ausnahme von Eisen und Stahl usw. Für den Ausnahmetarif 3c für Steinsalz zur Ausfuhr werden die vom 1. März 1924 ab ermäßigten Frachtsätze der Klasse F gewährt. Bei den Ausnahmetarifen 4b für Kalk, gebrannt usw. (Abteilung A) und 11 für Düngemittel werden unter Verlängerung des letzteren auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. April 1924 die Kürzungen nach den neuen vom 1. März 1924 gültigen Frachtsätzen unter Herabsetzung der Kürzungsprozente um je 10 % berechnet. Für die Güter unter 1 des Warenverzeichnisses erfolgt die Frachtberechnung bei der Ausfuhr nach den vom 1. März 1924 gültigen Frachtsätzen der Klasse E usw. Der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln wird aufgehoben. Bei dem Nottarif, der bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. April 1924 verlängert wird, wird die Ermäßigung von 30 % auf 20 % geändert. Ferner werden in diesem Tarif aufgenommen frische Kartoffeln in Ladungen, und zwar
a) solche, die zur unmittelbaren menschlichen Ernährung, zum Pflanzen oder zum Verfüttern verwendet werden,
b) solche, die zur unmittelbaren menschlichen Ernährung nicht mehr geeignet sind.

Das Nähere enthält der Nottarif, der gleichzeitig neu herausgegeben wird. (Vgl. Sondernummer 35 des Tarif-Anzeigers.) Für die Hefte A, C I b und C I c werden die geänderten Gebühren und Frachtsätze im Tarifanzeiger bekanntgegeben. Im übrigen erfolgt die Ermäßigung um rund 10 % auf Grund einer besonders herausgegebenen Abschlagstafel, die von den Abfertigungen und Auskunftsstellen bezogen werden kann. Die Abschlagtafel vom 20. Januar 1924 tritt hierdurch außer Kraft. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung für frische Kartoffeln durch die Übernahme in den Nottarif ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (285)

Berlin, den 27. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Wirkung vom 1. März 1924 werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Braunkohlenkoks usw. in gewöhnlicher Fracht zwischen Basel Bad. Bf. und den Stationen Beringen, Konstanz Übergang, Neuhausen Reichsbahn, Neunkirch, Riehen b. Basel, Schaffhausen, Singen (Hohentwiel) Übergang, Thayngen, Waldshut Übergang und Wilchingen-Hallau ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 1. März 1924. (305)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr der Saarbahnen.

Durchgangstarif für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Grenzpunkten der deutschen Reichsbahn und der Saarbahnen einerseits und den Grenzpunkten der Saarbahnen und der Elsaß-Lothringischen Bahnen andererseits. (303)

Der Tarif tritt mit Ablauf des Monats Februar 1924 außer Kraft. Ab 1. März 1924 gelten im Durchgang über Strecken der Saarbahnen allgemein die Sätze des Binnengütertarifs der Saarbahnen.

Saarbrücken, den 29. Februar 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden noch folgende Tarifmaßnahmen für die deutsche Strecke durchgeführt:
1. Der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln usw. ist zu streichen.
2. Bei dem Ausnahmetarif 3 c für Steinsalz usw. erfolgt die Berechnung nach den vom 1. März 1924 ab gültigen Frachtsätzen der Klasse F.
3. Im Ausnahmetarif 11 für Düngemittel ist bei dem Gültigkeitsvermerk zuzusetzen: „längstens bis zum 30. April 1924". Für die Frachtberechnung sind die Frachten bis zur Herausgabe eines Nachtrages nach den vom 1. März 1924 ab geltenden Frachtsätzen zu berechnen, gekürzt um die für den deutschen Binnenverkehr bekanntgegebenen Prozente (vgl. T. V. A. Nr. 35 vom 28. Februar 1924 lfde. Nr. 344).
4. Der Nottarif (deutsches Tfv. 7) erhält eine neue Fassung. Er ist gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. April 1924, und ist nach den für den innerdeutschen Verkehr geltenden Bestimmungen nur in der Richtung von den Niederlanden nach Deutschland sinngemäß anzuwenden. Im Verkehr über den Grenzübergang Laarwald Grenze findet er keine Anwendung.

Köln, den 29. Februar 1924. (306)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Am 1. April 1924 wird die Station Weißbach b. Königsbrück geschlossen und im Tarif gestrichen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (280)

Dresden, am 27. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Kohlenausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 20. August 1923.

Mit Wirkung vom 1. März 1924 tritt zum Kohlenausnahmetarif 6 der Nachtrag 2 in Kraft; durch ihn werden neue um etwa 10 % ermäßigte Frachtsätze der Frachtsatzanzeiger 1 und 2 sowie die durch die Aufhebung der Inlandsklausel bedingten Änderungen bekanntgegeben.

Essen, den 29. Februar 1924. (294)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Kohlen- und Tiertarife.

Die deutschen Schnittsätze der ordentlichen Tarifklassen, des A.T. 1 (Steine) im Tarif 168 und des A.T. 4 (Stückgut aus Deutschland usw.) in den Tarifen 167 und 168 sowie die deutschen Schnittsätze des deutsch-dänischen Ausnahmetarifs für Steinkohlen werden ab 5. März 1924 um 10 % ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen. (292)

Altona, den 27. Februar 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 6. März 1924 wird der Ausnahmetarif 36 für Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt. (302)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 1. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II Heft 2, Entfernungszeiger, des Bezirkes der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. April 1924 treten infolge Einstellung des öffentlichen Güterverkehrs auf der Station Amerika (Sa.) die für diese Station vorgesehenen Entfernungen außer Kraft. (281)

Dresden, am 27. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 1. März 1924 treten auf der Verkehrsstelle Bärenwalde (Sa.) in bezug auf Frankierung, Nachnahmebelastung usw. der Sendungen einige Einschränkungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft. (291)

Dresden, am 28. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Die am 1. März 1924 auf den Reichsbahnstrecken eintretende Tarifermäßigung um 10 v. H. gilt auch für den Verkehr auf der Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Dresden, den 29. Februar 1924. (304)
Reichsbahndirektion.

Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der R. B. D. Dresden.

Die am 30. November 1923 eingezogene Güteragentur Obercrinitz an der schmalspurigen Nebenbahn Wilkau (Sa.)-Wilzschhaus-Carlsfeld wird am 1. März 1924 wieder eröffnet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Dresden, den 29. Februar 1924. (299)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 wird der Ausnahmetarif 31 a für Baumwolle, rohe; Linters, roh; Baumwollabfälle zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet eingeführt. Näheres enthält die am 6. März 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (293)

Hannover, den 29. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. März dieses Jahres tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXXI in Kraft, der eine Ermäßigung der Frachtsätze der regulären Tarifklassen A, B und C sowie des Ausnahmetarifs 1 für Stoffe zum Spülversatz um 10 % enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) und Tarnowitz (Schmalspurbahn) zu haben. (290)

Oppeln, den 28. Februar 1924.
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. August 1916.

Der vorbezeichnete Tarif samt Nachträgen I—IV ist mit dem Zeitpunkt der Besetzung der Pfalz durch die Franzosen vorerst außer Kraft gesetzt.

Die Tarifdrucksachen sind jedoch bis auf weiteres aufzubewahren, da sie später wieder Geltung erlangen können.

München, den 27. Februar 1924. (298)
Tarifamt b. R. V. M. ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Der Frachtzuschlag von 27 Pf. für 100 kg der Wagenladungsgüter wird mit Gültigkeit vom 5. März 1924 ab beim Versand von Stück-, Bau- und Düngekalk, sowie von Rohkalksteinen ab Cassel nicht mehr berechnet. (295)

Cassel, den 28. Februar 1924.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Oberschlesischer Schmalspurbahnverkehr. E. Schmalspurbahnwechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden in den oben genannten Tarifen die Frachten für die Normalklassen und die Frachten der Ausnahmetarife um 10 vom Hundert ermäßigt. Von der Ermäßigung bleiben ausgeschlossen die Nebengebühren. Der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln in Wagenladungen wird ohne Ersatz aufgehoben. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife unter A, C und E ist erteilt. (300)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I—IV, Änderung.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern auf Para 6,2.

Wien, am 3. März 1924. (311)

Čsl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komárno.
Gütertarif Teil II. Änderungen von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 bis auf weiteres treten im vorbezeichneten Tarife Änderungen der Eisenbahnfrachtsätze in Kraft, welche bei den beteiligten Direktionen und Dienststellen zu erfragen sind.

Mit dem gleichen Tage tritt der Abschnitt IV D des genannten Tarifes (Frachtsätze für die Schiffsstrecken) außer Kraft.

Für die Schiffsstrecken werden vom genannten Tage an bis auf weiteres die im Schiffs-Lokalgüterverkehr mit Bratislava bzw. Komárno jeweils bestehenden Bestimmungen und Frachtsätze angewendet. Die Einführung neuer Frachtsätze für den Schiffsdurchlauf wird im Nachtragswege erfolgen. (283)

Wien, am 15. Februar 1924.
Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, namens der beteil. Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarife.

Ab 1. März 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze für ungarische Kronen bei allen Tarifklassen und Ausnahmetarifen 22. (284)

München, im Februar 1924.

6. Personen- und Güterverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Binnen-Personen- und Gütertarif.

Ab 1. März 1924 werden Änderungen und Ergänzungen nur noch durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgemacht.

Finsterwalde, den 22. Februar 1924.
Die Direktion. (278)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 werden die Personenfahrpreise 3. und 4. Klasse um ungefähr 36 v. H. erhöht, die Fahrpreise 1. Klasse um ungefähr 28 v. H. ermäßigt. Die Schnellzugzuschläge und die Preise der Monatskarten, Schülermonatskarten und Wochenkarten sowie der Arbeiterrückfahrkarten bleiben unverändert. Von den im Deutschen Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif Teil I enthaltenen Gebührensätzen ändern sich folgende:

Die Einheitssätze für Gesellschaftssonderzüge (Allg. Ausf.-Best. A I b) zu § 12) betragen künftig in der 1. Klasse 7,2 Pf., in der 3. Klasse 3,4 Pf. und in der 4. Klasse 2,3 Pf. für die Person und das km. Der für die ganze Sonderzugstrecke mindestens zu entrichtende Betrag wird auf 350 ℳ erhöht. Die Einheitssätze für Feriensonderzüge (Allg. Ausf.-Best. A II zu § 12) betragen künftig in der 3. Klasse 6,8 Pf. für die Person und das km. Die Gebühren für Vormerkung von Plätzen (Nebengebührentarif, lfd. Nr. 4) betragen künftig in der 1. Klasse 90 Pf., in der 3. Klasse 40 Pf. Diese Änderungen werden im Verfügungswege durchgeführt.

Zum Personen- und Gepäcktarif Teil II erscheint der Nachtrag IV.

Im übrigen werden die Tarifänderungen durch Nachträge zu den Tarifen, durch Neuausgabe der Tarife oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 27. Februar 1924. (275)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahn-Direktionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandsverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 1. März d. Js. werden die Fahrpreise für die 3. und die 4. Wagenklasse erhöht und für die 1. Wagenklasse ermäßigt und zwar in dem gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn. (289)

Oppeln, den 27. Februar 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 11. | Berlin, den 13. März 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Wie sind die Bezirksstellen bei der künftigen Neugliederung der Reichsbahnverwaltung in persönlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht zweckmäßig einzurichten?

Vorschläge zur besseren Ausnutzung der Kenntnisse und Erfahrungen der Betriebsamtsvorstände für die Durchführung des Betriebsdienstes.

Vom Regierungs- und Baurat **Holtermann**, Paderborn.

Einleitung.

Von verschiedenen Seiten ist die Frage erörtert worden, ob bei der zukünftigen Neugliederung der Reichseisenbahnverwaltung es zweckmäßiger sein wird, in der Bezirksstelle Einheitsämter zu bilden, oder etwa wie bei der früheren Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung nebeneinander selbständige Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter einzurichten.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen einen Beitrag zur Lösung dieser schwerwiegenden Aufgabe liefern und zugleich die Frage beleuchten, ob die Einrichtung der Ämter bei der alten Preußenbahn derartig ist, daß sie allen zu stellenden Aufgaben voll und ganz genügt oder ob Änderungen und Verbesserungen in persönlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung zweckmäßig erscheinen.

Betrachtet man die Organisation bei den Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Gliedstaaten des Deutschen Reiches, so findet man in den Bezirksstellen

in Preußen-Hessen: 1. Betriebsämter für Bau-, Betrieb-, Telegraphen-, Fernsprech- und Sicherungswesen, 2. Maschinenämter, 3. Verkehrsämter;

in Sachsen: 1. Betriebsdirektionen für Betrieb und Verkehr, 2. Bauämter, 3. Maschinenämter, 4. Elektrische Ämter;

in Bayern, Baden, Württemberg: 1. Betriebsinspektionen für Betrieb und Verkehr, 2. Bauinspektionen, 3. Maschineninspektionen.

Einheitsämter, in denen die einzelnen Fachgebiete zusammengefaßt sind, bestehen, abgesehen von einigen Versuchsämtern, nicht.

Einheit: Bau und Betrieb.

Bei allen Verwaltungen ist für den Maschinenunterhaltungs- und Maschinenbetriebsdienst eine selbständige Stelle eingerichtet. Bau und Betrieb sind hier stets zusammengefaßt.

Unterschiede grundsätzlicher Art sind vorhanden bei der Zusammenfassung von Bau-Bahnunterhaltung, Betrieb und Verkehr. In Preußen-Hessen sind Bau und Betrieb bei den Betriebsämtern vereint, daneben bestehen gleichgeordnete Verkehrsämter. Bei den übrigen Staaten werden in den Betriebsdirektionen und Betriebsinspektionen Betrieb und Verkehr zusammen bearbeitet. Bahnunterhaltung und Bahnbewachung, Unterhaltung der Sicherungsanlagen und der Fernverständigungsmittel sind besonderen Bauämtern und Bauinspektionen zugewiesen, welche, soweit betriebliche Angelegenheiten in Frage kommen, den Betriebsdirektionen unterstellt sind. Es soll hier nicht untersucht werden, welche von diesen Einrichtungen die richtige ist. Die Frage ist in den letzten Jahren von den Eisenbahn-Fachleuten verschiedenster Vorbildung aus allen Gliedstaaten behandelt worden. Ich darf hierzu wohl verweisen auf die Ausführungen des Eisenbahndirektors Pitsch, Vereinszeitung Nr. 33/19, Geh. Baurats jetzigen Präsidenten Heinrich in Nr. 42/19, Geh. Baurats Reineke in Nr. 46/47/19, des Präsidenten Seydel Nr. 68/19, Reg.-Baumeisters Röbe Nr. 75/19, Reg.-Baumeisters Freyss Nr. 78/19, Prof. Dr.-Ingenieurs Blum Nr. 89/19, des Württembergischen Bauinspektors Rukwied Nr. 3/20, des Bayrischen Betriebsinsp.-Vorstandes Direktionsrats Semmelmann Nr. 7/20, Geh. Baurats Glimm Nr. 38/20, Karl Mey's-Durlach (Baden) Nr. 38/20, Min.-Rates Sarter in Nr. 2 der

Schriftenreihe der Verwaltungsakademie 1819 und Geh. Baurats Loewel, Verkehrstechnische Woche Nr. 43/20, Reg.-Baurats Marder V. W. Nr. 19/20, Dr.-Ingenieurs Jänecke, V. W. Nr. 30/21 und des Präsidenten Heinrich in der V. Z. Nr. 10/11 1922 über die organisatorischen Grundlagen des Betriebsdienstes.

Alle Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, daß Bau, Unterhaltung und Betrieb unbedingt zusammengehören. Die Betriebsmittel und technischen Anlagen müssen den Bedürfnissen und Schwankungen des Betriebs stetig und frühzeitig angepaßt, verbessert, umgestaltet, erweitert, die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit dauernd überwacht werden. Das kann aber nur geschehen von technisch und wirtschaftlich geschulten Fachleuten, welche die Fähigkeiten, Kenntnisse und Erfahrungen hierzu besitzen, mit den technischen Einrichtungen genau vertraut und zugleich über die jeweiligen Bedürfnisse unterrichtet, d. h. im Betriebe beschäftigt sind.

Die Betriebsstrecke mit Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, Oberbau, Wärterposten, Blockstellen, Signalen, Stellwerksanlagen, Sicherungseinrichtungen, Bahnhofs- und Rangieranlagen bildet einen Teil des Betriebes, der mit dem Rangierdienst, Fahrdienst, der Zugbildung, Zugbeförderung, Fahrplangestaltung im engsten Zusammenhang steht. Ohne Beeinträchtigung des Gesamtdienstes lassen sich die Teile nicht trennen, ebenso wie Maschinenunterhaltungs- und Maschinenbetriebsdienst sich ohne Störung nicht trennen lassen, weil sie zueinander gehören, voneinander abhängig sind.

Bei den großindustriellen Unternehmungen, beim Bergbau, Hochofenbetrieb usw. liegen die Betriebsführung und die Unterhaltung und Ergänzung der für die Durchführung des Betriebs erforderlichen Anlagen in der Hand des Ingenieurs, während die Verwertung und der Vertrieb der Erzeugnisse, der geschaffenen Werte dem Kaufmann, der Verkehrsabteilung obliegen. Der Betrieb erzeugt durch die sichere, pünktliche und wirtschaftliche Beförderung der Güter von der Verladestelle zur Verbrauchsstelle Werte, deren Errechnung und Einziehung dem Verkehr obliegt. Der Betriebsdienst, die wirtschaftliche Betriebsführung haben mehr technischen, der Verkehrsdienst ausgesprochen kaufmännischen Charakter, was auch schon daraus hervorgeht, daß die rechtlichen Beziehungen von Bau und Betrieb in der Bau- und Betriebsordnung, der Signalordnung, den Fahrdienstvorschriften, Stellwerksvorschriften — Vorschriften meist technischer Art, die auch von technisch vorgebildeten Fachleuten bearbeitet und laufend überwacht werden — zum Ausdruck gebracht sind, die des Verkehrsdienstes für Personen- und Güterbeförderung im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Auch bei den Eisenbahnverwaltungen der anderen Gliedstaaten macht sich in den letzten Jahren in Wort, Schrift und Versuchen mehr und mehr das Bestreben bemerkbar, Bau und Betrieb zu vereinigen und gleichgeordnete Stellen für Maschinen- und Verkehrsdienst einzurichten. Württemberg hat nach preußischem Muster im Jahre 1919 die Betriebsämter Sigmaringen und Rottweil und genau den Umfang dieser Bezirke umfassend das Verkehrsamt Rottweil eingerichtet. Die Erfahrungen bei diesen Ämtern sollen gut sein.

Einheitsämter oder selbständige Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter.

Versuche, die drei Dienstzweige zu einem Einheitsamt zusammenzulegen, haben Württemberg und Bayern gemacht. Das württembergische, im Jahre 1918 eingerichtete Einheitsamt für Bau, Betrieb und Verkehr in Leutkirch umfaßt rund 80 km Haupt- und 37 km Nebenbahnen mit 8 Stationen 2./3. Klasse, 8 Stationen 4. Klasse, 4 Bahnmeistereien und 350 Beamten und Arbeitern. Vorstand des Amtes ist ein bautechnisch vorgebildeter Beamter der höheren Gehaltsgruppen, dem 1 Betriebsingenieur, 6 Bürobeamte und 1 Zugrevisor zugeteilt sind. In Bayern bestehen in Gegenden mit geringerem Verkehr Einheitsämter. Die beiden Ämter Lindau und Memmingen haben dem Amt Leutkirch als Muster gedient.

Baurat Marquardt in Stuttgart schlägt in Nr. 95/19 der V. Z. die Einrichtung von Einheitsämtern vor, die etwa 500 km Bahnlänge und ein in sich abgerundetes Verkehrsgebiet umfassen, wie es beispielsweise ein großer Verschiebebahnhof mit den zugehörigen ausstrahlenden Linien darstellt. Die Hauptaufgabe des Amtsvorstandes, der möglichst große Selbständigkeit erhält, besteht in der Leitung des Betriebes. Bau und Verkehr sollen von Hilfsarbeitern bearbeitet werden unter Oberaufsicht des Amtsvorstandes, von dem daher volle Sachkenntnis auf allen Gebieten verlangt wird.

Der sächsische Finanz- und Baurat Götze empfiehlt in Nr. 50/19 der V. Z. Betriebsämter von rund 300 km Streckenlänge mit besonderen Abteilungen für Unterhaltung, Betrieb und Verkehr.

Regierungs- und Baurat Rosenfeld hält Einheitsämter etwa in der Größe von zweien der jetzigen Betriebsämter für zweckmäßig. An der Spitze soll ein höherer Beamter im Range der Direktionsmitglieder stehen, dem für die vier Fachrichtungen Betrieb, Bau, Maschinen- und Verkehrsdienst 4 Oberbeamte zur Überwachung des örtlichen Dienstes zur Seite stehen. Das Einheitsamt soll möglichst große Selbständigkeit in persönlicher und sachlicher Hinsicht erhalten. Wie in Nr. 99/19 der V. Z. weiter ausgeführt wird, verspricht er sich davon Einheitlichkeit in der Behandlung der Personalfragen, in den Gesichtspunkten für die tatsächliche Durchführung und Überwachung des Betriebs und Verkehrs unter richtiger Berücksichtigung von Bau und Bahnunterhaltung, in der Behandlung der kleinen Dienststellen und der Aufstellung der Dienstordnungen, ferner Beseitigung der bestehenden Zersplitterungen und Hebung des Ansehens des Amtes nach innen und nach außen.

Regierungsbaumeister Mentzel versucht in Nr. 14/15 der V. W. 1920 die Aufteilung des Direktionsbezirks Köln, der 13 Betriebsämter und je 5 Maschinen- und Verkehrsämter umfaßt, in 5 Einheitsämter unter Fortfall von 33 Ämtern und Bauabteilungen. Auf jedes Amt entfallen im Durchschnitt 417 km Strecke, 7000 Beamte und Arbeiter, 8 Bahnhöfe 1. Klasse, 36 Bahnhöfe 2./3. Klasse, 32 Bahnmeistereien und 8 Betriebswerkmeistereien.

Vergleicht man die Vorschläge Marquardt, Götze, Rosenfeld miteinander, so findet man zwischen Marquardt und Götze-Rosenfeld einen Unterschied. Bei Marquardt besteht eine Abteilung, dessen Leiter der Vorstand ist. Bei Götze und Rosenfeld führt der Vorstand die allgemeine Aufsicht über den Gesamtdienst aus. Ihm zur Seite stehen für die drei bzw. vier Fachrichtungen Oberbeamte, die den Dienst im allgemeinen selbständig leiten.

Für beide Vorschläge finden sich ähnliche Einrichtungen in der Geschichte der Organisation der preußischen Staatsbahn. Der erste Vorschlag erinnert an die Bezirksbehörden vom Jahre 1850. Damals waren für Strecken von etwa 30 Meilen Länge Betriebsinspektoren eingestellt, die für den Gesamtdienst persönlich verantwortlich waren. Ihnen waren 3 bis 4 Hilfsarbeiter für Bauwesen, Maschinen- und Verkehrsdienst zugeteilt. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann man dem Vorschlage Marquardt zustimmen. Die Verkehrsdienstgeschäfte werden zweckmäßig vom Betriebsamtsvorstand mitversorgt. Bedingung ist, daß der Vorstand des Einheitsamtes die sämtlichen Dienstzweige voll übersehen kann und seine Vor- und Ausbildung so ist, daß er auf allen vier Gebieten Bescheid weiß. Die anscheinend guten Erfahrungen mit dem württembergischen Einheitsamt Leutkirch sind wohl darauf zurückzuführen, daß dort die Bedingungen erfüllt waren[1]).

Bei schwierigeren Betriebs- und Verkehrsverhältnissen kann ein Mann allein den Gesamtdienst nicht mehr übersehen. Infolge der überwiegenden Bedeutung des Betriebsdienstes und der damit verbundenen großen Verantwortung für die Sicherheit von Menschenleben und Gütern besteht die Befürchtung, daß der Verkehrsdienst zugunsten des Betriebsdienstes nicht mit der erforderlichen Sorgfalt ausgeführt wird. Er bildet

[1]) Nach dem Erlaß vom 5. 11. 23 E. O. 1 Nr. 8969 soll eine Zusammenfassung von Betrieb, Verkehr und Bau in einem einzigen Amt für kleinere Verhältnisse, besonders für zusammenhängende Nebenbahnlinien in Betracht gezogen werden.

dann eine wichtige Einzelaufgabe, deren Bearbeitung die volle Sachkenntnis und Arbeitskraft eines Mannes für sich allein beansprucht. Wie Eisenbahndirektor Pitsch V. Z. 33/19 ausführt, legen auch die Vorstände der süddeutschen Betriebsinspektionen das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf den eigentlichen Betriebsdienst, so daß für den Verkehrsdienst nur ein kleiner Teil der Arbeitskraft übrig bleibt.

Auch bei der preußischen Bahn mußten, als der Betrieb und Verkehr mehr und mehr anstiegen, zur Entlastung der Betriebsinspektoren grundlegende Änderungen eingeführt werden, zuerst mit wenig glücklichem Erfolge in den Jahren 1867 und 1872 und bald darauf im Jahre 1880 durch die Einrichtung der Betriebsämter. Bei diesen hatte, wie beim Vorschlage Götze-Rosenfeld der als Vorstand eingesetzte Betriebsdirektor den Geschäftsgang und Betrieb im allgemeinen zu überwachen und war für die von ihm mitgezeichneten Verfügungen und Anordnungen verantwortlich. Für die einzelnen Fachrichtungen waren Mitglieder und Hilfsarbeiter bestellt, die für die sachgemäße Erledigung der ihnen überwiesenen Geschäfte die Verantwortung trugen. Nach den Ausführungen Seydels hat sich die Einrichtung als zweckmäßig erwiesen. Doch gab die unzweckmäßige Abgrenzung der Zuständigkeitsverhältnisse zwischen Direktion und Betriebsamt, vor allem die gänzliche Ausschaltung der Direktionen bei der Leitung des Betriebsdienstes, ferner die Verteilung der Verwaltungsbefugnisse auf zwei Instanzen und der oft umständliche und schwerfällige Geschäftsgang im Jahre 1895 Anlaß zur Auflösung der Betriebsämter.

Bei der Neugliederung wurden die bisher hervorgetretenen Mängel beseitigt, die Leitung des Betriebsdienstes gänzlich in die Direktion verlegt, die Anzahl der Direktionen vermehrt und in der Bezirksstelle gleichgeordnete, selbständige Organe für die einzelnen Fachgebiete gebildet — die jetzigen Ämter.

Leider wurde die sehr wünschenswerte und im Interesse der Einheitlichkeit und des gegenseitigen Zusammenwirkens äußerst zweckdienliche Vereinigung der Ämter an einem Orte möglichst unter einem Dache nicht allgemein durchgeführt. Den neuen Ämtern wurden nicht nur verschiedene Dienstorte, sondern auch Bezirke zugewiesen, die sich in ihrer Abgrenzung nicht decken. Dadurch begab man sich eines wichtigen Vorteils der alten Betriebsämter.

Empfiehlt es sich nun bei den heutigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen nach dem Vorschlage Götze-Rosenfeld in der Bezirksstelle wieder Behörden einzurichten, in der die vier Fachrichtungen unter einer Spitze vereinigt sind?

Bei der Neugliederung im Jahre 1895 wurde bereits die Zusammenfassung der drei Ämter erwogen, doch fand sie keine Zustimmung. Man glaubte eine erfolgreiche, ersprießliche Tätigkeit der drei Organe nur dann erwarten zu können, wenn sie unter eigener Verantwortung unmittelbar unter der betriebsleitenden Direktion ihre Geschäfte erledigten.

Gibt man dem Vorstande nur die Vertretung der Behörde nach innen und außen und bei Meinungsverschiedenheiten der Abteilungsleiter die Entscheidung, überläßt im übrigen diesen allein die Verantwortung für ihre Handlungen, ohne daß dem Vorstande eine sachliche Einwirkung auf ihre Arbeiten zugestanden wird, so verliert er sehr bald die Übersicht über die Geschäfte und ist bei dem geringen Umfang seiner Tätigkeit eigentlich entbehrlich. Gesteht man ihm jedoch das Recht der sachlichen Einwirkung auf die Abteilungsgeschäfte zu, was meines Erachtens zur Erzielung der Einheitlichkeit nötig ist, so werden die Schriftstücke für die Abteilungen wenigstens beim Eingange in der Hauptsache durch seine Hand laufen müssen. Bei wichtigen Geschäftssachen müßte er aus eigener Entschließung oder auf Antrag des Abteilungsleiters die Verantwortung mit übernehmen. Das würde viel Doppelarbeit erfordern, den Vorstand stark belasten und bei den Abteilungsleitern leicht das Verantwortungsgefühl beeinträchtigen. Überträgt man dem Vorstande die Bearbeitung der Personalsachen des ganzen Amtes unter Mitwirkung des jeweils beteiligten Abteilungsleiters, so würde dadurch eine gewisse Einheitlichkeit in der Behandlung der Personalsachen erzielt. Die Abteilungsleiter verlören jedoch einen erzieherisch sehr wichtigen Teil ihres Einflusses und Ansehens beim Personal. Dem Vorstande wäre es bei dem verhältnismäßig großen Personal von 5—8000 Köpfen verschiedenster Beschäftigung im Bau-, Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsdienste nicht möglich, die einzelnen Bediensteten nach ihrem Auftreten, ihrer Persönlichkeit, Fähigkeit, Eignung und Leistungsfähigkeit so kennen zu lernen, wie der Abteilungsleiter, der bei den häufigen örtlichen, förmlichen und formlosen Prüfungen jeden einzelnen Kopf zu beurteilen lernt. Der Vorstand wird in den meisten Fällen wieder auf das Urteil der Abteilungsleiter zurückgreifen müssen.

Das Mitwirken des Amtsvorstandes beim Betriebs- und Verkehrsdienst zur Wahrung der gegenseitigen Interessen dieser beiden Dienstzweige würde die Abteilungsleiter oft in ihren Entschließungen hemmen. Der Betriebsdienst bedarf jedoch, um seine Aufgaben erfüllen zu können, ungehinderter Handlungsfreiheit und Selbständigkeit.

Betriebs- und Verkehrsamt haben manche Berührungspunkte bei Aufstellung der Diensteinteilungen, der Bahnhofsbedienungspläne, Verwendung und Belastung der Bediensteten auf den Stationen mit vereinigtem Dienste, Überwachung des Wagenumlaufs, Sorge für die zweckmäßige Gestaltung des Fahrplans, vorsorgliche Prüfung des zu erwartenden Verkehrs u. dgl. mehr. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vorständen der Ämter können vorkommen. Ernste Unstimmigkeiten gehören jedoch zu den Seltenheiten, meistens genügt eine sachliche Aussprache, um sie zu beseitigen. Gelingt das nicht, so kann der Präsident oder die Reichsbahndirektion entscheiden, wie es im § 12 (4) der Geschäftsanweisung für die Ämter vorgesehen ist.

In wirtschaftlicher Beziehung verspreche ich mir durch die Einrichtung der Einheitsämter keine Vorteile. Werden statt der im Jahre 1922/23 in Preußen-Hessen bestehenden 251 Betriebsämter, 105 Maschinenämter und 91 Verkehrsämter mit zusammen 447 Beamten der höheren Gehaltsstufen (ohne Einrechnung der 70 Hilfsarbeiter, die auch bei den Einheitsämtern noch erforderlich sind) nach dem Vorschlage Rosenfeld 126 Einheitsämter eingerichtet, so sind dafür $126 \cdot 5 = 630$ Beamte, das sind also 183 Köpfe mehr als bisher nötig. Dazu käme wahrscheinlich noch die Einrichtung eines besonderen Büros für den Direktor.

Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß die Vereinigung der drei Ämter unter einer Spitze in den Bezirken mit schwierigeren Betriebsverhältnissen weder in persönlicher noch in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung Vorteile bringen, hingegen eine Verschlechterung des Geschäftsganges und eine Herabminderung des Verantwortlichkeitsgefühls und des Ansehens der Beamten zur Folge haben wird. Nach meinen langjährigen Erfahrungen als Vorstand eines Betriebsamtes halte ich die jetzige Einrichtung der Bezirksstellen für durchaus zweckmäßig, wenn nur die guten Gedanken und Absichten der Organisation von 1895 wieder zur Geltung gebracht und den Amtsvorständen die Selbständigkeit und Stellung gegeben wird, die sie zur Erhaltung ihrer Arbeitsfreudigkeit unbedingt gebrauchen.

Gleichgroße Bezirke für Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter.

Vor allem muß erreicht werden, daß die drei Ämter

1. an einem Orte und in demselben Dienstgebäude untergebracht und
2. die Geschäftsbezirke gleich groß gemacht werden.

Die Spitze ist dann entbehrlich. Die einheitliche Behandlung der mehrere Ämter berührenden Angelegenheiten wird durch gegenseitiges Benehmen der Bürobeamten und persönlichen Verkehr der Amtsvorstände sichergestellt. Wo jetzt schon mehrere Ämter, MA., VA. und ein bis zwei BA. in einem Dienstgebäude vereinigt sind, vollzieht sich der Verkehr meist reibungslos und schnell. Die Zusammenlegung der Ämter wird keine Schwierigkeiten bereiten, da als Amtssitz die Brennpunkte des Betriebs in Betracht kommen, an denen sich schon jetzt mehrere Ämter

befinden, so daß Büroräume und Wohnungen zur Verfügung stehen und Versetzungen kaum nötig werden. Die Geschäftsbezirke der Maschinen- und Verkehrsämter sind etwa zwei- bis dreimal so groß wie die der Betriebsämter. Gegen die Zuweisung gleich großer Bezirke an die Betriebsämter wird angeführt, daß die Anzahl der Dienststellen und Bediensteten größer, die Geschäfte umfangreicher und vielseitiger seien als bei den anderen Ämtern und daß der betriebliche Sicherheitsdienst, die Behandlung der Personalangelegenheiten und die Unfalluntersuchungen kleinere Bezirke fordern, die es dem Amtsvorstande ermöglichen, alle Betriebseinrichtungen und Bediensteten genau kennenzulernen. Meines Erachtens ist der Betriebsamtsvorstand sehr wohl in der Lage, auch in dem größeren Bezirk diese zweifellos für seine Amtsführung außerordentlich wichtigen Kenntnisse zu erwerben und durch seinen persönlichen Einsatz bei Überwachung des Betriebsdienstes zu verwerten, wenn er von aller unnötigen Büroarbeit und geschäftsmäßigen Revisionstätigkeit entlastet und durch erfahrene Hilfskräfte für Büro- und Streckendienst, wie noch näher erläutert werden soll, unterstützt wird. Die Vergrößerung der Bezirke wird es auch möglich machen, den Betriebsamtsvorstand mehr als bisher zur Mitwirkung bei der Leitung des Betriebes heranzuziehen, wozu er vermöge seiner eingehenden Personal- und Ortskenntnisse berufen, wovon er jedoch zum Schaden des Gesamtbetriebes fast ausgeschaltet ist.

Die folgenden Ausführungen sollen den Weg weisen, wie die Kenntnisse und Erfahrungen des Betriebsamtsvorstandes im Interesse des Fahrdienstes, betrieblichen Sicherheits- und Beförderungsdienstes besser ausgenutzt, die Betriebsämter zweckmäßiger eingerichtet und die oft beklagten Mißstände beseitigt werden können.

Aufgaben und Tätigkeiten des Betriebsamtsvorstandes.

Ich greife die Betriebsverwaltung heraus, weil sie mir am nächsten liegt.

Bei der Neugliederung im Jahre 1895 übertrug man den Betriebsinspektionen die Bahnunterhaltung, Bahnbewachung, den Stations-, Telegraphen- und Zugdienst sowie die Verwaltung der Bahnpolizei. Durch verschiedene Erlasse der folgenden Jahre wurde den Vorständen aufgegeben,

„den Betrieb persönlich zu beaufsichtigen, über Geschäftsführung und Treiben des Personals auf den Stationen, auf der Strecke zu wachen, wahrgenommene Lässigkeiten und Unregelmäßigkeiten auf frischer Tat abzustellen, zu ahnden, und durch ihre persönliche Einwirkung die Disziplin und gute Ordnung hochzuhalten, durch oft zu wiederholende Prüfungen an den Bahnsteigen, Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, an den Weichen, in den Stellwerken, Block- und Signalstationen, an den Zügen und auf der Lokomotive, sich eine genaue örtliche Kenntnis aller Betriebseinrichtungen zu verschaffen, den guten Zustand dieser Einrichtungen streng zu überwachen, aufgefundene Mängel ungesäumt abzustellen, unzuverlässige Bedienstete vom Betriebsdienste fernzuhalten und durch häufige Prüfungen des physischen Zustandes des Personals nach Beendigung des Dienstes, sich davon zu überzeugen, daß eine Überanstrengung der Bediensteten nicht eingetreten war. Dem mittleren und unteren Personal sollten sie in angestrengter Pflichterfüllung vorangehen. Dabei wurde nicht verkannt, daß diese Aufgaben schwierig und mitunter nur bei Aufopferung der dienstfreien Zeiten unter Umständen der Nachtruhe erfüllt werden konnten.

Um dem Vorstande Gelegenheit zu geben, die Strecken des Bezirks häufig zu bereisen und die Geschäfte in großem Umfange an Ort und Stelle — nötigenfalls in gemeinsamer Besprechung der beteiligten Dienststellenvorsteher — auf dem kürzesten Wege mündlich zu erledigen, soll er von Büroarbeiten tunlichst entlastet und der Geschäftsgang im Büro in einfachster Weise gestaltet werden.

Zur tatkräftigen Unterstützung bei der Revision der Einzelgeschäfte für die Durchführung des Betriebsdienstes sollen ihm höhere Hilfsarbeiter und Betriebsingenieure und zur Bearbeitung der Betriebsangelegenheiten, Fahrberichte sowie zur Hilfeleistung bei der Prüfung der äußeren Dienststellen erfahrene und besonders zuverlässige Bedienstete überwiesen werden.

Weiter wird in der Ausführungsanweisung zur Neugliederung im Jahre 1895 ausgeführt: Um in den Kreisen derjenigen Beamten Zufriedenheit und Berufsfreudigkeit zu schaffen, die zur hervorragenden Tätigkeit in der neuen Verwaltung berufen sind und um die wichtige und verantwortungsvolle Stellung, welche die Inspektionsvorstände in der neuen Verwaltung einnehmen sollen, auch äußerlich zum Ausdruck zu bringen und einen den dienstlichen Interessen nicht förderlichen öfteren Wechsel in der Besetzung der Inspektionen zu vermeiden, sollen die Gehalts- und Rangverhältnisse dieser Beamten derart geregelt werden, daß für sie kein äußerer Anlaß vorliegt, andere Ämter zu erstreben."

Zusammengefaßt fordern diese Erlasse vom Vorstande, daß er seine vornehmste Aufgabe darin suchen solle, durch Einsetzung seiner ganzen Persönlichkeit, in stetiger Fühlungnahme mit den Dienststellen, Beamten und Arbeitern, die Ausbildung, Eignung und Leistungsfähigkeit der Betriebsbeamten sowie die Ausführung des Betriebsdienstes in allen seinen Einzelheiten persönlich zu überwachen, für die reibungslose und wirtschaftliche, sichere und pünktliche Durchführung des Betriebes sowie für die laufende Instandhaltung aller Betriebseinrichtungen zu sorgen und aufgefundene Mängel sofort abzustellen. Um das ausführen zu können, soll er möglichst von Büroarbeiten entlastet und von erfahrenen zuverlässigen Beamten für den Büro- und Revisionsdienst tatkräftig unterstützt werden.

Kann nun der Betriebsamtsvorstand bei den jetzigen Einrichtungen die ihm obliegenden Aufgaben nach den Weisungen der Erlasse in vollem Umfange ausführen?

Die Antwort darauf lautet: Nein. Er ist jetzt mit einer solchen Fülle von Schreibwerk und Büroarbeit überlastet, daß ein großer Teil seiner täglichen Arbeit hierfür in Anspruch genommen wird und ihm zur Erfüllung seiner wichtigen Betriebsaufgaben nur wenig Zeit zur Verfügung bleibt.

Seit Einführung der Verwaltungsordnung von 1895 sind die Geschäfte des Betriebsamts gewaltig angewachsen, sowohl in bezug auf Personal- und Wirtschaftswesen wie auf Betrieb und Bahnunterhaltung. Die Bearbeitung der Beamten- und Arbeiterangelegenheiten, die Verhandlungen mit den Personalvertretungen, Verfolgung der deutschen Gewerkschaftsbewegung, Prüfung der wirtschaftlichen Verwendung und Ausnutzung der Bediensteten, der Bahnanlagen, Betriebsmittel und Betriebsstoffe erfordern erhebliche Mehrarbeiten, die seit der Staatsumwälzung noch stetig angewachsen sind und an die Umsicht, den Takt und die Nervenkraft der Amtsvorstände hohe Anforderungen stellen. Das Bearbeiten der Haushaltsachen, Festsetzung und Überwachung der Arbeitspläne der Bahnmeister, Wirtschaftswesen, Bearbeiten der Betriebsunfälle und Betriebsstörungen, der Fahrplanangelegenheiten, Beschwerden aus dem Betriebsdienste, Fahrberichte und Bahnpolizeiangelegenheiten, die Aufstellung von Dienstordnungen bei Gleisumbauten, von Rangierarbeitsplänen und Bahnhofsdienstanweisungen, die Bahnbewachung, Bahnunterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen, Ausschreibung, Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, Gedingeverfahren bei den Bahnmeistereien, Verwaltung und richtige Ausnutzung des Grundeigentums, der Dienst- und Mietwohnungen und Dispositionsländereien, der Pacht- und Lagerplätze nehmen täglich einen großen Teil der Arbeitszeit des Amtsvorstandes hinweg. Für alle Anordnungen und Verfügungen und deren richtige Durchführung trägt er allein die persönliche Verantwortung. Daran ändert auch nichts der Umstand, daß einzelne minderwichtige Angelegenheiten den ihm zugewiesenen Vertretern übertragen sind. Wieviel Zeit und Arbeit z. B. nötig sind, Erlasse und Verfügungen durchzuarbeiten und zur Belehrung der Bediensteten oder Besprechung mit den Dienststellenvorstehern ausführungsreif zu machen, weiß ein jeder, der damit zu tun gehabt hat.

Der Amtsvorstand ist Vorsteher eines Büros von 10 bis 20 Be-

amten, Chef der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft von 1000 bis 3000 Köpfen, für deren richtige Auswahl, Erziehung, Ausbildung und Verwendung nach den Vorschriften des Bundesrats über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten er persönlich verantwortlich ist. Er ist Betriebsleiter, Bahnpolizeiverwalter, Unfalluntersucher, Ankläger und Richter in einer Person, zugleich Verwalter des gesamten Grundbesitzes und des Hauseigentums, für deren richtige Erhaltung, bestimmungsmäßige Benutzung und Verwertung er die Verantwortung trägt. Will der Amtsvorstand mit der gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit die sämtlichen Eingänge durchsehen, teilweise mit Weisungen für die Bearbeitung versehen, alle Entscheidungen auch in minderwichtigen Sachen, für die er jedoch allein verantwortlich ist, treffen, das Büro stetig überwachen, die Prüfungen der Betriebsbeamten sowie die ihm terminmäßig vorgeschriebenen örtlichen Prüfungen, z. B. Brückenprüfungen, Oberbau-, Stellwerks-, Geschäftsprüfungen usw. vornehmen, und daneben noch den zeitraubenden und anstrengenden Aufsichts- und Überwachungsdienst ausführen, so reichen dazu seine Zeit und Arbeitskraft nicht aus, besonders dann, wenn ihm Bürobeamte zugewiesen sind, die ihn nach ihrer Fähigkeit und Zuverlässigkeit nicht genügend unterstützen. Auch der tüchtigste Kopf wird unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht imstande sein, erfolgreich Ersprießliches zu leisten. Er wird sich bemühen, die Arbeiten so gut, als eben möglich ist, durchzuführen. Eilige Sachen — und die kommen im Betriebsdienst häufig vor — können, da es an Zeit mangelt, nicht mit der gebotenen Sorgfalt durchgearbeitet werden. Das Hinzutreten immer neuer Aufgaben und Pflichten ohne entsprechende Entlastung führt leicht zu einer unerwünscht geschäftsmäßigen Erledigung der Arbeiten, um den Aktenbock zu leeren und Zeit zu gewinnen für unaufschiebbare Reisen in den Bezirk. Besonders wichtige Arbeiten, die ruhiges Überlegen erfordern, werden zunächst, bis sich Zeit und Ruhe findet, zurückgelegt und dadurch verzögert.

Infolge dieser Überlastung der Amtsvorstände leidet die Überwachung des Gesamtdienstes, die besonders jetzt mit Rücksicht auf die Personalverminderung dringend geboten ist.

Eine Hilfe bei der Überwachung des Außendienstes, wie z. B. bei den Verkehrsämtern die Verkehrskontrolleure und Zugrevisoren, fehlt dem Betriebsamtsvorstande. Er ist lediglich auf seine eigenen Beobachtungen und Feststellungen angewiesen. Die Zugrevisoren sollen zwar alle betrieblichen Vorgänge gelegentlich der Begleitung der Züge überwachen und ihre Wahrnehmungen dem Betriebsamtsvorstande melden. Doch verwenden sie ihre Zeit ausschließlich zur Fahrkartenkontrolle, jedenfalls gelangen Meldungen von ihnen nicht an das Betriebsamt. Die Betriebsingenieure sind mit Büroarbeiten, Bau- und Unterhaltungsangelegenheiten stark beschäftigt, so daß ihnen zur Hilfeleistung bei der Überwachung des Betriebsdienstes keine Zeit verbleibt. Es ist versucht worden, dadurch zu helfen, daß die Betriebskontrolleure dem Amstvorstande zeitweise für die Betriebsaufsicht überwiesen werden. Die Betriebskontrolleure stehen nach dem Erlaß vom 2. Januar 1923 EO. I Nr. 2/23 in erster Linie der Direktion zur Verfügung und nur in beschränktem Umfange an ein bis zwei Tagen im Monat dem Betriebsamtsvorstande. Ein Beamter, der den Betriebsdienst überwachen und prüfen soll, muß, wie das auch für die Betriebskontrolleure im § 6 (2) ihrer Geschäftsanweisung vorgesehen ist, in steter reger Verbindung mit dem Amtsvorstande bleiben. Die rege Verbindung der Kontrolleure besteht wohl mit der Direktion, jedoch nicht mit dem Amtsvorstande. Die kurze ein- bis zweitägige Beschäftigung im Amtsbezirke bringt keine Hilfe für den Vorstand bei der Prüfung des Betriebsdienstes. Auch hat die unklare Abgrenzung ihrer Befugnisse und die Sonderstellung der Betriebskontrolleure, die einerseits unmittelbar von der Direktion in Anspruch genommen werden, um örtliche Feststellungen im Betriebsamtsbezirk zu machen oder sogar Anträge des Amtes zu prüfen und zu begutachten, anderseits aber von den Vorständen als deren Untergebenen Weisungen und Aufträge erhalten, nicht dazu beigetragen, ihre Arbeit bei den Ämtern beliebt zu machen. Die Dienststellenvorsteher glauben oft den Ausführungen der Kontrolleure mehr Bedeutung beimessen zu dürfen als denen des Amtes. Der Kontrolleur ist auch infolge seines stetigen Umganges mit der Betriebsleitung, der Oberzugleitung, und durch Teilnahme an den Betriebssitzungen der Direktion, in denen alle beteiligten Betriebsdezernenten und die Kontrolleure zu Worte kommen, oft eher und besser unterrichtet als der Amtsvorstand. Dazu tritt noch das eigentümliche Verhältnis der Zugleitungen und Oberzugleitung zum Amt, die stets in regem Wechselverkehr stehen. Innerhalb des Amtsbezirks ist gewissermaßen eine Nebenregierung eingerichtet, von deren Tätigkeit der Amtsvorstand häufig erst gelegentlich seiner Anwesenheit auf den Bahnhöfen etwas erfährt, wenn er nicht, um sich ständig unterrichtet zu halten, angeordnet hat, daß ihm alle derartigen Vorkommnisse sowie Prüfungen und Feststellungen der Kontrolleure sofort durch Fernsprecher gemeldet werden. Will der gewissenhafte Amtsvorstand den Überblick über den Betrieb nicht verlieren, so ist er zu diesem Ausweg gezwungen.

Das sind Vorkommnisse, die das Ansehen der Amtsvorstände beeinträchtigen und ihre Arbeitsfreudigkeit herabsetzen müssen.

(Schluß folgt.)

Die Reformtarife der ungarischen Eisenbahnen.

Auf den Linien der ungarischen Staats- und Privatbahnen werden voraussichtlich ab 1. April d. J. neue Tarife und zwar: Ungarischer Eisenbahn-Tarif Teil I, Heft B und Tarif Teil II nebst Anhang eingeführt. Über das System und die Grundsätze, die bei der Ausarbeitung dieser neuen Tarife maßgebend waren, enthält der hierüber von der Direktion der königlich-ungarischen Staatsbahnen verfaßte Bericht in kurzem Umrisse folgendes:

Vor dem Auseinanderfall der österreichisch-ungarischen Monarchie bestand für sämtliche Eisenbahnen Österreichs und Ungarns ein gemeinsamer „Österreichisch-ungarisch und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahntarif Teil I, Abteilung A und B". Mit dem Zusammenbruche der Monarchie hörte diese Gemeinsamkeit auf, da jedoch in der ersten Zeit infolge der zerrütteten und unsicheren Verhältnisse nichts Neues geschaffen wurde, übernahmen im großen ganzen alle Nachfolgestaaten den gewesenen Tarif als ihren eigenen, und änderten hauptsächlich bloß die Bestimmungen, welche auf den veränderten Geltungsbereich Bezug hatten. An dem Tarif Teil I, Abteilung A war bisher recht wenig zu ändern, da diese Bestimmungen auch weiterhin dem Bedürfnis entsprachen und eine größere Umarbeitung der reglementarischen Bestimmungen nicht mit dem Inkrafttreten des neuen internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zu erwarten ist. Anders verhält sich die Sache mit dem Eisenbahntarif Teil I, Abt. B.

Während des Bestandes der Monarchie Österreich mußte Ungarn sich manche tarifarischen Zugeständnisse zugunsten Österreichs gefallen lassen. Österreich mußte für seine ausgedehnte Industrie Absatzgebiete schaffen und fand diese natürlicherweise zuerst im Gebiete der Monarchie selbst. Österreich galt als Industriestaat, Ungarn dagegen als Agrarstaat. Die Tarifpolitik Österreichs ging von dem leicht verständlichen Grundsatze aus, Industrieartikel auf leichte und billige Art in das Absatzgebiet zu führen und Rohprodukte, Halberzeugnisse, Materialien und dergleichen auf ähnliche Art zu beziehen. Wohl berücksichtigte man zeitweise die Anforderungen Ungarns, jedoch nicht in vollem Maße. Infolgedessen waren die Tarife in vieler Beziehung für Österreich günstiger als für Ungarn.

Nach dem Zusammenbruche, als jeder Staat seine Selbständigkeit erreichte, galt natürlicherweise sowohl in Ungarn als auch in Österreich als Leitmotiv, seine eigenen Interessen soweit als möglich zu schützen. Ungarn, das nach dem Zusammenbruche eine geraume Zeit unter der Kommunistenherrschaft zu leiden hatte, später aber, von fremdem Militär besetzt, übel mitgenommen wurde, mußte vor allem seine Eisenbahnen in einen brauchbaren Zustand setzen und konnte nur langsam an eine zielbewußte Tarifpolitik schreiten. In der ersten stark bedrängten Zeit half man sich mit einer weitgehenden Aufklassifizierung der einzelnen Warenartikel sowie mit der Aufhebung der bisher bestandenen Frachtbegünstigungen. Dieses Verfahren, welches hauptsächlich zur Erhöhung der Einnahmen

führen sollte, erzielte kein besonders günstiges Ergebnis, da infolge der später einsetzenden ständigen Entwertung der ungarischen Krone die Tarifsätze von Zeit zu Zeit erhöht werden mußten und hierdurch eine derartige Ungleichheit der Tarifklassen entstand, daß man wieder zur Gewährung von Frachtbegünstigungen schreiten mußte.

Die ganz gewaltige Verschiebung der Staatsgrenzen zerrüttete die wirtschaftlichen Verhältnisse auch derart, daß an Stelle der alterprobten nationalökonomischen Grundsätze vollkommen neue, mit diesen häufig in Widerspruch stehende Interessen auftauchten und verfolgt werden mußten.

Alle diese Umstände, wie auch die Tatsache, daß die meisten Nachbarstaaten zu der, den neuen Verhältnissen sich anpassenden Umarbeitung ihrer Tarife schritten, zwang die ungarischen Eisenbahnen zur Beschreitung eines ähnlichen Weges, d. i. zur gründlichen Umarbeitung ihrer Tarife. Der Weg war nicht leicht und die auftauchenden Schwierigkeiten waren groß.

Als Grundgedanke diente die Erwägung, daß sowohl den Interessen der Bevölkerung wie auch jenen der Eisenbahnen ein auf dem Werte der Güter aufgebauter Tarif entspreche, welcher außerdem verständlich, übersichtlich, leicht anwendbar und einfach sein müsse. Dieser Werttarif könne jedoch allen Anforderungen nur dann entsprechen, wenn er nicht einzig und allein auf dem Werte der Güter, sondern auch auf entsprechender Ausnützung des Rauminhaltes und des Ladegewichtes der zur Beförderung verwendeten Wagen fuße.

Es durfte auch nicht außer acht gelassen werden, daß das früher zum großen Teil landwirtschaftliche Ungarn heute eine sich neu entwickelnde Industrie unterstützen und die Einfuhr von Rohprodukten und Halberzeugnissen fördern muß, um die Wettbewerbsfähigkeit zu ermöglichen.

Da ein solcher Tarif die weitläufigste Unterscheidung der einzelnen Güter nach ihrem Werte leicht zuläßt und die gleichwertigen Güter leicht in eine Güterklasse zu reihen sind, wurden im neuen Tarif 18 Klassen für Frachtgüter in Wagenladungen und 2 Klassen für lebende Tiere, ebenfalls in Wagenladungen (Ladeflächentarif), zusammen 20 Güterklassen geschaffen.

Für Eil- und Frachtstückgüter wurden an Stelle der bisherigen 3—3 Klassen 5—5 Güterklassen in den Tarif aufgenommen. (Eilgüter A—E. Frachtstückgüter I—V.) Um die Beförderungskosten durch Verringerung der toten Fracht auf das geringste Maß zu vermindern und die Verfrachter zu einer möglichst weitgehenden Ausnutzung des Ladegewichtes zu veranlassen, wurden in den Wagenladungsklassen 1—18 je 3 Unterklassen gebildet, und zwar:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und
c) bei Frachtzahlung für mindestens 15 000 kg.

Die Wagenladungsklasse 19 enthält 2 Unterklassen, und zwar

a) für Pferde, Maultiere und Esel,
b) für Rinder, Schweine und andere Haustiere.

Die Wagenladungsklasse 20 enthält 4 Unterklassen, und zwar

a) bei Benutzung einer oder zwei Etagen,
b) bei Benutzung dreier oder vier Etagen,
c) bei Benutzung von fünf oder sechs Etagen und
d) bei Benutzung von mehr Etagen des Wagens.

Die Spannung der Frachtsätze für 5000 und 10 000 kg beträgt 20—90 vom Hundert, die der Frachtsätze für 10 000—15 000 kg 10—20 vom Hundert.

Um den Sammelverkehr womöglichst zu fördern, wurde das Tarasystem auch auf die Eilgutklassen ausgedehnt, da auch hier für jede Eilgutklasse 3 Unterklassen geschaffen wurden, und zwar

a) für Eilgüter unter 5000 kg Gewicht,
b) für Eilgüter von wenigstens 5000 kg Gewicht und
c) für Eilgüter von wenigstens 10 000 kg Gewicht für den Frachtbrief und Wagen.

In die Wagenladungsklasse 1, Frachtstückgutklasse I und Eilgutklasse A wurden nur die hochwertigen und die in der Güterliste nicht aufgezählten Güter eingereiht.

Die Güter der Wagenladungsklasse 2—4 wurden in die Eilgutklasse B und Frachtstückgutklasse II, die der Wagenladungsklasse 5—7 in die Eilgutklasse C und Frachtstückgutklasse III, die der Wagenladungsklasse 8—11 in die Eilgutklasse D und Frachtstückgutklasse IV, die der Wagenladungsklasse 12—18 in die Eilgutklasse E und Frachtstückgutklasse V eingereiht. Das Gewicht bei Eilgütern ist auf volle 5, das bei Frachtgütern auf volle 10 und bei Wagenladungen auf volle 100 kg aufzurunden.

Dem alten Tarif gegenüber kann als praktischer Vorteil festgestellt werden, daß die z. B. für gebrauchte Umschließungen, für Straßen-, Luft- und Eisenbahnfahrzeuge, für lebende Tiere bisher in den betreffenden Bestimmungen enthaltene Güterklassifikation nunmehr in der Gütereinteilung enthalten ist. Auch sind die verschiedenen Bestimmungen, in Abschnitte geteilt, leichter als im alten Tarif zu finden. Für die Anwendung besonderer Tarife und für die Verpackung sind in der Gütereinteilung gekürzt abgefaßte Bestimmungen enthalten.

Der Lokalgütertarif Teil II ist, was seine Einteilung betrifft, dem heutigen Tarife ähnlich. Die Berechnung der Sondergebühren wurde durch Vereinfachung der Gebührensätze erleichtert. Im Abschnitt VIII wurde ein Verzeichnis der Stationen und Güternebenstellen aufgenommen, welches nebst den Abfertigungsbefugnissen die genaue Einrichtung der einzelnen Güterstellen enthält und daher sowohl dem Beamten wie auch dem Verfrachter einen praktischen Behelf bietet. Auch wurde ein besonderes Verzeichnis der Eisenbahnlinien aufgenommen, auf welchen infolge des schwächeren Oberbaues die vollkommene Auslastung großtonniger Wagen untersagt ist.

Was das Tarifsystem betrifft, so führten die mit den Interessenten sehr eingehend gepflogenen Verhandlungen zu keinem einheitlichen Ergebnis, da sich die Verfrachter von Roh- und Hilfsstoffen für den Staffeltarif, diejenigen aber der Fertigfabrikate für den Kilometertarif erklärten. Infolgedessen wurde auf Grund der auf einer hierzu besonders angelegten Statistik gezogenen Ergebnisse an dem Staffeltarifsystem festgehalten und folgende Abstaffelung der Einheitssätze bestimmt:

bei Klassengütern erste Staffel: 1—100 km,
zweite „ 101—300 „ ;
bei lebenden Tieren erste Staffel: 1—200 km,
zweite „ über 200 km.

Die billigsten Frachtsätze wurden für die Wagenladungsklasse 18 festgestellt. In diese Klasse fallen: Schotter, Sand, Bruchsteine, Dünger, Kalkschlamm, Eisenerze, Treber und gewöhnliche Erde, wie Garten- und Moorerde. Obwohl die Frachtsätze dieser Klasse die Regiekosten nicht decken, hat man bei diesen Massenartikeln von einer Erhöhung der Fracht Abstand genommen, um nicht eine starke Verteuerung der Erzeugung herbeizuführen.

Auf Grund der Frachtsätze dieser Wagenladungsklasse wurden die Sätze der übrigen Klassen steigend mit entsprechenden prozentualen Spannungen erstellt.

Im gegenwärtigen alten Tarif wurden infolge der Aufklassifizierung fast alle Artikel in die Klasse I zusammengedrängt, so daß sehr viele von ihnen den hohen Frachtsatz nicht mehr ertragen. Um diesem Übel abzuhelfen, wurden die Güter der heutigen Klasse I in die Klasse III und jene, die eine höhere Fracht ertragen, in die Klassen II und I eingereiht, diejenigen aber, deren Belastungsfähigkeit bereits überschritten war, in die Klassen IV und V versetzt.

In den Tariftabellen wurde das Myriametersystem bloß bei Entfernungen von über 100 km eingehalten; mit Rücksicht auf die hohen Selbstkosten der Zugbeförderung soll bei Entfernungen unter 100 km das Kilometersystem eingeführt werden.

Die Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen wurden einer gründlichen Revision unterzogen. Die bisherigen Ausnahmetarife I—III, V—IX, XIII und XIV wurden gänzlich aufgehoben, da die nach diesen Tarifen zu verfrachtenden Stoffe infolge Einreihung in die entsprechenden Güterklassen eine weitere bevorzugte Behandlung nicht benötigten.

Da aber die Gegenstände der bisherigen Ausnahmetarife IV, X, XI, XII teilweise aus Gründen der leichteren Lebensmittelbeschaffung für die Bevölkerung, teilweise aus Gründen der Förderung der einheimischen Industrie eine Ermäßigung der Frachtspesen erheischen, wurden mäßige Frachtbegünstigungen nicht im Tarife selbst, sondern in einem besonderen Anhange gewährt. In diesem Anhange wurde den einheimischen Kohlensorten nach ihrem kalorischen Werte vorübergehend ebenfalls eine mäßige Frachtbegünstigung zugesichert.

Die Abteilung „T" der Eisenbahn-Ausbesserungswerke.

Vom Regierungsbaurat **Krohn**, Wittenberge (Bez. Potsdam).

Die Arbeitsgebiete der Verwaltungs-, Stoff- und der Betriebsabteilungen in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken sind sachlich und meistens auch örtlich scharf und eindeutig umrissen und gegeneinander abgegrenzt. Nicht so klar festgelegt und auch bei den einzelnen Werken nicht überall so gleichmäßig geschieden ist das Arbeitsgebiet der Abteilung T. Das ist an sich nicht verwunderlich. Die Aufgaben des Magazins, des Hauptbüros und der Werkstättenbetriebe gaben schon bei der früheren Organisation einen bestimmten Rahmen, in den sich die neuen Abteilungen bei der Umstellung der Werke, wenn auch teilweise unter Verschiebung der Grenzen, einfügen konnten. Anders lagen die Aufgaben

der Abteilung T. Hier mußte ein neues Arbeitsgebiet geschaffen werden, das seine Aufgaben aus fast allen übrigen Abteilungen entnahm und außerdem eine ganze Anzahl höchst wichtiger neuer Arbeiten aufnahm.

Nach der Denkschrift, die die Grundlage für die Umstellung abgab, gehören zu diesen Aufgaben

- Wirtschaftliche Betriebsführung, Normung, Typisierung und Passung, Neuerungen der Werkstattstechnik.
- Energien aller Art, Erzeugung und Verbrauch, Betriebsbuchhaltung.
- Neubauten und Beschaffungen von Maschinen, Werkzeugen und Geräten, Neubauten und Erweiterungen (Konstruktionsbüro), Plankammer, Lichtpauserei.
- Förderbahn und Hebezeuge.
- Fernsprechwesen, Feuerwehr, Pförtner und Wachtdienst, Höfe (Ordnung und Dienst des Hoftrupps).
- Ein- und Ausgang der Fahrzeuge (Lokomotiven- und Wagenausbesserung, Verteilung auf die Abteilungen).
- Verfolgung eiliger Aufträge.
- Unterhaltung der auswärtigen maschinellen Anlagen (elektrische Kraft- und Lichtwerke, Wasserwerke, Hebezeuge und Gleiswagen), falls nicht einer Werkabteilung zugewiesen.
- Versuche an Fahrzeugen.

Es würde nicht wundernehmen und wäre an sich menschlich durchaus verständlich, wenn die übrigen Abteilungen, die zweifellos mit den tüchtigsten Beamten als Leiter besetzt sind, in dem höchst anerkennenswerten Bestreben, aus ihren Betrieben herauszuholen, was nur herauszuholen ist, ein gewisses Gefühl des Unbehagens nicht unterdrücken können, wenn sie sehen, daß die Abteilung T einen Teil der Aufgaben, die sie bisher selbst bearbeitet haben, sich aneignet und ferner zur Erfüllung weiterer Aufgaben Maßnahmen trifft, die sie für ihren speziellen Betrieb zunächst unter Umständen als für sie störend anzusehen geneigt wären.

Die Abteilungen und ihre Leiter sind einander durchaus koordiniert. Das schließt keineswegs aus, daß T (ebenso übrigens in vielen Fällen A) eine gewisse Sonderstellung einnimmt, die in der Art des Arbeitsgebietes begründet ist. T nimmt seine Aufgaben aus dem bisherigen Wirkungskreis fast aller übrigen Betriebe und ist hiernach in der Lage, einen gewissen Einfluß auf die Arbeitsleistung fast aller übrigen Abteilungen auszuüben.

Ein etwaiger Mangel an persönlichem Takt und an „diplomatischem“ Empfinden bei dem T-Leiter wäre also leicht geeignet, beim Zusammenarbeiten mit den übrigen Abteilungen als störend empfunden zu werden. Ein nur noch größerer Fehler wäre es selbstverständlich, wenn etwa die übrigen Abteilungen versuchen würden, sich möglichst hermetisch gegen die Abt. T. abzuschließen und nicht m i t ihr zu arbeiten, sondern n e b e n ihr.

Als Leitsatz für die Beantwortung der Frage, welche Gebiete T zu bearbeiten hat, kann man vielleicht annehmen, daß T in der Hauptsache diejenigen Arbeiten übernehmen soll, deren Ergebnisse nicht ausschließlich der Fertigung einer einzelnen Abteilung, sondern dem ganzen Werk zugute kommen sollen (auch hier ergibt sich wieder eine Analogie mit Abteilung A). Fast alle diese Arbeiten kann man unter dem Sammelbegriff „Wirtschaftliche Betriebsführung“ (im späteren mit w. B. bezeichnet) zusammenfassen. Die w. B. stellt nicht die Aufgabe einer einzelnen Rate dar, sondern umfaßt eine große Zahl von Arbeitsraten. Die w. B. soll es ermöglichen, den „Betrieb wirtschaftlich zu führen“, das heißt, mit möglichst geringen Kosten möglichst gute und möglichst viel Arbeit zu leisten. Die Betriebsabteilungen sollen es nicht nötig haben, ihre Kräfte soweit zu zersplittern, daß sie sich diese günstigen Arbeitsverhältnisse erst selbst schaffen und erhalten müssen, sondern diese fertig und gegeben vorfinden bzw. von anderer Stelle verlangen, daß sie ihnen gestellt werden.

Hiernach umfaßt die w. B. die Erhaltung aller maschinellen und baulichen Anlagen in einwandfreiem Zustand, die Belieferung der Abteilungen mit leistungsfähigen Werkzeugen und Maschinen, die Erprobung und Durchforschung vorgeschlagener oder von T vorzuschlagender Verbesserungen, Durchführung aller vom Werk oder höheren Orts angeordneten Versuche mit Werkzeugen, Maschinen oder Materialien, die Versorgung aller Abteilungen mit Licht und Kraft jeder Art, die günstigste Gestaltung der Antriebsverhältnisse, die Regelung des Förderwesens innerhalb des ganzen Werkes, Durchforschung der einzelnen Arbeitsvorgänge bei allen Betriebsabteilungen und Festlegung der Gedingezeiten, Gedingebüro für alle Betriebsabteilungen, ferner einheitliche Regelung der Normung und Typisierung der Fahrzeuge und ihrer Teile sowie Organisation des Vorrats- und Austauschbaues für das Werk, schließlich theoretische Heranbildung des Nachwuchses der Belegschaft.

Alle diese Arbeiten, zu denen noch mehrere kleinere Zweige treten, sind dadurch charakterisiert, daß sie zunächst zu den „unproduktiven“ Arbeiten gehören. Die Betriebsabteilungen sollen in der Hauptsache „produktive“ Arbeit leisten. Daß die Lösung der unproduktiven Arbeitsfragen einen entscheidenden Einfluß auf die produktive Arbeit des ganzen Werkes ausübt, braucht nicht erst betont zu werden.

Es ist unrichtig, die jetzt klarer als früher in Erscheinung tretenden unproduktiven Arbeiten der Eisenbahn-Ausbesserungswerke, mit denen in der Hauptsache (außer A) T belastet ist, als einen Nachteil der Umstellung der Werke und als eine Verteuerung des Betriebes, die durch die Neuorganisation der Werke veranlaßt sei, hinzustellen. Ein großer Teil dieser Arbeiten und der damit verbundenen Ausgaben ist auch früher aufgekommen, sie sind nur etatlich nicht zahlenmäßig in die Erscheinung getreten (siehe Buchungsnummer 3 und 5). Die ganze Werkbilanz soll durch die neue Organisation, und das ist sicherlich auch einer der vielen Vorteile, durchsichtiger und — es muß gesagt werden — ehrlicher werden. Wo neue Arbeiten und Ausgaben aufgetreten sind, hier sei zum Beispiel an Zeitaufnahmen und Zeitstudien erinnert, ist die Wirtschaftlichkeit so augenfällig, daß sie von ernsthaften Kritikern nicht geleugnet werden kann.

„Sparen“ heißt nicht „keine Ausgaben machen“, sondern „die Mittel zweckmäßig anlegen“ und, unbeschadet der Güte, billig produzieren. Diese Aufgabe deckt sich wieder mit der oben erwähnten Aufgabe der w. B.

Der Leiter der Abt. T ist also der eigentliche technische „Spar-Kommissar“ des Werkes.

Alle diese mannigfaltigen Arbeiten, die tief einschneidend die Rentabilität des Werkes beeinflussen, sind offenbar nur zu lösen, wenn sich T dauernd in engster Verbindung hält mit den übrigen Abteilungen. T muß laufend unterrichtet sein über das, was in den anderen Abteilungen vorgeht, über die Art der Aufträge, über den Auftragsbestand, über Stockung des Arbeitsganges und ihre Gründe, über Schwierigkeiten bei Arbeitsausführungen, über Verdienste der Belegschaft, über Stimmungen in der Arbeiterschaft, über Verschiebungen innerhalb der Belegschaft, über Ausfall von Versuchen auch an anderer Stelle als im eigenen Werk, über verfügbare Mittel, über Beanstandungen seitens der Kundschaft, kurz über den ganzen Gesundheits- bzw. Krankheitszustand des gesamten Werkes.

Gerade weil hiernach die Abteilung T den anderen Betriebsabteilungen gegenüber eine völlig neutrale Stellung einnimmt, ist der Leiter dieser Abteilung zunächst, d. h. abgesehen davon, ob etwa persönliche Gründe dafür sprechen, als Vertreter des Direktors geeignet. Seine Aufgabe wird es sein, diese Stellung gegenüber den übrigen Abteilungsleitern, die sicher die Besten ihres Faches darstellen, auch persönlich zu rechtfertigen.

Zugfolgestellen und Blockstellen.

Auf die Bemerkung der Schriftleitung zu meiner Abhandlung in Nr. 9, S. 143 ff. d. Ztg. habe ich folgendes zu erwidern:

Die Vorschrift in § 65 (8) der BO., soweit sie hier in Betracht kommt, lautet:

„Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist.“

Die Erläuterungen zur BO. sagen, wie das auch in der Bemerkung der Schriftleitung zum Ausdruck gebracht ist, zunächst, daß die Voraussetzung im allgemeinen als erfüllt betrachtet werden kann, wenn der Zugverkehr sich dem Fahrplan gemäß abwickelt. In den Erläuterungen heißt es dann weiter: „Eine besondere Verständigung würde also nur für den Fall von Störungen im Zuglauf erforderlich sein“. Es müssen demnach Feststellungen auf Grund des F a h r p l a n s oder bei Störungen im Zuglauf auf Grund b e s o n d e r e r V e r s t ä n d i g u n g — K r e u z u n g s v e r l e g u n g e n gemäß FV. § 34 — erfolgen, um ermessen zu können, ob die von der BO. verlangte Voraussetzung zutrifft, bevor ein Zug abgelassen werden darf. Daß auf dem Wege des Anbieteverfahrens solche Feststellungen gemacht werden sollen, ist nirgends vorgeschrieben und von mir auch nicht behauptet worden.

In dem fraglichen Absatz der Abhandlung handelt es sich überhaupt nicht darum, in welcher Weise sich der Beamte davon Überzeugung zu verschaffen hat, daß die von der BO. verlangte Voraussetzung erfüllt ist, sondern darum, ob der durch die BO. beabsichtigten Forderung der Gleisfreiheit auch dann entsprochen

wird, wenn die Worte „bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station“ dem Vorschlag von Herrn Breusing entsprechend durch die Worte „bis zur nächsten Zugmeldestelle“ ersetzt werden. Ich habe daher auch nur bemerkt, daß die Erfüllung der Voraussetzung feststehen muß, ohne näher darauf einzugehen, in welcher Weise das zu erfolgen hat.

Um die Frage an Hand des gewählten Beispieles noch weiter zu klären, will ich etwas ausführlicher darauf eingehen. Es wird also angenommen, daß zwischen 2 mit Kreuzungsgleisen ausgestatteten Bahnhöfen A und B eine Blockstelle mit Abzweigung D liegt. Die abzweigende Strecke führt nach einem Kreuzungsbahnhof C. Die Abzweigung liegt derart, daß unmittelbare Fahrten von A nach C und umgekehrt stattfinden können. Alle 4 Stellen müssen Zugmeldestellen sein.

Es können nun 4 Fälle unterschieden werden:

1. Ein Zug soll von A nach B fahren. Es darf kein von B kommender Zug auf der Strecke B—A und kein von C kommender Zug auf der Strecke D—A unterwegs sein.
2. Ein Zug soll von A nach C fahren. Es darf kein von B kommender Zug auf der Strecke D—A und kein von C kommender Zug auf der Strecke C—A unterwegs sein.
3. Ein Zug soll von B nach A fahren. Es darf kein von A kommender Zug auf der Strecke A—B unterwegs sein, der nach B fährt.
4. Ein Zug soll von C nach A fahren. Es darf kein von A kommender Zug auf der Strecke A—C unterwegs sein, der nach C fährt.

In den beiden ersten Fällen — Abfahrt von A — genügt die Voraussetzung, daß das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle durch keinen Gegenzug beansprucht sein darf, den durch die BO. bezweckten Sicherheitsvorschriften nur dann, wenn der Gegenzug auf der anderen Strecke verkehrt. Ein Gegenzug auf derselben Strecke muß bereits auf dem Kreuzungsbahnhof am anderen Ende der Bahnstrecke — also in B oder C — zurückgehalten werden. Die Worte „bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station“ dürfen daher nicht durch die Worte „bis zur nächsten Zugmeldestelle“ ersetzt werden.

In den beiden letzten Fällen darf ein Gegenzug der anderen Streckenrichtung zwischen A und D verkehren, weil die beiden Züge bei der Blockstelle D einander ausweichen können. Die Blockstelle D dient in diesem Fall gewissermaßen auch als Kreuzungsstelle. Soll in einem solchen Fall wegen Verspätung eines Zuges der andere Zug die Strecke A—D zuerst befahren, so muß die besondere Verständigung nach den Vorschriften über Kreuzungsverlegungen zwischen A und D stattfinden. Da somit eine Blockstelle mit Abzweigung in gewissen Fällen auch als Kreuzungsstelle anzusehen ist, wird, worauf ich in der Abhandlung noch nicht hingewiesen habe, sinngemäß auch hier der Wortlaut „bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Fahrdienststelle“ geeignet sein.

Ciecierski.

Da Herr Ministerialdirektor Breusing durch seinen Aufsatz in Nr. 4 d. Ztg. den Anstoß zu den Erörterungen über Zugfolge- und Blockstellen gegeben hat, so haben wir ihm von den vorstehenden Ausführungen mit der Bitte Kenntnis gegeben, auch seinerseits dazu Stellung zu nehmen. Wir haben darauf von Herrn Ministerialdirektor Breusing die nachfolgende Zuschrift erhalten, mit deren Abdruck wir die Erörterung dieser Frage glauben abschließen zu können. Die Schriftleitung.

Zu dem Vorschlage, die Worte „zur Kreuzung geeigneten Station“ durch „Zugmeldestelle“ zu ersetzen, bin ich veranlaßt worden, weil der Schlußsatz im § 65 (8) der BO. wiederholt eine unrichtige Auslegung gefunden hatte. Wenn Herr Ciecierski seinen Einspruch gegen den Vorschlag auch in Hinblick auf die Erläuterungen zur Betriebsordnung aufrecht erhält, so vermag ich den hierfür vorgebrachten Gründen nicht zu folgen. Jedenfalls sind die in dem angezogenen Beispiel geschilderten Betriebsvorgänge einer Strecke mit Abzweigung keineswegs eigentümlich. Sie unterscheiden sich in keiner Weise von der Handhabung des Betriebes auf dem übrigen Teil einer eingleisigen Bahn. Auch hier kommt es regelmäßig vor, daß Züge eine Zugmeldestelle verlassen, ohne auf der nächsten Zugmeldestelle kreuzen zu können. In allen diesen Fällen hält die Betriebsordnung die durch den Fahrplan festgelegte Zugfolge oder die bei Unregelmäßigkeiten anzuwendende Verständigung für eine ausreichende Sicherung gegen Gegenfahrten. Die von der Betriebsordnung angestrebte Betriebssicherheit wird aber mindestens in gleicher Weise erreicht, wenn die in den Fahrdienstvorschriften zum Ausdruck kommenden Grundsätze des Zugmeldeverfahrens, nämlich Zugfolge in Blockabstand und Ausschluß von Gegenfahrten zwischen den Zugmeldestellen, in die BO. übernommen werden würden. Daß dies nicht schon früher geschah, ist wohl nur auf den Umstand zurückzuführen, daß man bei Herausgabe der Betriebsordnung sich zur Aufnahme des Begriffs „Zugmeldestelle“ noch nicht entschließen konnte. Auf die vorstehenden Grundsätze könnte sich die Betriebsordnung aber beschränken und die darüber hinaus erforderlichen weiteren Bestimmungen wie so viele andere unbedenklich den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

Bei dieser Gelegenheit sei es gestattet, noch auf einen weiteren Punkt einzugehen. Herr Ciecierski sagt: „Blockstellen mit Abzweigung müssen stets Zugmeldestellen sein“. Das ist nach dem jetzigen Wortlaut der Fahrdienstvorschriften richtig. Daneben gilt aber der unausgesprochene Satz: „Eine Abzweigestelle braucht keine Zugfolgestelle und in diesem Falle auch keine Zugmeldestelle zu sein“. Weshalb sollen deshalb Zugfolgestellen mit Abzweigung stets zu Zugmeldestellen gemacht werden, wie es die Fahrdienstvorschriften jetzt verlangen? Dies sollte doch nur geschehen, wenn ein Bedürfnis dafür anerkannt werden muß. Ob dies aber zutrifft, sollte nach den örtlichen Verhältnissen beurteilt und dem Ermessen der betriebführenden Verwaltung überlassen werden, die durch die bestehenden Vorschriften schon jetzt nicht daran gehindert wird, von der Errichtung einer Zugfolgestelle an einer Bahnabzweigung abzusehen und im vorliegenden Beispiel die Regelung der Zugfahrten lediglich den Zugmeldestellen A, B und C zu übertragen. Diese Erwägung war neben den bereits angegebenen Gründen maßgebend für meinen Vorschlag auf Änderung des § 4 (2) der Fahrdienstvorschriften. Wird ihm entsprochen, so kann die Verhütung von Gegenfahrten auch unter Beibehaltung von D als Zugfolgestelle den Zugmeldestellen A, B und C ohne Mitwirkung von D überlassen werden. Breusing.

Eisenbahnminister a. D. Ludwig Wrba.

Wieder feierte ein altösterreichischer Eisenbahnminister in diesem Jahre seinen 80. Geburtstag. Nach Wittek beging Ludwig Wrba am 6. März diesen Jubeltag. Auch Wrba ist als Vertreter altösterreichischen Beamtentums in dessen edelsten Traditionen, als Eisenbahnfachmann von hervorragendem Rufe, als überzeugter Vertreter des Staatsbahngedankens zu feiern.

Am 6. März 1844 in Venedig geboren, als diese kunstberühmte Seestadt noch dem alten Kaiserstaate Österreich zugehörte, trat Wrba nach Zurücklegung der rechts- und staatswissenschaftlichen Studien im Kriegsjahre 1866 als Konzeptskandidat bei der niederösterreichischen Finanzlandesdirektion in den Staatsdienst ein und wurde 3 Jahre später als Ministerialkonzeptsadjunkt in das Handelsministerium übernommen, in dem er sich von allem Anbeginn mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigte. So hat er an dem Gedeihen des österreichischen Eisenbahnwesens frühzeitig Anteil genommen, an dessen Aufschwung bestimmend mitgewirkt und zu seiner Blüte erheblich beigetragen. Seine hervorragende Begabung, sein unermüdlicher Eifer, wie seine gründliche Beherrschung der einschlägigen Materien ließen ihn schnell die hierarchische Stufenleiter im Dienste erklimmen; er leitete nacheinander die Departements für Eisenbahnangelegenheiten administrativer Natur, für das Konzessionswesen und für die legislativen Angelegenheiten und wurde im Jahre 1894 zum Vorstande des in diesem Jahre neu gegründeten administrativen Lokalbahnamtes ernannt. Wrba hat ganz besonders der Entwicklung des Lokalbahnwesens in Österreich allezeit seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet; von ihm stammt insbesondere das Lokalbahngesetz vom 31. Dezember 1894, unter dessen Anwendung sich die Lokalbahnen in Österreich von bescheidenen Anfängen bis zu einem mächtigen Netze ausgestaltet haben. Bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde er als Chef der Sektion für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens in dieses Ministerium übernommen, schon im Jahre 1900 mit der Geheimratswürde ausgezeichnet und nach dem Rücktritt Witteks im Jahre 1905 zur Leitung des Eisenbahnministeriums berufen, die er bis zu der im Jahre 1906 erfolgten Parlamentarisierung des Kabinettes beibehielt, um sodann nach einer 40jährigen, selten erfolgreichen Dienstzeit in den Ruhestand zu treten.

Seine hohen Verdienste um das heimische Eisenbahnwesen, sein reiches Fachwissen, seine hervorragenden Charaktereigenschaften konnten jedoch nicht in Vergessenheit geraten und mit Allerhöchstem Handschreiben vom 10. Februar 1909 wurde Wrba als Eisenbahnminister neuerdings an die Spitze des Eisenbahnressorts gestellt, vom Personal, dem er immer ein wohlwollender Vorgesetzter, ein gütiger Förderer und Freund war, freundlichst begrüßt. An dieser Stelle wirkte Wrba bis zum 9. Januar 1911, an dem ihm die erbetene Enthebung vom Amte unter

gleichzeitiger Verleihung des Ordens der Eisernen Krone I. Klasse bewilligt wurde. Hatte sich Wrba schon vor der Zeit seiner Ministerschaft an allen großen staatlichen Aktionen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erfolgreich beteiligt, so hat er nicht minder als Leiter des Ministeriums und als Minister selbst hervorragendes und bleibendes geleistet. Mit seinem Namen ist die Vollendung und Eröffnung der Tauernbahn verknüpft; während seiner Tätigkeit als Leiter des Eisenbahnministeriums hat er die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die Wege geleitet, ein großes Investitionsprogramm für die staatliche Eisenbahnverwaltung und ein Programm für die Neuorganisation der österreichischen Staatsbahnen vorbereitet.

Als Minister lag ihm die parlamentarische Vertretung der Gesetzesvorlagen über die Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ob, und führte er die Verstaatlichung der eben genannten Privatbahnen, wie ihre Eingliederung in den Verwaltungsorganismus der älteren Staatsbahnen und insbesondere die schwierige Einreihung des Personals dieser Bahnen in den Personalstatus der Staatsbahnen erfolgreich durch. Seine Tätigkeit als Minister fiel in eine Zeit des Niederganges im Wirtschaftsleben. Der Rückgang der Konjunktur, die schon damals einsetzende allgemeine Teuerung und damit das sprunghafte Anwachsen der Betriebsausgaben zeitigten minder befriedigende Ergebnisse der Staatsbahnen. Um ihnen zielbewußt zu begegnen, ordnete Wrba eine grundlegende Tarifreform an, welche unter voller Bedachtnahme auf die Bedürfnisse der österreichischen Volkswirtschaft auch den Erfordernissen der Staatsbahnen gerecht werden sollte. Dieser neue Tarif trat mit dem 1. Januar 1910 in Wirksamkeit und hat sich bis in die Kriegszeit hinein bestens bewährt. Auch auf der Ausgabenseite leitete Wrba eine Reihe von Ersparnissen zielbewußt in die Wege, die auch tatsächlich einen Stillstand in dem Anschwellen der Betriebs- und Verwaltungsausgaben ermöglichten und im Rechnungsabschlusse des Jahres 1910 bereits zum Ausdruck gelangten. Auf dem Gebiete des Organisationswesens trachtete Wrba sparend vorzugehen; aus dem Jahre 1909 stammt der erste Erlaß zur Vereinfachung des Geschäftsganges bei den Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung. Nach wie vor förderte Wrba das österreichische Lokalbahnwesen, indem er das im Jahre 1910 erlassene allgemeine Lokalbahngesetz vorbereitete und im Parlamente durchsetzte, durch welches der Lokalbahnbau in Österreich durch weitere sehr erhebliche Begünstigungen und Erleichterungen maßgebend gefördert wurde. Wrba, den eine Reihe von Gemeinden zu ihrem Ehrenbürger ernannt hat, wurde für seine erfolgreiche Tätigkeit mit den höchsten Ehren und Orden im Staate ausgezeichnet.

Auch nach seinem endgültigen Scheiden aus dem aktiven Dienste blieben Wrbas Interessen mit jenen des österreichischen Eisenbahnwesens eng verknüpft, und eine Reihe von hochinteressanten und richtunggebenden Aufsätzen in der Presse entstammt seiner Feder. Seine niemals wankende Überzeugungstreue hat er sich immer bewahrt, und in allen Lebenslagen in jeder Fachfrage trat er mit Mut und Energie und ohne jede Rücksicht auf Nebenumstände für jene Lösung ein, welche ihm seine Überzeugung auf Grund reicher Erfahrung und seltenen Wissens diktierte. Er war auch zu der Untersuchung hinzugezogen, die im März vergangenen Jahres unter dem Vorsitz des Bundeskanzlers Seipel der Reform der Bundesbahnen gewidmet war.

Zu seinem Jubeltage begrüßt Österreich den um den Staat und das österreichische Eisenbahnwesen in hohem Maße verdienstvollen greisen Jubilar.

Hochverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika und Maßnahmen zu seiner Bewältigung.

Das Jahr 1923 hat den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten einen Verkehr gebracht, der alles bisher Dagewesene übertroffen hat. Früher galt eine Verkehrsmenge von einer Million Güterwagen in der Woche für eine Höchstleistung, die nur ab und zu einmal vorkam; im Jahre 1923 wurden aber zum ersten Male schon im Frühjahr eine Million Güterwagen in der Woche beladen und bewegt, und diese Stärke des Verkehrs hat mit ganz wenigen Ausnahmen länger als fünf Monate ohne Unterbrechung angehalten. Die bisher erreichte Höchstzahl der in einer Woche beladenen Wagen war 1 018 000 i. J. 1920; 1923 war aber die Höchstzahl 1 097 274; sie wurde in der am 29. September zu Ende gegangenen Woche erreicht, und als im November der Bericht in Railway Age erschien, dem die vorstehenden Angaben entnommen sind, war der Verkehr immer noch im Steigen begriffen. Die Zunahme des Verkehrs kam den amerikanischen Eisenbahngesellschaften nicht unerwartet; ihre Schätzungen wurden aber beständig überholt, und die erwartete Höchstzahl von 1 085 000 Wagen wurde durch die soeben erwähnte Hochflut Ende September um mehr als 10 000 Wagen übertroffen, wobei die Gipfelleistung auch noch einen vollen Monat eher eintrat als man erwartet hatte. Während in den früheren Ausnahmefällen, in denen der Wochenverkehr eine Million Wagen übertraf, der Fehlbetrag an Wagen sich in der Regel auf 100 000 Stück, in einem Falle sogar auf 179 700 Stück belief, wodurch sehr erhebliche Verluste entstanden, ist es im Jahre 1923 trotz der Höchstleistungen ohne Wagenmangel abgegangen. Es sind sogar zeitweilig 40 000 Güterwagen überschüssig gewesen, und ein dennoch auftretender Wagenmnagel war auf ungleichmäßige Verteilung oder Mißbrauch der Wagen zurückzuführen und immer schnell behoben.

Die Eisenbahngesellschaften haben nun zwar ihren Wagenpark verstärkt, aber doch bei weitem nicht in dem Maße, wie es der Verkehrszunahme entsprechen würde. Daß der außergewöhnlich starke Verkehr so glatt bewältigt werden konnte, ist also nicht etwa einer erheblichen Vermehrung der Betriebsmittel zuzuschreiben, und auch die baulichen Anlagen sind nicht etwa in einem der Verkehrszunahme entsprechendem Umfange erweitert worden, wenn auch auf diesem Gebiete mit einem Aufwand von einer Milliarde Dollars manches geleistet worden ist. Die reibungslose Bewältigung des Hochverkehrs ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß durch betriebliche Maßnahmen die vorhandenen Möglichkeiten auf das äußerste ausgenutzt wurden.

Eine dieser Maßnahmen bestand darin, daß zwischen größeren Verschiebebahnhöfen, die in etwa 100 Meilen (160 km) Entfernung voneinander liegen, geschlossene, ungeordnete Güterzüge durchgeführt wurden und daß die Wagen für jeden Streckenabschnitt zwischen zwei Zugbildungsbahnhöfen erst auf dem letzten solchen Bahnhof vor der Strecke, für die die Wagen bestimmt waren, nach den an ihr liegenden Empfangsbahnhöfen geordnet wurden. Hierdurch wurde die Verschiebearbeit auf der Baltimore und Ohio-Eisenbahn, die diese Betriebsart schon seit einigen Jahren teils erörtert, teils erprobt hat, um ein Drittel vermindert. Es wurden nicht nur 6 Mill. Dollar gespart, sondern es wurden auch viele Lokomotiven für andere Zwecke freigemacht, und Erweiterungen der Anlagen konnten aufgeschoben werden. Bei einer anderen Eisenbahn wurden dadurch im ersten Jahre neben 60 Verschiebelokomotiven 1,5 Mill. Dollar gespart, und die Beförderung eines Guts auf größere Entfernungen dauerte statt fünf nur vier Tage.

Weitere gute Erfolge wurden dadurch erzielt, daß auf zweigleisigen Strecken vom Richtungsbetrieb abgewichen wurde. Die beiden Gleise wurden vielmehr als zwei selbständige Strecken betrieben, indem schnellfahrende Züge auf dem einen Gleis langsamer fahrende auf dem anderen überholten, ohne daß letztere in den Überholungsanlagen Aufenthalt zu nehmen brauchten. Eine solche Form des Betriebes würden zwar deutsche Ansichten von Betriebssicherheit kaum zulassen; es wird aber bezeichnenderweise für amerikanische Auffassungen angegeben, daß hierzu nur verhältnismäßig einfache Sicherungsmaßnahmen nötig wären. Von einer etwa 200 km langen zweigleisigen Strecke wird z. B. behauptet, der Verkehr könnte auf ihr nur mit Hilfe eines zu erbauenden dritten Gleises bewältigt werden, wenn man nicht in der eben angedeuteten Art vom Richtungsbetriebe abweichen würde.

Eine weitere Maßnahme, um den Verkehr flüssiger zu machen, ist die Verlängerung des Wegs, den die Lokomotiven zurücklegen, ehe sie ins Heizhaus zurückkehren. Früher wurde eine Lokomotive nach einer Fahrt von 160 oder 200 km durch eine andere abgelöst; neuerdings geht man in dieser Richtung viel weiter, und auf einigen Strecken bleibt z. B. die Lokomotive auf 600 km und mehr vor dem Zuge, ohne andere Aufenthalte als die durch den Verkehr bedingten. Auf einer Strecke ziehen z. B. zwei Lokomotiven einen Personenzug über eine Entfernung von etwa 1600 km, wo früher sechs Lokomotiven gebraucht wurden. Dadurch sind schätzungsweise 1,5 Mill. Dollar erspart worden, abgesehen davon, daß Lokomotiven für andere Zwecke freigeworden sind; auch die Leistungen der Lokomotivbahnhöfe konnten infolgedessen auf die Fürsorge für eine größere Zahl von Lokomotiven erstreckt werden.

Eine andere amerikanische Eisenbahn hat sich eines anderen Mittels bedient, um ihren Zugdienst ergiebiger zu machen. Sie stützte sich auf die Erfahrung, daß ihre Güterzugmannschaften dazu neigten, Verspätungen, namentlich der Fahrt vom Heimatorte aus, herbeizuführen, um auf diese Art die Bezahlung für Überstunden zu erlangen, eine Erfahrung, die in Amerika allgemein gemacht zu werden scheint. Sie stellte daher in Aussicht, daß jede Zugmannschaft, die ihr Ziel außerhalb des Heimatorts

in 7½ Stunden oder weniger erreicht, alsbald einen Zug für die Rückkehr bereit finden würde, so daß sie innerhalb der zulässigen Höchstschicht von 16 Stunden in die Heimat zurückgekehrt sein könnte. Die Folge war eine sehr erhebliche Beschleunigung des Güterzugverkehrs, indem z. B. auf einer Strecke die Fahrzeit von 11 auf 7 Stunden herabgesetzt wurde. Dadurch wurden nicht nur die Fahrzulagen verringert, sondern auch die Lokomotivleistungen erhöht. Derartige Maßnahmen sind natürlich nur möglich und können nur Erfolg haben bei dünnem Verkehr auf weite Entfernungen und bei einer Betriebsart, die den Fahrplan in weitgehendem Maße außer acht läßt, bei der der Zugverkehr vielmehr von Fall zu Fall durch die Anweisungen der Zugleitungsstelle geregelt wird. Dasselbe gilt von den nunmehr zu besprechenden Maßnahmen bei der Bahnunterhaltung.

Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften glauben, Grund zu der Klage zu haben, daß die einzelnen Zweige des Betriebs — Betrieb im weitesten Sinne verstanden — bisher nicht in genügend enger Fühlung miteinander gearbeitet haben; sie haben durch besseres Hand-in-Hand-Arbeiten ihrer verschiedenen Dienstzweige neuerdings gute Ergebnisse erreicht und erwarten, auf diesem Wege durch planmäßiges Vorgehen weitere Erfolge erzielen zu können. Das gilt namentlich vom Zusammenarbeiten von Bahnunterhaltung und Betrieb, diesmal Betrieb im engeren Sinne verstanden. Die Leiter der einzelnen Dienstzweige und auch ihre ausführenden Kräfte müssen zu diesem Zwecke zu der Erkenntnis erzogen werden, daß die Erledigung ihres Dienstes, wenn sie dabei auch das Höchstmögliche auf ihrem Sondergebiet leisten sollen, nicht Selbstzweck ist, sondern dazu beitragen muß, daß ihre Eisenbahn die höchstmöglichen Leistungen erzielt. Betrieb, Verkehr und Bahnunterhaltung müssen sich also dem allgemeinen Rahmen einpassen und nicht etwa das Ziel verfolgen, daß jeder Zweig nur auf seinem Gebiet Hervorragendes leisten will. Dabei greifen namentlich die Aufgaben des Zugbetriebes und der Unterhaltung der baulichen Anlagen oft so eng ineinander, daß gegenseitige Störungen nicht zu vermeiden sind; die Leiter der beiden Abteilungen müssen bemüht sein, diese gegenseitige Einwirkung so zu regeln, daß die unvermeidlichen Störungen ihrer Arbeiten nicht zu lästigen Hindernissen werden. Der Betrieb muß verlangen, daß er eine möglichst große Zahl von Zügen ohne Aufenthalt über die Strecke bringen kann, dem Unterhaltungsdienst liegt daran, die Strecke von Zügen frei zu sehen, damit er seine Arbeiten ohne Unterbrechung durch vorüberfahrende Züge ausführen kann. Ein Ausgleich, bei dem es schließlich auch darauf ankommt, daß die aufgewendeten und ersparten Kosten den Ausschlag geben, bedarf eingehender Vorarbeiten und besonderer Maßnahmen auf beiden Seiten. Die Möglichkeiten, Ersparnisse zu erzielen und beide Dienstzweige zu fördern, sind, wenigstens wenn man auch hier von amerikanischen Anschauungen ausgeht, größer als man zunächst annehmen sollte.

So hat man z. B. auf dem Gebiete der Bahnunterhaltung erkannt, daß Arbeitszüge, namentlich mit Lokomotivbetrieb, für Unterhaltungszwecke, besonders zur Verteilung der Oberbaustoffe auf der Strecke, eine Verschwendung bedeuten. Sie waren bisher an manchen Stellen eine ständige Einrichtung, an anderen wurden sie von Fall zu Fall ausgerüstet und in Verkehr gesetzt. Sie verursachen hohe Kosten und leisten wenig, da sie auf den übrigen Verkehr weitgehende Rücksichten nehmen müssen. Bei den Vorbereitungen zur Bewältigung des stark steigenden Verkehrs, den man erwartete, wurde deshalb die Forderung aufgestellt, daß die Zahl der Arbeitszüge stark eingeschränkt werden sollte, und eine Anzahl Eisenbahngesellschaften hat daher anderweite Maßnahmen getroffen, um die Aufgaben zu erfüllen, die bisher den Arbeitszügen zufielen. Man arbeitet vielfach mit Triebwagen mit Anhängern oder auch mit besonderen Bauwagen mit eigenem Antrieb. Um aber damit den Bedürfnissen zu genügen, bedarf es besonderer Anordnung für die Verteilung und Gliederung der Arbeiten. Während der Arbeitszug z. B. alle Oberbauteile für eine umzulegende Strecke auf einmal beförderte, werden jetzt die Schwellen schon im voraus auf die Strecken gebracht und dann von einzelnen Stapelplätzen aus durch die Unterhaltungsarbeiter mit Hilfe ihres Motorwagens, mit dem sie täglich die Strecken befahren, verteilt. Nur zur Verteilung der langen und schweren Schienen bedient man sich noch allgemein der Arbeitszüge, während für andere im Zusammenhang mit der Bahnunterhaltung auszuführenden Transporte auf der Strecke, namentlich in der Nähe der Bahnhöfe, der Triebwagen allgemein benutzt wird.

Von den Unterhaltungsarbeiten bedeutet das Umlegen der Gleise die größte Störung für den Betrieb, und andererseits stört der Betrieb diese Arbeit außerordentlich. Je dichter der Verkehr wird, desto lästiger wird diese gegenseitige Einwirkung. Die Unterhaltungsarbeiter versäumen durch die Unterbrechungen ihrer Arbeiten, wenn sie die Gleise für den Betrieb frei machen müssen, mehr als die Hälfte der Zeit. Dadurch wird ihre Arbeit sehr teuer, und die Verlängerung der Zeit, die das Umlegen dauert, vergrößert auch die Störungen für den Betrieb. Bau und Betrieb haben daher auf einigen Strecken Vereinbarungen getroffen, nach denen das eine Gleis einer zweigleisigen Strecke einen ganzen Tag ohne Zugverkehr bleibt, so daß eine größere Strecke umgelegt werden kann. Der gesamte Zugverkehr wickelt sich während dieser Zeit auf dem anderen Gleis ab; die Strecke wird also zeitweilig eingleisig betrieben. Das erscheint zwar als eine Erschwernis für den Betrieb; der Vorteil, daß das Umlegen der Gleise auf diese Art so viel schneller vor sich geht, daß also schon nach kurzer Zeit der Betrieb ohne Störung durch die Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden kann, wird aber als überwiegend angesehen. Namentlich werden dadurch auch die Kosten verringert.

Die Pünktlichkeit des Zugverkehrs leidet stark unter der Notwendigkeit, auf Strecken, wo der Unterhaltungszustand schlecht oder wo Unterhaltungsarbeiten im Gang sind, langsam zu fahren. Um zu erreichen, daß die Langsamfahrstrecken auf das geringste Maß zurückgeführt werden und so ein Zugverkehr mit erhöhter Geschwindigkeit ermöglicht wird, erinnert die Zugleitungsstelle die Unterhaltungsbeamten täglich an die Langsamfahrstrecken in ihrem Bezirk und regt sie auf diese Art an, diese so bald als möglich zu beseitigen. Man hat auch erkannt, daß der Zwang, eine Strecke langsam zu befahren, vermieden werden könnte, wenn die Unterhaltung vorbeugend betrieben würde, wenn also mehr Wert auf die Instandhaltung der Strecke gelegt würde und dafür die Arbeiten zur Instandsetzung verringert würden. In dieser Richtung werden namentlich die Schäden am Gleis bekämpft, die zu Entgleisungen Anlaß geben könnten. Daß man in dieser Richtung, gezwungen durch den zunehmenden Verkehr, erst jetzt vorgeht, ist nicht gerade ein glänzendes Zeugnis für die Art und Weise, wie die Bahnunterhaltung bisher in den Vereinigten Staaten gehandhabt worden ist. Dabei scheint man bis jetzt bei den Unterhaltungsarbeiten ziemlich planlos vorgegangen zu sein, und erst neuerdings hat man erkannt, daß sie erheblich gefördert werden, wenn für die Arbeiten im voraus ein ins einzelne gehender Plan aufgestellt wird. Die planmäßige Verteilung der Unterhaltungsarbeiten im voraus auf das ganze Jahr hat den Erfolg, daß der Unterhaltungszustand wesentlich gehoben wird, ohne daß die geringsten Mehrkosten entstehen.

Auf dem Gebiete des Zusammenarbeitens von Unterhaltung und Betrieb sind erst Anfänge gemacht; diese haben aber gezeigt, daß auf diesem Wege gute Erfolge erzielt werden können. Es soll daher diese Zusammenarbeit ausgebaut werden, wodurch nicht nur Kosten gespart werden, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 21. v. Mts. Änderungen der §§ 63 und 80 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin verfügt, daß die Eisenbahn bis auf weiteres an Sonn- und Festtagen keine Güter anzunehmen und auszuliefern braucht. Soweit Ausnahmen zugelassen werden, ist dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekanntzumachen.

— **Die Deutsche Reichsbahn als selbständiges Unternehmen.** Im Anschluß an die von uns in Nr. 8 (S. 129) wiedergegebene Notverordnung vom 12. Februar d. J. hat die Reichsregierung nach Anhörung eines Ausschusses des Reichsrats und des Reichstags auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (Reichsgesetzbl. I S. 1179) folgende Verordnung über die Ermächtigung des Reichsverkehrsministers und des Reichspostministers zur Aufnahme von Darlehen vom 13. Februar 1924 (RGBl. I Nr. 11) erlassen.

§ 1. Der Reichsverkehrsminister und der Reichspostminister werden, jeder für sich, ermächtigt, im Rahmen der dem Reichsminister der Finanzen zur Flüssigmachung von Mitteln im Wege der Anleihe und zur Ausgabe von Schatzanweisungen erteilten Ermächtigungen Darlehen zur Deckung des Geldbedarfs der Reichsbahn- oder Reichspostverwaltung einschließlich der Reichsdruckerei mit der Wirkung aufzunehmen, daß für die Verzinsung und Rückzahlung nur die Einnahmen der Reichsbahn, der Reichspost oder der Reichsdruckerei und das zum

Betriebe dieser Verwaltungen gehörige Vermögen des Reichs haften.

Wann, in welchen Beträgen und unter welchen Bedingungen derartige Darlehen aufzunehmen sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister oder der Reichspostminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen. Für die Darlehnsforderungen kann Sicherheit an Gegenständen des zu den Betrieben der im Abs. 1 bezeichneten Verwaltungen gehörigen Vermögens des Reichs bestellt werden.

§ 2. Über jedes Darlehn ist ein Schuldschein auszustellen, der die Bedingungen, unter denen es aufgenommen wird, enthält; der Schuldschein gilt als Urkunde über die Forderung im Sinne des § 58 der Grundbuchordnung.

Die Ausstellung des Schuldscheins erfolgt durch die Reichsschuldenverwaltung auf gemeinschaftliches Ersuchen des Reichsverkehrsministers oder des Reichspostministers und des Reichsministers der Finanzen. Für die Unterzeichnung des Schuldscheins ist die Namensunterschrift von mindestens zwei Mitgliedern der Reichsschuldenverwaltung erforderlich.

Von der Ausstellung eines Schuldscheins oder seiner Vollziehung durch die Reichsschuldenverwaltung kann mit Zustimmung des Reichsministers der Finanzen und der Reichsschuldenverwaltung abgesehen werden.

§ 3. Willenserklärungen des Reichs, die das Schuldverhältnis betreffen, werden vom Reichsverkehrsminister oder vom Reichspostminister nach Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen abgegeben. Willenserklärungen des Gläubigers sind an den Reichsverkehrsminister oder den Reichspostminister zu richten. Der Reichsverkehrsminister oder der Reichspostminister hat von Willenserklärungen des Gläubigers dem Reichsminister der Finanzen unverzüglich Mitteilung zu machen. Auf die Beurkundung von Änderungen und Ergänzungen des Darlehnsvertrags findet § 2 sinngemäß Anwendung. Eine Kündigung des Schuldverhältnisses ist der Reichsschuldenverwaltung vom Reichsverkehrsminister oder Reichspostminister mitzuteilen.

§ 4. Die aus dem Schuldverhältnisse sich ergebenden Zahlungen sind von den Kassen der Reichsbahn- oder der Reichspostverwaltung einschließlich der Reichsdruckerei zu leisten.

Die vollständige Rückzahlung eines Darlehns ist der Reichsschuldenverwaltung, soweit ein Schuldschein ausgestellt ist, durch die Rückgabe des Schuldscheins oder durch Übergabe eines an dessen Stelle gemäß § 371 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ausgestellten öffentlich beglaubigten Anerkenntnisses des Gläubigers, die teilweise Rückzahlung eines solchen Darlehns sowie die ganze oder teilweise Rückzahlung eines Darlehns, für welches ein Schuldschein nicht ausgestellt ist, ist in anderer von der Reichsschuldenverwaltung als ausreichend anerkannten Weise nachzuweisen.

Drei Tage vor der Fälligkeit der jeweiligen Zahlungen ist der Reichsschuldenverwaltung durch die zahlungspflichtige Verwaltung nachzuweisen, daß die Kassen zur Zahlung der geschuldeten Beträge angewiesen und die zur Zahlung benötigten Mittel sichergestellt sind.

§ 5. Aus Anlaß der Aufnahme der Darlehen und der Ausstellung der Schuldscheine dürfen vom Reiche, den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden) Abgaben und Kosten irgendwelcher Art nicht erhoben werden.

§ 6. Soweit in den §§ 1 bis 4 nichts anderes bestimmt ist, finden die Vorschriften der §§ 9 bis 15 der Reichsschuldenordnung entsprechende Anwendung.

Werden Darlehen zurückerstattet, so lebt der Kredit in Höhe des für die Rückerstattung erforderlichen Betrags wieder auf, soweit dieser Betrag die für die Rückerstattung durch den Haushaltsplan bereitgestellten Mittel übersteigt. Auf die zur vorübergehenden Verstärkung der ordentlichen Betriebsmittel der Reichshauptkasse aufgenommenen Darlehn findet § 7 Abs. 3 der Reichsschuldenordnung entsprechende Anwendung.

— **Einnahmen der Reichsbahn.** Nach dem jetzt vorliegenden Ausweis haben die Einnahmen der Reichsbahnen im J a n u a r d. J. 231,45 Goldmillionen gegen 214,86 im Dezember 1923 betragen. Die Einnahmen im Güterverkehr stiegen von 155,75 auf 171,83 Goldmillionen und die im Personenverkehr von 52,6 auf 53,8 Goldmillionen.

— **Deutsche Ausfuhrtarife.** Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat infolge von Bedenken, die ihm aus Kreisen der Handelskammern gegen die neu eingeführten Durchfuhrtarife, z. B. gegen den Ausnahmetarif 42 und 43, zugegangen waren, im Reichsverkehrsministerium Verhandlungen geführt. Die Stellungnahme des Reichsverkehrsministeriums wurde ihm durch folgenden Bescheid zum Ausdruck gebracht:

„Es ist richtig, daß aus Wettbewerbsgründen Ermäßigungen für solche Transporte von Ausland zu Ausland gewährt werden, die früher durch Deutschland befördert wurden, aber jetzt infolge der wegen der Währung zum Teil anormal billigen Tarife von Nachbarstaaten auf deren Strecken abgelenkt werden. Die Ermäßigungen halten sich i n d e n S c h r a n k e n d e s N ö t i g e n; die Frachten werden im allgemeinen nur bis zu den Frachtsätzen der Wettbewerbsstrecken ermäßigt und auch dies nur soweit, daß den deutschen Bahnen n o c h e i n g e n ü g e n d e r V e r d i e n s t bleibt. Für die deutschen Bahnen handelt es sich dabei darum, ob sie zusehen wollen, daß diese Transporte für lange Zeit den deutschen Strecken verloren gehen — gefahren werden sie doch, und zwar zu denselben Sätzen, nur über ausländische Strecken — oder ob es sich lohnt, sie unter Ermäßigungen, wie auch in Friedenszeiten stets, auf die deutschen Strecken zu ziehen. Die Antwort kann, zumal bei der heutigen Finanzlage der Bahnen, nicht zweifelhaft sein. Große Körperschaften haben das auch ganz richtig erkannt und die Reichsbahn ausdrücklich auf diesen Weg der Einnahmeaufbesserung hingewiesen.

Die Ermäßigungen a l l g e m e i n auch für Sendungen innerhalb Deutschlands oder von Deutschland nach dem Ausland eintreten zu lassen, ist leider n i c h t angängig.

Durch die Heranziehung dieser Transporte von ausländischen auf deutsche Strecken ist naturgemäß eine Schädigung der deutschen Industrie n i c h t zu erwarten. Die bislang erstellten Tarife enthalten im übrigen die ausdrückliche Bedingung, daß die Sendungen auch nicht nach Be- oder Verarbeitung nach Deutschland zurückkommen dürfen.

Es mag noch darauf hingewiesen werden, daß der Verdienst, der der Reichsbahn durch diese ihr sonst entgehenden Auslandstransporte zufließt, es erst ermöglicht, einen Teil der Ausgaben ohne Tariferhöhung zu decken, i n d i r e k t a l s o m i t d a z u d i e n t, d i e I n l a n d s f r a c h t e n n i e d r i g e r z u h a l t e n.“

— **Der Lichtbildzwang für die Zeitkarten.** Wie bereits in Nr. 8, S. 130 d. Ztg. kurz berichtet wurde, soll vom 1. April ab für alle Zeitkarten der Lichtbildzwang eingeführt werden. Da man jedoch fürchtet, die Lichtbilder könnten in so großer Menge nicht fertiggestellt werden, soll der Lichtbildzwang am 1. April nur für die M o n a t s k a r t e n, dagegen für Schülermonats- und Wochenkarten erst am 1. Mai in Kraft treten.

Soeben werden die näheren Bestimmungen für die neuen „gerahmten“ Zeitkarten veröffentlicht: Das Bild, das in den Aluminiumrahmen eingeführt wird, soll 70 mm hoch und 46 mm breit sein, der Kopf deutliche Gesichtszüge aufweisen und eine Größe von mindestens einem Zentimeter haben. Die Unterschrift des Inhabers, die bisher auf den Zeitkarten verlangt wurde, wird in Zukunft auf das Lichtbild gesetzt. Der Aluminiumrahmen wird von den Fahrkartenschaltern gegen eine Pfandgebühr von 50 ₰ abgegeben, die bei Rückgabe eines unbeschädigten Rahmens erstattet wird. Zu jedem Rahmen wird eine „Gebrauchsanweisung“ geliefert, wie Bild und Karte nebeneinander zu befestigen sind. Die Fahrkartenausgaben sind außerdem angewiesen, den Reisenden bei der Befestigung von Bildern und Karten behilflich zu sein. Die bisher durchgeführte Lochung der Monatskarten fällt in der Zukunft fort, dafür sollen die Bahnsteigschaffner an bestimmten Tagen bei jeder Karte prüfen, ob der Verschluß des Rahmens unverletzt ist und fest sitzt. Reisende mit losen Zeitkarten oder mit Rahmen, bei denen Karten und Bilder nicht ordnungsmäßig befestigt sind, werden wie Reisende ohne gültige Fahrkarten behandelt.

— **Der Wiederaufbau des Personenverkehrs.** In Ergänzung unserer Angaben in Nr. 9, S. 151, bezüglich der Züge D 22/29 teilen wir noch folgendes mit: Die D-Züge 22/29 führen außer durchlaufenden Wagen München-Rom auch solche zwischen München und Genua sowie zwischen München und Bologna. Auch schließen sie in Verona unmittelbar nach und von Mailand und Genua an. D 22 an Mailand 3.15, an Genua 7.05, D 29 ab Genua 11.00, ab Mailand 2.00.

— **Schlafwagenverkehr.** In dem seit dem 1. März wieder verkehrenden Schnellzugpaar D 10/9 Berlin-Köln (ab Berlin Bahnhof Friedrichstraße 7.41 nachm., an Köln 7.30 vorm.; ab Köln 8.25 nachm., an Berlin 7.53 vorm.) läuft außer den vier Schlafwagen 1. und 2. Klasse ein solcher 3. Klasse, für den die Gebühr außer der Fahrkarte 3. Klasse, 5 ℳ zuzügl. 0,50 ℳ Vormerkgebühr beträgt. In dem neuen Schnellzugpaar D 46/45 Berlin-Frankfurt-Karlsruhe (ab Berlin Schles. Bhf. 8.15 nachm., an Karlsruhe 9.45 vorm.; ab Karlsruhe 6.52 nachm., an Berlin 8.55 vorm.) laufen zwei Schlafwagen Berlin-Frankfurt, ein Schlafwagen Berlin-Mannheim und ein Schlafwagen Berlin-Karlsruhe.

— **Beschleunigung des Berlin-Kölner D-Zuges.** Der Schnellzug D 6 fährt ab Berlin, Bahnhof Friedrichstraße wie bisher 8.23 nachm., ab Hannover 12.39 nachts (bisher 12.43), ab Hamm 3.55 vorm. (statt 4.04), an Köln Hauptbhf. 7.15 vorm. (statt 7.40), Gegenzug D 5 fährt ab Köln unverändert 8.00 nachm., ab Hamm

11.40 nachm. (statt 12.35), ab Hannover 2.38 vorm. (statt 3.35), an Berlin, Bhf. Friedrichstraße 7.05 vorm. (statt 7.30). Der Aufenthalt in Unna und Schwerte fällt fort.

— **Platzkartenverkauf in Basel.** Wie kürzlich berichtet, sind mit Wirkung vom 1. März die Platzkarten für D-Züge auch in Hamburg wiedereingeführt worden. Wie uns jetzt die Reichsbahndirektion Karlsruhe mitteilt, werden auch im Badischen Bahnhof in Basel Platzkarten für alle von dort abfahrenden D-Züge ausgegeben, und zwar für die 1. Klasse zum Preise von 2 Fr., 2. Klasse 1 Fr., 3. Klasse 0,50 Fr.

— **Regie und Reichsbahn.** Das Ergebnis der bisherigen Eisenbahnverhandlungen ist bezüglich der Regelung des Güterverkehrs das folgende: Am 1. März d. J. ist der direkte Güterverkehr zwischen den Reichsbahnstationen der englisch besetzten Zone und den im Regiebetriebe befindlichen Stationen aufgenommen worden. In der Richtung nach den Regiestationen gilt der deutsche Frachtbrief und in der umgekehrten Richtung der Regiefrachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke. Allgemein sind Nachnahmebelastung sowie Angabe des Interesses an der Lieferung ausgeschlossen. Nachträgliche Verfügungen sind nur insoweit zugelassen, als die Auslieferung eines Gutes an einen anderen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation verfügt wird.

Die Fracht wird getrennt für die Beförderung auf der Strecke innerhalb der englischen Zone und für die Beförderung auf den Regiestrecken nach den für die einzelnen Frachtberechnungsabschnitte gültigen Tarifen berechnet, d. h. auf den Strecken der englisch besetzten Zone nach dem deutschen Binnentarif und auf den Regiestrecken nach dem Regietarif. Die Tarifübergangspunkte zwischen der Kölner Zone und den Regiestrecken sind: Wahn, Sechtem, Liblar, Düren, Elsdorf-West, Bedburg-West, Rommerskirchen, Dormagen, Düsseldorf-Hbf. und Düsseldorf-Eller.

Die Gesamtfracht ist in beiden Richtungen vom Versender zu bezahlen. Zwecks Bezahlung der ganzen Fracht in Mark werden die in französischen Franken erstellten Regiefrachten zu dem amtlich bekanntgegebenen Umrechnungskurse umgerechnet. Die Haftung für Schäden wird von der Versandbahn für die ganze Beförderungsstrecke nach den bei ihr gültigen Bestimmungen übernommen. Reklamationen sind daher stets an die Versandstelle zu richten.

Hervorgehoben wird, daß der Binnenverkehr der Stationen der englisch besetzten Zone untereinander und der Verkehr dieser Stationen mit den Stationen des unbesetzten Gebietes nach wie vor sich lediglich nach den Bestimmungen des Reichsbahnbinnentarifs abwickelt, anderseits wickelt sich der Verkehr von Regiestationen über die englisch besetzte Zone nach Regiestationen als reiner Regiebahnverkehr mittels durchgehenden Regiefrachtbriefes ab.

Trotzdem der direkte Güterverkehr zwischen Reichsbahnstationen der englisch besetzten Zone und den im Regiebetriebe befindlichen Stationen am 1. März d. J. aufgenommen worden ist, ist ein direkter Verkehr mit durchgehendem Frachtbrief zwischen den Stationen des unbesetzten Deutschlands und den Regiestationen im Durchgang durch die englisch besetzte Zone nicht möglich. Es sind vielmehr alle Sendungen an eine Mittelsperson nach einem Kölner Bahnhof zu richten, von wo die Weiterabfertigung mit neuem Frachtbrief erfolgt. Besonders hervorgehoben wird, daß die Neuaufgabe nicht etwa auf jedem beliebigen Bahnhof der englisch besetzten Zone, sondern nur auf einem der im Tarif genannten Kölner Bahnhöfe, z. B. Köln-Gereon, Köln-Bonntor, Köln-Ehrenfeld usw. erfolgen darf. Außer den bisher für den Verkehr zwischen dem unbesetzten Gebiet und der englisch besetzten Zone schon freien Übergängen Vohwinkel und Ründeroth ist fortan auch der Verkehr über Wahn-Troisdorf, letzterer jedoch nur für die Richtung von und nach der Siegbahn, zugelassen.

— **Die Zustände bei der Eisenbahnregie** werden durch folgende Nachricht beleuchtet. In einem Befehl an ihr Personal sagt die französische Eisenbahnregie:

„Die Anzahl der ohne Begleitpapiere verkehrenden Wagen nimmt von Tag zu Tag zu und die Transitbahnhöfe melden Zustände, die ohne weiteres erkennen lassen, daß nichts getan wurde, um den Umlauf der beladenen Wagen zu verbessern und regelmäßig zu gestalten.

Es ist unbedingt notwendig, daß ein besseres Resultat erzielt wird, denn es ist traurig, festzustellen, daß Hunderte von beladenen Wagen wochenlang in Bahnhöfen stehen müssen."

Ein weiterer Befehl der Regie stellt mit stoischem Gleichmut fest:

„Die Arbeitsweise auf manchen Bahnhöfen macht den Eindruck, als ob die leitenden Beamten dieser Bahnhöfe ihre Eisenbahnkenntnisse überhaupt nicht mehr besäßen.

Die Bestimmungen müssen beachtet werden.

Der Vertreter des Präsidenten, Praile."

— **Schlafpackwagen für das Zugpersonal der Regie.** In manchen Güterzügen der Regie laufen zwei Packwagen hinter der Lokomotive. Auf einem derselben ist die Bezeichnung: „fourgon dortoire" angebracht. Außerdem haben solche Züge zweifache Personalbesetzung. Da die Regie infolge ihres immer noch ungeordneten Betriebes meistens die Lokomotiv- und Zugpersonale nach Abschluß der Dienstzeit, selbst wenn der Dienstplan es vorsieht, nicht zum Heimatbahnhof zurückgeführt hat, gibt sie, um dem Personal dennoch Ruhe zu gönnen, es aber darnach sofort wieder dienstbereit zu haben, manchem Güterzug diese Schlafpackwagen mit. Hierin müssen die abgearbeiteten Regieeisenbahner ruhen, während das zweite Personal den Zug weiterbefördert. Jedermann weiß, daß ein solcher Schlaf auf der Eisenbahn nicht besonders erquickend ist. Es ist bezeichnend, daß die Regie zu solchen Gewaltmitteln greift, obgleich sie damit die Gesundheit ihres Personals untergräbt.

— **Pläne zur Internationalisierung der Regiebahnen.** Der Generalrat Jean Maitre, Präsident der Handelskammer von Belfort, entwickelt in der „Union Economique de l'Est" einen Plan auf Internationalisierung der rheinischen Eisenbahnen durch Einbeziehung der Linie Basel-Frankfurt-Münster. Er führt aus, daß die Annexion des linken Rheinufers schon deshalb auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde, weil der Rheinstrom als Verkehrsader der ganzen Gegend eine unpassende Grenze wäre und weil Verkehrsmittelpunkte wie Mannheim-Ludwigshafen, Mainz, Köln, Düsseldorf, unmöglich in zwei „feindliche" Häfen geteilt werden könnten, da dies wirtschaftlich unhaltbar wäre und diese Mittelpunkte am Tage einer Kriegserklärung völlig zerstört würden. Deutschland, das dabei ebenfalls beteiligt wäre, würde nichts verlieren, da ihm der Gegenwert des Netzes in weitgehender Weise an der Reparationsschuld abgerechnet würde und die „Internationale Bahngesellschaft" das Bahnnetz ebensogut für die Deutschen betreiben würde, wie dies das Reich heute tue. Die Bevölkerung würde eine Änderung kaum merken. Die Anteile würden sich folgendermaßen verteilen: auf Frankreich 35 %, auf Belgien 15 % und auf Deutschland, England, die Schweiz, Holland und Italien je 10 % (!). Die Schweiz und Holland müßten den Alliierten die ihnen zugewiesenen Anteile abkaufen. Die Verwaltungsratssitze würden nach Maßgabe der Anteile zugeteilt. Die Satzungen und die Verwaltungsvorschriften würden ähnlichen anderer internationalen Gesellschaften angepaßt, wie z. B. der Bagdadbahngesellschaft, der Suezgesellschaft usw. Die Rente wäre für die Aktionärstaaten von verhältnismäßig bescheidenem Werte, weit größer aber wäre der Vorteil für alle Staaten in der damit verbundenen gegenseitigen Versicherung gegen den Krieg und den daraus folgenden Rüstungsersparnissen. Um einen Beweis seiner Friedensliebe zu geben, müßte Frankreich die elsässische Linie Weißenburg-Basel, sowohl für die Fahrpläne wie für die Tarife, der Kontrolle der internationalen Gesellschaft unterstellen. Für die Schweiz und für Italien würde die Beteiligung an den Linien, von denen ihr wirtschaftliches Leben teilweise abhängt, zugleich einen moralischen Wert bedeuten, der nicht hoch genug angeschlagen werden könnte.

Österreich.

— **Fremdenverkehrsfragen.** In einer kürzlich abgehaltenen Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses äußerte sich der Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, wie folgt: Insbesondere allen Bestrebungen, die auf Hebung des Fremdenverkehrs gerichtet sind, wende ich besondere Aufmerksamkeit zu. Nach Maßgabe der leider nur in beschränktem Maße hierfür verfügbaren Mittel erhalten vor allem die altbewährten Fremdenverkehrsorganisationen in den Bundesländern, das sind die Landesverbände für Fremdenverkehr, Zuwendungen als Beitrag zur Förderung ihrer verdienstlichen, gemeinnützigen Tätigkeit. Wegen Bereitstellung von über diese unzureichenden Zuwendungen hinausgehenden Mitteln sind wir unablässig bemüht, um die Landesverbände von den eigentlichen Erhaltungssorgen zu befreien und sie besser in die Lage zu versetzen, ihre Kraft gänzlich ihrer eigentlichen Aufgabe, der Erziehung der Bevölkerung für den Fremdenverkehr, zu widmen.

Das Österreichische Verkehrsbureau hat sich in der schweren Nachkriegszeit als Schrittmacher für den österreichischen Fremdenverkehr vortrefflich bewährt und vor kurzem durch die Vollendung seines Verwaltungsgebäudes Österreich eine Verkehrseinrichtung gesichert, die ihresgleichen sucht. Auch die vor geraumer Zeit von den großen Verkehrsunternehmungen ins Leben gerufene österreichische Verkehrswerbungsgesellschaft hat trotz ihres kurzen Bestandes unter Mitwirkung der Wiener ausländischen Pressevertretungen schon sehr erfreuliche Erfolge auf dem Gebiete der Werbetätigkeit im Auslande erzielt. Die Eisenbahnen, vor allem die Bundesbahnen, haben sich im verflossenen Sommer und insbe-

sondere zum Schulbeginn, der infolge zeitlichen Zusammenfallens mit der Wiener Messe außergewöhnliche Anforderungen an ihre Leistungsfähigkeit gestellt hat, als zuverlässige Träger des Fremdenverkehrs erwiesen.

Von größter Bedeutung für die Hebung des Fremdenverkehrs ist die Hôtel- und Unterkunftsfrage, die nicht überall befriedigend gelöst erscheint. Ein sehr wirksames Werbemittel für den Fremdenverkehr bildet die Wiener Messe. Für dieses Frühjahr ist auch die erste österreichische Fremdenverkehrsausstellung nach dem Kriege in Linz geplant.

Was die für den Fremdenverkehr so überaus bedeutungsvolle Paßvisafrage betrifft, so haben wir eine Reihe von Vorschlägen zur Beratung gestellt, die darauf hinzielen, den im Fremdenverkehr hauptsächlich in Frage kommenden Kreisen, ähnlich wie dies bereits bei Messebesuchern geschieht und für Kaufleute überhaupt in Aussicht steht, Einreiseerleichterungen zu gewähren. Der Minister verweist auf den jüngst bei der Generaldirektion der Bundesbahnen abgehaltenen Sprechtag. Hinsichtlich der Paßvisafrage haben wir vor allem eine Reihe von Vorschlägen zur Beratung der beteiligten Ressorts gestellt, die darauf hinzielen, den im Fremdenverkehr hauptsächlich in Frage kommenden Kreisen Einreiseerleichterungen zu gewähren. Solche sind, wie bekannt, für Messebesucher bereits erreicht worden, und es steht deren Einführung für Kaufleute überhaupt in Aussicht.

Mit Italien ist ferner ein erstes örtliches Abkommen über Erleichterungen des Grenzübertrittes für Touristen bereits erzielt worden, dem eine Reihe gleichartiger Vereinbarungen folgen dürfte.

Hinsichtlich Abschaffung der Mauten steht der Bundesregierung ein unmittelbarer Einfluß nur, soweit es sich um Bundesstraßen handelt, zu. Zugunsten des Bundes bestehen zurzeit überhaupt keine Mauten. Bezüglich der der autonomen Verwaltung zugehörigen Straßen geht das Bestreben dahin, Mauten auf den hauptsächlichsten Durchzugsstraßen zu verhindern.

Der Minister verweist auf die günstige Entwicklung der österreichischen Donauschiffahrt und erörtert sodann Fragen der Luftfahrt. Der österreichische Luftverkehr hat sich im Jahre 1923 erfreulicherweise ganz beträchtlich entwickelt. Neben der bereits im Jahre 1922 eingerichteten regelmäßigen täglichen Luftverkehrsverbindung Wiens mit Prag und Budapest wurde zunächst durch eine österreichische Luftfahrtunternehmung ein zwischen Wien und München werktägig in beiden Richtungen durchgeführter Verkehr und ein gleichartiger Verkehr zwischen Wien und Budapest eingerichtet. Dieser gesamte flugplanmäßige Verkehr wurde Mitte November auf drei Monate eingestellt, da die dermaligen Bodeneinrichtungen auf den Flugplätzen den Winterverkehr noch nicht zulassen.

Von und nach Wien wurden in diesem, ohne jeden Unfall für Reisende und Führer durchgeführten Verkehr, der eine Verbindung Wiens mit München in 3 Stunden, mit Prag in 2½ Stunden und mit Budapest in 1½ Stunden ermöglicht, 2390 Personen und 49 200 kg Waren befördert.

Die ehemalig militärischen Flugplätze Aspern bei Wien, Thalerhof bei Graz und Annabichl bei Klagenfurt, deren große und sehr wertvolle Hallen und sonstigen Anlagen auf Grund einer Vereinbarung mit der Entente nunmehr für den zivilen internationalen Luftverkehr bestimmt sind, wurden vom Bunde gemäß dieser Vereinbarung mit einem beträchtlichen Kostenaufwand in vollständig betriebsfähigen Zustand gesetzt und damit die unerläßliche Grundlage für die Weiterentwicklung des für einen Binnenstaat wie Österreich besonders bedeutsamen neuesten Verkehrsmittels geschaffen.

Mit Deutschland und mit Ungarn sind bereits Staatsverträge über die Regelung des gegenseitigen zwischenstaatlichen Luftverkehrs vereinbart worden; auch mit Polen wurden einschlägige vorbereitende Verhandlungen eingeleitet. Gleichartige Verträge mit anderen Staaten sollen sobald als möglich folgen, und wir können nach der bisherigen Entwicklung annehmen, daß sich durch die weitere Verbindung Österreichs mit dem großen zwischenstaatlichen Luftverkehrsnetz eine wesentliche Hebung der Stellung Österreichs im Luftverkehr ergeben wird.

— **Fremdenverkehrsausstellung in Linz.** Die Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr veranstaltet im Rahmen der vom 26. April bis 12. Mai in Linz stattfindenden Ersten allgemeinen österreichischen Ausstellung für Hotel-, Gast-, Kaffeehausgewerbe und Fremdenverkehrswesen unter dem Titel „Reisebilder aus Österreich" einen Preiswettbewerb für Landschaftsbilderserien, um das allgemeine Interesse für den Fremdenverkehr zu beleben und neues, ausgesuchtes Werbematerial zu gewinnen.

— **Die Kohlenförderung Österreichs.** Die inländische Kohlenförderung betrug im Januar d. J. 15 662 t Steinkohle und 275 533 t Braunkohle. Die Förderung im gleichen Monat übertrifft die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923 von 234 700 t um rund 56 400 t.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verwaltung der norwegischen Staatsbahnen.** Das Storthing hat jetzt den Vorschlag einer Umformung der Verwaltung der norwegischen Staatsbahnen behandelt (vgl. d. Ztg. 1923 Nr. 51 S. 845). Bei den letzten Änderungen der Zentralverwaltung, die 1919 und 1920 stattfanden, wurde die Zahl der Mitglieder der Generaldirektion erhöht, indem das Personal einen Vertreter in ihr erhielt und die vom Storthing gewählten Mitglieder von zwei auf fünf erhöht wurden. Der neue Vorschlag bezweckte unter anderem, daß die Staatsbahnen durch eine Generaldirektion, bestehend aus vier Fachdirektoren und dem Generaldirektor unter Hinzutritt eines Personalvertreters, gewählt nach der gleichen Ordnung wie bisher, geleitet werden sollten. Der Generaldirektion sollte ein Eisenbahnrat von 24 Mitgliedern, davon 12 vom Storthing gewählt, 9 von verschiedenen Erwerbsorganisationen und 3 vom Personal hinzugefügt, zur Seite stehen. Der Eisenbahnrat sollte zweimal im Jahr einberufen werden.

Der Eisenbahnausschuß des Storthings, der den Vorschlag zu behandeln hatte, schlug vor, daß die Generaldirektion in ihrer früheren Verfassung mit fünf vom Storthing gewählten Mitgliedern neben dem Generaldirektor, den Fachdirektoren und einem Vertreter des Personals beibehalten werden solle. Der Vorschlag eines Eisenbahnrates wurde verworfen. Die Zuständigkeit der Generaldirektion sollte gegenüber dem bisherigen Zustande erweitert werden und die Verhandlungen zwischen Ministerium und Generaldirektion sollten in möglichst großem Umfange mündlich durch Benehmen zwischen dem Generaldirektor und dem Departementschef erfolgen. Das Storthing hat sich diesem Vorschlag angeschlossen. Dr. S.

— **Antwort der schwedischen Eisenbahndirektion auf die Kritik der Staatsrevisoren.** Der Mitteilung in Nr. 8, S. 135 d. Ztg. haben wir noch folgendes anzufügen. Die von den Staatsrevisoren geäußerten Bemerkungen scheinen sich in den letzten Jahren von einem Beigeschmack personalpolitischer Motive nicht ganz freigehalten zu haben. Auch scheinen sich die Staatsrevisoren mehrfach schon auf unwesentliche Einzelheiten eingelassen zu haben, deren Bedeutung für die Staatsverwaltung zu gering ist, als daß sie die Aufmerksamkeit der Revisoren des Reichstages hätte in Anspruch nehmen dürfen.

Der Hauptpunkt der diesmaligen Kritik der Staatsrevisoren betrifft eine zu weitgehende Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds, wobei besonders auf den großen Überschuß dieses Fonds hingewiesen wird. Demgegenüber betont die Eisenbahndirektion in ihrer Beantwortung der Kritik, daß gerade der große Bestand des Fonds den Beweis erbringt, daß die Eisenbahndirektion die bisher ihr eingeräumte Freiheit und Befugnis nicht mißbraucht hat, sondern große Sparsamkeit und Zurückhaltung in der Verwendung der Mittel in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit an den Tag gelegt hat. Diese Vorsicht wird die Direktion auch in der Zukunft beobachten. Dr. S.

— **24,3 Millionen Überschuß der schwedischen Staatsbahnen für 1923.** Von dem Abschluß der schwedischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Erzbahn Luleå-Riksgränsen für 1923 wird bekannt, daß die Einnahmen 175,1 Millionen Kr., die Ausgaben 150,8 Millionen Kr. und der Betriebsüberschuß, abgesehen von der Verzinsung, 24,3 Millionen Kr. (i. V. 15,8) betragen hat. Die Erzbahn Luleå-Riksgränsen weist 9,8 Mill. Kr. Überschuß auf. Der Jahresüberschuß war, obwohl er für die Verzinsung, für die 31,2 Millionen Kr. erforderlich gewesen wären, nicht ausreichte, doch wesentlich besser als im verflossenen Jahre. Abgesehen von der Erzbahn sind die Ausgaben um 14,1 Mill. Kr., die Einnahmen nur um 5,5 Mill. Kr. zurückgegangen. Die Abnahme der Einnahmen hängt großenteils mit der Ermäßigung gewisser Gütertarife zusammen, die vom eisenbahnwirtschaftlichen Standpunkt am 1. August 1923 allzufrüh durchgeführt wurden.

Der Personenverkehr ist 1923 auf 25,4 Mill. Kr (i. V. 26,5) zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gleichwohl mit 67,5 Mill. Kr. unverändert geblieben, da die Länge der Reisen zunahm und sich die Minderung nur auf die kürzesten Reisen bezog. U. a. dürfte die Göteborger Ausstellung den Staatsbahnen erhöhte Einkünfte eingetragen haben. Der Güterverkehr hat um 11 % auf 9,1 Mill. Tonnen (i. V. 8,2) zugenommen, doch sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf Grund von Tarifermäßigungen auf 99,9 Mill. Kr. (i. V. 105,7) zurückgegangen.

Die Lapplanderzbeförderungen verminderten sich um 4,7 Mill.

Tonnen i. J. 1922 auf 4,0 Mill. Tonnen i. J. 1923. Planmäßig hätten im Jahre 1923 6,2 Mill. Tonnen befördert werden sollen. Dr. S.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Der dem lettländischen Parlament vom Ministerkabinett eingereichte Gesetzentwurf über den Eisenbahnbau Riga-Rujen sieht u. a. die Übertragung dieses Bahnbaues (Schmalspurbahn 750 mm) und die Betriebsführung durch die Nordlettländische Eisenbahngesellschaft bis zum Jahre 1998 vor, unter Vorbehalt des Rückkaufrechtes durch die lettländische Regierung mit Beginn des Jahres 1948, ferner den Erwerb der bestehenden Linie Walk-Rujen-estländische Grenze durch die genannte Gesellschaft. Spode.

— **Der lettländisch-russische Durchgangsverkehr** wird in dem offiziellen Organ des Rats für Arbeit und Verteidigung, Ekonomitscheskaja Schisn vom 20. Februar d. J. Nr. 116, einer Würdigung unterzogen, die von der aus lettländischen Quellen hergebrachten Beurteilung wesentlich abweicht. In technischer und kommerzieller Beziehung werden gegen lettländische Verkehrseinrichtungen Beanstandungen erhoben, die sich dahin zusammenfassen lassen: Die Zufahrtstraßen des Hafens von Riga haben jetzt geringere Tiefe als vor dem Kriege. Während des Krieges wurden keine Baggerarbeiten ausgeführt. Die Speicher sind schlecht ausgerüstet. Der Rigaer Elevator hat nur eine Aufnahmefähigkeit für 30 Wagen, statt für 90—100 Wagen. Das Bahngleis ist nicht fest an den Elevator angeschlossen. Die Häfen von Windau und Libau befinden sich in einem technisch noch schlechteren Zustande. Allerdings verwendet die lettländische Regierung große Mühe auf Wiederherstellung der Häfen, doch kann Rußland auf die Benutzung der Häfen von Windau und Libau deshalb weniger Wert legen, weil die erfolgreiche Eisbrecherkampagne des verflossenen Jahres im Hafen von Petrograd den Beweis für seine Offenhaltung geliefert hat. Im übrigen müssen alle Anstrengungen zur Wiederbelebung der lettländischen Häfen erfolglos bleiben, wenn der sowjetrussischen Ausfuhr nicht von Lettland Sondervergünstigungen für den Durchgangsverkehr über diese Häfen in vollem Umfange eingeräumt werden. Gefordert werden Erleichterungen für Annahme der Güter und ermäßigte Aufbewahrungs-, Beförderungs- und Elevatorbenutzungsgebühren.

Diesen russischen Ausführungen ist entgegenzuhalten, daß der russische Durchgangsverkehr auf eine Benutzung der baltischen Häfen im Winter nicht verzichten kann, weil der Hafen von Petrograd im Winter auf längere Zeit nicht offen zu halten ist, wie soeben wieder der Bericht aus Petrograd zeigt, nach dem zahlreiche nach Petrograd bestimmte Dampfer in Reval löschen müssen. Außerdem hat Lettland schon aus Wettbewerbsrücksichten gegnüber Estland dem russischen Durchgangsverkehr zahlreiche Vergünstigungen zugestanden, die erst jüngst in Lettland von sich reden machten, allerdings den Russen zum Teil noch nicht weit genug erscheinen. Spode.

— **Der Rückgang im russischen Güterverkehr** ist aus folgenden Zahlen ersichtlich, die in der Sitzung des Präsidiums der staatlichen Planwirtschaftskommission vom 16. Februar d. J. durch Professor Perwuschin vorgetragen wurden. Die tägliche Beladungszahl betrug für Dezember 1923 13 188 000 Pud, gegenüber 13 602 000 Pud für November und 14 688 000 Pud für Oktober. Dieses Sinken ist ein Beweis für die andauernde wirtschaftliche Gedrücktheit im Binnengroßhandelsverkehr und für das teilweise Zurückgehen der Ausfuhr. Spode.

— **Ergebnisse und Aufgaben des russischen Eisenbahnverkehrs.** Das Ende des abgelaufenen Haushaltjahres gibt Dserschinski in Ek. Schisn 1923 Nr. 59 Gelegenheit, einerseits einige Ergebnisse der Arbeit der russischen Eisenbahnen im vergangenen Zeitraum festzustellen, anderseits die Aufgaben zu umschreiben, deren Erreichung das kommende Haushaltsjahr 1923/24 anzustreben hat.

Die Eisenbahnen der russischen Republik leisteten im vergangenen Haushaltsjahr an Arbeit im Güterverkehr, dem Rückgrat desVerkehrswesens, wenig über ein Drittel der Vorkriegszeit. Davon rührt die Fehlbetragswirtschaft des Verkehrswesens her, die auf die verschiedenen Bahnen sich ungleichmäßig verteilt. Daraus ergibt sich als weiteres Übel die Notwendigkeit, die Mittel von Ertrag bringenden Bahnen für ertraglose zu verwenden, da diesen ein Betriebskapital nicht zur Verfügung steht. Tatsächlich hat der Eisenbahnverkehr bei seinen unvermeidlichen Fehlbeträgen im Laufe der vergangenen Jahre die Unterstützung des Staates in Form von Zuschüssen in Anspruch nehmen müssen. Allerdings zeigt das verflossene Jahr einen Fortschritt. Im Januar war der Ertrag 57 % und der Zuschuß 43 %; im September war der Ertrag 85 % und der Zuschuß 15 % des ganzen Eisenbahnbudgets.

Über 126 Millionen Warenrubel oder über 157 Millionen Tscherwonzenrubel, d. i. fast ein Drittel (28,9%) des ganzen Verkehrsbudgets, waren als staatliche Zuschüsse notwendig. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen ermahnt daher dringend, immer mehr die Ausgaben einzuschränken und die Arbeitsziffern unablässig zu heben. Die vorgesehene Mehrung des Güterumschlages im kommenden Jahre 1923/24 auf 39,3 % des Jahres 1913 bei gleichzeitiger Festhaltung der Ausgaben — mit Ausnahme der bedeutend erhöhten Arbeitslöhne — gibt die Möglichkeit, bei einem Ertrage von rund 570 Millionen Tscherwonzenrubeln die Eisenbahnen aus der Fehlbetragswirtschaft herauszubringen und die Zuschüsse im laufenden Jahre ausschließlich auf neue Arbeiten zu verwenden, auf die Begleichung der Lokomotivbestellungen, die Unterhaltung der Häfen, Wasser- und Landwege, der zentralen Einrichtungen und auf Bildung eines Betriebsfonds usw.

Ein Vergleich des Haushaltsvorschlages 1923/24 mit dem von 1913 zeigt, daß der Voranschlag für das Verkehrswesen rund um 50 Millionen Rubel niedriger sein müßte. Die Ursache für dieses Anwachsen liegt einerseits in erhöhtem Verbrauch an Heizmaterial und Betriebsstoffen gegenüber 1913, anderseits hauptsächlich in unverhältnismäßigem Anschwellen der Preise für die Verbrauchsgegenstände des Verkehrs, insbesondere für Metalle. Auf letzteren Punkt ist denn auch das Hauptaugenmerk des Volkskommissariats für Verkehrswesen gerichtet.

Zu diesen Ausführungen Dserschinskijs hat auch der Volkskommissar für das russische Finanzwesen, Sokolnikow, eingehend Stellung genommen. Er führt aus:

Wenn der dem Verkehr gewährte Staatszuschuß im vorigen Jahre etwa 150 Millionen Tscherwonzenrubel oder in Warenrubeln etwas weniger ausmachte, so dürfe im laufenden Jahre nach den Ansätzen des Volkskommissariats für Finanzen der Fehlbetrag des Verkehrs oder, richtiger gesagt, der Zuschuß, den der Staat zur Deckung des Fehlbetrages des Verkehrs leisten muß, etwa 40 Millionen Rubel nicht überschreiten. Ob diese Summe tatsächlich eingehalten werde, darüber könne man ja noch reden. Wenn der Zuschuß erhöht werden müsse, könne es nur auf Kosten des Schulwesens oder der landwirtschaftlichen Kredite geschehen. Auf die Dauer dürfe der Verkehr überhaupt nicht mit Fehlbeträgen rechnen, sondern er müsse dahin streben, etwas abzuwerfen. Das Verkehrswesen sollte sich die Aufgabe stellen: „Das Jahr 1923/24 ist das letzte Jahr mit Fehlbeträgen im Verkehrswesen!“ Dazu sei freilich Anstrengung aller Kräfte nötig. Jedenfalls werde im laufenden Jahre die Aufgabe der Freimachung des Verkehrswesens von der Fehlbetragwirtschaft im wesentlichen gelöst werden. Große Bedeutung in dieser Hinsicht haben die hohen Preise, die für Heizstoffe und Metalle zu zahlen sind. Im Kampfe für die Herabsetzung dieser Preise und gegen alle Ausschreitungen auf dem Gebiete der Preise gehen die Volkskommissariate für Finanz- und Verkehrswesen Hand in Hand, und man hofft nach dieser Richtung schon im laufenden Jahre Erfolge zu erzielen, die auch für den Verkehr eine bedeutende Erleichterung sein werden*). Dr. S.

— **Die Eisenbahn Tomsk-Tschulym** ist nach Nachrichten aus Tomsk vom 12. Februar d. J. in der Linienführung untersucht worden. Die geplante Bahn geht von der Stadt Tomsk in nördlicher Richtung und endet bei dem Flecken Tjudelkowo am Fluß Tschulym, 150 Werst von Tomsk. Sie durchschneidet dichtes Fichtenwaldgebiet. Die jährliche Holzausfuhr aus dem Bereich des Tschulymflusses wird auf 80 Millionen Kubikfuß geschätzt. Die Bahn soll außerdem Tomsk mit dem Gebiet von Narym am Ob wirtschaftlich stärker verknüpfen. Die Kosten der Bahn sind auf 9½ Millionen Goldrubel veranschlagt. Spode.

— **Direkter Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Holland.** Mit Gültigkeit vom 10. März können Güter- und Kohlensendungen von Stationen der Tschechoslowakei nach solchen der Niederlande im Durchgang durch Deutschland mit direktem Frachtbrief aufgeliefert werden. Für die Beförderung gelten die Bestimmungen des internationalen Berner Übereinkommens (mit seinen Nachträgen und Ergänzungen) und gewisse Sonderbestimmungen. Der Absender muß im Frachtbrief die Grenz-Übergangsstation, und zwar von Staat zu Staat, anführen. Die Fracht wird in beiden Richtungen bis zur tschechoslowakisch-deutschen Grenze nach dem tschechischen Lokalgütertarif berechnet; von dieser Grenze jedoch bis nach Holland (oder umgekehrt) nach dem deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif, Teil I und II. Die Fracht (einschl. Nebengebühren, Zölle, Barauslagen) muß bis zur tschechoslowakisch-deutschen Grenze, die im Frachtbrief angeführt ist, frankiert sein. Von hier ab werden die Gebühren überwiesen. Die Bezahlung der Fracht für die ganze Strecke ist unzulässig. Nachträgliche Verfü-

*) Vgl. gegenüber diesen hoffnungsvollen Äußerungen die vorstehende Nachricht über den Rückgang des russischen Eisenbahnverkehrs. Die Schriftl.

gungen dürfen nur solange vorgenommen werden, als die Sendung die Grenzen des Versandlandes noch nicht überschritten hat.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im Januar d. J. wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	8 266 000	8 406 338
Einnahmen aus dem Güterverkehr	15 933 000	15 208 621
Verschiedene Einnahmen	1 830 000	1 671 684
zusammen	26 029 000	25 286 643
Betriebsausgaben	23 263 000	23 909 113
Betriebsüberschuß	2 766 000	1 377 530

— **Der Wasserweg von der Schweiz zur Adria.** In der Frage der Wasserstraßenverbindung zwischen dem Adriatischen Meere und den oberitalienischen Seen (Schweiz) über Mailand ist in der letzten Zeit in aller Stille in Italien eine Entscheidung gefaßt worden, die von weittragender Bedeutung sein kann und an welcher die Nachbarstaaten und vor allem die Schweiz nicht achtlos vorübergehen können. Man weiß, daß in der oberitalienischen Wasserstraßenpolitik schon vor dem Kriege eine heillose Verwirrung geherrscht hat, die in den ersten Nachkriegsjahren noch verwickelter wurde, weil Millionenkredite in planlosen Bauten ausgegeben wurden, bis am Ende des Jahres 1922 endlich Mussolini die Einstellung der Arbeiten am Schiffahrtskanal von Mailand zum Po und anderer ähnlicher Bauten anordnete und die bereits früher bewilligten Kredite zurückzog. In diesem Schritte sah man allgemein die Erklärung der Gleichgültigkeit der italienischen Regierung gegenüber den Wasserstraßen, die nun zugunsten der großen oberitalienischen Automobilstraßen weit in den Hintergrund gedrängt werden würden. Dem war aber nicht so, denn im Grunde wollte Mussolini nichts anderes als einer Umorientierung in der Binnenschiffahrtsfrage die Wege ebnen, um an der Stelle der vielen kostspieligen Baupläne eine weniger kostspielige wirtschaftliche Gesamtlösung zu erhalten. Mit einem ähnlichen Vorgehen befaßte sich die italienische Regierung schon vor der Präsidentschaft Mussolinis und hatte bereits im Juli 1922 eine Sonderkommission ernannt zur Prüfung des gegenwärtigen Standes der Schiffbarkeit des Po und seiner Nebenflüsse und zur Prüfung der Mittel, die anzuwenden wären, um den Po für 600-t-Kähne schiffbar zu machen, ohne dessen Ausbeutung für Kraftzwecke zu beeinträchtigen. Außerdem wurde der Kommission die Aufgabe zugewiesen, über die Erfolge der bereits ausgeführten und über den Stand der im Bau begriffenen Arbeiten zu berichten, sowie über die zwischen Cavanella und der Addamündung liegende Postrecke, die bekanntlich der Schiffbarmachung am meisten Schwierigkeiten bereitet. Die Kommission besteht aus 13 erfahrenen Fachleuten und als deren Präsident ist der Senator Commendatore Romanin-Jacur tätig, der sich schon mehr als 40 Jahre lang mit den Schiffahrtsfragen beschäftigt und als eine der ersten Autoritäten auf diesem Gebiete in Italien gilt.

Diese Kommission hat im stillen mit außerordentlicher Betriebsamkeit gearbeitet und hat in der Mitte des Monats Dezember 1923 dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ihren Bericht übergeben, der seine Wirkung nicht verfehlt hat. Um die Tragweite der Entscheidungen dieser Kommission besser verstehen zu können, muß noch erwähnt werden, daß sich in Oberitalien seit der Unterbindung der Kredite durch Mussolini die örtlichen Schiffahrtsinteressenten zur Verfolgung ihrer früheren Pläne wiedergefunden haben, und daß namentlich in Mailand unter der Führung von Dr. Mario Beretta eine Organisation entstanden ist, die für das alte Projekt der „Pedemontana", d. h. die am Alpensüdfuß entlanglaufenden künstlichen Kanäle zur Verbindung des Gardasees mit dem Comersee und der Städte Verona, Brescia, Bergamo, Como eintritt, sowie auch für einen nördlich vom Po liegenden Po-Seitenkanal, während sie entschieden eine Schiffbarmachung des natürlichen Po-Strombettes ablehnt und eine solche nur für die untere Strecke vom Meere bis zur Mündung des Mincio zulassen will.

Demgegenüber sind die Entscheidungen der oben erwähnten von der italienischen Regierung unter Romanin-Jacur im Juli 1922 eingesetzten Sonderkommission von höchster Bedeutung nicht allein für Oberitalien, sondern auch für die Schweiz. Sie gipfeln in folgenden lapidaren Grundsätzen:

Der Po auf der Strecke von Cavanella bis zur Mündung der Adda weist in seinem natürlichen Lauf die Bedingungen auf, welche die Schiffahrt erfordert sowohl in bezug auf das Gefälle und die Wassergeschwindigkeit als auch in bezug auf die Niederwassermenge. Auf jeden Fall sind diese Bedingungen nicht schlechter als diejenigen anderer ähnlicher Flußläufe zur Zeit, als diese noch nicht für die Schiffahrt korrigiert waren, aber später durch die Strombaukunst in ihren Niederwasserbetten zu bedeutenden Verkehrsstraßen wurden, wie z. B. die Loire, die Rhone, die Elbe, die Weichsel und der Rhein. Wird das Bett des Po auf Grund der bisherigen Erfahrungen und gemäß den Leitsätzen, die in den Protokollen der Kommission und im Prüfungsbericht des Powasserwirtschaftsamtes vom 7. Nov. 1923 niedergelegt sind, reguliert, so wird man auf der Strecke Cavanella-Addamündung die Grundlagen schaffen können, die notwendig sind für eine Schiffahrt mit 600-t-Kähnen. Tritt man einmal an die Durchführung der Großschiffahrt von der Adria nach Mailand und nach einem der oberitalienischen Seen heran, so wird die bis zur Addamündung regulierte natürliche Powasserstraße in jeder Beziehung und namentlich in bezug auf die Kosten ohne Vergleich sein mit andern Plänen, die auf dasselbe Ziel lossteuern, wie der Po-Seitenkanal und die längs dem Alpenfluß sich hinziehenden künstlichen Kanäle (über Pedemontana). Der weitere Vorteil der natürlichen Powasserlinie liegt auch in der Tatsache, daß dabei beide Ufer die Vorteile in gleicher Weise genießen können, während die anderen Pläne nur das nördliche Ufer berücksichtigen. Da das Problem der Schiffahrt ein einheitliches und unteilbares ist und da die Kosten für die Verbindung mit einem der subalpinen Seen, soweit künstliche Kanäle angelegt werden müssen, sehr hoch sein werden, so ist es Sache der Regierung zu entscheiden, ob im gegenwärtigen Augenblick mit den Regulierungsarbeiten begonnen werden soll oder ob eine Verschiebung einzutreten hat bis zu dem Augenblick, wo die Entwicklung des Verkehrs die Schiffahrtstraße verlangt oder das Finanzwesen des Staates in eine bessere Lage gekommen sein wird.

— **Die Tariferhöhungen in Frankreich.** Die neuerlichen Tariferhöhungen in Frankreich, über die wir in den Nr. 7 (S. 111) und 9 (S. 156) berichtet haben, beschäftigen noch immer lebhaft die Fachpresse. Die „Chronique des Transports" bringt einen eingehenden Bericht über die Verhandlungen des obersten Eisenbahnrates vom 6. Februar, dem wir folgende bemerkenswerten Ausführungen entnehmen. Das Defizit der großen französischen Eisenbahnen wird gegenwärtig auf 1650 Millionen Franken angenommen. Die beschlossenen Tariferhöhungen (12½ % für den Güterverkehr und 50, 48 und 47 % für den Personenverkehr I., II. und III. Klasse) sollen 1530 Millionen bringen. Da die Eisenbahnen durch Ersparnisse 200 Millionen gewinnen wollen, so hofft man mit den Tariferhöhungen das finanzielle Gleichgewicht der französischen großen Eisenbahnen herstellen zu können. Die Versammlung beschloß, die Tariferhöhungen ohne Verzug einzuführen und empfahl, ihnen bis zum 1. Mai 1925 Geltung zu verleihen. Die Vertreter der Industrie und des Handels, die sich mit ganz überwiegender Mehrheit für die Tariferhöhungen aussprachen, haben ihrem Beschluß eine Begründung beigegeben und verschiedene Forderungen gestellt. U. a. wird verlangt, daß die erhöhten Tarife nicht länger als bis zum 1. Januar 1925 in Geltung bleiben sollen und daß die Arbeiten zur Überprüfung der Grundtarife energisch aufgenommen werden mit dem Ziel, wirtschaftliche Unzuträglichkeiten, die sich aus der gleichmäßigen Erhöhung der Tarife ergeben, zu beseitigen. Namentlich wird gefordert, daß binnen Monatsfrist nachgeprüft wird, ab die Massengüter (Kohle, Erze, Eisen usw.) die beschlossenen Tariferhöhungen tragen können. Zur Erzielung von sonstigen Mehreinnahmen wird für den Personenverkehr u. a. gefordert: a) Beseitigung der Rückfahrkarten, b) Beseitigung oder wenigstens Beschränkung des Freigepäcks, c) Erhöhung der Platzkartengebühren für Luxuszüge, d) Erhöhung der Schnellzugszuschläge, e) Nachprüfung der Stadt- und Vororttarife im Hinblick auf den Wettbewerb der Straßenbahnen, der Untergrundbahn und der Kraftwagenlinien. Schließlich wird in dem Entschluß die Erwartung ausgesprochen, daß das Eisenbahnpersonal angesichts der ernsten Finanzlage neue Anstrengungen macht, um die Arbeitsleistungen zu erhöhen.

Die „Chronique des Transports" bemerkt zu diesen Forderungen, daß die für den Personenverkehr empfohlenen Maßnahmen von den Eisenbahngesellschaften bereits geprüft worden, daß aber von ihrer Durchführung keine großen finanziellen Erfolge zu erhoffen seien. Die Personalausgaben seien so hoch, daß dadurch 60 % der Einnahmen verschlungen würden. Gleichwohl könne auf dem Gebiete kaum etwas geschehen, weil eine Verminderung der Bezüge angesichts der steigenden Teuerung nicht in Frage komme und die Personalbesetzung auf den französischen Eisenbahnen im Verhältnis zum Verkehr so beschränkt sei, wie kaum sonstwo. Was die Gütertarife anbetreffe, so sei folgendes zu bedenken. Im Laufe des Jahres 1923 seien die Gütertarife einer Überprüfung unterzogen worden, die zu einer Ermäßigung der Tarife von rund 10 % geführt habe. Die vom obersten Eisenbahnrat geforderte Erhöhung der Gütertarife um 12½ % bedeute also gegenüber den Tarifen vom Jahre 1922 nur eine tatsächliche Erhöhung von 2½ %. Die Entwicklung des Jahres 1922 beweise aber, daß die Landwirtschaft und die Industrie nicht nur nicht die damaligen Tarife ohne Schwierigkeit getragen, sondern sich unter deren Herrschaft auch sehr günstig

entwickelt hätten. Es sei daher nicht zu bezweifeln, daß sie auch diese geringe Erhöhung imstande sein würde zu tragen. Unter Hinweis auf den Umstand, daß jeder Tag der Verzögerung den französischen Eisenbahnen einen Fehlbetrag von mehr als 4 Millionen Franken bringt, der wieder auf den Staat zurückfällt, verlangt das französische Fachblatt schließlich eine unverzügliche Entscheidung der Regierung auf die Beschlüsse des Eisenbahnrates. — Inzwischen sind die Tariferhöhungen mit Wirkung vom 10. März eingeführt worden.

— **Rundfunk im Eisenbahnzug.** Die englische Große Westbahn hat — zunächst versuchsweise — in einem Packwagen, der in einem nachmittags in zwei Stunden von London nach Birmingham verkehrenden Zug läuft, eine Antenne mit Rundfunkempfänger eingebaut, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, unterwegs die Darbietungen der Rundfunksendestellen anzuhören. Es gelang, in dem schnellfahrenden Zuge alsbald die Verbindung mit London aufzunehmen; auf 65 km Entfernung wurden bei nahezu 130 km (?) Fahrgeschwindigkeit über Erwartung gute Ergebnisse erzielt, die sich bis auf etwa 100 km Entfernung wenig änderten. Dann wurde die Anlage auf Birmingham umgeschaltet und auch der von dort ausgehende Rundspruch wurde gut aufgenommen. Auf der Rückfahrt wurden die Versuche fortgesetzt. Sowohl unverstärkt mit Kopfhörer als auch mit Lautsprecher war die Musik gut hörbar; sie übertönte das Geräusch des fahrenden Zuges.

— **Die irischen Eisenbahnen im Jahre 1923.** Der politische Umsturz und die sich daran anschließenden Unruhen in Irland sind nicht ohne Einfluß auf die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen geblieben, die infolgedessen sehr ungleichmäßig ausgefallen sind. Die Große Nordbahn ist allerdings in der glücklichen Lage, einen Jahresabschluß vorlegen zu können, der einen Überschuß aufweist, wie er seit dem Kriege noch nicht wieder dagewesen ist; diese Eisenbahngesellschaft ist immer die wirtschaftlich stärkste in Irland gewesen und wird augenscheinlich diese Stellung auch in Zukunft bewahren. Eine zweite Eisenbahn in Ulster, die Belfast and County Down-Gesellschaft, hat auch eine Besserung gegen das Vorjahr zu verzeichnen, wenn auch ihr Überschuß erheblich geringer ist als vor dem Jahre 1917, dem Jahre, in dem der Kriegsbetrieb auf Rechnung des Staates eingeführt wurde. Ein Ausschuß, der zur Erörterung von Eisenbahnangelegenheiten eingesetzt worden war, hat sich zwar für einen Zusammenschluß der Eisenbahnen von Ulster ausgesprochen; die Pläne, die die Regierung in dieser Beziehung hat, scheinen aber noch nicht festzustehen, wenigstens sind noch keine Schritte in dieser Richtung getan worden, wenn der Gedanke nach einer Äußerung des Ministers auch noch nicht aufgegeben ist. Im Freistaat hat man sich dagegen grundsätzlich für den Zusammenschluß entschieden. Es stehen ihm aber sehr erhebliche Schwierigkeiten im Wege, und der Jahresbericht der Midland Great Western-Eisenbahn spricht sich dahin aus, daß die Verhandlungen noch nicht soweit gediehen sind, daß den Aktienbesitzern Vorschläge wegen des Zusammenschlusses vorgelegt werden könnten. Bei dieser Gesellschaft waren die Einnahmen im vorigen Jahre ungewöhnlich hoch, und so hat sich denn in diesem Jahre ein Rückschlag gezeigt, der auf eine Verminderung im Stückgut- und Viehverkehr zurückgeführt wird. Besser steht die Große Süd- und Westbahn da; sie hat besonders schwer durch die Unruhen gelitten, aber ihre Verluste sind nahezu wieder ausgeglichen. Ihre wirtschaftlichen Verhältnisse nähern sich wieder dem Friedensstande, und die Schäden an ihren baulichen Anlagen sind bis auf diejenigen an einer Brücke wieder beseitigt.

— **Die Londoner Untergrundbahnen im Jahre 1923.** Die vier Londoner Untergrundbahngesellschaften, die Metropolitan District-Eisenbahn, die Londoner Elektrische Eisenbahn, die City und Südlondoner Eisenbahn und die Central London-Eisenbahn haben bekanntlich mit der Omnibusgesellschaft eine Gemeinschaftskasse gegründet, an die sie ihre Einnahmen abführen und aus der diese nach einem bestimmten Schlüssel auf die Teilnehmer an dem Abkommen über den Gemeinschaftsbetrieb verteilt werden. Die vier Eisenbahnen haben im Jahre 1923 dieser Kasse 4 230 852 £ zugeführt, gegen das Vorjahr mit 4 526 805 £ ein Rückgang um 295 953 £. Die Zahl ihrer Fahrgäste, ohne die Inhaber von Dauerkarten, ist dabei auf 255 180 416 um 15 499 227 gesunken. Die Omnibusgesellschaft hat dagegen eine Mehreinnahme von 153 988 £ gegen das Vorjahr zu verzeichnen; ihre 1 039 935 722 Fahrgäste, 193 253 049 mehr als im Jahre 1922, haben 7 655 413 £ eingebracht. Der Rückgang im Verkehr der Untergrundbahn ist unter anderem darauf zurückzuführen, daß ein Teil der City und Südlondoner Bahn während des ganzen Jahres, der übrige Teil seit Ende November wegen Um- und Ausbaus stillgelegt war. Die Eisenbahnen geben für 1923 eine Dividende von 3,5 und 4 %, die Omnibusgesellschaft aber von 9 %. Alle Untergrundbahnen haben im Jahre 1923 Schuldverschreibungen über erhebliche Beträge ausgegeben, deren Erträge im wesentlichen dem Ausbau der bestehenden Anlagen und dem Bau von Verlängerungsstrecken zu dienen haben.

Fremde Erdteile.

— **Die Benguella-Eisenbahn und ihre Zukunftsaussichten.** Die Benguella-Eisenbahn, die von der Lobito-Bucht in Portugiesisch-Westafrika in ziemlich genau östlicher Richtung landeinwärts führt, ist neuerdings bis zu dem wichtigen Ort Belmonte (Silva Porto) im Betriebe. Mit den rund 1000 km, die die Eisenbahn nunmehr lang ist, nachdem im Januar eine neue 100 km lange Teilstrecke in Betrieb genommen worden ist, reicht sie ungefähr halbwegs bis an die Grenze des Kongostaats. Schon im jetzigen Zustande, wo die Eisenbahn stumpf im Innern des Landes endigt, weist sie gute Betriebsergebnisse auf, und es wird erwartet, daß ihr im fertigen Zustande erhebliche Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der von ihr durchschnittenen Gegenden Innerafrikas zukommen wird. Diese Hoffnung wird sich freilich nicht so bald verwirklichen, denn trotz der guten Aussichten wird befürchtet, daß geraume Zeit vergehen wird, ehe die zum Weiterbau nötigen Mittel werden aufgebracht werden können. Wenn erst die Katanga-Eisenbahn bis zum Anschluß an die Benguella-Eisenbahn fertiggestellt sein wird, können dann die Erzeugnisse des Katanga-Gebiets im südlichen Zipfel des Kongostaats auf einer rund 2000 km langen, durchgehenden Eisenbahn an die Küste gebracht werden, ohne den weiten Umweg über die Rhodesische Eisenbahn nach Beira an der Ostküste zu machen. Das Katanga-Gebiet ist reich an Naturschätzen, unter denen Erze, namentlich Kupfererze, an erster Stelle stehen.

Die Fertigstellung der genannten Eisenbahnen bedeutet auch die Schaffung einer fast 5000 km langen durchgehenden Verbindung quer durch Afrika von der Lobito-Bucht im Westen über Elizabethville und die Victoria-Fälle bis Beira im Osten. Die Benguella-Bahn kann also als ein aussichtsreiches Unternehmen gelten, wenn es auch einige Zeit dauern kann, ehe die darin angelegten Gelder einen Ertrag bringen. Mindestens 90 % der jetzt in der Benguella-Eisenbahn angelegten Mittel stammen aus den Kreisen englischer Geldgeber.

In Lobito werden zurzeit zehn Lokomotiven und eine entsprechende Anzahl Personen- und Güterwagen, die im zerlegten Zustande angeliefert worden sind, für den Betrieb auf der neu eröffneten Strecke zusammengebaut.

— **Eisenbahn, Schiff und Straße.** In den Vereinigten Staaten von Amerika ist in der letzten Zeit eine Anzahl Eisenbahnen stillgelegt, einige sind sogar abgebrochen worden. Diese Vorgänge gaben Anlaß zu dem Vorschlag, den Bahnkörper zur Straße umzubauen oder den gesamten Verkehr auf eine bestehende Straße überzuleiten, ihn aber auf jeden Fall mit Kraftwagen zu bedienen. Diese Lösung wäre immer noch deshalb zu bemängeln, weil durch die Umstellung erhebliche Kosten entstehen würden; auch das Kapital, das im Bahnkörper angelegt ist, wäre verloren, und der Wettbewerb mit anderen Straßenverkehrsunternehmern, und zwar gerade mit denjenigen, die die Eisenbahn um ihren Verkehr gebracht haben, würde nicht aufhören. Eine bessere, aber nicht immer anwendbare Lösung hat sich in einem Fall ergeben, wo zu den beiden im Wettbewerb stehenden Unternehmen, Straße und Eisenbahn, noch ein drittes in Gestalt eines Dampferdienstes hinzutrat. Die Eisenbahn und der Schiffahrtsunternehmer waren allerdings beide abhängig von der Pennsylvania-Eisenbahn, was das Abkommen, das geschlossen wurde, erleichtert haben mag. Der gesamte Stückgutverkehr wurde an einer Stelle zusammengefaßt und durch eine Kraftverkehrsgesellschaft besorgt, deren Strecken sich auf etwa 64 km Entfernung ausdehnten. Der Verkehr hat dabei zugenommen, was darauf zurückgeführt wird, daß er besser bedient worden ist. Zu dem bestehenden Verkehr ist aber, angelockt durch die glatte Abwickelung, neuer hinzugetreten. Die Eisenbahn hat dadurch, daß sie den Straßen- und den Dampferverkehr gefördert hat, auch ihren Vorteil gehabt, indem sie den gesamten Frachtverkehr des Bezirks an einer Stelle zusammengefaßt hat.

— **Eisenbahnen in Argentinien.** Argentinien hat ein Eisenbahnnetz von 35 673 km Länge, wovon 6306 km Staatsbahnen sind. 24 886 km gehören englischen Gesellschaften, von denen die bedeutendsten die Südbahn, die Mittelargentinische Eisenbahn, die Pacific-Eisenbahn und die Westbahn sind. Im Juni 1922 hat die Regierung einer Erhöhung der Gütertarife zugestimmt, die Folge war in dem Zeitraum Juli 1922 bis Juni 1923 eine sehr erhebliche Steigerung der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr. Auf die vier großen englischen Gesellschaften entfallen allein Mehreinnahmen von über 4 Mill. £.

Ein Stillstand in der Entwicklung des Landes, Teuerung der Baustoffe und der ungünstige Stand der Währung haben ihren Einfluß auf das Eisenbahnwesen nicht verfehlt. Namentlich

die englischen Gesellschaften sind sehr zurückhaltend in bezug auf den Ausbau ihrer Netze gewesen. Nur die Südbahn hat eine Anzahl Zubringerstrecken in 60-cm-Spur, Bauart Decaville gebaut (s. Verkehrstechnik Nr. 29 vom Jahre 1923); sie haben sich als sehr zweckmäßig erwiesen.

Das Ereignis des Jahres 1923 im Eisenbahnwesen von Argentinien war die Einführung elektrischen Betriebes auf der 36 km langen Vorortstrecke Buenos Aires-Moreno der Westbahn.

Wegen der erwähnten Zurückhaltung der Eisenbahngesellschaften in bezug auf den Streckenneubau gedenkt die Regierung selbst Eisenbahnen zu bauen, um Landesteile, die dieses Verkehrsmittel noch entbehren, für den Verkehr zu erschließen und damit die Möglichkeit zu schaffen, die reichen Naturschätze dieser Gegenden nutzbringend zu verwerten. Zunächst ist jedoch nicht zu erwarten, daß diese Eisenbahnen rentierliche Unternehmen sein werden, und die Verzinsung der Anlagekosten — es sind Bauten für 30 Mill. £ in Aussicht genommen — wird daher den Staatshaushalt schwer belasten.

— Eisenbahnen in Paraguay. Die politischen Unruhen, die in den letzten zwei Jahren in Paraguay geherrscht haben, sind von sehr verderblichem Einfluß auf die Eisenbahnen gewesen. Die Aufständischen hielten Teile der Central-Eisenbahn besetzt, so daß der Verkehr unterbrochen war, und als sie sich zurückziehen mußten, zerstörten sie die Eisenbahn hinter sich. Der öffentliche Verkehr mußte zuweilen eingestellt werden, um Transporte für staatliche Zwecke zu ermöglichen. Die Folge war, daß die Einnahmen in dem am 30. Juni 1923 zu Ende gegangenen Jahr mit 29 229 £ um 53 % niedriger waren als im Vorjahr. Währungsverluste von 8119 £ erhöhten den Fehlbetrag, der am Ende des Jahres 16 755 £ ausmachte.

An einen Ausbau des Eisenbahnnetzes von Paraguay ist unter diesen Umständen nicht zu denken, wenigstens nicht, solange nicht Ruhe in den innerpolitischen Verhältnissen einkehrt. Kleinbahnen, die in die großen Quebrachowälder führen, werden zwar beständig neu gebaut, doch dienen sie nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern nur den Zwecken der Gesellschaften, die diese Wälder ausbeuten.

— Brückenbau in Australien. Der Eisenbahnminister von Südaustralien hat den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Murray-Fluß genehmigt, der mit 250 000 £ veranschlagt ist. Es handelt sich um eine eiserne Brücke von etwa 550 m Länge. Noch im Februar sollen die Arbeiten zum Bau dieser Brücke ausgeschrieben werden.

Rechtspflege.

— Verschwinden von Gut und Frachtbrief begründet unter Umständen die Vermutung für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn. Anfang Januar 1920 ging eine Ladeladung mit dem Frachtbrief verloren, die in Herbesthal nach Köln aufgegeben war. Die Versicherungsgesellschaft Agrippina, die für den Schaden in erster Linie aufzukommen hat, nimmt den Reichseisenbahnfiskus aus abgetretenen Rechten in Anspruch. Sie verlangt mit der Behauptung, daß das Gut durch Diebstahl der Leute der Bahn abhanden gekommen sei, gemäß § 95 EVO. Ersatz des vollen Schadens. — Das Landgericht Köln verurteilte den Beklagten zum Ersatz des vollen Schadens; das Oberlandesgericht wies die auf entgangenen Gewinn gerichteten Ansprüche ab, weil die Klägerin ex jure cesso des Absenders klage und diesem kein Gewinn entgangen sei, im übrigen wurde die Entscheidung des Landgerichts bestätigt. Die vom Beklagten eingelegte Revision hatte keinen Erfolg. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Die von der Revision erhobenen Angriffe gehen fehl. Das Berufungsgericht hat nicht allgemein den Erfahrungsgrundsatz aufstellen wollen, daß, wenn Frachtbrief und Gut verloren gegangen seien, das Abhandenkommen des Gutes unter allen Umständen nur unter Mitwirkung der Eisenbahnangestellten stattgefunden haben könne. In dieser Allgemeinheit würde das nicht zutreffen. Der Berufungsrichter erachtet vielmehr nur aus den besonderen Umständen, die er im einzelnen erörtert, den dem Schadensberechtigten obliegenden Beweis prima facie als geführt, so daß das Vorliegen anderer Umstände auch eine andere Beurteilung zuläßt. Ausschlaggebend für den Berufungsrichter war hier, daß auf demselben Transport das Gut und der zugehörige Frachtbrief verschwunden sind und keins von beiden mehr zum Vorschein gekommen ist. Die Beseitigung des Frachtbriefes, der bei bloßer Fehlleitung wieder zum Vorschein komme, verzögere die Entdeckung des Diebstahls. Außerdem seien gerade in den Jahren 1919—1921 viel unehrliche Bahnangestellte ermittelt worden.

Bücherschau.

— Verkehrsrechtliche Rundschau, volkstümliche juristische Zeitschrift für das gesamte Verkehrsleben unter Mitwirkung von Juristen der Praxis und Wissenschaft, herausgegeben von Dr. jur. Roeder, Berlin-Schöneberg 1, Gersbach & Sohn Verlag, Berlin W 35. Eine neue Zeitschrift über Eisenbahn-, Post-, Speditions-, Schiffahrts- und Autorecht; auch für das Zoll-, Steuer- und Transportversicherungsrecht, soweit diese Fächer für den eigentlichen „Transport“ in Frage kommen. Die Zeitschrift erscheint monatlich.

— Eine neue Eisenbahn-Übersichtskarte der besetzten Gebiete mit Abfertigungsbestimmungen, Zollstellen, Eisenbahnübergängen, Stationsverzeichnis ist soeben erschienen und zum Preise von 3,75 Goldmark durch Verkehrs-Verlag J. Fischer, Dortmund, erhältlich.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung und Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 15. März 1924 werden an der Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg) die Haltepunkte Burg Volperhausen, Rein, Niederstenhof, Remperg, Weiershagen, an der Strecke Krebsöge-Anschlag der Haltepunkt Heide und an der Strecke Barmen-Rittershsn.-Krebsöge der Haltepunkt Wilhelmsthal geschlossen. Am gleichen Tage wird der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auf der Station Vollmerhausen (Strecke Dieringhausen-Olpe) eingestellt.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit Wirkung vom 1. April 1924 ab werden die folgenden Stationen eingezogen: a) der an der Linie Klotzsche-Schwepnitz gelegene und mit einem Agenten besetzte Bahnhof Weißbach b. Königsbrück für den Personen- und Güterverkehr, b) der an der Linie Löbau-Radibor gelegene unbesetzte Haltepunkt Glossen b. Löbau für den Personen- und Güterverkehr, c) der an der Linie Großpostwitz-Obercunewalde gelegene unbesetzte Haltepunkt Halbendorf (Sa.) für den Personenverkehr.

Vom gleichen Zeitpunkt an wird der an der Linie Klotzsche-Schwepnitz gelegene Bahnhof Ottendorf-Okrilla als Personenverkehrsstelle aufgehoben und nur noch als Güterverkehrsstelle beibehalten.

Der Bahnhof Obercrinitz an der Schmalspurlinie Wilkau-Carlsfeld ist am 1. März 1924 durch Errichtung einer Agentur wieder für den Güterverkehr geöffnet worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der Bahnhof 4. Kl. Zechlau (Strecke Schlochau-Rummelsburg Nebenbahn) wird vom 15. März ab, der Bahnhof 4. Kl. Crangen-Bussin (Strecke Pollnow-Zollbrück Nebenbahn) vom 20. März ab nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrkarten verkaufen die Zugführer. Der Stückgutverkehr wird geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gelten die Bahnhöfe als unbesetzte öffentliche Ladestellen, Zechlau unter Angliederung an die Mutterstation Sampohl, Crangen-Bussin an Pollnow; die Bahnhöfe bleiben Tarifstationen. Wagenbestellungen sind an die Mutterstationen zu richten. — Der Bahnhof 4. Kl. Gellen (Strecke Pyritz-Jädickendorf, Nebenbahn) wird vom 20. März ab für den Gesamtverkehr und der Bahnhof Hohenlychen vom gleichen Tage ab für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs wird Hohenlychen dem Bahnhof Lychen angegliedert. Hier werden die Frachtbriefe für die ein- und ausgehenden Ladungen abgefertigt und die Wagen bestellt. — Vom 20. März ab werden auf Haltepunkt Jassow (Strecke Cammin-Gollnow Nebenbahn) die Fahrkarten durch Zugführer verkauft. — Auf den Bahnhöfen Neujährshagen, Rötzenhagen und Bernsdorf werden an Sonn- und Feiertagen die Fahrkarten durch Zugführer verkauft. Die Bahnhöfe sind an diesen Tagen nicht besetzt.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. April 1924 ab wird der öffentliche Güterverkehr auf dem Bahnhofe Amerika (Sa.) aufgehoben und diese Verkehrsstelle nur noch als Haltepunkt für den Personenverkehr beibehalten. Der Fahrkartenverkauf wird einem Agenten übertragen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die Station Göggingen an der Strecke Radolfzell-Mengen erhält die Bezeichnung „Göggingen (Baden)“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. März d. J. starb

Herr Oberregierungsbaurat

Eugen Priester

Mitglied der Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen lieben Mitarbeiter, welcher sich in allen von ihm während einer 30jährigen Dienstzeit bekleideten Stellungen der größten Wertschätzung erfreute. In Frankfurt (Main), von wo aus er den Weg ins Leben antrat, um seine unermüdliche Arbeitskraft als Maschineningenieur in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiet des Maschinen- und Werkstättenwesens zu stellen, hat er nun nach langem Leiden die Augen zur letzten Ruhe geschlossen.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Frankfurt (Main), den 10. März 1924. (339)

Der Präsident und die Oberbeamten der Reichsbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Ballstädt-Tennstedt-Straußfurt gelegene Haltepunkt Kleinballhausen wird zum 1. April 1924 geschlossen. (336)

Erfurt, den 7. März 1924.
Reichsbahndirektion.

3. Schließung und Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof 4. Kl. Zechlau (Strecke Schlochau-Rummelsburg Nebenbahn) wird ab 15. März, der Bahnhof 4. Kl. Crangen-Bussin (Strecke Pollnow-Zollbrück Nebenbahn) wird ab 20. März nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrkarten verkaufen die Zugführer. Der Stückgutverkehr wird geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gelten die Bahnhöfe als unbesetzte öffentliche Ladestellen. Zechlau unter Angliederung an die Mutterstation Sampohl, Crangen-Bussin an Pollnow; die Bahnhöfe bleiben Tarifstationen. Wagenbestellungen sind an die Mutterstation zu richten. — Der Bahnhof 4. Kl. Gellen (Strecke Pyritz-Jädickendorf Nebenbahn) wird ab 20. März für den Gesamtverkehr geschlossen. — Bahnhof Hohenlychen wird ab 20. März für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs wird Hohenlychen dem Bahnhof Lychen angegliedert. Hier werden die Frachtbriefe für die ein- und ausgehenden Ladungen abgefertigt und die Wagen bestellt. — Ab 20. März werden auf Haltepunkt Jassow (Strecke Cammin-Gollnow Nebenbahn) die Fahrkarten durch Zugführer verkauft. — Auf den Bahnhöfen Neujährshagen, Rötzenhagen und Bernsdorf werden an Sonn- und Feiertagen die Fahrkarten durch Zugführer verkauft. Die Bahnhöfe sind an diesen Tagen nicht besetzt.

Stettin, im März 1924. (321)
Reichsbahndirektion.

Am 15. März 1924 werden folgende Haltepunkte geschlossen:

1. Burg Volperhausen (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg),
2. Rein (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg),
3. Niederstenhof (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg),
4. Remperg (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg),
5. Weiershagen (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg),
6. Heide (Strecke Krebsöge-Anschlag),
7. Wilhelmsthal (Strecke Barmen-Rittershsn.-Krebsöge).

Am gleichen Tage wird der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auf der Station Vollmerhausen (Strecke Dieringhausen-Olpe) eingestellt. (322)

Elberfeld, den 4. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Die Bahnhöfe IV. Klasse Glembuch und Balster Süd werden vom 10. März 1924 ab, die Bahnhöfe IV. Klasse Grunow (Neum.) und Bobelwitz vom 20. März 1924 in unbesetzte Haltepunkte für den Personen- und Wagenladungsverkehr umgewandelt. Der Bahnhof IV. Klasse Hasenfier wird vom 20. März 1924 ab in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr und der Personenhaltepunkt Klein Lübbichow vom 20. März 1924 ab in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt. (314)

Frankfurt (Oder), den 29. Febr. 1924.
Reichsbahndirektion Osten.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Köln-Deutz-Gießen gelegene Haltepunkt Niederscheld-Süd wird ab 5. März 1924 für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet. (329)

Frankfurt (Main), den 4. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Die an der Strecke Eisfeld-Unterneubrunn gelegene Agentur Eisfeld Stadt wird zum 1. April 1924 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Die Fahrkarten werden vom gleichen Tage ab durch die Zugführer verkauft. Expreßgut wird nicht abgefertigt. (349)

Erfurt, den 8. März 1924.
Reichsbahndirektion.

5. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Schneeverwehung war die Strecke Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein am 6. und 7. März 1924 unfahrbar. (343)

Dresden, den 10. März 1924.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke Kempten-Sibratshofen ist seit 1. März 1924 wegen Schneeverwehung gesperrt.

München, den 3. März 1924. (345)
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Schneeverwehung waren folgende Strecken gesperrt:

Wunsiedel-Leupoldsdorf am 2. und 3. März,
Neusorg-Fichtelberg am 1. und 2. März,
Kirchenlamitz-Weißenstadt vom 1. bis 4. März,
Dachau-Altomünster am 1. und 2. März 1924.

Der Verkehr in Strecke Kempten-Sibratshofen und Waldkirchen-Haidmühle wurde am 4. März 1924 wieder aufgenommen. (346)

München, den 4. März 1924.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Schneeverwehung waren gesperrt die Strecken Marxgrün-Bad Steben am 1. und 2. März, Helmbrechts-Selbitz vom 1. bis 4. März und Naila-Schwarzenbach (Wald) vom 1. bis 5. März 1924. (347)

München, den 5. März 1924.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Felsrutschung wurde der Gesamtverkehr auf der Strecke Kienberg-Gamming-Lunz ab 5. Februar 1924 eingestellt. (344)

Wien, den 6. März 1924.
Bundesbahndirektion Wien West.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. März 1924 wird der Ausnahmetarif 37 für Linoleum zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt. (333)

Altona, den 7. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Rumänischer Güter- und Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. 3. 1924 ist auf Seite 4 des Tarifs unter C, 7, B, vorletzter Absatz, d) am Schluß statt: „in die Markwährung umgerechnet" zu setzen:
„in die tschechoslowakische oder österreichische Kronenwährung je nach dem anschließenden Durchfuhrlande umgerechnet". (340)

Breslau, den 8. März 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Verkehrsaufnahme.

Am 6. März 1924 wird die Güterannahme wieder eröffnet. Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (318)

Regensburg, 5. März 1924.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922. Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924 treten in der Entfernungstafel II für nachstehende Stationen der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn an Stelle der bisherigen Entfernungen folgende:

Entfernungen zwischen den nördlichen Verbandsstationen	und den Knotenstationen																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr) Bahnh.	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
Bockenrod	134	234	55	354	309	314	83	107	393	341	247	412	313	285	402	284	250	229	198	—	40	234	279	145
Brensbach	124	224	45	344	299	304	73	97	383	331	237	402	303	275	392	274	240	219	188	—	30	224	269	135
Groß Lieberan	118	218	39	338	293	298	67	91	377	325	231	396	297	269	386	268	234	213	182	—	24	218	263	129
Kirch- u. Pfaffenbeerfurth	131	231	52	351	306	311	80	104	390	338	244	409	310	282	399	281	247	226	195	—	37	231	276	142
Nieder Kainsbach-Fränk. Crumbach	128	228	49	348	303	308	77	101	387	335	241	406	307	279	396	278	244	223	192	—	34	228	273	139
Reichelsheim (Odenw.)	135	235	56	355	310	315	84	108	394	342	248	413	314	286	403	285	251	230	199	—	41	235	280	146

Das alsbaldige Inkrafttreten der Entfernungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455.)

München, den 1. März 1924 (317)

Tarifamt b. RVM/ZB.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Nachfolgende Änderungen und Ergänzungen sind im Tarif durchzuführen:

Helmbrechts*	Münchberg	11	4,5	7800
	Selbitz	13	4,5	7500
Schauenstein* [OK]	Münchberg	18	4,5	7800
	Selbitz	6	4,5	7500
Weidesgrün* [OR, W]	Münchberg	21	4,5	7800
	Selbitz	3	4,5	7500
Wüstenselbitz* [OR]	Münchberg	8	4,5	7800
	Selbitz	16	4,5	7500

II. Die Dienstbeschränkungen bei nachstehenden Stationen lauten nunmehr wie folgt: Babing b. Dorfen [OK, St 250 kg, W], Bernhardswald [OR, W], Bruckdorf [OR, St bed, W], Deiningen bei Nördlingen [OK, St 250 kg, W], Geisthal [OR, W], Göpfersgrün [OR, W], Gremsdorf [OR, St bed, W], Großeibstadt [OR, St bed, W], Großgeschaidt [OR, St bed, W], Niederndorf [OR, St bed, W], Niederroth [OK, St 250 kg, W], Oberdiendorf [OR, St bed, W], Oberhatzkofen [OR, St 250 kg, W], Pertolzhofen [OR, W], Pfaffenhofen (Opf) [OR, St bed, W], Prosselsheim [St bed, W], Raindorf [OR, St bed, W], Schwarzenbach b. Tirschenreuth [OR, W], Umratshausen Bahnhof [St bed, W], Unterweißenbach [OR, W], Zillendorf [OR, W].

III. Im VAE 1923/1850 ist im 4. Absatz in der Spalte „km" das Zeichen ⊙ zu streichen.

IV. Zu streichen ist: Auers-Riedhirsch (Seite 9), Heinersdorf b. Wilhermsdorf (Seite 5 und 13), Seewiese (Seite 6 und 19). Auf Seite 2 des Nachtrags I ist der Zusatz Zu bei allen Stationen von Altenhammer bis Weißenbrunn zu streichen.

V. Auf Seite 8 sind im Absatz II der Vorbemerkungen die in gegenwärtigem Ausschreiben unter I genannten Stationen alphabetisch zu ergänzen.

München, 5. März 1924. (337)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Mai 1924 wird für Holz der deutschen Tarifklasse D im Durchfuhrverkehr durch Deutschland von Polen und der Tschechoslowakei nach den Niederlanden ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, der an die Auflieferung einer Gesamtmenge von mindestens 3000 Tonnen durch den gleichen Absender oder Empfänger innerhalb dieses Zeitraumes gebunden ist. Der Ausnahmetarif gewährt für die deutschen Strecken eine Ermäßigung von 40 % auf die im Februar 1924 gültigen Frachtsätze der Klasse D und ist in Gulden erstellt. Er findet Anwendung zwischen den Übergängen Stentsch, Fraustadt, Oderberg einerseits und Emmerich, Borken (Westfalen), Gronau (Westf.), Neuschanz andererseits. Die Anwendung erfolgt nur nachträglich im Erstattungswege. Der Preis beträgt 20 Goldpfennig.

Köln, den 5. Februar 1924. (324)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1924 wird der A.T. 30 a für Rohjute von den deutschen Seehäfen nach Tschechoslowakei, Polen und Österreich eingeführt. (334)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 7. März 1924.

Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen der Frachtzuschläge ein, die vereinzelt Erhöhungen hervorrufen. — Näheres enthält die am 7. März 1924 erscheinende außerplanmäßige Nr. 39 des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. März 1924. (328)

Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Ab 10. März 1924 wird der direkte Güterverkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch Deutschland auf Grund eines Eisenbahngütertarifs (Tfv. 355) wieder aufgenommen. Der Tarif enthält nur reglementarische und besondere Bestimmungen sowie als Anlage ein Verzeichnis der Grenzübergangsstationen und ist bei unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Lößnitzstr. 12, käuflich zu erhalten. (323)

Dresden, den 5. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. März 1924: Aufnahme von Güterglück und Königsbrück Ost in den A.T. 30 (Jute), Kirchenstellinsfurt und Mannheim Rbf. in den A.T. 31 (Baumwolle), Gersfeld (Rhön), Offenburg, Schweinitzthal, Weißenstadt, Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Dresdn. Bf., Leipzig Eilenb. Bf., Leipzig M. Th. Bf., Leipzig-Plagwitz und Schmalnau in den A.T. 33 (Thür. Waren usw.), Hersfeld und Friedrichshafen in den A.T. 34 (Hanf).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (332)

Altona, den 8. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Steyerberg unter die Torfstreufabrikstationen des Ausnahmetarifs 10a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (335)

Münster (Westf.), den 7. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Station Memel und die Freistadt Danziger Stationen zu streichen. (316)

Hannover, den 4. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II. Nachtrag 3 vom 1. März 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1924.

Ergänzung des Ausnahmetarifs 35 für Eisen und Stahl usw. durch Aufnahme der Empfangsstationen Königsberg (Pr.) Kai, Königsberg (Pr.) Lizent, Königsberg (Pr.) Ost, Königsberg (Pr.) Süd anstatt Königsberg (Pr.), Rostock Gbf., Rostock Hafen anstatt Rostock. Außerdem Aufnahme der Empfangsstation Wilhelmsburg. (315)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 4. März 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. März 24 wurde die Nebenbahn Selbitz—Helmbrechts in Betrieb genommen. Die Verkehrsstellen Schauenstein und Weidesgrün sind in den Tarif neu aufgenommen. Näheres über Ergänzung und Änderung von Entfernungen durch die beteiligten Abfertigungen.

Zum gleichen Zeitpunkt ist die Station Altmannshof der RBD. Nürnberg für den Güterverkehr geschlossen worden.

Erfurt, den 7. März 1924. (342)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Ab 10. März 1924 werden die Entfernungen für einige Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft ermäßigt. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. (320)

Dresden, am 4. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme in den Frachtgutverkehren und des Schleppladungsverkehres.

Am 6. März 1924 erfolgt die Wiedereröffnung der Güterannahme für den Frachtgutverkehr auf sämtlichen Strecken.

Insbesondere werden von genanntem Tage Frachtgüter — auch Teilladungen in beliebigen Mengen (Waggonladungen und Stückgüter) — unter anderem auch von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest* (auch Budapest* D. U. B.), den Stationen der Strecke Budapest*-Mohács, ferner von und nach Vukovar, Novi Sad, Zemun, Beograd, Smederevo, Osijek, sowie von den obengenannten Stationen nach Orsova, Vidin, Lom, Rahova, Somovit, Swischtow, Ruse, Giurgiu, Braila und Galatz angenommen.

* Die Güteraufnahme speziell in Budapest für obige Verkehrsbeziehungen wird noch separat verlautbart werden.

Einschlägige Auskünfte — insbesondere auch wegen Aufnahme von Teiltransporten in anderen hier nicht besonders genannten Stationen, sowie wegen Expedition von Komplettschleppladungen in sämtlichen Relationen — erteilen die Direktion in Wien, sowie sämtliche gesellschaftliche Dienststellen.

Die für den Güterverkehr auf vorerwähnten Strecken maßgebende Güterfahrordnung pro 1924 wird in den nächsten Tagen zur Ausgabe gelangen. (327)

Wien, am 5. März 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme in den Frachtgutverkehren und des Schleppladungsverkehres.

Am 8. März 1924 erfolgt die Wiedereröffnung der Güterannahme auch in Budapest. Demgemäß werden von genanntem Tage Frachtgüter — auch Teilladungen in beliebigen Mengen (Waggonladungen und Stückgüter) — unter anderem auch von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest D.U.B., diese Station jedoch nur für ganze und halbe Wagenladungen), den Stationen der Strecke Budapest-Mohács, ferner von und nach Vukovar, Novisad, Zemun, Beograd, Smederevo, Osijek, sowie von den obengenannten Stationen nach Orsova, Vidin, Lom, Rahova, Somovit, Swischtow, Ruse, Giurgiu, Braila und Galatz angenommen.

Einschlägige Auskünfte — insbesondere auch wegen Aufnahme von Teiltransporten in anderen hier nicht besonders genannten Stationen, sowie wegen Expedition von Komplett-Schleppladungen in sämtlichen Relationen — erteilen die Direktion in Wien, sowie sämtliche gesellschaftliche Dienststellen. (338)

Wien, am 7. März 1924.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern auf Para 6,2. (326)

Regensburg, den 5. März 1924.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I, Abt. B. Änderungen von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 10 März 1924 bis auf weiteres treten Änderungen von Nebengebühren in ungar. Währung in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (325)

Regensburg, 5. März 1924.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Am 10. März 1924 werden die im Abschnitt F enthaltenen Nebengebühren in ungarischer Währung abgeändert. Auskunft hierüber erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (331)

München, im März 1924.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarife.

Ab 10. März 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze für Para 6,2. (330)

München, im März 1924

7. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln

und

den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)

sowie zwischen

2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Mit Gültigkeit vom 5. März 1924 werden die Gepäckfrachtsätze in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn ermäßigt. (319)

Oppeln, den 4. März 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von einem Stück zweigleisigen und einem Stück eingleisigen, eisernen Überbau für die Unterführung der Straße nach Heiligensee — Bauwerk 14 — in km 17,2+1,5 der Strecke Tegel—Hennigsdorf (Zweigleisiger Ausbau und Hochlegung), einschließlich Grundanstrich soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 2. April 1924, Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung und Aufstellung von je einem Stück zweigleisigen bezw. eingleisigen Überbau des Bauwerkes in km 17,2+1,5 der Strecke Tegel-Hennigsdorf“ versehen, an uns Berlin W35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258 einzureichen.

Die Angebote werden um 11 Uhr vormittags im Dienstgebäude, Berlin SW. 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21 geöffnet werden.

Angebotshefte und Zeichnungen liegen im Dienstgebäude, Berlin SW.11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 26 von 10 bis 2 zur Einsicht aus; die Angebotshefte sind auch durch unsere Bürokasse W.35, Schöneberger Ufer 1/4 gegen Einsendung von 1,10 Goldmark in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. (341)

Zuschlagsfrist bis zum 21. April 1924.

Berlin, den 5. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Die Lieferung von 500 000 Hintermauerungssteinen, 10 000 Verblendsteinen, 19 000 Deckensteinen, 75 000 Biberschwänzen und 5000 Firsten soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 0,50 Gold-ℳ für das Stück von der Eisenbahnbauabteilung Michendorf zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 20 Gold-₰ Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Mauersteinen“ versehenen Angebote sind spätestens ¼ Stunde vor der Eröffnung am 19. März 1924, vormittags 11¾ Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (348)

Michendorf, den 10. März 1924.
Eisenbahnbauabteilung Michendorf.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 12. Berlin, den 20. März 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Pflege des Durchgangsverkehrs.

Vom Regierungsrat **Dr. Fischl**, Regensburg.

Der Verkehr folgt regelmäßig dem billigsten Weg. Dies gilt sowohl in bezug auf das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Schiffahrt, als auch der Eisenbahnen untereinander. Eine Ausnahme erfährt dieser Grundsatz nur für denjenigen Verkehr, der auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit Gewicht legt oder der von dem billigeren Weg durch höhere Gewalt oder Ereignisse politischer oder technischer Natur abgedrängt wird. Die günstige geographische Lage eines Landes ist daher keineswegs die wichtigste Vorbedingung dafür, daß der Durchgangsverkehr sich seiner Eisenbahnlinien bedient. Die Erfahrung der letzten Jahre hat — zum Nutzen wie zum Schaden der Deutschen Reichsbahn — gelehrt, daß für die Wahl des Weges, den der internationale Verkehr nimmt, nicht die Länge oder Kürze der zu durchlaufenden Strecken, sondern die Höhe der Tarife ausschlaggebend ist. Während sich zur Zeit des Tiefstandes unserer Währung der Durchgangsverkehr vorwiegend über die Linien der Reichsbahn bewegte, änderte sich das Bild vollständig mit der Einführung der Goldmarktarife. Die Ware wurde um Deutschland herumgefahren. Vordem überlastete wichtige Durchgangslinien wiesen nur mehr einen bescheidenen Verkehr auf, ehedem chronisch verstopfte Grenzbahnhöfe verödeten beinahe. Die Reichsbahn mußte sich entschließen, durch tarifarische Maßnahmen (Durchgangsausnahmetarife) den internationalen Verkehr auf seinen natürlichen, weil kürzesten Weg zu zwingen.

Der erhoffte Erfolg trat ein. Rasch wandte sich der Verkehr wieder den deutschen Bahnen zu. Sofort aber wurden im Inland Klagen laut, daß diese Tarifgestaltung den Wettbewerb der deutschen Industrie beeinträchtige. Die und jene ausländische Industrie sei nunmehr in der Lage, ihre Erzeugnisse billiger zu verfrachten, als die inländische. Überdies sei es nicht möglich, daß die gewährten Tarifermäßigungen die Selbstkosten der Reichsbahn deckten, sie bildeten eine nicht einwandfreie Konkurrenz der Nachbarbahnen.

Was die Klagen über die Beeinträchtigung der inländischen Wettbewerbsindustrien betrifft, so kann ihnen eine tatsächliche Berechtigung nicht ganz abgesprochen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie hängt mehr als die vieler ausländischer Industrien von billigen Tarifen ab. Die großen Betriebe sind darauf angewiesen, die benötigten Rohstoffe aus weiter Ferne zu beziehen. Selten decken sich die Lagerstätten der wichtigsten Rohstoffe mit dem Standort großer Industriezweige. So sind z. B. Kohle und Eisen in Deutschland kaum irgendwo nebeneinander zu finden. Auch die deutsche Baumwollindustrie liegt zum größten Teil weit entfernt von den überseeischen Rohstoffmärkten, wie auch von den Kohlenlagerstätten. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Porzellanindustrie usw. In Deutschland sind daher weite Strecken zu durchmessen, ehe die einheimischen und überseeischen Rohstoffe zueinander gelangen. Andererseits müssen die deutschen Fertigfabrikate weite Wege zurücklegen, um in einen Ausfuhrhafen zu gelangen. Anders in England, den Vereinigten Staaten und anderen Ländern, wo nicht bloß die wichtigsten Rohstoffe vielfach nebeneinander im Boden ruhen, sondern auch die Erzeugungsstätten zum größten Teil an Punkten liegen, die durch Wasserverkehr untereinander oder mit der Küste verbunden sind. Es liegt daher auf der Hand, daß die deutsche Industrie mehr als die anderer Länder an der Tarifpolitik der Reichsbahn interessiert ist und sich daran gewöhnt hat, sie als ein Werkzeug zur Hebung der Volkswirtschaft zu betrachten.

Tatsächlich haben die beiden Ausnahmetarife 42 und 43 die unerwünschte Folge gezeitigt, daß die deutschen Versender in den Grenzgebieten teuerer verfrachten müssen, als das Ausland; die betroffenen Wettbewerbsindustrien haben darüber ein-

gehende Berechnungen und Aufstellungen vorgelegt. Es ist klar, daß ein derartiger Zustand nicht dauernd sein kann, schon deshalb nicht, weil er Anreiz zu Umgehungen des Tarifs und zu betrieblich unerwünschten Umleitungen und Rückleitungen gibt. So wird z. B. aus den südöstlichen Ländern für Düsseldorf bestimmte Ware nach Holland geschickt und von da über die Grenze zurückverfrachtet, wobei die Fracht trotz Zoll und sonstiger Spesen noch billiger kommt, als wenn die Ware unmittelbar nach Düsseldorf versandt würde.

Was jedoch den Vorwurf anbelangt, daß die Durchgangsausnahmetarife die Beförderungskosten der Reichsbahn nicht decken und einen nicht einwandfreien Wettbewerb gegenüber den Nachbarbahnen darstellen, so ist er völlig unberechtigt. Niemand wird der Reichsbahn einen Vorwurf daraus machen, daß sie bestrebt ist, den Verkehr über den natürlichen und kürzesten Weg zu leiten. Die Tarifermäßigungen halten sich durchaus in den Schranken des Nötigen, die Frachten sind nur bis zu den Sätzen der Wettbewerbsstrecken ermäßigt, und auch nur insoweit, daß der Reichsbahn noch ein genügender Gewinn bleibt. An nachstehendem Beispiel soll versucht werden, die Selbstkosten und den Verdienst der Reichsbahn wenigstens annähernd zu berechnen.

Ein Güterzug mit 40 beladenen Wagen zu je 15 t von Passau nach Hamburg kostet der Reichsbahn:

a) Betriebsselbstkosten (ohne Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals). Diese stellen sich nach einem derzeit gewöhnlich angenommenen Durchschnittssatz von 0,14 ℳ für 1 beladene Wagenachse und 1 km für den Hinweg auf 80 × 0,14 × 814 = 9116,80 ℳ.

Da in einem derartigen Zug erfahrungsgemäß durchschnittlich 70 % Fremdwagen laufen, die zum großen Teil ohne Rückfracht leer zurückgehen müssen, so sind noch die Kosten der Rückbeförderung (1 Wagenachskilometer leer = 0,06 ℳ) hinzuzurechnen. Unter der für die Eisenbahn ungünstigsten Annahme, daß sämtliche Fremdwagen leer zurückgehen (= 56 Achsen) ergibt sich 56 × 0,06 × 814 = 2735,04 ℳ.

b) Wagenmiete für 28 Fremdwagen unter der Annahme einer elftägigen Aufenthaltsdauer in Deutschland 189 ℳ.

c) Kosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals: Das Anlagekapital für die 814 km lange Strecke Passau-Hamburg beträgt für das Kilometer 315 000 ℳ, somit 256 410 000 ℳ. Für eine 5prozentige Verzinsung und Tilgung hätte die Strecke jährlich 12 820 500 ℳ abzuwerfen. Diese Summe muß (unter Annahme eines täglichen Verkehrs von 30 Zügen) von rund 11 000 Zügen verdient werden, so daß auf einen Zug durchschnittlich 1165 ℳ treffen. Da etwa die Hälfte der Züge dem Personenverkehr dient, der weniger abwirft, so müssen die Güterzüge die Hauptlast der Verzinsung und Tilgung tragen. Auf einen Güterzug trifft daher unter Annahme eines 75prozentigen Zuschlags ein Anteil an der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals von rund 2038 ℳ.

Die Selbstkosten der Reichsbahn für diesen Güterzug würden sich also auf rund 15 000 ℳ bemessen. Die Berechnung erhebt keinen Anspruch auf unbedingte Genauigkeit, wie überhaupt jeder Selbstkostenberechnung ein absolut sicherer Wert abgesprochen werden muß, und zwar deshalb, weil die festen Kosten des Eisenbahnbetriebs im Verhältnis zu den veränderlichen Kosten um so höher sind, je geringer der Verkehr ist, und um so geringer, je größer der Verkehr ist. Immerhin dürfte sie der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen.

An Einnahmen für Frachten steht diesen Kosten unter Zugrundelegung des Ausnahmetarifs 43 eine Summe gegenüber, die sich zwischen 21 000 und 27 000 ℳ bewegt, je nachdem man Güter der Klasse D oder A zur Berechnung heranzieht. Dabei ist die Wagenladung zu 15 t gerechnet. Wird angenommen, daß die Hälfte des Zuges aus 10-t-Ladungen besteht, so beziffern sich die Einnahmen auf rund 20 000 bzw. 24 000 ℳ.

Aus dieser vorsichtigen Schätzung geht hervor, daß sich die Ermäßigungen für die Durchgangsfrachten durchaus in den Schranken eines anständigen Wettbewerbs halten. Der Reichsbahn kommt selbstverständlich der Umstand zugute, daß der kürzeste Weg als der natürlichste auch eine kürzere Beförderungsdauer und geringere Selbstkosten beansprucht. Eine stärkere Belastung des Durchgangsverkehrs ist kaum mehr möglich, soll nicht der neugewonnene Verkehr wieder auf billigere Umwegstrecken abwandern.

Der Durchgangsverkehr ist für die Reichsbahn eine Lebensnotwendigkeit. Deutschland mit seiner geographischen Lage im Herzen Europas als natürliches Durchfuhrgebiet zwischen Ost und West, Süd und Nord hat auch ein natürliches Anrecht darauf. Seine Pflege muß daher eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik der Reichsbahn bilden. Damit wird auch der deutschen Volkswirtschaft ein unschätzbarer Dienst erwiesen, weil der Durchgangsverkehr Devisen ins Land bringt, ohne daß hierfür mit einer anderen Ware bezahlt werden muß, als mit der Ware Arbeitsleistung. An dieser Ware aber hat Deutschland Überschuß.

Wenn nach dem Gesagten eine weitere frachtliche Belastung des Durchgangsverkehrs nicht in Frage kommen kann, so bleibt zur Unterstützung der deutschen Industrie nur eine gleichmäßige Frachtermäßigung für den inländischen Verkehr, durch die die einheimische Erzeugung soweit entlastet wird, daß sie einen gesunden Wettbewerb mit dem Ausland zu bestehen in der Lage ist. Denn auch die Reichsbahn ist an einer lebensfähigen und blühenden einheimischen Industrie, die zu ihren besten Kunden zählt, hervorragend beteiligt. Wie allerdings die Aufgabe, den Haushalt der Reichsbahn im Gleichgewicht zu halten und gleichzeitig die einheimische Volkswirtschaft durch möglichst billige Tarife zu fördern, einer glücklichen Lösung zugeführt werden kann, ist eine Sache, die noch eingehender Erwägungen bedarf. Soviel ist sicher, daß es eine Tarifpolitik nicht gibt, die sich des Beifalls aller Beteiligten erfreuen wird.

Die Lochkarte zur Abrechnung der Wagenmieten im internationalen Verkehr.

Vom Finanzrat Gaier-Berlin.

Die von Amerika stammenden Lochkartenmaschinen, Bauart Hollerith (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1899 S. 533 und 1912 S. 195), wurden erstmals im Januar 1911 von dem Organisator Heinrich Liebmann dem Eisenbahn-Zentralamt angeboten. Der damalige Präsident des Eisenbahn-Zentralamts, der spätere preußische Eisenbahnminister Hoff, der jede Neuerung aufgriff, ließ die Verwendbarkeit der Lochkartenmaschinen sofort prüfen. Es handelte sich gerade damals um die Einführung eines neuen Verfahrens zur genaueren Ermittelung der Wagenachskilometer für den Deutschen Staatsbahnwagenverband. Die Lochkartenmaschinen zeigten sich dafür besonders geeignet. Was aber Hoff vor dieser Neuerung zurückhielt, das war die berechtigte Sorge um die ungestörte Durchführung der Abrechnung im Deutschen Staatsbahnwagenverband. Waren doch die Lochkartenmaschinen Bauart Hollerith nur mietweise zu haben, und selbst die dazu erforderlichen Lochkarten, die Seele des ganzen Verfahrens, durften damals nur von Amerika bezogen werden. Auf so unsichere Grundlage wollte und konnte Hoff seinen Verwaltungsapparat nicht aufbauen. Liebmann mußte seinen ersten Versuch, das Lochkartenverfahren bei den deutschen Eisenbahnen einzuführen, zunächst aufgeben.

Den zweiten Versuch unternahm Liebmann zehn Jahre später unter wesentlich günstigeren Umständen. Nach erfolgreicher

Tätigkeit bei großen Industriewerken (Berliner Elektrizitätswerke, Elberfelder Farbwerke, Blohm & Voß, Krupp-Essen, Krupp-München, Griesheim Elektron) und bei Kriegsgesellschaften (Kriegsmetallgesellschaft, Kriegswollgesellschaft, Reichsgetreidestelle) wurde Liebmann im November 1921 von dem früheren Reichsverkehrsminister Gröner in den Dienst der Deutschen Reichsbahn berufen, um die Vorarbeiten für die Prüfung der Anwendbarkeit des Lochkartenverfahrens im Bereiche der Reichsbahn zu übernehmen. Mit unermüdlichem Eifer und dem ihm eigenen organisatorischen Geschick machte sich Liebmann zuerst im Reichsverkehrsministerium und vom Dezember 1922 an im Eisenbahn-Zentralamt an die Bearbeitung der verschiedenen Zweige des Eisenbahnwesens. Der Durchführung seiner Entwürfe stellten sich jedoch mancherlei Schwierigkeiten entgegen. Dank der tatkräftigen Förderung durch den Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamts, Hammer, gelang es Liebmann im Juni 1923, das Lochkartenverfahren erstmals im Eisenbahn-Zentralamt für die Ueberwachung und Abrechnung der Ueberseekohlenlieferungen (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1923, S. 380) anzuwenden.

Die Lochkarten werden mit Powers-Maschinen bearbeitet, die im Mai 1923 auf der Büroausstellung in Berlin zu sehen waren. Im Unterschied zu den Hollerith-Maschinen werden die Powers-Maschinen nicht vermietet, sondern nur verkauft. Die dazu erforderlichen Lochkarten können aus beliebiger Quelle bezogen werden. Die Powers-Maschinen hatten bis vor kurzem vor den Hollerith-Maschinen den großen Vorteil, daß sie die in die Lochkarten geschlagenen Zahlen nicht nur zusammenzählen, sondern auch schreiben. Inzwischen sind auch die Hollerith-Maschinen zu schreibenden Rechenmaschinen ausgebaut worden, ein erfreuliches Zeichen des Wettbewerbs.

Liebmann leuchtete vor Freude, als die Powers-Schreib- und Zählmaschine die erste Belastungsübersicht für Ueberseekohle lieferte. Welche Arbeit lag hinter ihm, bis er dieses Ziel erreicht hatte! Aber Liebmann drängte mit Macht weiter. Nicht schnell genug konnten die Vorarbeiten für andere Gebiete vollendet werden. Das Verfahren zur Wagenmieteabrechnung mit fremden Bahnen und das Verfahren zur Ermittelung der Wagenachskilometer wurden bald darauf festgelegt. Auch das Verfahren zur Abrechnung und zur Kontrolle des deutschen Güterverkehrs, mit dem sich Liebmann zuerst beschäftigt hatte, war im Rohbau entworfen, da wurde Liebmann im Dezember 1923 durch einen unerwartet schnellen Tod dahingerafft. Es war tragisch für Liebmann, gerade in dem Augenblick seine Arbeit niederlegen zu müssen, wo er die größten Erfolge erhoffen durfte. Liebmann hat der Lochkarte in Deutschland die Wege gebahnt, ihren Siegeslauf, den sie jetzt anzutreten beginnt, sollte er nicht mehr erleben.

Was die Lochkarte für die Eisenbahn bedeutet, mag das Verfahren zur Abrechnung der Wagenmiete im internationalen Verkehr zeigen. Das von Liebmann entworfene Verfahren war auf die Mietbedingungen des Vereinswagenübereinkommens vom 1. Januar 1922 eingestellt. Das hier beschriebene Verfahren setzt dagegen andere Mietbedingungen voraus. Zu seiner Einführung muß der § 9 VWÜ/RIV über die Mietsätze geändert werden. Die gestaffelten Mietsätze wurden im internationalen Wagenverkehr erstmals am 1. Januar 1922 eingeführt, und zwar hauptsächlich zu dem Zweck, die Bahnen zur rechtzeitigen Rückgabe der fremden Wagen zu veranlassen. Die gestaffelten Mietsätze werden für jeden einzelnen Wagen berechnet ohne Rücksicht auf die Länge seines Beförderungsweges. Darin liegt eine unbillige Härte für die Bahnen, die teilweise sehr lange Strecken haben, auf diesen Strecken die fremden Wagen lange in Anspruch nehmen und hierfür die hohen Staffeln zahlen müssen, ohne daß ihnen auch nur der geringste Vorwurf eines verzögerten Wagenlaufs gemacht werden könnte. Das hier beschriebene Verfahren erzwingt die rechtzeitige Rückgabe der Wagen ebenfalls durch gestaffelte Mietsätze. Diese gelten aber nicht für jeden einzelnen Wagen, sondern für die Gesamtheit der in einem Monat in Anspruch genommenen mietepflichtigen Wagentage. Daneben wird jeder einzelne Wagen, wie bisher, nach der Nummer im Ein- und Ausgang überwacht.

Das neue Verfahren würde sich für die Deutsche Reichsbahn folgendermaßen gestalten:

1. Die von fremden Bahnen nach der Reichsbahn und von der Reichsbahn nach fremden Bahnen übergehenden fremden Güterwagen und Reichsbahngüterwagen werden auf den Übergangsbahnhöfen der Reichsbahn in Übergangslisten aufgeschrieben, und zwar mit: Übergangsbahnhof, Eigentumsmerkmal, Wagennummer, Empfangsbahnhof der Deutschen Reichsbahn (bei den die Reichsbahn durchlaufenden Wagen Ausgangs- oder Eingangsbahnhof), leer oder beladen, Tag des Einganges oder Ausganges (durchgezählt von 1—365 oder 366) und Merkmal der Privatgüterwagen.

Eine Trennung der Wagen nach Eigentumsverwaltungen ist nicht nötig. Deutsche und fremde Wagen werden bunt in der Reihenfolge, in der sie den Übergangsbahnhof durchlaufen, aufgeschrieben. Die Übergangslisten werden täglich abgeschlossen, von der Gegenseite anerkannt, monatlich fortlaufend genummert und am 1., 10. und 20. des Monats an das Wagenabrechnungsbüro Magdeburg gesandt. Die von den Übergangsbahnhöfen bisher aufgestellten Übergangs-, Rückgabe-, Schuld- und Fremdwagennachweise fallen weg.

2. Das Wagenabrechnungsbüro Magdeburg locht nach den von den Übergangsbahnhöfen eingehenden Übergangslisten die Lochkarten. Für eingehende und ausgehende Wagen wird die gleiche, auf Seite 204 dargestellte Lochkarte verwendet. Spalte 1 (Feld 1—5) enthält den Übergangsbahnhof, wo der Wagen von der fremden Bahn ein- oder nach der fremden Bahn ausgegangen ist, Spalte 2 (Feld 6) die Angabe, ob der Wagen leer oder beladen war, Spalte 3 (7) die Angabe, ob der Wagen ein- oder ausgegangen ist und ob er ein Privatgüterwagen ist, Spalte 4 (8—14) die Wagennummer, Spalte 5 (15—20) das Eigentumsmerkmal des Wagens, Spalte 6 (21) die Angabe über die Ursache von Aufenthalten, die von der Miete befreien, Spalte 7 (22—27) den Empfangsbahnhof der Reichsbahn, Spalte 8 (28—33), den Aus- oder Eingangsbahnhof durchlaufender Wagen oder den Bahnhof (Werkstätte) mietefreier Aufenthalte, Spalte 9 (34—39) den Tag des Eingangs oder, bei mietefreien Aufenthalten, den Tag der Inbetriebsetzung, Spalte 10 (40—45), den Tag des Ausgangs oder, bei mietefreien Aufenthalten, den Tag der Außerbetriebsetzung. Die nach den Übergangslisten gelochten Eingangs- und Ausgangskarten werden „Laufkarten" genannt.

3. Die Nummern der Bahnhöfe der Reichsbahn und die Nummern der Eigentumsverwaltungen werden vom Eisenbahnzentralamt festgesetzt und bekanntgegeben. Die Angabe, ob leer oder beladen, wird in Spalte 2 (6) mit 1 oder 9 gelocht, 1 bedeutet leer, 9 bedeutet beladen. In Spalte 3 (7) werden eingehende bahneigene Wagen mit 1, ausgehende mit 6 gelocht, außerbetriebgesetzte bahneigene Wagen vor mietefreiem Aufenthalt mit 3, inbetriebgesetzte bahneigene Wagen nach mietefreiem Aufenthalt mit 4, eingehende oder inbetriebgesetzte Privatgüterwagen mit 7, ausgehende oder außerbetriebgesetzte Privatgüterwagen mit 9. Eine Liste der Nummern der Kalendertage von 1—365 oder 366 wird vom Eisenbahn-Zentralamt für jedes Jahr allen Übergangsbahnhöfen zugesandt.

4. Zur Berücksichtigung der mietefreien Tage locht das Wagenabrechnungsbüro Magdeburg nach den Stationsnachweisen (Muster 4 der Einführungsbestimmungen der Reichsbahn zum VWÜ/RIV vom 1. Januar 1922), den Meldungen der Werkstätten über ein- und ausgegangene Fremdwagen (Muster 5 und 6 ebenda) und den Werkstättennachweisen (Muster 7 ebenda) für jeden Wagen 2 Lochkarten (wie auf S. 204 dargestellt), die als „Aufenthaltskarten" bezeichnet werden. Die eine Lochkarte enthält die Angaben für den außerbetriebgesetzten Wagen (Ausgang), die andere Lochkarte die Angaben für den wieder inbetriebgesetzten Wagen (Eingang). In Spalte 1 der Aufenthaltskarten wird der Übergangsbahnhof nicht gelocht, in Spalte 3 werden außerbetriebgesetzte Wagen als ausgehende mit 3 und

1					2	3	4							5						6	7						8						9						10					
Übergangsbahnhof					1/b	E/A	Wagen-Nummer							Eigentums-Merkmal						Aufenthalt	Empfangsbahnhof der DR						Aus- od. Eingangsbahnhof. — Bahnhof mietefreier Aufenthalte						Eingangstag in den Betrieb der DR						Ausgangstag aus dem Betrieb der DR					
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	●	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	1	1	1	●	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	●	●	1	1	1	●	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
●	2	●	2	2	2	2	2	2	2	2	●	2	2	2	2	2	2	2	●	2	2	2	●	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	●	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	●	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	●	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	●	4	4	4	4	4	4	4	4	4	●	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	●	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	●	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	●	5	5	5	5	5	5	5
6	●	6	6	●	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	●	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	●	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45

inbetriebgesetzte Wagen als eingehende mit 4 gelocht, in Spalte 6 (21) ist die Ursache des Aufenthaltes zu lochen, und zwar:

a) die Unfahrbarkeit einer Strecke oder Unbrauchbarkeit einer Fähre nach § 10 1 a VWÜ/RIV vom 1. Januar 1922 . . . . mit 1

b) die Annahmeverweigerung durch die fremde Bahn nach § 10 1 b VWÜ/RIV . . . . mit 3

c) die Ausbesserung in den Werkstätten nach § 10 1 c und d VWÜ/RIV . . . . mit 5.

In Spalte 8 (28—33) ist die Nummer des Bahnhofs (Werkstätte), wo der Wagen mietefrei abgestellt war, zu lochen, in Spalte 10 der Tag der Außerbetriebsetzung, in Spalte 9 der Tag der Inbetriebsetzung.

5. Die Lauf- und Aufenthaltskarten für alle in e i n e m Monat ausgegangenen und für alle im gleichen Monat und früher eingegangenen f r e m d e n Güterwagen werden mit der Sortiermaschine nach Eigentumsmerkmal und Wagennummer so geordnet, daß immer die zusammengehörigen Lauf- und Aufenthaltskarten beieinander liegen. — Eingangs- und Aufenthaltskarten, für die keine Ausgangskarten vorliegen, werden für den nächsten Monat zurückgelegt.

6. Die zusammengehörigen Lauf- und Aufenthaltskarten e i n e s Monats werden mit der Schreib- und Zählmaschine geschrieben. Diese Maschinenschrift bildet den Schuldnachweis, er wird doppelt hergestellt; den einen Schuldnachweis erhält die mietepflichtige fremde Bahn, der andere bleibt beim Wagenabrechnungsbüro Magdeburg. (Siehe Seite 205.)

Die Zahlen der Spalten 9 (Eingangstage) und 10 (Ausgangstage) werden von der Maschine zusammengezählt. Die Summe der Eingangstage wird von der Summe der Ausgangstage abgezogen, der Rest ist die G e s a m t z a h l d e r m i e t e p f l i c h t i g e n W a g e n t a g e.

Beim Übergang von einem Jahr zum andern wird die Zahl der im neuen Jahr ausgegangenen, aber im alten Jahr eingegangenen Wagen (das sind die Wagen, deren Ausgangstageszahl kleiner ist als die Eingangstageszahl) mit der Zahl der Tage des alten Jahres (365 oder 366) vervielfacht und das Ergebnis der Summe der Ausgangstage zugeschlagen.

7. Wird die Gesamtzahl der mietepflichtigen Wagentage durch die Zahl der im Monat ausgegangenen Wagen (ausschließlich Privatwagen) geteilt, so ergibt sich die d u r c h s c h n i t t l i c h e A u f e n t h a l t s d a u e r f ü r e i n e n W a g e n.

8. Die Miete wird nicht gleichmäßig für alle Wagentage festgesetzt, sondern gestaffelt, um zu verhindern, daß die Wagen zu lange von der fremden Bahn zurückgehalten werden. Die Mietsätze werden zwischen zwei Verwaltungen in folgender Weise vereinbart: Auf Grund der Mietabrechnung der letzten Jahre wird die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Wagen monatlich festgelegt. Diese wird bei zwei Verwaltungen unter Umständen sehr verschieden sein. Dann müssen auch die gegenseitigen Mietsätze verschieden sein.

B e i s p i e l: Im Monat Oktober 1922 sind auf die Reichsbahn 19 406 tschechische Wagen übergegangen, die sich zusammen 145 848 Tage auf der Reichsbahn aufgehalten haben, also durchschnittlich 7,5 Tage. Auf Grund der Abrechnungen der vorangegangenen Zeit haben sich die Reichsbahn und die Tschechoslowakei auf eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 7 Tagen geeinigt. Als Miete haben sie 3 Franken für den Tag als erste Staffel vereinbart. Für $7 \times 19\,406 = 135\,842$ Wagentage wird somit eine Miete von $3 \times 135\,842 = 407\,526$ Fr. berechnet. Für den Rest der Wagentage $145\,848 - 135\,842 = 10\,006$ wird die Miete staffelweise erhöht, und zwar sollen für die ersten Tausend 4, für die zweiten 5, für die dritten 6 Fr. für den Tag usw., für je ein Tausend immer um 1 steigend, vereinbart sein, so daß sich für den Rest von 10 006 Wagentagen eine Miete von

1000 × 4 =	4 000	Fr.
1000 × 5 =	5 000	„
1000 × 6 =	6 000	„
1000 × 7 =	7 000	„
1000 × 8 =	8 000	„
1000 × 9 =	9 000	„
1000 × 10 =	10 000	„
1000 × 11 =	11 000	„
1000 × 12 =	12 000	„
1000 × 13 =	13 000	„
6 × 14 =	084	„
Wagentage 10 0006 =	85 084	Fr.

ergibt, somit zusammen $407\,526 + 85\,084 = 492\,610$ Fr.

Nach dem Tarif vom Jahre 1922 wurden für diese Wagen 463 817 Fr. Miete gezahlt. Die Staffel könnte also noch etwas abgeschwächt werden, wenn die bisherige Miete nicht überschritten werden soll.

Die d e u t s c h e n Wagen sind im Monat Oktober 1922 durchschnittlich nur 2,6 Tage lang in der Tschechoslowakei gewesen. Die Deutsche Reichsbahn wird daher für eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von etwa 2,5 Tagen eine Miete von 3 Fr. für den Tag als erste Staffel fordern müssen.

Die Mietsätze können neu vereinbart werden, sobald sich zeigt, daß die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Wagen all-

	Über-gangs-bahnhof	1 / bel	E / A	Wagen-Nummer	Eigent.-Verwaltung	Aufenthalt	Empfangsbahnhof der DR	Eingangs- oder Ausgangsbahnhof — Bahnhof mietefreier Aufenthalte	Eingangstag in den Betrieb der DR	Ausgangstag aus dem Betrieb der DR
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bez. Regensburg: Passau	26 246	9	1	234	Österreich. 112	0	Bez. Halle 12 456		18. Dezbr. 352	
"	26 246	1	6	234	Bundes- 112	0				23. Dezbr. 357
"	26 246	9	1	2 134	Bahnen 112	0	" " 12 432		352	
		1	3	2 134	112	5		Bez. Halle: Delitzsch 12 121		355
		1	4	2 134	112	5		" " 12 121	362	
"	26 246	1	6	2 134	112	0				365
"	26 246	9	1	4 987	112	0	" Frankfurt Main 11 223		358	
"	26 246	9	6	4 987	112	0				364
"	26 246	9	1	33 212	112	0	" Essen 10 102		358	
"	26 246	9	6	33 212	112	0				363
"	26 246	9	1	45 654	112	0		" Stettin: Saßnitz 28 058	358	
Bez. Stettin: Saßnitz	28 058	9	6	45 654	112	0		" Regensbg. Passau 26 246		364
Passau	26 246	9	1	56 789	112	0	" Frankfurt Main 11 412		352	
		1	3	56 789	112	1		" Frankf.Main:Hanau 11 512		356
		1	4	56 789	112	1		" " " " 11 512	362	
"	26 246	1	6	56 789	112	0				364
"	26 246	9	1	78 934	112	0	" Halle 12 121		352	
"	26 246	9	6	78 934	112	0				364
Bez. Köln: Dalheim Grenze	15 081	9	1	123 486	112	0	" Essen 10 102		344	
Passau	26 246	9	1	123 486	112	0		" Köln: Dalheim Gr. 15 081	25. Oktober 298	
"	26 246	1	6	123 486	112	0		" " " 15 081		356
Dalheim Grenze	15 081	9	6	123 486	112	0		Passau 26 246		334
Saßnitz	28 058	9	1	246 890	112	0		" 26 246	342	
Passau	26 246	9	1	246 890	112	0		Saßnitz 28 058	332	
"	26 246	9	6	246 890	112	0		" 28 058		355
Saßnitz	28 058	9	6	246 890	112	0		Passau 26 246		338
Passau	26 246	9	1	456 543	112	0	" Hannover 13 219		25. Nov. 329	
		1	3	456 543	112	5		" Halle: Delitzsch 12 121		331
		1	4	456 543	112	5		" " " 12 121	353	
"	26 246	1	6	456 543	112	0				359
"	26 246	9	1	778 786	112	0	" Karlsruhe 14 312		352	
"	26 246	1	6	778 786	112	0				365
"	26 246	9	1	987 544	112	0	" Halle 12 314		352	
"	26 246	1	6	987 544	112	0				365
"	26 246	9	1	1 314 546	112	0	" Essen 10 210		332	
"	26 246	1	6	1 314 546	112	0				348
"	26 246	9	1	2 342 468	112	0	" Halle 12 753		332	
		1	3	2 342 468	112	3		Passau 26 246		335
		1	4	2 342 468	112	3		" 26 246	358	
"	26 246	1	6	2 342 468	112	0				360
									6 930	7 098
								Summe der Eingangstage		— 6 930
								Gesamtzahl der mietepflichtigen Wagentage		168

Erläuterungen:

Spalte 2 1 = leer
9 = beladen

Spalte 3 1 = Eingang der Laufkarten, ausgenommen Privatwagen
3 = Ausgang " Aufenthaltskarten
4 = Eingang " "
6 = Ausgang " Laufkarten, ausgenommen Privatwagen
7 = Eingang " " von Privatwagen
9 = Ausgang " " " "

Spalte 6 0 = Laufkarte
1 = Unfahrbarkeit einer Strecke, Aufenthaltskarte
3 = Annahmeverweigerung, "
5 = Ausbesserung, "

Privatwagen

	Über-gangs-bahnhof	1 / bel	E / A	Wagen-Nummer	Eigent.-Verwaltung	Aufenthalt	Empfangsbahnhof der DR	Eingangs- oder Ausgangsbahnhof	Eingangstag	Ausgangstag
Passau	26 246	9	7	587 765	112	0	Bez. Hannover 13 2 6		352	
"	26 246	1	9	587 765	112	0				363
"	26 246	9	7	578 411	112	0	" Essen 10 246		358	
"	26 246	1	9	578 411	112	0				364
"	26 246	9	7	597 456	112	0	" Regensburg 26 121		352	
"	26 180	1	9	597 456	112	0				365

zusehr nach unten oder oben von der vereinbarten durchschnittlichen Aufenthaltsdauer abweicht.

9. Die Aufenthaltskarten der fremden Wagen können auch zur Herstellung der monatlichen Meldung der durch Ausbesserungsarbeiten verursachten Aufenthalte an die Eigentumsbahn verwendet werden.

10. Die Laufkarten der Reichsbahngüterwagen können in jeder beliebigen Weise (nach Eigentumsmerkmalen und Nummern oder Übergangsbahnhöfen oder Monaten oder Tagen) geordnet und mit der Schreib- und Zählmaschine geschrieben und berechnet werden. Die von der Maschine gefertigten Wagenübersichten und die Zahlen der Wagentage bilden die Unterlage für die Prüfung der von fremden Bahnen aufgestellten Schuldnachweise über Reichsbahngüterwagen.

Welche Ersparnis an Arbeitskräften das Verfahren mit Lochkarten auf den Übergangsbahnhöfen und im Wagenabrechnungsbüro Magdeburg bringen würde, vermag der Kenner des alten Verfahrens leicht zu beurteilen. Schon für das den heutigen Mietbedingungen angepaßte Verfahren ist die Ersparnis auf etwa 45 Köpfe im Wagenabrechnungsbüro Magdeburg und auf mindestens 30 Köpfe bei den Übergangsbahnhöfen veranschlagt worden. Das hier geschilderte Verfahren ist wesentlich einfacher und kann mit noch weniger Arbeitskräften durchgeführt werden.

Wie sind die Bezirksstellen bei der künftigen Neugliederung der Reichsbahnverwaltung in persönlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht zweckmäßig einzurichten?

Vom Regierungs- und Baurat **Holtermann**, Paderborn.

(Schluß aus Nr. 11.)

Vorschläge zur besseren Ausnutzung der Kenntnisse und Erfahrungen der Betriebsamtsvorstände für die Durchführung des Betriebsdienstes.

Vorschläge zur Abstellung der Mißstände und zur Entlastung der Amtsvorstände sind mehrmals gemacht worden, doch bisher ohne Erfolg. Es ist jedoch ein dringendes Bedürfnis, durch grundlegende Änderung in der Geschäftsführung Abhilfe zu schaffen, um zu verhüten, daß selbst wichtige Dienstgeschäfte zum Schaden des Gesamtbetriebes mangels der erforderlichen Zeit vernachlässigt werden.

Der Amtsvorstand muß von der Verantwortung für die Durchführung aller minderwichtigen Geschäfte befreit werden, die er für die Erledigung seiner betrieblichen Aufsichtstätigkeit nicht unbedingt braucht und die mit derselben Gründlichkeit von Bürokräften oder anderen Beamten ausgeführt werden können. Er muß entlastet werden von allem unnötigen Schreibwerk, von jeder die Arbeitslust herabsetzenden unnötigen Bevormundung und zeitraubenden Nachprüfung, von allen Prüfungen einfacher Art, die auch durch untergeordnete Stellen ebensogut und da ihnen zu dem Zwecke mehr Zeit zur Verfügung steht, oft gründlicher ausgeführt werden können.

Die Geschäftsanweisung für die Vorstände der Betriebsämter und die Büroordnung wären nach folgenden Gesichtspunkten zu ändern:

Der Vorstand des Betriebsamtes, dem füglich die Bezeichnung Betriebsdirektor beizulegen wäre, behält die Bearbeitung der Personalien der Beamten und Arbeiter, die Überwachung der Wirtschaftsführung und die Verantwortung für die bestmögliche wirtschaftliche Ausnutzung der Bediensteten, Betriebseinrichtungen und Betriebsstoffe sowie die wichtigen Entscheidungen in Bau- und Betriebsangelegenheiten. Alle anderen Geschäfte werden seinem Stellvertreter, einem bautechnisch vorgebildeten Beamten der höheren Gehaltsstufen, dem Vorsteher der Betriebsabteilung im Büro und den Vorstehern der Bau- und Betriebsabteilungen auf der Strecke abgetreten.

Der Betriebsdirektor, ein bautechnisch vorgebildeter Beamter, muß in der Behandlung der Personale, Bau- und Betriebsangelegenheiten erfahren und mit Umsicht, Tatkraft, schneller Anpassungsfähigkeit an die gegebenen Verhältnisse, Menschenkenntnis und Taktgefühl ausgestattet sein. Von seiner Persönlichkeit, seinem Auftreten im Büro und im Amtsbezirk, seiner Schaffensfreude und seinem Verantwortlichkeitsgefühl hängen nicht zum wenigsten Dienstzucht, Ordnung und Zufriedenheit des ihm unterstellten Personals und der Erfolg der wirtschaftlichen Betriebsführung ab. Befreit von den engen Fesseln aller für die einheitliche und straffe Führung des Betriebes unnötigen Arbeiten kann er sich mit Lust und Liebe seiner Hauptaufgabe widmen, nämlich der Sorge für ein gutes Personal, für die sichere, pünktliche und wirtschaftliche Durchführung des Betriebs, für die laufende Überwachung, Instandhaltung und frühzeitige Ergänzung der Betriebseinrichtungen. Er erhält durch Übertragung von Geschäften der Direktion größte Selbständigkeit in der Verfügung über das Personal, in der Ausführung des Betriebsdienstes und der Verwendung der Mittel, ferner die Berechtigung, die Verwaltung auch äußerlich anderen Behörden gegenüber, ähnlich wie der Landrat bei der allgemeinen Verwaltung, selbständig zu vertreten. Für die einheitliche, wirtschaftliche und technische Leitung der Verwaltung und des Betriebes ist er verantwortlich. Um die wichtige verantwortungsreiche Stellung, die er einnimmt, zu kennzeichnen und zugleich einen den dienstlichen Interessen nicht förderlichen öfteren Wechsel in ihrer Besetzung zu vermeiden, soll ihm die Stelle eines Mitgliedes der Reichsbahndirektion verliehen werden, in ähnlicher Weise, wie es bei den Ämtern in Hamburg und Bremen ohne Störungen durchgeführt ist. Die Reichsbahndirektion bleibt, wie bei der alten Organisation vor 1895, vorgesetzte Behörde des Betriebsamtes. Die Hebung der Stellung des Betriebsdirektors halte ich zur Wahrung seines Ansehens und seiner Berufsfreudigkeit für dringend erforderlich. Daß die Stellen der jetzigen größeren Betriebsämter mindestens gleichwertig, jedenfalls aber arbeitsreicher und aufreibender sind, als manche Mitgliedsstellen, ist von maßgebender Stelle wiederholt anerkannt worden. Auch der Herr Minister hat sich im früheren preußischen Abgeordnetenhause in diesem Sinne ausgesprochen.

Büroabteilungen.

Im Büro werden drei Abteilungen gebildet, und zwar die erste Abteilung zur Bearbeitung der wirtschaftlichen Betriebsführung nach technischen Grundsätzen und Erfahrungen, der wirtschaftlichen Verwendung und Ausnutzung des Personals und der verfügbaren Mittel sowie der Personalien der Beamten und Arbeiter. Vorsteher dieser Abteilung ist der Betriebsdirektor selbst. Zur Hilfeleistung wird ihm ein erfahrener Oberinspektor zugewiesen, dem bestimmte Geschäfte zur selbständigen Bearbeitung übertragen werden. Seine Stellung entspricht der eines Prokuristen im Privatbetriebe. Er ist zugleich Bürovorsteher und erledigt die Geschäfte des ersten Bürobeamten nach § 5 der Büroordnung für die Ämter. In dieser Abteilung wird auch die laufende Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtbetriebes vorgenommen, und zwar in bezug auf 1. Personalausnutzung entsprechend den jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen (Diensteinteilungen, Auswahl, Befähigung, Eignung der Bediensteten)[2]; 2. Prüfung, ob die Leistungen den aufgewendeten Tagewerken entsprechen bei der Bahnunterhaltung, im Rangierdienst und Zugbegleitdienst; 3. Verwendung der Lokomotiven im Zug-, Arbeitszug- und Rangierbetrieb; 4. Ausnutzung der Personen-, Güter- und Bedarfszüge; 5. Verwendung der Mittel für Beschaffungen und Bauten; Verbrauch von Betriebsstoffen, Gas, Wasser, Strom und dgl. mehr.

In der zweiten Abteilung werden der betriebliche Sicherheitsdienst, Streckendienst, Oberbau, Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsangelegenheiten, Telegraphen- und Fernsprech- sowie Bau- und Grundeigentumssachen bearbeitet. Der Vorsteher dieser für die sichere und reibungslose Durchführung des Betriebes äußerst wichtigen Abteilung ist zugleich der ständige Vertreter des Betriebsdirektors, und daher gehalten, sich auch mit den außerhalb seiner Abteilung vorkommenden Geschäften durch Überwachung der Arbeiten in den Büros und ständige Fühlungnahme mit dem Betriebsdirektor laufend zu unterrichten. Seine Stellung ist neben der des Direktors die wichtigste im Bezirk und daher mit einem arbeitsfreudigen, umsichtigen

---

[2]) Vergleiche die Ausführungen des Verfassers in Nr. 43, 1921 in der V.-Z. über die „Wirtschaftliche Ausnutzung des Personals und Prüfung des Kopfbedarfs bei den Eisenbahn-Dienststellen und Büros“.

Beamten der höheren Gehaltsstufen zu besetzen, der bemüht und befähigt ist, überall sofort einzugreifen, wo es nötig ist. Bevor er die Stellung erhält, muß er im Bauwesen und Betriebsdienste durch längere verantwortliche Beschäftigung seine Befähigung nachgewiesen haben. Er erhält die gehobene Stellung eines Betriebsingenieurs, nach dessen Dienstanweisung er seine Geschäfte zu erledigen hat. Die nach den Erlassen vom 16. Mai 1907 IV A. 8. 373 und vom 24. Jan. 1909 IV A. 8. 30 zur selbständigen Bearbeitung überwiesenen Geschäfte werden noch wesentlich erweitert. Den in seiner Abteilung tätigen meist technischen Beamten kann er dienstliche Aufträge geben. Zur persönlichen Bearbeitung, auch in Anwesenheit des Direktors, wird ihm die Verwaltung der Bahnpolizei zugewiesen.

In der dritten Abteilung werden der betriebliche Beförderungsdienst, die Durchführung des Fahrdienstes, Rangierdienst, Zugbildung, Zugdienst, Fahrberichte, Fahrplanwesen, Betriebsunregelmäßigkeiten und Unfälle bearbeitet. Der Vorsteher ist ein tatkräftiger, diensteifriger Oberinspektor, der seine Befähigung im Betriebsdienste durch längere Beschäftigung auf größern Bahnhöfen nachgewiesen hat. Er bearbeitet, wie die anderen Betriebsbeamten seiner Abteilung, eine Rate, übt die Aufsicht über die Beamten aus und kann ihnen dienstliche Aufträge geben. Um ihn in enger Fühlung mit der Ausführung des Betriebsdienstes zu halten, kann er gelegentlich vom Betriebsdirektor mit örtlichen Erhebungen oder betrieblichen Sonderaufgaben beauftragt werden. Dieser Abteilung wird auch die Zugleitung zugewiesen, welche, wenn nicht besondere Umstände für einen anderen Dienstort vorliegen, im Betriebsamtsgebäude untergebracht wird, damit der Betriebsdirektor in die Lage versetzt wird, die Meldungen der Bahnhöfe an die Zugleitung über die Betriebslage, die Anordnungen der Zugleitung sowie die Meldungen an die Oberzugleitung und die Direktion nachzuprüfen, zu überwachen und nötigenfalls zu berichtigen.

Strecken-, Bau- und Betriebsabteilungen (Streckenbetriebsingenieure).

Zur Bearbeitung derjenigen Angelegenheiten, für welche eine genaue Kenntnis der Örtlichkeit oder örtliche Erhebungen in Personal-, Wirtschafts-, Bau und Betriebsangelegenheiten nötig sind, sowie zur Unterstützung des Betriebsdirektors bei der Prüfung und Überwachung der Bauausführungen des Oberbaues, der Strecke, der Stellwerke, Brücken, Tunnel, der Dienst- und Mietwohnungen, der Anschlußgleise, der wirtschaftlichen Verwendung und Ausnutzung des Grundeigentums, der Geräte und Baustoffe, bei den förmlichen und formlosen Prüfungen der Bediensteten, und vor allen Dingen der stetigen örtlichen Überwachung des betrieblichen Sicherheitsdienstes, des Fahrdienstes auf den Bahnhöfen und Strecken sowie zur Nachprüfung, ob das Betriebspersonal die in Betracht kommenden Vorschriften kennt und auch richtig anzuwenden versteht, werden für Strecken von etwa 50—100 km Länge, je nach der Belastung der Strecken und der Bedeutung der daran liegenden Bahnhöfe, Streckenbau- und Betriebsabteilungen gebildet. Als Vorsteher dieser Abteilungen werden Betriebsingenieure mit entsprechender Vor- und Ausbildung im Bau- und Betriebsdienst eingestellt, im Range der Abteilungsvorsteher. Ihnen wird k e i n besonderes Büro unterstellt, sie bearbeiten die ihnen überwiesenen Angelegenheiten ihres Bezirks selbst nach der Geschäftsanweisung für Betriebsingenieure und Betriebskontrolleure. Die Vorsteher der vom Amtssitze abgelegenen Strecke können innerhalb ihres Bezirks an betrieblich wichtigen Knotenpunkten wohnen. Während die Betriebsingenieure der jetzigen Ämter fast ausschließlich mit der Bearbeitung von Oberbau- und Sicherungsangelegenheiten im ganzen Amtsbezirk beschäftigt und überlastet sind, wird den Streckenabteilungsvorstehern in ihrem kleineren Bezirk, den sie auch infolge ihres günstigeren Wohnsitzes bequemer und mit geringerem Zeitaufwand bereisen können, Gelegenheit gegeben, sich der Überwachung des Betriebs- und Zugdienstes besonders eingehend zu widmen. Sie werden die Aufgabe der Betriebskontrolleure mitübernehmen, da sie mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut sind und daher die erforderlichen Erhebungen schneller ausführen können. Auch die im Interesse des betrieblichen Beförderungsdienstes und der Verhütung von Betriebsschwierigkeiten seitens der Direktion gewünschten Feststellungen, selbst wenn sie über den Rahmen des Amtes hinausgehen, können meines Erachtens den Abteilungsvorstehern übertragen werden, wenn die Betriebsdirektoren durch Teilnahme an den Betriebssitzungen der Direktion, wie noch später ausgeführt wird, in größerem Umfange als bisher zur Mitarbeit beim betrieblichen Beförderungsdienst hinzugezogen werden, wie im Erlaß vom 28./3. 20 VII. 75. F 1967 vorgesehen ist. Die Tätigkeit der Betriebskontrolleure im Amtsbezirk kann dann ganz erheblich eingeschränkt werden.

Ich halte diese laufende straffe örtliche Überwachung des Betriebs- und des sogenannten Kleindienstes in der jetzigen Zeit für ganz besonders wichtig. Die Streckenbetriebsingenieure erledigen so viel wie möglich ihre Geschäfte an Ort und Stelle, auf den Strecken und in den Bahnhöfen. Bei Betriebsunregelmäßigkeiten und Unfällen ist es ihnen möglich, infolge ihres günstigen Wohnsitzes die Unfallstelle meist schneller zu erreichen als jetzt der Amtsvorstand. Bei verwickelteren Sachen kann er die Bediensteten sofort an der Unfallstelle vernehmen, Widersprüche beseitigen und auf Grund seiner Sachkenntnis in Bau- und Betriebsangelegenheiten die Schuldfrage schneller klären, als bei Vernehmung durch den Bahnhofsvorsteher, der sie nur einseitig vom betrieblichen Standpunkte aus zu beurteilen vermag. Der bei den Unfallsachen oft erforderliche langwierige Schriftwechsel wird dadurch eingeschränkt. Die Streckenbetriebsingenieure müssen sich über alle in ihrem Bezirk vorkommenden Bau- und Betriebsangelegenheiten durch persönliche Feststellungen oder durch Fernsprecher laufend unterrichtet halten. Sie üben die Tätigkeit eines Bau- und Betriebskontrolleurs beim Amte aus, wie in dem Erlaß vom 2/5. 1906 IV A 8. 294 gefordert wird.

Die zu bearbeitenden Geschäftssachen werden den auswärts wohnenden Betriebsingenieuren in einer festen Hülle zugestellt, die zwischen ihnen und dem Amte täglich hin und her geschickt wird. Die erledigten Sachen sowie solche, die der Unterschrift des Betriebsdirektors bedürfen, legen sie täglich auf diesem Wege vor. Besondere Vorkommnisse oder Beobachtungen melden sie durch Fernsprecher oder Zettel. Bei der meistens guten Zugverbindung wird eine Verzögerung im Geschäftsverkehr nicht eintreten.

Alle an die Betriebsdirektion eingehenden Schriftstücke werden vom Direktor an die Abteilungsvorsteher verteilt und zugleich mit dem Zeichen des zur Bearbeitung bestimmten Beamten versehen. Die Abteilungsvorsteher erhalten möglichst große Selbständigkeit. Angelegenheiten, welche der Direktor selbst mitzeichnen oder entscheiden will, versieht er bei der Auszeichnung mit einem Zeichen.

Regelmäßige Besprechungen des Betriebsdirektors mit den Abteilungsvorstehern.

Um die Einheitlichkeit der Betriebsführung im ganzen Bezirk zu wahren und wichtige Angelegenheiten allgemeiner Art zu beraten, findet zwei- bis viermal im Monat, je nach der Betriebslage und dem Bedürfnis, eine Besprechung des Betriebsdirektors mit den Abteilungsvorstehern statt, zu denen auch bei besonderen Anlässen die Vorsteher größerer Dienststellen hinzugezogen werden können. In diesen Zusammenkünften werden alle wichtigen Eingänge, Erlasse, Verfügungen und Vorkommnisse im Bezirk besprochen, auch besondere, vom Direktor bezeichnete Sachen zum Vortrag gebracht. Durch das gesprochene Wort und den Gedankenaustausch werden die zu bearbeitenden Angelegenheiten dem Gedächtnis besser eingeprägt als durch den toten Buchstaben beim Lesen und oft besser und schneller erledigt als durch Berichte und Verfügungen.

Regelmäßige Teilnahme der Betriebsdirektoren an den Betriebssitzungen der Reichsbahndirektion.

Die Betriebsdirektoren nehmen an den je nach Bedarf abzuhaltenden Betriebssitzungen in der Reichsbahndirektion regelmäßig teil, um ihre Wünsche und Anregungen vorzutragen, ihre Erfahrungen auszutauschen und in stetiger Fühlung mit der Gesamtbetriebsführung zu bleiben. Auf diese Weise geht ein lebendiger Impuls von der Direktion, wo alle Fäden zusammenlaufen, durch die Betriebsdirektoren, Abteilungsvorsteher zu den ausführenden Dienststellen, und ein wirkliches einmütiges Zusammenarbeiten von Direktion und Amt, wie die Schöpfer der Verwaltungsordnung es erstrebt haben, wird erreicht. Der Bestimmung im § 7 (4) der Geschäftsordnung für die Eisenbahndirektionen, wonach der Verkehr zwischen den Mitgliedern und Amtsvorständen an Ort und Stelle oder in regelmäßigen Besprechungen stattfinden soll, wird damit entsprochen.

Verbesserungen und Ersparnisse.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus bringen die Vorschläge nicht unerhebliche Verbesserungen und Ersparnisse. Bei der Entlastung der Betriebsdirektoren vom Bürodienst und der besseren Überwachung des Betriebes durch die Streckenbetriebsingenieure ist eine Vergrößerung des Bezirks der Betriebsämter sehr gut ausführbar und im Interesse der einheitlichen Durchführung des Betriebsdienstes zweckmäßig. Die Abgrenzung erfolgt nach wirtschaftlich-betrieblichen Gesichtspunkten, so daß jedes Amt ein in sich abgeschlossenes Verkehrsgebiet umfaßt. Die Bahnhöfe der Strecke, welche betrieblich miteinander zu tun haben, in ihrer Betriebsführung voneinander abhängig sind, werden zusammengelegt, so daß sie ein und demselben Willen folgen. Es wird dadurch erreicht, was Quaatz in seinen Untersuchungen in Nr. 36/1919 der V.-Z. über die Einrichtung der Betriebsverwaltung bei den künftigen Reichseisenbahnen als erstrebenswert hinstellt: weitgehende Selbständigkeit der Dienststellen auf der einen Seite, Einheit und straffe Zusammenfassung aller zueinandergehörigen Stellen auf der anderen Seite. Z. B. würden die Bahnhöfe an einer Strecke, welchen von der Zugbildungsstation, dem Verschiebebahnhof Züge zur weiteren Behandlung, Auflösung oder Umbildung zugeführt werden, oder die bei starken Betriebswellen

Aufgaben des Verschiebebahnhofs behelfsweise übernehmen müssen, möglichst zu einem Bezirk zusammengelegt werden. Höchst unzweckmäßig und erschwerend für den Betrieb ist es, wenn eng miteinander zusammenhängende Betriebsbezirke auf der freien Strecke durchschnitten werden, wie das vielfach geschehen ist, wahrscheinlich, um eine bestimmte Anzahl von Kilometern für einen Amtsbezirk nicht zu überschreiten.

Bei den günstigen Zugverbindungen in verkehrsstarken Bezirken wird der Betriebsdirektor jeden Punkt seines Bezirks bequem erreichen und die wichtigen Dienstgeschäfte persönlich verantwortlich leiten können. Die Strecke Soest-Holzminden z. B. würde einem Betriebsamtsbezirk zuzuteilen sein, weil die sämtlichen Bahnhöfe dieser Strecke betrieblich miteinander zu tun haben. Soest bildet Züge bis Paderborn, Altenbeken, Ottbergen und Holzminden, die entweder auf diesen Bahnhöfen enden oder umgebildet werden, oder als Fernzüge von diesen Knotenpunkten aus auf die von ihnen ausstrahlenden Linien weiterlaufen. Die Zugpersonale für die auf der Strecke verkehrenden Züge sind meist den Bahnhöfen Soest, Ottbergen und Holzminden unterstellt. Personalgestellung und Behandlung, Betriebsdienst und Wirtschaftsführung werden einheitlich geregelt. Beschwerden über mangelhafte Rücksichtnahme des einen Bahnhofs auf den andern, die jetzt häufig vorkommen, fallen fort. Die Betriebsämter können in größerem Umfange als bisher zur Bearbeitung des betrieblichen Beförderungsdienstes herangezogen werden. In Württemberg werden Zugbildung und Fahrplangestaltung bei den nach preußischem Muster eingerichteten Betriebsämtern Rottweil und Sigmaringen, wie verlautet, zufriedenstellend bearbeitet.

Werden die Betriebsamtsbezirke nach diesen Gesichtspunkten vergrößert, so wird es nicht schwer sein, wie oben bereits vorgeschlagen, die Bezirke der drei Ämter im Interesse der einheitlichen Bearbeitung der Personal- und Betriebsangelegenheiten und zur Vereinfachung des Schriftenverkehrs gleich groß zu machen, so daß im regelmäßigen Verkehr möglichst wenig Amtsvorstände miteinander zu tun haben. Zurzeit decken sich auch die Bezirke der Maschinen- und Verkehrsämter, obwohl sie fast gleiche Streckenlängen haben, nicht. In einem Verkehrsamtsbezirk liegen oft Strecken von zwei Maschinen- und drei bis vier Betriebsämtern. Die drei Ämter gleicher Streckenlänge werden zweckmäßig in einem Dienstgebäude untergebracht. Aufträge, Verfügungen und Erhebungen allgemeiner Art werden einheitlich behandelt, von den drei Amtsvorständen gezeichnet, an die Dienststellen hinausgehen und auf den Bahnhöfen bei den verschiedenen Dienststellen einheitlich bearbeitet. Fahrplansachen, Einlegung und Einstellung von Zugfahrten können schneller als bisher durch unmittelbare Verständigung der Amtsvorstände miteinander erledigt werden.

Um auch die Einheitlichkeit der Eisenbahnverwaltung nach außenhin zu wahren, wird es zweckmäßig sein, einem der Amtsvorstände die Vertretung der Verwaltung als erster unter gleichen, etwa wie dem aufsichtsführenden Richter bei den Amtsgerichten, zu übertragen, der die Verhandlungen mit anderen Behörden über allgemeine Angelegenheiten, z. B. Wohnungswesen, Wohnungsfürsorge, Bahnschutz, Polizeisachen, Grundeigentums-, Neubau- und Steuersachen, Lohn- und Gehaltsfragen allgemeiner Art, Fahrplanangelegenheiten, Beteiligung der Eisenbahnverwaltung bei allgemeinen städtischen Veranstaltungen und dgl. mehr, führt und bei allen Gelegenheiten die Interessen der Reichsbahnverwaltung wahrnimmt. Die Befugnis würde vom Reichsverkehrsminister dem jeweils ältesten Amtsvorstand oder stets dem Betriebsamtsvorstande, der jetzt schon alle Angelegenheiten allgemeiner Art, sowohl nach außenhin, wie auch im innern Dienstbetriebe, wenn in einem Gebäude mehrere Ämter untergebracht sind, erledigt, zu übertragen sein. Eine solche Sonderstellung des Betriebsdirektors wäre auch schon deshalb berechtigt, weil ihm das meiste Personal sowohl im Büro wie auch auf der Strecke untersteht. Auch Präsident Heinrich räumt aus diesem Grunde in seinen Ausführungen über die organisatorischen Grundlagen des Betriebsdienstes in Nr. 10/1922 der V.-Z. der Betriebsverwaltung in der Organisation eine Sonderstellung ein, weil sie die Leistungen der Bahn im wesentlichen bestimmt und daher auch die Gesamtorganisation entscheidend beeinflussen muß.

Zusammengefaßt werden demnach folgende Vorschläge gemacht:

1. die drei Ämter, Betriebsamt, Maschinenamt, Verkehrsamt erhalten die gleichen Strecken und werden in demselben Dienstgebäude untergebracht,
2. das Betriebsamt wird zur Beaufsichtigung und Überwachung sowie zur Leitung des Betriebsdienstes stärker als bisher herangezogen,
3. die Zugleitung wird, wenn möglich, in das Betriebsamt verlegt, damit die Dienstregelung durch die Amtsvorstände schärfer überwacht werden kann,

Direktor

Büroabteilungen

Streckenabteilungen für Bau u. Betrieb

P u. W — Personal- u. Wirtschaftsabteilung Vorstand Der Betriebsdirektor

Rate	Arbeitsanteil	Bes. Gr.
P 1	Personalien d. Beamt. 1. Bürobeamter	9
P 2	Personalien d. Arbeiter Wohlfahrtswesen	8
	Schreibhilfe	
W 1	Wirtschaftl. Betriebsführung bezgl. Personal-Betriebsmittel, Stoffverwendung,	8
W 2	Unterrichtswesen, Buchhaltung	8

5

T — Bauabteilung Vorstand 1 Reg.-Baurat.

Rate	Arbeitsanteil	Bes. Gr.
T 1	Sicherungsanlagen	9
T 2	Haushaltanmeldung Tiefbauten Oberbau	8
T 3	Hochbauten Wohnungsangelegenh.	7
T 4	Grundbesitz, Verpachtg. v. Ländereien u. Lagerpl., Geräte,	6
T 5/6	Plankammer, Zeichner	6

6

B — Betriebsabteilung Vorstand Rate B 1

Rate	Arbeitsanteil	Bes. Gr.
B 1	Betriebsüberwachg. Wicht. Betriebsangelegenheit.	9
B 2	Unfallsachen	8
B 3	Fahrberichte Betriebsunregelmäßigkeiten	7

3

Zugleitung

in Ottbergen	in Paderborn	in Paderborn	in Soest
Or Vorstand 1 Betr.-Ing.	Alk Vorstand 1 Betr.-Ing.	Pdb Vorstand 1 Betr.-Ing.	Sot Vorstand 1 Betr.-Ing.
			Verschiebe-Bf.
100,6 km Hpt.-B.	88,20 km Hpt.-B.	6,6 km Hpt.-B.	49,15 km Hpt.-B.
— „ Neb.- „	— „ Neb.- „	89,15 „ Neb.- „	7,60 „ Neb.- „
6 Bm	6 Bm	6 Bm	8 Bm
2 Bfe 1. Kl.	1 Bf 1. Kl.	1 Bf 1. Kl.	2 Bfe 1. Kl.
9 Bfe 2./3. Kl.	2 Bfe 2./3. Kl.	3 Bfe 2./3. Kl.	4 Bfe 2./3. Kl
4 Bfe 4. Kl.	6 Bfe 4. Kl.	13 Bfe 4. Kl.	3 Bfe 4. Kl.
18 Blockst.	5 Blockst.	6 Blockst.	4 Blockst.
12 Gleisanschl.	6 Gleisanschl.	14 Gleisanschl.	21 Gleisanschl.

(Übersicht zu Seite 209 gehörig.)

4. im Büro des Betriebsamtes werden je unter einem Abteilungsvorsteher drei Abteilungen gebildet, eine Personal- und Wirtschaftsabteilung, deren Vorstand der Betriebsdirektor ist, eine Bau- und eine Betriebsabteilung,
5. für die örtliche Überwachung der Bau- und Betriebsangelegenheiten auf den Bahnhöfen und der Strecke, Vornahme persönlicher und sachlicher Prüfungen, Untersuchung von Unfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten werden zur Unterstützung des Betriebsdirektors je nach Bedarf Streckenbetriebsingenieure eingestellt, welche die Stellung eines Abteilungsvorstehers beim Amte bekleiden und erforderlichenfalls außerhalb des Amtssitzes an betrieblich wichtigen Knotenpunkten wohnen,
6. zwei- bis viermal im Monat, je nach Bedarf, finden im Betriebsamte unter dem Vorsitz des Direktors Sitzungen mit den Abteilungsvorstehern statt,
7. die Vorstände des Maschinen- und des Verkehrsamtes können auf Wunsch oder auf Einladung an den Sitzungen teilnehmen,
8. die Betriebsdirektoren werden zu Mitgliedern der Reichsbahndirektion ernannt und nehmen zwei- bis viermal monatlich an den Betriebssitzungen in der Reichsbahndirektion teil, die so zu legen sind, daß möglichst wenig Reisezeit aufzuwenden ist,
9. einer der Amtsvorstände wird mit der Vertretung der Verwaltung besonders beauftragt,
10. den Betriebsämtern wird in persönlicher und wirtschaftlicher Beziehung weitgehende Selbständigkeit eingeräumt.

Bei den früheren Preußisch-Hessischen Bahnen wird, wie ausgeführt, die Zusammenfassung der drei Ämter keine Schwierigkeiten bieten. Bei den übrigen Gliedstaaten müßten die Bauämter zunächst vergrößert und mit den Betriebsdirektionen bzw. Betriebsinspektionen zusammengelegt werden. Verkehr und Betrieb sind dann zu trennen, Bau und Betrieb zu vereinigen. In Preußen-Hessen ist das Personal vorhanden. In den anderen Staaten werden sich die Bauamtsvorstände in den Betriebsdienst bald einarbeiten, da ihnen jetzt schon ein Teil davon, die Bahnunterhaltung und Bahnbewachung, an einigen Stellen auch der Sicherheitsdienst zugewiesen sind.

An einem Beispiel sollen nachstehend die Vorschläge erläutert und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden.

Im Direktionsbezirk Cassel bestehen zurzeit 14 Betriebs-, 5 Maschinen- und 5 Verkehrsämter. In Paderborn befinden sich 2 Betriebsämter, außerdem 1 Maschinen- und 1 Verkehrsamt, welche etwa die Bezirke der beiden Betriebsämter und einen Teil des Betriebsamts Seesen umfassen. Unbeschadet der Nachprüfung der zweckmäßigen Abgrenzung der MA.- und VA.-Bezirke, die sich auch nicht ganz decken, könnte den Ämtern etwa der Bezirk des Maschinenamts zugewiesen werden. Sitz der Ämter bleibt Paderborn. In Ottbergen und Soest werden je einer, in Paderborn zwei Strecken-Betriebsingenieure als Abteilungsvorsteher des Betriebsamtes ansässig gemacht. Für das große Betriebsamt wird das in der nebenstehenden Übersicht eingeschriebene Personal notwendig:

Personalbedarf.

	Besold.-Gruppe	Kopfzahl
Betriebsdirektor	XI—XII	1
Regierungsbaurat	X—XI	1
Betriebsingenieure	IX—X	4
Oberinspektor	IX—X	1
Oberinspektoren	IX	2
Inspektoren, Ingenieure	VIII	5
Obersekretäre, Sekretäre, Assistenten, Schreibhilfe	VII—IV	6
	Zusammen	20 Köpfe
Beim Betriebsamt 1 sind jetzt vorhanden		13 Köpfe
im Betriebsamt 2 Paderborn		9 „
beim Betriebsamt Seesen anteilig		5 „
	Zusammen	27 Köpfe

beschäftigt, das ergibt gegen 20 Köpfe eine Ersparnis von 7 Köpfen.

Im Direktionsbezirk würden durch die Einrichtung von 5 Betriebsdirektionen statt der 14 Betriebsämter etwa 5 . 7 = 35 Köpfe erspart werden.

Voraussetzung für diese Ersparnis ist es, daß den Betriebsämtern bestes Büropersonal überwiesen wird. Jede Rate muß mit einem voll leistungsfähigen Beamten besetzt werden, da die Vielseitigkeit der Geschäfte selbständiges Arbeiten erfordert. Jetzt kommt es vor, daß Beamte, die an anderer Stelle nicht geeignet waren, dem Amte zugewiesen werden, dadurch leidet das Ansehen der Bürobeamten. Die Folge davon ist, daß ein tüchtiger Beamter es als eine Zurücksetzung empfindet, wenn er statt in die Direktion in ein Amt versetzt wird. Er strebt dann danach, sobald als möglich wieder fortzukommen, in der vielleicht nicht unbegründeten Besorgnis, bei seinem Fortkommen behindert zu sein. Die besseren leistungsfähigen Beamten, die sich im Außen- und Innendienst bewährt haben, sind in der Direktion beschäftigt, wogegen die Ämter, von wenigen Ausnahmen abgesehen, zumeist mit jüngeren Kräften besetzt sind, die noch sehr der Leitung und Weisung durch den Amtsvorstand bedürfen. Bei einer Besetzung der Ämter mit guten Kräften wird neben der Entlastung des Amtsvorstandes auch eine Verminderung der Arbeiten bei der Direktion die Folge sein. Bei der Auswahl der Beamten müssen die Persönlichkeitswerte (Kenntnisse, Fähigkeiten, wirtschaftlicher Sinn, Neigung, Eignung für den Posten, Heimat) mehr als bisher berücksichtigt werden. Der Betriebsdirektor ist soweit als möglich dabei zu beteiligen.

Gibt man dem Betriebsdirektor auch äußerlich die Stellung, welche ihm nach seiner wichtigen und verantwortungsreichen Tätigkeit gebührt und nach der Denkschrift und den Ausführungsanweisungen zur Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 10. Januar 1895 zugedacht war, so wird er sich die Widerstandskraft bewahren, die er zur Überwindung seiner schweren Aufgabe nötig hat. Durch sein Auftreten und seine erzieherische Einwirkung wird sich in seinem Amte eine arbeits- und schaffensfreudige Tätigkeit entfalten, welche auf die Arbeiten der Dienststellen, das Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl der Beamten und Arbeiter, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes von nicht zu unterschätzendem Einfluß sein wird.

Dienstkleidung und Abbau?

In Nr. 8 der Vereinszeitung vom 21. Februar d. J. beschäftigt Herr Geh. Regierungsrat Ammann-Tübingen sich mit der Frage des Abbaus auf dem Gebiet des Dienstkleidungswesens. Er kommt dabei auf rechnerischem Wege zu einem Ergebnis, das — wenn es stimmte — das bisherige Beschaffungsverfahren der Kleiderkasse vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit als völlig verfehlt erscheinen ließe. Danach würde die Deutsche Reichsbahn, insbesondere die Zweigstelle Preußen-Hessen, alljährlich Unsummen verschleudert haben lediglich, um dem uniformierten Personal etwas billigere Kleiderpreise zu verschaffen. Um namentlich in heutiger Zeit, die kaum wie eine andere von dem Bestreben nach äußerster Sparsamkeit erfüllt ist, ein derartiges, geradezu niederschmetterndes Urteil abgeben und — begründen zu können, muß man der Frage doch etwas gründlicher nähertreten. Das soll im folgenden ohne Voreingenommenheit versucht werden.

Ich darf vorwegschicken, daß im Bereich der früheren Mecklenburgischen Staatsbahn, der jetzigen Reichsbahndirektion Schwerin, das Verfahren des Bezugs fertiger Dienstkleidungsstücke bestand, und daß wir erst in den letzten Jahren dazu übergegangen sind, die Stoffe selbst zu beschaffen und den Unternehmern zur Verarbeitung zu überweisen. Mir sind also beide Arten der Beschaffung hinlänglich vertraut, um ein einigermaßen sachliches Urteil gewinnen zu können.

In dem einen Punkte besteht wohl völlige Übereinstimmung, daß nämlich die Reichsbahnverwaltung gleich allen anderen Behörden, die ihren Beamten den Dienstkleidungszwang auferlegen, Vermittlerin für die Versorgung des Personals mit vorschriftsmäßiger, einheitlicher, guter Dienstkleidung zu mäßigen Preisen und unter günstigen Zahlungsbedingungen sein muß. Auf die Gründe, die hierfür sprechen und die ihren Ausfluß gefunden haben in den vom Reichsfinanzminister Mitte 1923 herausgegebenen „Richtlinien für die Errichtung von Kleiderkassen für Beamte und Wehrmachtsangehörige“, braucht daher nicht erst näher eingegangen zu werden. Ziffer 1 dieser Richtlinien lautet: „Die Kleiderkassen haben die Aufgabe, Stoffe und Zutaten für Dienstkleidungsstücke zu beschaffen, diese anfertigen zu lassen, oder fertige Stücke zu beschaffen.“ Darüber, welches von beiden Verfahren das zweckmäßigere und wirtschaftlichere sei, gehen unsere Meinungen auseinander.

Die Forderung, alles, also auch die Ober- und Futterstoffe, selbst zu beschaffen und die Dienstkleidung in fertigem Zustande zu liefern, ist ein in letzter Zeit immer dringlicher wiederholter Programmpunkt des Reichsverbandes der Uniformlieferungsfabrikanten. Der Herr Verfasser des erwähnten Aufsatzes stellt sich auf den gleichen Standpunkt und glaubt, durch seine Berechnung den Beweis erbracht zu haben, daß diese Beschaffungsweise für die Beamten in gewisser Hinsicht

zweckmäßiger und angenehmer, für die Verwaltung aber unbedingt billiger sei.

Es kann nicht zugegeben werden, daß die Vorschriftsmäßigkeit und Gediegenheit der verwendeten Stoffe bei dem fertigen Kleidungsstück mit gleicher Sicherheit kontrolliert werden kann, wie dies bei dem jetzigen Beschaffungsverfahren der Kleiderkassen möglich ist. Erfahrung hat verschiedentlich gezeigt, daß bei dem früheren Unternehmer-Vollieferungsverfahren kaum zwei Unternehmer Stoffe von gleicher Güte verarbeiteten und lieferten; namentlich bei den Futterstoffen und Zutaten ergaben gelegentliche Nachprüfungen die Verwendung minderwertigerer Stoffe. Was die Behauptung anlangt, die Beamten würden bei Mitlieferung der Stoffe durch die Unternehmer schneller bedient, so haben sich die Verhältnisse inzwischen wesentlich geändert. Die Schwierigkeiten der Stoffbeschaffung sind — abgesehen von den durch die Ruhrbesetzung geschaffenen Nachteilen — beseitigt, und die Kleiderkassen verfügen wieder über genügende Vorräte, so daß Stockungen nicht mehr zu befürchten sind, es sei denn, daß die finanziellen Quellen der Kleiderkassen eingeschränkt werden.

Die Gefahren der Ringbildung unter den Erzeugern der Stoffe soll keineswegs verkannt werden, sie sind aber nicht so sehr durch die zentrale Bestellung als durch mancherlei andere Ursachen hervorgerufen worden und eben als eine Zeiterscheinung anzusehen, der wir auf den verschiedensten Gebieten begegnen. Würde man dieser Ringbildung der Erzeuger begegnen können, wenn man den Uniformherstellern die Stoffbeschaffung überließe? Wohl schwerlich! Aber selbst angenommen, es wäre so oder die Fabrikanten verständen es besser, bei Außenseitern einzukaufen, würde man da nicht Gefahr laufen, nur den einen Ring gegen den andern zu tauschen? Das Ganze käme doch nur darauf hinaus, dem Verbande der Uniformhersteller eine größere, monopolartige Stellung einzuräumen, wollte man ihm, der fast alle beteiligten Unternehmer umfaßt, außer der Kleideranfertigung auch die Stoffbeschaffung ganz in die Hand geben. Das aber darf nicht geschehen!

Einmal aus volkswirtschaftlichen Gründen: Um der ohnehin bedrohlichen Ausschaltung kleinerer, mehr handwerksmäßig betriebener Unternehmungen nach Möglichkeit entgegenzutreten, deren Existenz um so stärker gefährdet ist, je mehr Betriebskapital zur Durchführung des Geschäfts gehört. Man wird dagegenhalten, daß große Verbände sich zweifellos eine Zentraleinkaufsstelle schaffen und durch sie ihre Genossen mit den nötigen Stoffen versorgen würden. Damit wären wir glücklich wieder bei der zentralen Beschaffung angelangt, nur hätten die Kleiderkassen dann nicht mit dem einen Ringe, sondern mit einem Doppelringe zu tun.

Aber auch sonst sprechen die ureigensten Interessen der Kleiderkassen gegen Übertragung einer derartigen Monopolstellung an die Uniformhersteller. Schon heute ergeben gewisse zentrale Regelungen, wie sie solche Verbände von großer räumlicher Ausdehnung mit sich bringen, unter Umständen erhebliche Nachteile. So u. a. auf dem Gebiet der Tariflöhne, indem z. B. stellenweise für die doch mehr konfektionsmäßig arbeitenden Uniformschneider Lohnsätze vereinbart wurden oder mindestens nicht verhindert werden konnten, die längere Zeit hindurch die der ersten Zivilmaßschneider am Ort um mehr als 30%, vorübergehend um nahezu 50% überstiegen. Wie das unnötig verteuernd auf die Kleiderpreise, aber auch verbitternd auf die, den örtlichen Verhältnissen entsprechend niedriger gelohnten Arbeiter anderer Betriebe wirkt, liegt auf der Hand. Dagegen gibt es, wenn alles andere versagt, letzten Endes nur ein Mittel: Die laufenden Verträge aufzukündigen und die Arbeit anderen Handwerksmeistern im Lande zu übertragen an Orten, die solchen Hemmungen nicht unterliegen. Das wiederum läßt sich nur machen, soll die Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleiben, wenn die Kleiderkasse die Stoffe nach wie vor im Großen bezieht und den Schneidern zur Verarbeitung übergibt.

Letzter und wichtigster Punkt der ganzen Untersuchung ist die Frage nach den Kosten. Es ist durchaus richtig, daß „hierbei nicht nur die von den Beamten zu zahlenden Uniformpreise, sondern auch die der Verwaltung entstehenden Kosten“ in Betracht kommen. Würde aber die Verwaltung billiger dabei fahren, wenn sie den Uniformfabrikanten die Stoffbeschaffung überließe? Gewiß nicht, weder sie und noch weniger die Beamten. Selbst zugegeben, daß kaufmännische Geschäftstüchtigkeit gelegentlich eine Konjunktur schneller erkennen und ausnutzen mag, so bleibt doch im Gesamtergebnis die Verwaltung als Großbesteller allen mittleren und kleineren Betrieben überlegen. Gerade bei so umfangreichen Geschäften ergeben sich viele preisregulierende Momente, die auch der Kaufmann nicht ausschalten kann. Ob aber hier und da im Sonderfall ein Großfabrikant diese oder jene Ware etwas billiger einkaufen wird, ist nicht von Bedeutung; maßgebend ist allein die Gesamtheit der Abschlüsse. Und da darf bestätigt werden, daß die von den Kleiderkassen erzielten Kaufpreise im Durchschnitt erheblich niedriger waren als sie von den Fabriken anderen Bestellern eingeräumt werden konnten. Gewiß, auch unsere kleine Kleiderkasse hat gelegentlich Stoffe billiger eingekauft als eine andere Kleiderkasse; im allgemeinen war jedoch die größere Kasse der Schrittmacher auf dem Stoffmarkte. Derartige billigere Einkäufe kommen jeder Kleiderkasse ohne weiteres selbst zugute. Ob das aber auch geschehen würde mit den Gewinnen, die der einzelne Großfabrikant durch angeblich größere Geschäftstüchtigkeit hier und dort erzielte? Wir wenigstens haben die Erfahrung machen müssen, daß man den Kleiderkassen für gewöhnlich Preise anrechnet, die der durchschnittlichen Marktlage entsprechen, ohne Rücksicht auf Konjunkturgewinne. Ich möchte wohl wissen, mit welchem Preise ein Uniformfabrikant den Kleiderkassen ihre gegenwärtigen, verhältnismäßig niedrig zu Buch stehenden Stoffvorräte bei Lieferung fertiger Uniformen in Rechnung stellen würde, ganz abgesehen von dem Reservefonds, der von den Kleiderkassen teilweise inzwischen angesammelt werden konnte.

Nach allem muß festgestellt werden, daß die Stoffbeschaffung durch die Verwaltung erheblich zur Verbilligung der Dienstkleidung beiträgt. Ich will versuchen, das für eine kleinere Kleiderkasse zahlenmäßig klarzulegen.

Für einen Bestand von rund 4000 Mitgliedern und Bezugberechtigten beträgt der nach den Richtlinien des Reichsfinanzministers im Jahresdurchschnitt zulässige Verbrauch an Oberstoffen 12 000 m, woraus sich etwa 670 Mäntel, 3000 Joppen und 4000 Hosen herstellen lassen. Die Selbstkosten der Kleiderkasse für die Stoffbeschaffung (einschließlich der dazu gehörigen Futterstoffe) mögen zu rund 160 000 *M* veranschlagt werden, während die reinen Anfertigungskosten einschließlich des Zuschnitts, aber ohne Unternehmerzuschlag rund 34 000 *M* betragen werden. Nach Hinzurechnung eines 45%igen Unternehmerzuschlags zu den Anfertigungskosten stellen sich bei dem heutigen Verfahren die Gesamtkosten der bezeichneten Dienstkleidungsstücke auf rund 209 000 *M*.

Bei Beschaffung der Stoffe durch die Unternehmer muß nach den obigen Darlegungen wie auch infolge des Erwerbes aus zweiter Hand mit höheren Stoffpreisen gerechnet werden. Nehmen wir eine Verteuerung um nur 5% an und rechnen im übrigen bei diesem Vollieferungsverfahren nur mit einem Unternehmerzuschlag von 25%, so ergibt sich eine Gesamtausgabe von rund 252 500 *M*.

Über die der Verwaltung bei dem bisherigen Verfahren entstehenden besonderen Kosten hat der Herr Verfasser des Aufsatzes eine eigene Rechnung aufgemacht, die m. E. stark beanstandet werden muß.

An sich ist es schon bedenklich, zwei unter augenscheinlich ganz verschiedenen Bedingungen arbeitende Kleiderkassen ohne genauere Prüfung ihrer Leistungen einander gegenüberzustellen. Es gibt kaum zwei Kleiderkassen der Deutschen Reichsbahn, die selbst bei annähernd gleicher Mitgliederzahl unter denselben Bedingungen arbeiten. Unhaltbar ist insbesondere die Annahme, daß bei Wegfall der Stofflieferung durch die Kleiderkassen die Kleiderlager entbehrlich werden, persönliche und sachliche Kosten also dafür nicht mehr entstehen. Wer anders beschafft, verwaltet, lagert, liefert und unterhält die stattliche Reihe der fiskalischen Winter-, Regen- und Arbeitsschutzstücke als die Kleiderkassen, deren Beamte mehr oder weniger dauernd damit zu tun haben und die für diesen Zweck unter Umständen ansehnliche Räume und auch ein gewisses Arbeiterpersonal nötig haben? Wer z. B. die großzügige Beschaffungs- und Lieferungstätigkeit einer bekannten mitteldeutschen Reichsbahndirektion auf dem Gebiete des Schutzkleidungswesens kennt, sieht sofort ein, daß alle Vergleiche anderer Kassen mit ihr hinken müssen. Bedenkt man weiter, wie verschieden die Unterhaltung der Schutzkleidung in den einzelnen Bezirken geregelt ist — die einen lassen alles gegen Bauschentschädigungen durch Unternehmer machen, andere wiederum nehmen dazu je nach den örtlichen Einrichtungen und Arbeiterverhältnissen eigene oder fremde staatliche Anstalten in Anspruch, während dritte alles oder einzelnes in eigener Regie ausführen lassen —, so wird man auf der vom Herrn Verfasser gewählten Basis kaum zu vergleichsfähigen Ergebnissen kommen.

Die Frage wird daher besser lauten: Was kann bei der hier als Beispiel gewählten kleinen Kleiderkasse eingespart werden, wenn die Stoffe nicht mehr von der Verwaltung vorgehalten und geliefert werden? Die gesamte Arbeitsleistung der Kleiderkassen bei dem jetzigen Stoffbeschaffungsverfahren besteht in der Anforderung, Beschaffung, Lagerung, Verbuchung und Ausgabe dieser Stoffe. Dazu genügt im Kleiderlager zweifellos ein Beamter, der natürlich nicht das vom Herrn Verfasser berechnete hohe Gehalt eines Oberregierungsrats, sondern das der Gruppe VI bezieht, und ein Arbeiter, dem zeitweilig Hilfe beigegeben wird. Nehmen wir, um nicht zu kurz zu kommen, 1½ B-Kräfte mit zusammen rund 3000 *M* und 1½ Arbeiter der Lohnklasse VI mit zusammen rund 1500 *M* an, so beträgt die ganze Personalausgabe

rund 4500 ℳ, wobei durchweg mit einem Familienstande von Ehefrau und einem Kind sowie mit entsprechenden Zuschlägen für andere Ausgaben gerechnet ist. Wenn dann weiter die sachlichen Kosten in dem vorerwähnten Aufsatz glatt als richtig angenommen und zu rund ⅔ als Aufwendungen für die Kleiderkasse betrachtet werden (⅓ bleibt für die Schutzkleidung), so treten noch rund 1000 ℳ hinzu. Alles in allem stellen sich demnach die Mehrkosten infolge der verwaltungsseitigen Stofflieferung auf 4500 ℳ + 1000 ℳ = 5500 ℳ. Wir tun ein übriges, rechnen für sonstige Aufwendungen, die übersehen sein möchten, noch 20 % und kommen damit auf im ganzen rund 6600 ℳ.

Nun das Endergebnis:

A. Gegenwärtiges Verfahren.		B. Vollieferungsverfahren.	
1. Kosten der Stoffbeschaffung usw. sowie der Anfertigung der Dienstkleidung (einschl. Unternehmerzuschlag) für 4000 Bedienstete . .	209 000 ℳ	Gesamtkosten der Lieferung fertiger Dienstkleidung für die gleiche Zahl von Bediensteten durch die Unternehmer . .	252 500 ℳ
2. Besondere persönliche und sächliche Verwaltungskosten	6 600 „		
zusammen	215 600 ℳ	gegen	252 500 ℳ

Insgesamt erspart hiernach die kleine Kleiderkasse mit 4000 Uniformbeziehern bei ihrem jetzigen Verfahren im Jahresdurchschnitt rund 36 900 ℳ. An sich erscheint es gerechtfertigt, die Gesamtersparnis für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn nach dem Verhältnis der Mitgliederzahl aller Kassen zu unserer kleinen Vergleichskasse zu errechnen, denn der zulässige Jahresverbrauchssatz von 3 m Oberstoff ist überall derselbe. Damit würden wir auf eine Zahl von etwa 380 000 : 4000 gleich dem 95fachen von 36 900 ℳ kommen, das wäre im ganzen 3 505 000 ℳ im Jahre. Man mag nun an den einzelnen Zahlen und Vomhundertsätzen dies oder jenes aussetzen, die Grundlagen dieser Rechnung werden dadurch nicht erschüttert werden können, ob nun der Gesamtüberschuß volle 3,5 Millionen Mark oder nach Absetzung weiterer Unkosten für Frachten und anderes mehr nur noch 3 oder 2 Millionen erreicht. An jedem Ueberschuß aber ist die Reichsbahnverwaltung insofern beteiligt, als sie nach den Richtlinien des Reichsfinanzministers alljährlich zu den Kosten der Dienstkleidung bis vor kurzem noch ⅓ zu zahlen hatte, vom 1. Januar d. J. ab noch ⅙. Hinzu kommt die Ersparnis beim Bezuge der fiskalischen Schutzkleidung, welche die Kleiderkassen aus ihren Stoffbeständen zum Selbstkostenpreise zu liefern haben. Diese Ersparnis, die der Deutschen Reichsbahn ungeteilt zugute kommt, ist nach vorsichtiger Berechnung auf mindestens 150 000 ℳ jährlich zu schätzen.

Alles in allem genommen sprechen demnach volkswirtschaftliche wie finanzielle Gründe unbedingt für die Beibehaltung des bewährten alten Verfahrens; es ist jedoch seit einiger Zeit noch vereinfacht worden, indem die kleinen Zutaten wie auch die Abzeichen und Knöpfe von den Unternehmern mitgeliefert werden, wodurch die Geschäfte der Kleiderkasse eine weitere Verringerung erfahren haben. Darüber hinaus aber „aufs Ganze zu gehen und zum alten Vollieferungsverfahren zurückzukehren“ wäre völlig verfehlt; von einem Abbau in dieser Richtung muß abgeraten werden. Im Gegenteil verdient es ernste Erwägung, ob man nicht gut tun wird, dem Beispiel der Reichsbahndirektion Magdeburg zu folgen, die das Verfahren der verwaltungseitigen Stoffbeschaffung mit ausgezeichnetem Erfolge auf das Gebiet der Anfertigung und Unterhaltung der Filzstiefel ausgedehnt hat und so dem auch hier bestehenden Fabrikantenringe ausgewichen ist. Diejenigen Kassen aber, welche noch nicht soweit gehen wollen, haben aus den Mitteilungen dieser Direktion jedenfalls manche Fingerzeige für ihre Abschlüsse mit den Fabrikanten entnommen. — Und das ist auch schon viel wert!

Eisenbahndirektor G i e r t z, Schwerin i/Meckl.

Die Gütertarife der Regiebahn im besetzten Rhein- und Ruhrgebiet.

Von der Handelskammer Mannheim gehen uns über die Gütertarife der Regiebahn folgende Mitteilungen zu:

Die Bestimmungen der Gütertarife der Regiebahn sind zurzeit aufgenommen in:

zwei Tarifhefte, enthaltend die Bestimmungen für die Frachtberechnung von Eil- und Frachtstückgut und Eil- und Frachtgutladungen,

Tafel A, enthaltend die Gütereinteilung für Wagenladungen,

Tafel B, enthaltend die Frachtsätze für Eil- und Frachtgutladungen,

Tafel C, enhaltend die Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut.

Außerdem besteht zurzeit ein besonderer Spezialtarif für die Versicherung von Reisegepäck und Eil- und Frachtgütern (Stückgut- und Wagenladungen). Einheitliche Entfernungshefte zur Berechnung der Entfernungen im Güterverkehr sind zurzeit noch nicht erstellt. Vielmehr berechnen die Regiestationen die Entfernungen teils auf Grund der früheren deutschen Tarife, teils nach besonderen Landkarten, in denen die Entfernungen zwischen den größeren Stationen angegeben sind. Die Entfernungen werden an Hand dieser Karten durch Addition der Einzelstrecken ermittelt. Die allgemeinen Tarifbestimmungen und sonstigen Vorschriften für die Frachtberechnung weichen von denjenigen der Reichsbahn erheblich ab. Nachstehend bringen wir die hauptsächlichsten Bestimmungen der Regiebahn:

I. Bildung der Frachtsätze.

Die ausgerechneten Frachtsätze der Regietarife sind, im Gegensatz zu denen der Reichsbahn, für 1000 kg (1 Tonne) berechnet und analog unseren Tarifen gestaffelt. Für die Entfernungen von 1—5 km bestehen Mindestfrachtsätze, auf welche die Frachtsätze der Staffeln von 6—100, 101—200, 201—300 und von 301—400 km aufgebaut sind. Ausgerechnete Frachtsätze bestehen nur für Entfernungen von 1—400 km.

Die Frachtsätze setzen sich aus kilometrischen Einheitssätzen und Abfertigungsgebühren zusammen. Im Gegensatz zur Tarifbildung der Reichsbahngütertarife sind die Abfertigungsgebühren in den Mindestfrachtsätzen für Entfernungen von 1—5 km enthalten. Die Frachtsätze auf Entfernungen über 5 km werden durch jeweiligen Anstoß der Einheitssätze für das Kilometer für die einzelnen Staffeln an den letzten ausgerechneten Frachtsatz der vorhergehenden Staffel gebildet. Die Einheitssätze für die einzelnen Staffeln sind aus den folgenden Tafeln 1 für Eil- und Frachtstückgut und 2 für Eil- und Frachtgutladungen zu ersehen.

Tafel 1. Einheitssätze für 1 tkm für Eil- und Frachtstückgut in Franken.

	Eilgut		Frachtgut	
Klassen	I	II	III	IV
Mindestfrachtsätze von 1—5 km	20,00	12,00	10,00	8,00
Einheitssätze von 6—100 km	1,00	0,60	0,50	0,40
„ 101—200 „	0,76	0.50	0,38	0,30
„ 201—300 „	0,68	0,45	0,34	0,27
„ 301—400 „	0,60	0,40	0,30	0,23

Tafel 2. Einheitssätze für 1 tkm für Eil- und Frachtgutwagenladungen in Franken.

	Eilgut			Frachtgut																
Klassen	2 A			A			B			C			D			E			F		spezial
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	10	15	—
Mindestfrachtsätze von 1—5 km	15,00	13,70	12,50	7,50	6,85	6,25	7,20	6,60	6,00	7,20	6,40	5,55	6,45	5,50	4,60	5,35	4,50	3,60	3,60	2,75	3,00
Einheitssätze von 6—100 km	0,70	0,66	0,60	0,35	0,33	0.30	0,29	0,27	0,25	0,28	0,24	0,21	0,22	0,19	0,16	0,15	0,12	0,10	0,09	0,07	0,08
„ 101—200 „	0,66	0,58	0,52	0,33	0,29	0,26	0,27	0,24	0.22	0,23	0,22	0,19	0,19	0,16	0,14	0,12	0,11	0,08	0,08	0,06	0,08
„ 201—300 „	0,54	0,52	0,46	0,27	0,26	0,23	0,23	0,22	0,20	0,22	0,19	0,16	0,18	0,15	0,12	0,12	0,10	0,07	0,07	0,06	0,07
„ 301—400 „	0,50	0,44	0,40	0,25	0,22	0,20	0,20	0,18	0,17	0,19	0,17	0,14	0,14	0,13	0,10	0,10	0,08	0,06	0,06	0,05	0,05

In den nächsten Tafeln 3 und 4 ist dargestellt, wie bei Eil- und Frachtstückgütern und -ladungen die letzten Frachtsätze einer Staffel, also diejenigen für 6, 100, 200, 300 und 400 km gebildet werden. Die zwischen 6—100, 101—200, 201—300 und 301—400 km liegenden Frachtsätze werden gebildet, indem die 6, 100, 200 und 300 km übersteigende Kilometerzahl mit den Einheitssätzen der entsprechenden Staffel vervielfältigt und das Ergebnis zu dem letzten Frachtsatz der vorhergehenden Staffel zugezählt wird.

Beispiel: Es ist zu bilden der Frachtsatz für 256 km der Stückgutklasse III.

Der letzte Frachtsatz für 200 km beträgt 95,50 Fr. Es verbleiben somit noch 56 km, die mit dem Einheitssatz der Staffel von 200—300 km = 0,34 zu multiplizieren sind = 19,04 Fr., addiert ergibt 95,50 + 19,04 = 114,54 Fr. für die Tonne. (Einheitssatz siehe Tafel 1.)

mittel sind nicht vorgesehen. Je angefangene weitere 10 kg werden voll berechnet. Die Fracht wird auf volle 5 cts. ab- bzw. aufgerundet. Die Grenze liegt bei 0,025 Fr.

Die Bestimmungen über die Benachrichtigung von der Ankunft und die Abholefristen entsprechen den deutschen Vorschriften. Für die Berechnung von Lagergeldern bei verspäteter Abholung von Gütern gelten besondere Sätze, die von den Bestimmungen des deutschen Reichsbahntarifs vollständig abweichen. Für die drei ersten Tage wird für jeden Tag der gleiche Satz berechnet, für den 4. und 5. Tag sind andere, in sich gleiche Sätze vorgesehen, und vom 6. Tage ab sind die Sätze für alle weiteren Tage wiederum gleich. Das Lagergeld wird berechnet für Sendungen bis zu 50 kg einschl. für je angefangene 50 kg, bei Sendungen über 50 kg für je angefangene 100 kg.

Tafel 3. Bildung der Frachtsätze für 1 tkm für Eil- und Frachtstückgut.

Entfernung	Eilstückgut I.	Eilstückgut II.	Frachtstückgut III.	Frachtstückgut IV.
1—5 km	20,00	12,00	10,00	8,00
6 „	20 + (1 · 1,00) = 21,00	12 + (1 · 0,60) = 12,60	10 + (1 · 0,50) = 10,50	8 + (1 · 0,40) = 8,40
100 „	20 + (95 · 1,00) = 115,00	12 + (95 · 0,60) = 69,00	10 + (95 · 0,50) = 57,50	8 + (95 · 0,40) = 46,00
155 „	115 + (55 · 0,76) = 156,80	69 + (55 · 0,50) = 96,50	57,50 + (55 · 0,38) = 78,40	46 + (55 · 0,30) = 62,50
200 „	115 + (100 · 0,76) = 191,00	69 + (100 · 0,50) = 119,00	57,50 + (100 · 0,38) = 95,50	46 + (100 · 0,30) = 76,00
256 „	191 + (56 · 0,68) = 229,08	119 + (56 · 0,45) = 144,20	95,50 + (56 · 0,34) = 114,54	76 + (56 · 0,27) = 91,12
300 „	191 + (100 · 0,68) = 259,00	119 + (100 · 0,45) = 164,00	95,50 + (100 · 0,34) = 129,50	76 + (100 · 0,27) = 103,00
400 „	259 + (100 · 0,60) = 319,00	164 + (100 · 0,40) = 204,00	129,50 + (100 · 0,30) = 159,50	103 + (100 · 0,23) = 126,00

Tafel 4. Ausgerechnete Frachtsätze der Wagenladungsklassen für 1000 kg in Franken.

Entfernung	Eilgut 2A 5	2A 10	2A 15	Frachtgut A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15	C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15	E 5	E 10	E 15	F 10	F 15	spezial —
1—5 km	15,00	13,70	12,50	7,50	6,85	6,25	7,20	6,60	6,00	7,20	6,40	5,55	6,45	5,50	4,60	5,35	4,50	3,60	3,60	2,75	3,00
100 „	81,50	76,40	69,50	40,75	38,20	34,75	34,75	32,25	29,75	33,80	29,20	25,50	27,35	23,55	19,80	19,60	15,90	13,10	12,15	9,40	10,60
200 „	147,50	134,40	121,50	73,75	67,20	60,75	61,75	56,25	51.75	56.80	51,20	44 50	46,35	39,55	33,80	31,60	26,90	21,10	20,15	15,40	18,60
300 „	201.50	186,40	167,50	100,75	93,20	83,75	84,75	78,25	71,75	78,80	70,20	60,50	64,35	54,55	45,80	43,60	36,90	28,10	27,15	21,40	25 60
400 „	251,50	230,40	207,50	125,75	115,20	103,75	104,75	96,25	88,75	97,80	87,20	74,50	78.35	67,55	55,80	53,60	44,90	34,10	33,15	26,40	30,60

In Tafel 4 sind nur die ausgerechneten Frachtsätze für 1000 kg für 1—5, 100, 200, 300, 400 km angegeben. Die Frachtsätze für die zwischenliegenden Entfernungen werden entsprechend denen der Tafel 3 gebildet. (Siehe dortiges Beispiel.)

Die in den Tafeln 3—4 angegebenen ausgerechneten Frachtsätze sind von den Regiebahnen mechanisch erhöht worden: ab 16. Dezember 1923 um 30 %, ab 1. Februar 1924 um 80 %. Zurzeit sind somit die gemäß Anleitung aus Tafel 3—4 ermittelten Frachtsätze mit 1,8 zu multiplizieren.

II. Sonstige Vorschriften

A. Stückgüter.

Die Bestimmungen für die Frachtberechnung von Eil- und Frachtstückgütern sind in einem besonderen Tarifheft enthalten. Nicht besonders aufgeführte Eilstückgüter tarifieren nach der Klasse I der Tafel C, nur Lebensmittel und im § B des Kapitels I des Tarifs genannte Güter nach der Klasse II der Tafel C. Der Begriff „Lebensmittel" ist im Tarif nicht genau umschrieben, kann also unter Umständen von den Güterabfertigungen willkürlich ausgelegt werden. Die Klasse II entspricht der deutschen Tarifklasse II e, die dort aufgeführten Güter sind auch in der deutschen Klasse II e mit ganz geringen Abweichungen enthalten. Für beschleunigtes Eilgut wird die Fracht um 50 % erhöht.

Nicht besonders genannte Frachtstückgüter tarifieren nach der Klasse III der Tafel C. In die der deutschen Klasse St. II entsprechende Klasse IV der Tafel C sind Lebensmittel und besonders genannte Güter aufgenommen. Das Verzeichnis enthält im Gegensatz zum deutschen nur wenige Güter; insbesondere fehlen: Eisen und Stahl und Waren daraus, gebrauchte Packmittel aller Art, Holz und Holzwaren und metallhaltige Abfälle. Das Verzeichnis der sperrigen Güter stimmt im wesentlichen mit dem Reichsbahntarif überein.

Besondere Bestimmungen enthält der Tarif für ungeteilte Massengüter, das heißt Güter im Einzelgewicht von über 2000 kg. Güter über 8000 kg werden in keinem Falle angenommen. Nimmt die Regiebahn Stücke von 2000—8000 kg Einzelgewicht als Stückgut an, dann erhebt sie 50 % Frachtzuschlag für Güter von 2—5000 kg und 100 % Zuschlag für solche von 5—8000 kg.

Als Mindestgewicht werden bei Eil- und Frachtstückgütern nur 20 kg berechnet. Besondere Mindestgewichte für beschleunigtes Eilstückgut und sperrige Güter sowie für Pack-

B. Wagenladungen.

Es bestehen folgende Klassen:

a) Für Eilgut: die Klasse 2 A mit den Nebenklassen 2 A 5 und 2 A 10. Die Sätze dieser Klasse entsprechen den doppelten Sätzen der Klasse A für Frachtgut. Es sind also hier die deutschen Bestimmungen für die Berechnung von Eilgutladungen durch Einführung der Eilgutklasse 2 A übernommen. Die Beförderung von beschleunigten Eilgutwagen ist im Tarifheft nicht vorgesehen.

b) Für Frachtgut: Für Frachtgut bestehen dieselben Klassen wie in der deutschen Gütereinteilung. Ausnahmetarife sind im Tarif nicht vorgesehen. Außer den ordentlichen Wagenladungsklassen A—F besteht nur ein Spezialtarif. Die Nebenklassen werden genau genannt wie im deutschen Tarif. Die wirklichen Gewichte werden nur auf volle 10 kg nach oben aufgerundet. Für beschleunigtes Eilgut, G-Wagen, Kühlwagen usw. werden keine Gewichtszuschläge berechnet. Die Frachten werden wie bei Stückgut auf volle 5 cts. auf- bzw. abgerundet.

Für Benachrichtigung von der Ankunft und Ent- bzw. Beladefristen für Wagen bestehen Bestimmungen, die denen der Reichsbahn entsprechen.

Sonderzüge werden auf Verlangen gestellt. Die Mindestfracht für Sonderzüge beträgt 200 t nach der Klasse A 10.

Für den Verkehr mit Privatwagen bestehen besondere Bestimmungen, desgleichen für die Verleihung von Wagenkranen und die Verwiegung von Gütern. Grundsätzlich sind die Gewichte vom Verlader anzugeben. Für Nachnahmen und Barvorschüsse wird eine Gebühr von 2 % des Betrages erhoben. Einzahlungsbenachrichtigungen werden gegen Gebühr erteilt. Nachträgliche Verfügungen werden ebenfalls ausgeführt. Hierfür wird je eine feste Gebühr für Stückgut- und Wagenladungssendungen berechnet.

Die Gütereinteilung für Wagenladungsgüter weicht von derjenigen des Reichsbahntarifs vollständig ab.

C. Haftung für Verlust, Beschädigung, Minderung usw.

Zunächst besteht die Möglichkeit, sich für den Schadensfall durch einen besonderen Versicherungsvertrag mit der Regie zu decken. Die Bestimmungen für diese Verträge sind in dem Spezialtarif für die Versicherung von Reisegepäck, Eil- und Frachtgütern enthalten. Die Versicherungsprämie beträgt:

1 % des vom Versender deklarierten Wertes für den Transport von 0—100 km,
1,1 % von 101—200 km,
1,2 % von 201—300 km,
1,3 % über 300 km.

Die Verhandlungen über eine allgemeine Haftung der Regiebahnen, wie sie bei den Reichsbahnen durch die Eisenbahnverkehrsordnung, im internationalen Verkehr durch das internationale Übereinkommen festgelegt ist, sind zurzeit noch nicht zum Abschluß gelangt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 6. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 8 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Neuorganisation der Reichsbahnverwaltung.** Am 11. d. M. trat im Reichsverkehrsministerium der zu gleichen Teilen aus Vertretern der Reichsbahnverwaltung und des Reichsbahnpersonals bestehende Organisationsausschuß unter Vorsitz des Staatssekretärs Kumbier zu einer Sitzung zusammen, an der der Reichsverkehrsminister teilnahm. Letzterer machte ausführliche Mitteilungen über den Stand der Neuorganisation der Reichsbahn und die in Aussicht genommenen weiteren Maßnahmen, besonders bezüglich der Dezentralisation der Geschäfte. In der Aussprache wurden von verschiedenen Seiten Bedenken geltend gemacht, daß politische Rücksichten zum Schaden der Sache bei der Neuordnung der Reichsbahn in den Vordergrund treten könnten. Besonders wurde die Notwendigkeit der Verkehrswerbung zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Reichsbahnunternehmens gefordert.

Die von einem Unterausschuß abgefaßte Denkschrift über Selbstkostenermittlung und die Wirtschaftskontrolle der Betriebsdienststellen soll dem Reichsverkehrsminister zur weiteren Verwertung und versuchsweisen Einführung überreicht werden.

— **Anschlußgebührentarif.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hat folgenden wertbeständigen Anschlußgebührentarif mit Gültigkeit ab 1. März 1924 festgesetzt (§ 21 der Bedingungen). Für den Tarif gilt die jeweils festgesetzte Goldumrechnungszahl. In die Sätze für „alle übrigen Güter" ist die 7prozentige Verkehrssteuer eingerechnet.

Entfernung	Jährlicher Wagenverkehr 1—3000 Kohle Pf.	1—3000 alle übrigen Güter Pf.	3001—10 000 Kohle Pf.	3001—10 000 alle übrigen Güter Pf.	über 10 000 Kohle Pf.	über 10 000 alle übrigen Güter Pf.
	für einen beladenen Wagen					
	A. Bahnhofsanschlüsse.					
bis 1 km einschl.	125	135	100	110	75	80
über 1 km bis 2 km einschl	160	175	125	140	95	105
„ 2 „ „ 3 „ „	195	215	150	170	115	130
„ 3 „ „ 4 „ „	230	255	175	200	135	155
„ 4 „ „ 5 „ „	265	295	200	230	155	180
„ 5 „ „ 6 „ „	300	335	225	260	175	205
„ 6 „ „ 7 „ „	335	375	250	290	195	230
„ 7 „ „ 8 „ „	370	415	275	320	215	255
für jedes weitere km mehr	35	40	25	30	20	25
Entfernung von Tarifstation bis Mitte Übergabegleis	B. Anschlüsse auf freier Strecke.					
bis 1 km einschl.	190	205	150	160	110	120
über 1 km bis 2 km einschl.	255	275	200	215	150	160
„ 2 „ „ 3 „ „	335	360	265	285	190	205
„ 3 „ „ 4 „ „	395	425	310	335	225	245
„ 4 „ „ 5 „ „	455	490	355	385	260	285
„ 5 „ „ 6 „ „	515	555	400	435	295	325
„ 6 „ „ 7 „ „	575	620	445	485	330	365
„ 7 „ „ 8 „ „	635	685	490	535	365	405
für jedes weitere km mehr	60	65	45	50	35	40

— **Vereinfachter Umtausch unbenutzter Fahrkarten.** Seit der Inflationszeit wurden unbenutzte Fahrkarten, die an der Sperre noch nicht gelocht waren, nur am Lösungstage zurückgenommen, während für jede andere Fahrkarte, die man etwa erst am nächsten Tage umtauschen wollte, ein Erstattungsantrag an das zuständige Verkehrsamt gerichtet werden mußte. Dieses etwas umständliche und zeitraubende Verfahren, das überdies die Verkehrsämter ungemein belastete, scheint nach der Stabilisierung der deutschen Währung nicht mehr zeitgemäß. Um den Reisenden unnötige Kosten und Schreibereien zu ersparen und auch zur Entlastung der Verkehrsämter hat sich die Reichsbahnverwaltung damit einverstanden erklärt, daß unbenutzte und ungelochte Fahrkarten wie früher innerhalb ihrer Geltungsdauer (d. h. also vier Tage einschl. Lösungstag) ohne weiteres an den Fahrkartenschaltern oder in den Reisebüros, wo sie gekauft wurden, umgetauscht werden. Nach Ablauf der Gültigkeit muß der alte Weg des Erstattungsantrages beibehalten werden, ebenso für Fahrkarten, die zwar nicht benutzt, aber bereits gelocht sind; auf diesen Karten muß der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs die Nichtbenutzung bescheinigen. Die Fahrkarte ist dann mit einem kurzen Erstattungsantrag, der die Gründe der Nichtbenutzung angibt, an das zuständige Verkehrsamt einzusenden, das die Auszahlung unter Abzug von Verwaltungskosten durchführt. Da die Nichtbenutzung in manchen Fällen erst einwandfrei festgestellt und bei Auslandsfahrkarten auch die fremde Verwaltung in Anspruch genommen werden muß, dauert die Erledigung dieser Anträge zuweilen geraume Zeit.

— **Ein neuer Schlafwagenzug nach München.** Seit 15. d. M. verkehrt zwischen Berlin und München wieder das Schlafwagenzugpaar D 70/71, ab Berlin Anhalter Bahnhof 7,25 nachm., an München (über Halle—Nürnberg) 7,45 vorm., ab München 7,15 nachm., an Berlin Anhalter Bahnhof 7,30 vorm. Die Züge, die vorläufig nur „versuchsweise" verkehren, führen Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse. Der bisher im Schnellzugpaar D 50/49 (ab Berlin 8,15 nachm., an München 8,50 vorm.; ab München 9,15 nachm., an Berlin 9,30 vorm.) laufende Schlafwagen 3. Klasse fällt fort und geht auf den Schlafwagenzug über. In den Nachtschnellzügen D 50/49 und D 24/25 (ab Berlin 7,10 nachm., an München 7,39 vorm.; ab München 11,05 nachm., an Berlin 11,17 vorm.) wird auch weiterhin je ein Schlafwagen 1./2. Klasse geführt.

— **Beschleunigung des Verkehrs nach der Schweiz.** Der Schnellzug D 44 von Berlin Anhalter Bahnhof 2,03 nachm. über Frankfurt—Karlsruhe nach Basel, der bisher Basel erst gegen Mittag erreichte und infolgedessen keinen Anschluß mehr an die Züge nach der Zentralschweiz fand, ist bedeutend beschleunigt worden und läuft jetzt in folgendem Fahrplan: ab Berlin Anhalter Bahnhof 2,03 nachm., wie bisher, an Frankfurt (M.) 11,13 nachm., ab 11,41 nachm., an Karlsruhe 2,17 vorm., Freiburg 4,41 vorm.; an Basel Bad. Bhf. 5,50 vorm., an Schweiz. Bundesbahnhof 6,38 vorm., ab Basel 7,50 vorm. an Bern 10,20 vorm., an Genf 1,17 nachm.; ab Basel 8,38 vorm., an Luzern 10,25 vorm., Lugano 2,55 nachm., Mailand 5,10 nachm. — Gleichzeitig werden die Schnellzüge D 282/281 Holland—Frankfurt (die bisher über Bebra—Cassel—Soest—Hamm liefen) durch Umleitung auf den kürzeren Weg Frankfurt—Gießen—Dillenburg—Hamm beschleunigt: ab Rotterdam 9,50 vorm., Haag 9,41 vorm., Amsterdam 10,30 vorm., an Hamm 5,05 nachm., an Frankfurt (M.) 10,54 nachm. Anschluß durch D 44 ab 11,41 nachm. nach Basel, an Bad. Bhf. 5,50 vorm. Gegenzug D 281 verläßt Frankfurt 7,20 vorm., an Amsterdam 7,32 nachm., Haag 8,16 nachm. Die Züge führen einen Kurswagen München—Holland, der in Frankfurt (M.) auf das Schnellzugpaar D 47/48 München—Köln übergeht. Die französische Zoll- und Paßkontrolle ist aufgehoben und Schnell- und Eilzüge fahren durch. Die Schnellzüge D 282/281 nahmen bisher in Cassel den Anschluß an das Schnellzugpaar D 73/74 Cassel—Altona auf. Da die Hollandzüge jetzt Cassel nicht mehr berühren, sind, um die Tagesverbindung Hamburg—Frankfurt aufrechtzuerhalten, D 73/74 wieder auf der ganzen Strecke Hamburg—Frankfurt (M.) eingelegt worden: D 73 ab Frankfurt (M.) 6,54 vorm.; D 74 an Frankfurt 11,04 nachm.

— **Eisenbahntechnische Tagung.** Der Verein deutscher Ingenieure beabsichtigt, wie die D.A.Z. meldet, in enger Fühlung mit der Deutschen Reichsbahn im Herbst d. J. eine große eisenbahntechnische Tagung zu veranstalten, die Gelegenheit geben soll, mit hervorragenden Fachmännern des In- und Auslandes die wichtigsten eisenbahntechnischen Probleme eingehend zu behandeln. Im Anschluß daran ist eine technische Ausstellung und Besichtigung von Neuerungen, vor allem auf dem Gebiet der

Großgüterwagen und neuester Lokomotivarten sowie der Eisenbahnbremsen vorgesehen.

— **Die Akademie des Bauwesens** hält am Sonnabend, den 22. März d. J., abends 6 Uhr, im großen Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofsgebäudes Berlin eine öffentliche Versammlung mit folgender Tagesordnung ab: 1. Ansprache des Präsidenten und Verkündung der Beschlüsse über: Verleihung der goldenen Medaille für hervorragende Leistungen im Bauwesen. 2. Vortrag des Geheimen Oberbaurats Dr. Fürstenau über: „Neuere Bestrebungen im deutschen Kirchenbau."

— **Hafenarbeiterstreik in Hamburg.** Nachdem zunächst die Arbeiter der Hamburger Werften sich geweigert hatten, länger als acht Stunden zu arbeiten, die Betriebe nach der achten Stunde verlassen hatten und daraufhin von den Werften entlassen sind, haben nunmehr auch die Hafenbetriebsarbeiter nach einer Urabstimmung vom 9. d. M. den Streik am 11. begonnen. Ihnen haben sich auch die Arbeiter der im Hafengebiet belegenen Industrien angeschlossen. Dagegen beteiligen sich die ständigen Arbeiter der Hamburger Staatskais nicht am Streik. Die Betriebseinstellung erstreckt sich auch auf die Fähren von Altona und Hamburg. Die Forderungen der Hafenarbeiter gehen in erster Linie auf die Beibehaltung des Achtstundentages, außerdem wird aber auch eine beträchtliche Lohnerhöhung verlangt. Bei Abschluß der Zeitung dauerten die Verhandlungen wegen Beilegung des Streiks noch an. K.

— **Der Seeschiffsverkehr im Hamburger Hafen.** In diesem Jahre sind im Februar angekommen:

	Dampfschiffe	Segler und Schleppschiffe	mit zusammen N. R. T.
1924	736	73	1 134 353
1913	742	228	1 000 256
Abgegangen sind:			
1924	781	72	1 107 479
1913	783	383	1 073 155

Von den ankommenden Seeschiffen führten:

die deutsche Flagge	397	mit 404 649 N. R. T.
„ britische „	174	
„ niederländische „	75	
„ amerikanische „	12	

Von den abgehenden Schiffen führten:

die deutsche Flagge	423	mit 396 929 N. R. T.
„ britische „	178	
„ niederländische „	88	
„ amerikanische „	11	

K.

— **Der bremische Seeschiffsverkehr** betrug im Februar 1924 in der Ankunft 363 539 Netto-Register-Tonnen gegen 399 326 N.-R.-T. im Jahre 1923 und 335 654 N.-R.-T. im Jahre 1913. Im Abgang waren es im Februar 1924: 362 731 N.-R.-T. gegen 378 869 im Vorjahre. — Der Rückgang im Februar 1924 ist im wesentlichen auf die Behinderung der Ostseeschiffahrt durch den Frost zurückzuführen.

— **Ministerialrat Wilhelm Staby,** der Referent für das Werkstätten- und Stoffwesen bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums, ist am 1. Februar d. J. infolge der Verordnung über den Beamtenabbau aus dem Dienst ausgeschieden.

Ministerialrat Staby wurde am 7. Mai 1859 als Sohn eines Gutsbesitzers zu Bönen in Westfalen geboren und studierte nach Abschluß der Mittelschule Maschinenbaufach an der Technischen Hochschule Berlin. Nach Ablegung der Regierungsbaumeisterprüfung im Jahre 1888 wurde er zunächst an die Eisenbahndirektion Erfurt und dann in den Bezirk der Eisenbahndirektion Köln berufen und hauptsächlich mit Werkstättenneubauten beschäftigt, so insbesondere beim Bau der Hauptwerkstätte Oppum[1]).

Im Jahre 1896 übertrug ihm die Aktiengesellschaft der Pfälzischen Eisenbahnen die Stelle des maschinentechnischen Oberbeamten der Direktion in Ludwigshafen, die ihm ein reiches Feld der Betätigung bot. Von den technischen Fragen beschäftigte ihn u. a. besonders die Frage der Triebwagen mit elektrischen Sammlern, der Rauchverminderung bei Lokomotiven, der Absaugeeinrichtungen für Wagenreinigung, der Dampfheizung der Züge, vor allem aber diejenige der durchgehenden Bremse für Güterzüge. Den Problemen einer durchgehenden Bremse für Güterzüge wandte er sein Hauptaugenmerk zu und trat hierwegen im Jahre 1902 erstmals mit Vorschlägen im Organe für die Fortschritte des Eisenbahnwesens[2]) an die Öffentlichkeit. Auf seine Veranlassung hin stellten die Pfälzischen Eisenbahnen beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen den Antrag auf die Prüfung dieser Frage, zu deren Verfolgung dann ein Unterausschuß gebildet wurde. Als dessen Vorsitzender wurde Staby bestellt. Er konnte hier eine langjährige, arbeits- und erfolgreiche Tätigkeit entwickeln, wie er auch an den übrigen Arbeiten des Technischen Ausschusses des Vereins seit 1898 hervorragenden Anteil nahm. Die eingehende Beschäftigung mit Bremsfragen hatte auch seine Mitarbeit für den Abschnitt „Bremsen" des Sammelwerkes „Eisenbahntechnik der Gegenwart" zur Folge.

Bei der Verstaatlichung der Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1909 wurde er als Oberregierungsrat in den bayerischen Staatsdienst übernommen. Ein in seiner Eigenschaft als Präsidenten-Stellvertreter erhobener Einspruch gegen eine unberechtigte Requisition der Besatzungsmacht führte im Jahre 1920 zu seiner Absetzung durch diese. Ihm wurde darauf die Stelle des Werkstätten- und Stoffreferenten bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums übertragen.

Neben seiner eigentlichen Facharbeit nahm er lebhaften Anteil an allen Fragen der Technik. Er war Vorsitzender und langjähriges Vorstandsmitglied des Mannheimer Bezirksvereins deutscher Ingenieure. Seine Verdienste veranlaßten den Hauptverein, ihn für eine Wahlperiode zum zweiten Vorsitzenden des Vereins deutscher Ingenieure zu wählen. Im Jahre 1923 wurde er zum auswärtigen Mitgliede der preußischen Akademie des Bauwesens ernannt.

Die Reichsbahn, insbesondere die Zweigstelle Bayern, erleidet durch das Ausscheiden des Ministerialrats Staby, der durch die in ihm verkörperten Erfahrungen auf allen Gebieten der Maschinentechnik im Eisenbahnwesen und seine Fähigkeit, auch neuauftretende Fragen mit Zähigkeit durchzuarbeiten, eine starke Stütze war, einen empfindlichen Verlust und wird seiner ersprießlichen Mitarbeit dauernd gedenken.

— **Ministerialrat Dr. Groeschel.** Am 1. Februar trat der Ministerialrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern in München, Dr. phil. Julius Groeschel, in den einstweiligen Ruhestand. Er begann seine Laufbahn im Dienste der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1886 und führte zuletzt als Ministerialrat der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums das Hochbaureferat. In den meisten seiner Stellungen eröffnete sich für Groeschel ein reiches Feld schöpferischer und anregender Tätigkeit, wovon zahlreiche Hochbauten in ganz Bayern Zeugnis ablegen. Mit besonderem Verständnis pflegte er den Kleinwohnungsbau. Er verstand es meisterhaft, seinen Bauten neben einer zweckmäßigen Gestaltung der Grundrisse zugleich auch die Eigenart bodenständiger Bauweise zu geben. Seine praktischen Erfahrungen im Kleinwohnungsbau waren von großem Wert bei der Aufstellung von Richtlinien, die der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Schaffung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete kürzlich erst vorgenommen hat. Auch außeramtlich entfaltete er eine umfassende, erfolgreiche Tätigkeit. Von seinen schriftstellerischen Arbeiten mag hier nur die Darstellung der Eisenbahnhochbauten in der „Eisenbahntechnik der Gegenwart" genannt sein. W.

— **Ministerialrat a. D. Carl Ritter von Biber †.** Am 20. November 1923 ist Ministerialrat von Biber, der langjährige Referent für den Bau und die Beschaffung der Lokomotiven, Wagen und Schiffe bei der Zweigstelle Bayern des deutschen Reichsverkehrsministeriums, im 66. Lebensjahr verstorben, nachdem er am 1. April 1923 wegen Überschreitung der Altersgrenze in den Ruhestand überführt worden war.

von Biber wurde am 29. Juli 1857 in Nürnberg geboren, besuchte dort die Kreisgewerbeschule und die Industrieschule und setzte nach Absolvierung der letzteren seine Studien an der mechanisch-technischen Abteilung des Polytechnikums (jetzt Technische Hochschule) in München fort.

Nach Absolvierung des Polytechnikums im Herbste 1878 trat er in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ein. Anfangs des Jahres 1897 zur ehemaligen Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen in München einberufen, erhielt er im Jahre 1901 das wichtige Referat für den Bau und die Beschaffung von Eisenbahnfahrzeugen und Schiffen übertragen. In der gleichen Stellung war er sodann im Königlich bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten und schließlich bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums tätig.

von Biber förderte u. a. für den schweren Hauptbahnbetrieb die Entwicklung der Vierzylinder-Verbund-Heißdampflokomotive und brachte den Barrenrahmen in großem Umfange und mit gutem Erfolge zu einer Zeit zur Einführung, als die Verwendungsfähigkeit dieses Bauteiles in Deutschland noch sehr umstritten war. Weit über Bayern hinaus sind die während seiner Amtszeit entstandenen Bauformen der Heißdampf-Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Gattungen P 3/5, S 3/5, S 3/6, G 4/5 und

[1]) Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens 1895, S. 94 u. 111.
[2]) Desgl. 1902, S. 235.

G 5/5 der Heißdampf-Zwillingslokomotive Gattung G 3/4 bekannt und sind auch z. T. von anderen Eisenbahnverwaltungen übernommen worden. Mit der 2×4/4 gekuppelten Vierzylinder-Heißdampf-Verbund-Gelenklokomotive der Gattung Gt 2 × 4/4, die für den Schiebedienst auf den Steilrampen Nordbayerns bestimmt ist, wurde die größte und schwerste deutsche Lokomotive geschaffen. Auch im Wagenbau hat sich die Fähigkeit von Bibers, den Forderungen der Technik, des Betriebes und auch der Bequemlichkeit der Reisenden Rechnung zu tragen, erwiesen. Bei den D-Zugwagen führte er schon seit 1908 zur Erzielung eines ruhigeren Laufes Drehgestelle von 3,5 m Radstand ein.

Für die staatliche Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Ammersee hat von Biber Dampfschiffe beschafft, die den Erfordernissen einer wirtschaftlichen Betriebsführung und den Anforderungen, die von den Reisenden auch hinsichtlich der Ausstattung gestellt werden, vollständig Rechnung tragen. Eine besondere Befähigung von Bibers lag darin, dem Fahrzeuge eine Form zu geben, die es, ohne daß der konstruktiven Gestaltung Gewalt angetan worden wäre, auch im Aussehen und der Linienführung als ein dem Auge wohlgefälliges Gebilde erscheinen lassen. Die bayerischen S 3/6-Lokomotiven und die Inneneinrichtung der bayerischen D-Zugwagen sind in dieser Hinsicht vorbildlich.

Alles zusammengefaßt kann von Biber nachgerühmt werden, daß er im Fahrzeugbau vieles Neue und Nützliche angeregt und geschaffen hat, das ihm in der Eisenbahnfachwelt ein ehrenvolles Andenken sichert.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Oberregierungsbauräte W o r g i t z k y, bisher in Leipzig, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsdirektion nach Dresden-Altstadt, P r a t e r, bisher in Zwickau, als Dezernent zur Reichsbahndirektion nach Dresden, der Regierungsbaurat R o s e n f e l d t, bisher in Königsberg (Pr.), nach Oldenburg als Vorstand der Werkstättenverwaltung. — Ü b e r w i e s e n sind: die Oberregierungsbauräte A u g u s t i n, bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Leipzig I, als Vorstand zur Eisenbahn-Betriebsdirektion II daselbst, S c h a u e r, Vorstand des Eisenbahn-Bauamts Dresden-Altstadt, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Dresden, der Regierungsbaurat K u n i t z bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Dresden-Altstadt als Vorstand zum Eisenbahn-Bauamt daselbst. — G e s t o r b e n ist der Oberregierungsbaurat P r i e s t e r, Mitglied der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main).

Österreich.

— **Ordnung und Reinlichkeit in Zügen und Bahnanlagen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat an die Reisenden folgenden Aufruf gerichtet: Die Anfang des Vorjahres an die reisende Bevölkerung durch Ankündigungen im Bahnbereiche ergangenen Aufrufe zur schonungsvollen Behandlung der Fahrbetriebsmittel blieben leider vielfach unberücksichtigt, so daß die Bundesbahnen sich entschließen mußten, für jeden Fall einer gröblichen Verunreinigung von Wagenabteilen und Warteräumen eine Nachreinigungsgebühr von 10 000 K. festzusetzen. Von diesem Betrage wird ein gewisser Anteil dem einhebenden Bediensteten als Prämie zuerkannt, während ein weiterer Anteil je nach dem Grade der Verunreinigung demjenigen Bediensteten zufällt, der die Nachreinigung besorgt. Seitdem ist wohl in der Reinhaltung der Wagenabteile eine Besserung eingetreten, doch finden sich noch immer Fahrgäste, die derartige, in ihrem ureigensten Interesse gelegene Anordnungen der Bahnverwaltungen mißachten und sich — ohne Rücksicht auf das übrige reisende Publikum — Ermahnungen und Verfügungen der Bahnorgane unverantwortlicherweise widersetzen. Der Bahn steht zwar das Recht zu, Reisende, die Anordnungen der Bahnorgane zuwiderhandeln, von der Weiterreise auszuschließen. Doch ist es einleuchtend, daß von diesem Rechte nicht immer ohne weiteres Gebrauch gemacht werden kann. Mit Rücksicht nun auf verschiedene in der letzten Zeit erfolgte Vorkommnisse grober Außerachtlassung der diesbezüglichen Vorschriften — ein solches Vorkommnis hat sogar den Gegenstand einer parlamentarischen Anfrage gebildet — richtet die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" an die gesamte Öffentlichkeit neuerdings die Bitte, die Bestrebungen zur Erzielung von Ordnung und Reinlichkeit durch Beachtung der bahnseitigen Verfügungen zu unterstützen und den Bahnorganen durch entsprechendes Verhalten die Möglichkeit der Befolgung der ergangenen strengen Anordnungen tatsächlich zu sichern, damit auch in dieser Richtung eine fortschreitende Besserung der Verhältnisse erreicht werden kann.

— **Sprechtag in Fremdenverkehrsangelegenheiten.** Am 11. März fand der zweite Sprechtag in Fremdenverkehrsangelegenheiten bei der Generaldirektion der Bundesbahnen statt, in dessen Verlauf berichtet wurde, inwieweit bei Erstellung des Sommerfahrplans die zahlreichen vorliegenden Wünsche berücksichtigt werden konnten.

Die Ausführungen des Berichterstatters, Ministerialrats Gauster, befaßten sich, da der internationale Schnellzugsverkehr bereits auf dem letzten Sprechtage behandelt wurde, hauptsächlich mit den Verbesserungen, die im nächsten Sommerfahrplan für den engeren Ausflugs- und Touristenverkehr vorgesehen wurden. Der am Samstag in das Gesäuse verkehrende Touristenzug sowie der Gegenzug an Sonntagen wurde mit günstigeren Verkehrszeiten als im Vorjahre festgesetzt. Wesentliche Verbesserungen der Ausflugsmöglichkeiten ergeben sich durch die Einführung eines beschleunigten Sonntagszuges nach Maria-Zell und Kernhof sowie eines beschleunigten Zuges in die Wachau. Von den überaus zahlreichen Wünschen der Touristen und der örtlichen Interessenten konnte der größte Teil berücksichtigt werden, desgleichen die von der Vereinigung der österreichischen Tageszeitungen wegen besserer Beförderung der Zeitungspost gewünschten Änderungen der Abfahrtszeiten bei einer Anzahl von Zügen.

Der Verlauf des Sprechtages sowie der erstattete Bericht, der noch auf eine Reihe von Verbesserungen im Reiseverkehr, insbesondere des Zugverkehres nach dem Burgenlande hinwies, bewiesen, daß mit den ständigen Sprechtagen eine geeignete Einrichtung geschaffen wurde, um das Einvernehmen der Bundesbahnen mit den berufenen Vertretern des reisenden Publikums zu fördern.

Niederlande.

— **Lohnherabsetzungen bei den Niederländischen Eisenbahnen.** Seit der letzten Lohnfestsetzung im Jahre 1921 sind die Löhne in Industrie und Landwirtschaft entsprechend der sinkenden Wirtschaftslage merklich zurückgegangen; auch haben bereits seit Ende 1920 die Lebenshaltungskosten einen wesentlichen Rückgang aufzuweisen. Anderseits ist es den Gesellschaften nicht möglich gewesen, angemessene Einnahmen aus ihrem Betrieb zu erzielen, sie sahen sich daher gezwungen, vom 1. Januar 1924 ab sämtliche Löhne und Besoldungen sowie alle Zahlungen, die damit in Zusammenhang stehen, zunächst vorläufig um 10 % herabzusetzen. Eine endgültige, den einzelnen Verhältnissen besser angepaßte Regelung der gesamten Lohn- und Gehaltsfrage bleibt vorbehalten. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt.** Der endgültige Plan für die Ausführung der Beltbrücke, über die in Nr. 35, S. 662, Jahrg. 1921 d. Ztg. ausführlicher berichtet wurde, liegt, wie die D.A.Z. meldet, jetzt vor. Er wird in den nächsten Tagen die Zustimmung des Folkething finden. Es ist vorgesehen, die Brücke zunächst nur für die Eisenbahn benutzbar zu bauen, die Pfeiler aber so breit zu legen, daß später eine Brücke für Fußgänger und Fuhrwerke daneben gebaut werden kann.

— **Sparmaßnahmen bei den norwegischen Staatsbahnen.** Im Herbst 1921 wurde in Norwegen ein Ausschuß eingesetzt, der die Arbeitsverhältnisse bei den Staatsbahnen untersuchen sollte. Der Ausschuß ist nun mit seiner Arbeit so gut wie fertig und ist mit einer ganzen Reihe von Vorschlägen hervorgetreten, die dazu bestimmt sind, die Ausgaben der Staatsbahnen bedeutend einzuschränken. Der Ausschuß hält die Vorschläge für durchführbar, ohne daß die Öffentlichkeit oder das Staatsbahnpersonal darunter zu leiden hätten, und rechnet im Falle ihrer Durchführung mit einer jährlichen Ersparung von mindestens 8 000 000 Kr. Das Arbeitsministerium und die Staatsbahndirektion sind schon in die Durchführung der Vorschläge eingetreten.

Hinsichtlich des Fahrplans hat der Ausschuß die Ersparung von 640 800 Zugkilometern im Jahr vorgeschlagen.

Was die Anzahl der Bediensteten betrifft, so geht aus einer durch den Ausschuß ausgearbeiteten Zusammenstellung hervor, daß das Personal bei den Staatsbahnen seit 1914 um 4783 Mann zugenommen hat. Im Jahr 1922 war der Personalstand um 20 % höher als 1914. Man glaubt, das Personal um 1400 Mann einschränken zu können, was etwa 5 500 000 Kr. jährliche Ersparnis einbringen würde. Dr. S.

— **Eine neue Aufsehen erregende schwedische Motorlokomotive.** Von einer von dem Direktor Rosén der Kalmar Werkstätte A.-G. erfundenen Motorlokomotive erwartet man eine umwälzende Bedeutung im schwedischen Eisenbahnbetrieb. Es handelt sich um eine hydraulische Kraftmaschine, die die Betriebskraft vom Dieselmotor auf die Lokomotivachsen überleitet. Die Betriebskosten der neuen Lokomotive im Vergleich mit denen einer Dampflokomotive sollen um mindestens ein Drittel niedriger sein. Die fortgesetzten Proben sind gut ausgefallen und unter den Fachleuten ist das Interesse für die Erfindung

um so größer, als frühere Versuche in gleicher Richtung sowohl in Schweden als außerhalb Schwedens mißglückten. Doch ist die jetzige Versuchsmaschine von sehr kleinen Ausmaßen und bevor man zu bestimmten Ergebnissen über den Wert der Erfindung kommen kann, muß man sie erst in einem größeren Versuchsbetrieb in Tätigkeit sehen. Der Erfinder hat mit einer Privatbahn Unterhandlungen wegen Baues einer Motorlokomotive angeknüpft, auf der die Maschine auch im Betriebe erprobt werden soll. Dr. S.

— **Durchgangsverkehr zwischen Lettland, Estland und Rußland.** Die vom 2.—21. Februar d. J. in Petrograd versammelte Konferenz zwischen Lettland, Estland und Rußland über den Durchgangsverkehr beschloß die Vereinheitlichung aller zwischen Lettland und Estland sowie zwischen diesen Ländern und Rußland geschlossenen Eisenbahnverträge. Insbesondere wurde eine Einheitlichkeit der Abkommen über den direkten Güterverkehr, den Naturalausgleich im Güterwagenverkehr und die Abrechnung festgelegt. Ferner ist die Einrichtung eines geschäftsführenden Büros — mit dem Sitze während der ersten zwei Jahre in Riga (bei der Hauptverwaltung der lettländischen Bahnen) — für die Erledigung der laufenden gemeinsamen Verkehrsfragen vorgesehen. Die Hauptfragen des Dreiländer-Verkehrs werden fortan auf gemeinsamen Konferenzen erörtert, deren nächste am 1. Juli d. J. in Riga stattfinden soll, um auch die Vereinheitlichung der zwischen den einzelnen der drei Länder bestehenden Eisenbahnverträge durchzuführen.

Die Konferenz sprach sich für Inkraftsetzung der neuen Verträge am 1. April d. J. aus. Spode.

— **Libau—Hasenpother Eisenbahn.** Die Aktiengesellschaft, die diese Bahn betreibt, hat nach „Jaunakas Sinas" bei der lettländischen Regierung die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecken Hasenpoth—Goldingen und Hasenpoth—Frauenburg nachgesucht. Die Mittel hofft die Gesellschaft in England flüssig zu machen. Spode.

— **Die Tarifpolitik des Volkskommissariats für Verkehrswesen** wurde auf der Tarifkonferenz in Moskau im Februar d. J. durch einen Vortrag des Vertreters des Kommissariats Prof. Bernstein-Kogan erläutert.

Ausgehend vom Zustande der russischen Volkswirtschaft im allgemeinen und der russischen Industrie im besonderen wies er auf die außerordentlichen Zugeständnisse des Volkskommissariats für Verkehrswesen durch Einführung ermäßigter Tarife hin. Für die Getreideausfuhr wurde ein Ausnahmetarif über Petrograd und Murmansk erstellt. Für drei Gruppen von Gütern, nämlich Salz, Petroleum und Zucker wird infolge der Tarifermäßigungen ein Fehlbetrag von 7 Millionen Tscherwonzen-Rubel im laufenden Jahre aufkommen. Der Vortragende hält zwar eine gewisse Steigerung des Güterverkehrs durch die Tarifermäßigungen für möglich, hebt aber gleichzeitig hervor, daß eine Schätzung wegen der Unsicherheit der Marktlage ausgeschlossen ist.

Eine weitere Ermäßigung der Tarife wurde für die Beförderung von Heizstoffen aus dem Donbecken nach Petrograd und von Steinkohle aus dem Kusnezker Becken (im Bezirk von Tomsk in Sibirien) nach dem Ural zugestanden. Die Ermäßigung des Tarifs für Donezkohle ist mit Rücksicht auf die großen Haldenvorräte und die Notwendigkeit der Hebung des Absatzes erwogen. Die Donezkohle soll in den Bezirk von Iwanowo-Wosnessensk zwecks Naphthagewinnung verfrachtet werden, ferner auch nach Moskau bei Umstellung der Zentralheizungsanlagen in den Häusern auf Kohlenheizung. Zwecks Erleichterung der Ausfuhr von Naphthaerzeugnissen durch das Naphthasyndikat wurden die Ausfuhrtarife für Naphtha herabgesetzt. Spode.

— **Die Tkwartschelskischen Steinkohlenfundstätten in Rußland.** Der Tkwartschelskische Staatsbesitz im Gouvernement Kutais liegt im Quellgebiet des Flusses Palisga, der in der Nähe des Ortes Otschemtschiry, gegen 50 Werst südlich von Suchum, in das Schwarze Meer mündet. Der Besitz ist mit zusammenhängendem jungfräulichem Wald bedeckt und enthält zusammenbackende Kohle mit geringem Schwefelgehalt und hoher Wärmeergiebigkeit bis zu 8000 Wärmeeinheiten und darüber. Die Vorräte der Fundstätte machen nach Professor Luschugin, der einen Teil des Besitzes untersucht hat, 2,5 Milliarden Pud aus; nach anderen Quellen enthält die Fundstätte 6 Milliarden Pud. Die Bearbeitung ist in geneigten Schächten möglich. Die größte Tiefe des Anstehens der Kohle ist 22 Saschen. Zur Abfuhr der Kohle ist ein Eisenbahnnetz von etwa 45 Werst Länge erforderlich, von dem gegen 20 Werst eine mittlere Neigung von 22 ‰ und eine Größtneigung von 28 ‰ haben. Bei diesen Neigungen und entsprechenden Ausrundungshalbmessern wird die Leistungsfähigkeit der Bahn zwischen 100 und 150 Millionen Pud im Jahre betragen, abhängig von der Art der Bahn und der Zugkraft der Lokomotiven. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen soll sich an der Untersuchung der Steinkohlenfundstätten beteiligen und stellt Erhebungen über die Bauwürdigkeit einer Zufuhrbahn an. Dr. S.

—**Versandung des Kanals Wolga-Kaspisches Meer.** Nach Ek. Schisn 1923 Nr. 60 droht der Naphthaversorgung über die Wolga, über die die Naphthaerzeugnisse des europäischen Rußlands und Sibiriens gehen, i. J. 1924 große Gefahr, wenn nicht der kaspischen Dampfschiffahrt für Reinigung und Vertiefung des Wolga-Kaspischen Weges zwischen Astrachan und der 12 Fuß tiefen Reede außerordentliche Mittel zugewiesen werden. Nach Anschlag der Kanalverwaltungg sind hierfür jährlich 1,6 Mill. Goldrubel erforderlich. Hierzu wäre Staatshilfe nötig.

Der Wolga-Kaspische Kanal ist der einzige Weg nach Rußland für Bakuer und Embensker und einen Teil des Grosnyer Naphtha. Die transkaukasischen und die nordkaukasischen Eisenbahnen sind, abgesehen von der Kostspieligkeit der Beförderung, nicht imstande, im Jahr 160—180 Millionen Pud Naphthaerzeugnisse nach dem Norden und zur Wolga zu befördern. Die wachsende Naphthaausbeute würde keinen Absatz finden und die Verbraucher würden weder Naphtha noch Masut bekommen. Den Flotten des Kaspischen Meeres, der Wolga und des Mariensystems droht Stillegung, Zehntausende von Arbeitern würden brotlos werden. Alle diese Folgen sind bei der weiteren Versandung des Wolga-Kaspischen Kanales zu befürchten. Dr. S.

— **Polnische Frachtermäßigung für Holztransporte über Danzig.** Das polnische Wirtschaftsministerium hat beschlossen, Holz aus der Tarifklasse 7 in die Klasse 8 zu übernehmen, wodurch sich die Transportkosten von 362,50 auf 225 Goldfranken für den Wagen bei einer Strecke von etwa 700 km ermäßigen würden. Gleichzeitig wurde die Strecke Dirschau—Danzig dem übrigen polnischen Frachttarif eingegliedert. Wie der „Deutsche Handelsdienst" weiter erfährt, soll sofort eine Reihe neuer Ausfuhrtarife eingeführt werden, und zwar vor allem für die Ausfuhr von Steinkohlen und Zement nach Holland über Danzig, desgleichen für die Ausfuhr von Kartoffeln nach Lettland und Stockholm. Die Ausfuhrtarife über Danzig werden im allgemeinen um 10 % ermäßigt. Die bisher nur für Rumänien geltenden ermäßigten Sätze sollen für sämtliche Grenzstationen in Anwendung gebracht werden. Auch für Gdingen sind neue Sätze in Kraft getreten, die diesen Hafen in die Reihe der internationalen Häfen eingliedern.

— **Schweizerische Eisenbahnstatistik.** Soeben ist die Statistik über die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1922 erschienen. Aus der Statistik, welche die gesamten Vollspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen, die „Tramway" und Drahtseilbahnen umfaßt, entnehmen wir folgende bemerkenswerte Angaben. Das schweizerische Bahnnetz hatte Ende 1922 eine Baulänge von 5828 km gegen 5822 km im Vorjahre. Die zweispurigen Strecken haben um 35 km zugenommen und messen im ganzen 1162 km oder 20 % der gesamten Länge. Im Zuwachs ist der anfangs 1922 in Betrieb gesetzte zweite Simplontunnel von 20 km Länge inbegriffen. Der Dampfbetrieb wurde auf 224 km Bahnlänge durch die elektrische Zugförderung ersetzt. Die elektrische Zugförderung erstreckte sich Ende 1922 auf 2512 km oder 44 % der Gesamtlänge des Netzes. Die Betriebslänge der Schweizerischen Bundesbahnen allein stellte sich Ende 1922 auf 2868 km, davon im elektrischen Betriebe 438 km. Die Bundesbahnen verfügten über 1063 Dampf- und 114 elektrische Lokomotiven.

Die Verkehrsentwicklung wird durch folgende Zahlen veranschaulicht: Die Personenkilometer betrugen bei den Vollspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen 2219 Millionen gegen 2691 Millionen im Jahre 1913, 2408 Millionen im Jahre 1920 und 2227 Millionen im Jahre 1921. Die Gütertonnenkilometer stellten sich auf 1219 Millionen, gegen 1458 Millionen im Jahre 1913, 1401 Millionen im Jahre 1920 und 1081 Millionen im Jahre 1921.

Wir müssen uns darauf beschränken, aus dem umfangreichen Bande, der etwa mit der Reichsstatistik über die deutschen Eisenbahnen verglichen werden kann, diese wenigen Zahlen wiederzugeben. Wer eingehenden Aufschluß sucht, muß auf das Studium der Statistik verwiesen werden.

— **Englische Straßen- und Kleinbahnen.** Das englische Verkehrsministerium veröffentlicht einen Jahresbericht über die von ihm beaufsichtigten Straßen- und Kleinbahnen, der für die Privatunternehmen mit dem 31. Dezember 1922, für die von Städten und anderen Stellen der Selbstverwaltung geleiteten Unternehmen mit dem 31. März 1923 abschließt. Danach waren im Berichtsjahr 4176 km Straßen- und Kleinbahnen im Betrieb; die Streckenlänge der von den Behörden der Selbstverwaltung

betriebenen Unternehmen war 2879 km, 1297 km waren Privatbahnen. Die Roheinnahmen dieser Straßen- und Kleinbahnen im Jahre 1922/23 betrugen 31 264 141 £ (gegen 32 523 339 £ im Vorjahre), die Betriebsausgaben 23 831 523 £ (26 835 292 £). Der Überschuß war infolgedessen mit 7 432 618 £ um 1 744 571 £ höher als im Jahre vorher. Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf 4 349 041 241, d. s. 92 772 549 oder 2,18 % mehr als im Vorjahre. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer war auf 566 575 475, d. i. um 31 926 892 km oder um 5,97 % gestiegen. Die Wagen sind also schlechter als im Vorjahr ausgenutzt worden. 98,92 % der gefahrenen Wagenkilometer sind von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zurückgelegt worden. Neben den Straßenbahnen besteht eine Anzahl Omnibusstrecken mit elektrischem Oberleitungsantrieb ohne Schienen.

— Die Einnahmen der Eisenbahnen Großbritanniens im Jahre 1923. Der „Chronique des Transports" entnehmen wir die nachstehende Zusammenstellung über die vorläufig ermittelten Einnahmen von vier großen englischen Eisenbahnen im Jahre 1923. Die Zahlen zeigen einen bemerkenswerten Einnahmenrückgang.

	1923	1922	Verminderung in 1923
	£	£	£
London. Midland & Scottish	78 789 000	83 486 000	4 967 000
London & Great Northern. .	60 500 000	64 133 000	3 573 000
Great Western	31 613 000	33 513 000	1 900 000
Southern	23 241 000	24 854 000	1 613 000
zusammen	194 203 000	205 986 000	11 783 000

Fremde Erdteile.

— Die Eisenbahnen von Algerien und Tunis. Algerien hatte Ende 1922 ein Eisenbahnnetz von fast genau 4000 km Länge, was bei dem Stande der sonstigen Entwicklung dieses Landes als eine hohe Zahl angesehen werden muß. Die Eisenbahnen sind teils Staats-, teils Privatbahnen; letztere sind zum größten Teil Eigentum der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Die Staatsbahnen zerfallen in drei Teile: das ostalgerische Netz, das Netz von Oran und die Eisenbahn Bona-Guelma. Neben der Mittelmeerbahn betreibt noch eine Bergbaugesellschaft eine etwa 100 km lange Meterspurbahn. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der algerischen Eisenbahnen sind unbefriedigend; sie haben in den letzten Jahren mit sehr erheblichen Fehlbeträgen gearbeitet.

Das benachbarte Tunis hat ein Eisenbahnnetz von 2050 km Länge, wovon der größere Teil, nämlich 1510 km, in Meterspur angelegt ist; die übrigen Strecken sind Vollspurbahnen. Eine in diesen Zahlen enthaltene, etwa 40 km lange Eisenbahn mit elektrischem Betrieb verbindet die Stadt Tunis mit ihren Wohnvororten. Die andere Vollspurstrecke bildet die Verlängerung der algerischen Eisenbahn Bona-Guelma. Auf dieser Eisenbahn können durchgehende Züge zwischen Algier und Tunis auf eine Entfernung von 987 km verkehren.

— Die französische Bahn Thiès-Kayes in der Kolonie Senegal*). Nach langer, durch den Weltkrieg unterbrochener Bauzeit ist, wie bereits kurz mitgeteilt, in der französischen Senegalkolonie die Bahn von Thiès nach Kayes mit 668 km Gesamtlänge im August vorigen Jahres vollendet worden. Dadurch wird mittels der Strecke Dakar-Thiès, 71 km, der seit 1885 vollendeten Bahn Dakar-St. Louis und der in Kayes nach Osten anschließenden, seit Dezember 1904 im Betrieb befindlichen Bahn Kayes-Kulikoro eine einheitlich in der 1-m-Spur durchgehende Schienenverbindung von rund 1290 km Gesamtlänge zwischen dem Hafen Dakar am Atlantischen Ozean und dem Oberlauf des Senegal und dem Niger geschaffen. Der Plan, die beiden entgegengesetzt gerichteten Ströme des Senegal und Niger in ihrem Oberlauf durch eine Eisenbahn miteinander zu verbinden und so zu einer zusammenhängenden Verkehrsstraße zu machen, stammt aus den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts von dem General Faidherbe und bezweckt vor allem, den Verkehr des Schutzgebiets von der Unsicherheit und Unregelmäßigkeit der Wasserstraße des Senegal unabhängig zu machen, der im allgemeinen nur drei Monate im Jahr schiffbar ist. Aber erst im Jahr 1907 wurden durch das Anleihegesetz vom 22. Januar die ersten Mittel in Höhe von 13,5 Millionen Franken, und zwar 10 Millionen für die westliche Anfangsstrecke Thiès-Diurbel und 3,5 Millionen für die östliche Strecke Kayes-Ambidedi bewilligt, so daß in diesem Jahr die Bauarbeiten, die im Eisenbahnbetriebe der Kolonien geführt wurden, beginnen konnten. Die Gleisspitze erreichte Ende März 1908 die Station Khombole, 28 km, Ende Oktober Diurbel, die wichtige Hauptstadt des Kreises Baot, 79 km, und im Herbst 1910 konnten die ersten 134 km bis Guinguineo sowie die östliche Endstrecke am oberen Senegal Kayes-Ambidedi mit 44 km Länge dem Betriebe übergeben werden. Weitere 14 Millionen Franken für die folgenden 200 km Bahn wurden durch Anleihegesetz vom 18. Februar 1910 bewilligt und die Bauspitze gelangte Ende 1913 bis Kilometer 340. Von Guinguineo wurde in südwestlicher Richtung eine 22 km lange Zweigbahn nach Kaolack am Oberlauf des Satum-Flusses hergestellt und im Januar 1912 dem Verkehr übergeben. Da die Bewilligung weiterer Baumittel sich verzögerte, entstanden nach Verausgabung außerordentlicher Vorschüsse Schwierigkeiten für die Fortführung des Baues, und die Arbeiter waren aus den Bauschächten längst verschwunden, als durch das Gesetz vom 23. Dezember 1923 aus der neuen 167-Millionen-Anleihe 25 Millionen Franken für den Weiterbau bereitgestellt wurden. Über den Versuchen, neue Arbeitskräfte zu gewinnen und die Bauten wieder in Gang zu bringen, brach der Weltkrieg aus. Nun entstanden größere Hindernisse: die militärische Aushebung nahm die kräftigsten Leute in Anspruch, das Mutterland konnte die notwendigen Baustoffe nicht mehr liefern, forderte bereits eingetroffene Schienen zurück und untersagte jede weitere Beschaffung. Obgleich einige hundert Arbeiter aus dem Sudan eingetroffen waren, mußte man bei Kilometer 422 Halt machen und daselbst bis 1920 stehen bleiben. Inzwischen stieg der Kapitalbedarf infolge der gewaltigen allgemeinen Preissteigerungen von 15 auf 40 und von 40 auf 106 Millionen Franken. Im Januar 1921 gelangte die Gleisspitze bis zu Kilometer 443, und nachdem man inzwischen auch von der fertigen Oststrecke Kayes-Ambidedi aus nach Westen vorgebaut hatte, trafen die beiden Bauspitzen im August 1923 an der großen Falemebrücke bei Kilometer 585 östlich der Station Kidira zusammen, wo die Neubaulinie durch Herstellung der Fahrbahn auf der 200 m langen eisernen Brücke über den Faleme-Fluß zur Vollendung kam.

Zweifellos wäre der Bau wesentlich billiger geworden, wenn man die Arbeiten rascher betrieben und sich nicht an vielen Schwierigkeiten finanzieller und etatstechnischer Art gestoßen hätte. Die kilometrischen Baukosten stellten sich für die ersten 140 km auf rund 74 700 Fr., im 2. Abschnitt von Kilometer 140 bis 340 auf rund 69 500, im letzten Abschnitt nach dem Kriege auf rund 272 700 Fr.! Der Bau hat im ganzen 104 855 Millionen, das sind 157 104 Fr. für 1 km gekostet, während er früher auf 50 Millionen oder 74 000 Fr. für 1 km veranschlagt war. Der französische Regiebau hat also weder schnell noch billig gearbeitet; besondere Bauschwierigkeiten lagen nicht vor.

Die Bahn hat flache Linienverhältnisse; größte Steigung 1 : 100, kleinster Bogenhalbmesser 300 m. Sie beginnt in Thiès auf 64,10 m Seehöhe, erreicht bei Kilometer 540 ihren höchsten Punkt auf 115 m Höhe und endigt in Kayes auf 45,50 m. Die Bahn ist von großer Bedeutung für die starke Ausfuhr des Senegalgebiets an Erdnüssen. F. B.

*) Vergl. Seite 1023 in Nr. 99 vom 21. Dez. 1918 dieser Zeitung.

— Herabsetzung der Eisenbahngütertarife in den Vereinigten Staaten. Nach einer Havasmeldung aus Washington werden am 20. Mai die Eisenbahntarife für sämtliche Güter, die von Schiffen amerikanischer Flagge befördert worden sind, herabgesetzt werden.

— Bahnbau in Mexiko. Im westlichen Mexiko ist eine etwa 165 km lange Eisenbahn im Bau begriffen; sie führt von Tepic, einer der ältesten Städte an der Westküste, nach La Quemada im Staate Jalisco. Der Bau wird noch etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Auf den ersten drei Vierteln der Länge begegnet der Bau keinen besonderen Schwierigkeiten; es sind im wesentlichen nur Erdarbeiten zur Herstellung von Dämmen und Einschnitten auszuführen sowie ein Tunnel zu erbauen. Auf den letzten 40 km sind jedoch 35 Tunnel nötig, von denen der längste etwas über 800 m lang wird. Der Fluß Miravalles wird von der Bahn wiederholt gekreuzt, und eine weitere Brücke muß die Eisenbahn über eine breite und tiefe Schlucht überführen. Ein Teil der Baustoffe wird zu Wasser im Hafen von Manzanillo angeliefert und von dort mit der Eisenbahn nach der Stadt Guadalajara gebracht. Ein anderer Teil, namentlich auch schwere Maschinen, kommt aus den Vereinigten Staaten über die Grenzstadt Nogales in Arizona und wird von dort an die Bauspitze übergeführt.

— Die Eisenbahnen von Chile. Chile besitzt ein Eisenbahnnetz von 9084 km Länge, von denen 4990 km Staatsbahnen sind. Unter den Privatbahnen überwiegen diejenigen, die englischen Gesellschaften gehören, mit 3494 km Länge bei weitem diejenigen, die einheimischem Unternehmungsgeist ihre Entstehung verdanken; letztere sind nur 600 km lang. Eine Anzahl Eisenbahnen ist im Bau und weitere sind geplant. Der größte Teil der Staatsbahnen ist in Meterspur angelegt, Valparaiso, Santiago, Concepcion und Puerto Montt sind aber durch eine Breitspurbahn (1,677 m) verbunden. Die Staatsbahnen werden mit erheblichem Verlust betrieben, was im wesentlichen auf ein Versagen der Leitung zurückzuführen ist, wenn auch in der letzten Zeit die Teuerung, namentlich der Lokomotivbrennstoffe, ihr Teil

dazu beigetragen hat. Die Tarife sind daher gegen 1914 nach und nach um 134 % erhöht worden. Angebote von Privatunternehmen, die Staatsbahnen zu pachten und zu betreiben, sind bis jetzt abgelehnt worden, im wesentlichen unter Hinweis auf die Eigenschaft der zahlreichen Eisenbahnbeamten als Wähler.

Allgemeines.

— Zugverspätungen und ihre Folgen. In einer Aussprache, die der Vorsitzende der englischen Vereinigung von Signaltechnikern bei Übernahme seines Amts gehalten hat, betont er neben der Bedeutung des Signalwesens für die Sicherheit des Betriebes auch seine Wichtigkeit für die Pünktlichkeit des Zugverkehrs. Er stellte dabei Berechnungen über die Folgen von Unpünktlichkeiten und Verspätungen an, die vielleicht nicht in vollem Umfang zahlenmäßig richtig sein mögen, aber doch ein Bild darüber geben, welche Bedeutung der Einhaltung des Fahrplans auch in wirtschaftlicher Beziehung zukommt. Der Vortragende behauptete, die Kosten für das Anhalten eines Zuges durch ein auf Halt stehendes Signal könnten ziemlich genau angegeben werden; sie betrügen für einen elektrischen Zug sechs Pence bis einen Schilling, je nach dem Gewicht des Zuges, bei Dampfbetrieb sechs Schilling für einen Güter- und drei Schilling für einen Personenzug. Rechnet man einen Durchschnitt von drei Schilling, so ergibt das bei 3 350 000 Zugfahrten im Jahre, wenn jeder Zug einmal außerfahrplanmäßig angehalten würde, eine vermeidbare Ausgabe von über 500 000 £. Anhalten bedeutet einschließlich der Bremsverzögerung und der Beschleunigung beim Anfahren einen Zeitverlust von vier Minuten. Nimmt man einen Personenzug im Durchschnitt mit 360 Fahrgästen an, so bedeutet dieser Aufenthalt für sie einen Verlust von 24 Stunden, und da bei dichtem Verkehr auch die folgenden Züge zum Halten kommen, wird dieser Verlust vervielfacht. Da weiter im Jahre 1922 die englischen Eisenbahnen 1,6 Milliarden Fahrgäste befördert haben, so ist ein Zeitverlust von nur einer Minute für jeden Reisenden gleichbedeutend mit einem Zeitverlust von etwa 1,2 Milliarden Minuten oder 3186 Jahren, eine Zeit, in der eine sehr erhebliche Menge nützlicher Arbeit geleistet werden könnte.

Rechtspflege.

— Haftung für Streikschäden. Der „D.A.Z.“ entnehmen wir folgende Mitteilung:

Der Eisenbahnerstreik vom Februar 1922 hatte, wie erinnerlich, einen Schadenersatzprozeß im Gefolge, der z. Z. die Berufungsinstanz vor dem Kammergericht beschäftigt. Der Tatbestand des Prozesses ist kurz folgender: Kläger ist ein Kaufmann G., der sich Ende Januar 1922 geschäftlich in Berlin aufhielt. Durch den Streik wurde er an der Rückkehr nach seinem Heimatort gehindert. Er mußte in Berlin und Hannover in Hotels übernachten, und es erwuchsen ihm daraus Unkosten im Gegenwert von 18,12 holl. Gulden. Kläger machte nun die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamter und Anwärter sowie ihre Vorstandsmitglieder Menne, Scharfschwerdt und Tänzer für diesen Schaden verantwortlich und erwirkte bei dem Amtsgericht Berlin-Schöneberg einen Zahlungs- und Vollstreckungsbefehl. Die Beklagten erhoben hiergegen Einspruch, während der Geschädigte die Klage auf Erstattung der entstandenen Unkosten anhängig machte.

Die Angelegenheit wurde am 8. November 1923 vor der 25. Zivilkammer des Landgerichts II, Berlin, verhandelt. Das Gericht wies den Einspruch der Beklagten als unbegründet zurück und verurteilte die Beklagten zum Ersatz des der Höhe nach unbestrittenen Streikschadens des Klägers sowie zur Tragung der Prozeßkosten. In der Begründung des Urteilsspruches wird festgestellt, daß die Beklagten Menne, Scharfschwerdt und Tänzer in hervorragender Weise an dem Ausbruch des Eisenbahnerstreiks und an seiner Durchführung mitgewirkt haben. Der Anspruch der Beklagten auf ein Recht zum Streik wird als irrig zurückgewiesen. Schon ein gewerblicher Angestellter hat die zivilrechtlichen Folgen zu tragen, wenn er vertragswidrig die Arbeit niederlegt und damit gegen seine Vertragspflicht verstößt. Ein Reichsbeamter aber, der die Arbeit niederlegt, verletzt darüber hinaus seinen Beamteneid. Den Beamten ist durch die Reichsverfassung wohl die Vereinigungsfreiheit, nicht aber das Streikrecht gewährt. Die Beklagten können für sich auch nicht die Tatsache in Anspruch nehmen, daß die Frage des Beamtenstreikrechtes seinerzeit sehr umstritten war, da bereits vor dem Streikbeschluß der Erlaß der Reichsregierung über das Streikrecht den Beamten bekannt geworden war. Die Beklagten sind also bewußt für den Streik eingetreten. Die unheilvollen Folgen des Streiks für die Gesamtwirtschaft haben sie genau vorausgesehen und nach Ansicht des Gerichts gerade um derentwillen den Streik entfacht. Die Schäden haben sie also jedem davon Betroffenen vorsätzlich zugefügt. Die Beklagten haften demnach aus § 826 B.G.B. für den der Höhe nach unbestrittenen Schaden des Klägers. Aber auch die Reichsgewerkschaft ist schadenersatzpflichtig. Nach der Satzung kann die Reichsgewerkschaft sich des Streiks bedienen. Wenn nun die Beklagten als Vorstandsmitglieder für die Anwendung des letzten gewerkschaftlichen Mittels eingetreten sind und den Streikbeschluß herbei- und durchgeführt haben, so haben sie in Ausführung der ihnen zustehenden Verrichtung gehandelt, und zwar in einer zum Schadenersatz verpflichtenden Weise. Entscheidend ist dabei, daß den Vorstandsmitgliedern die Durchführung des letzten gewerkschaftlichen Mittels nach dem Willen der Reichsgewerkschaft zustand.

Bücherschau.

— Nachtrag zum Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (Teil I des früher Koch'schen Handbuches für den Eisenbahn-Güterverkehr). Verlag von Barthol & Co., Berlin-Schöneberg, Bahnstraße 19/20, Ladenpreis 4,50 Goldmark.

Das vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebene Stationsverzeichnis, allen Speditionsgeschäften und Betrieben, die einen lebhaften Güterverkehr unterhalten, als unentbehrliches Nachschlagewerk bekannt, wird durch diesen Nachtrag auf den neuesten Stand gebracht. Alle neu eröffneten Strecken und Stationen, Veränderungen in der Betriebsführung, Betriebseinstellungen usw., welche seit Erscheinen des Hauptwerkes 1921 bei den europäischen Eisenbahnen zu verzeichnen sind, sind in dem Nachtrag übersichtlich aufgeführt. Bei der Wichtigkeit genauer Angaben im Güterversand wird sein Erscheinen allseitig willkommen geheißen werden, verursachen doch unrichtige oder mangelhafte Versandvorschriften oft große Ungelegenheiten. — Wie im Hauptwerk, so sind auch im Nachtrag alle Neuaufnahmen ausführlich behandelt, z. B. die geographische und politische Lage der Stationen, die Betriebsvorrichtungen, Entfernungen, Verkehrsbeziehungen unter Angabe der an den Stationen gelegenen Telegraphen-, Post- und Zollämter, die Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse der Stationen im Güterverkehr, die Rampenverhältnisse, Waagen, Adressen der Eisenbahnverwaltungen, Stationen usw. Für Firmen, welche das Hauptwerk noch nicht besitzen, sei bemerkt, daß es vom gleichen Verlag zum Preise von 20 Goldmark zu beziehen ist, ebenso der zweite Band des Handbuches für den Eisenbahn-Güterverkehr, das „Ortsverzeichnis“, dessen Preis ebenfalls 20 Goldmark beträgt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Ein Dienstbriefbeförderungsübereinkommen (DBÜ) ist neu erschienen und an die Verwaltungen versandt worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. — Der an der Strecke Ballstädt—Tennstedt—Straußfurt gelegene Haltepunkt Kleinballhausen wird zum 1. April 1924 geschlossen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. — Am 1. April d. J. wird die Hauptbahnstrecke Bad Oldesloe — Schwarzenbek in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Züge verkehren nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen wird durch diese Maßnahme nicht berührt.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. — Die an der Strecke Eisfeld—Unterneubrunn gelegene Agentur Eisfeld Stadt wird zum 1. April 1924 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Die Fahrkarten werden vom gleichen Tage ab durch die Zugführer verkauft. Expreßgut wird nicht abgefertigt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 47 vom 8. März 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das 12. Heft des technischen Fachblattes des Vereins;

Nr. III 55 vom 15. März 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die österreichischen Bundesbahndirektionen, betreffend das Dienstbriefbeförderungsübereinkommen (DBÜ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Am 1. April d. J. wird die Hauptbahnstrecke Bad Oldesloe-Schwarzenbek in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Züge verkehren nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen werden durch diese Maßnahme nicht berührt. (358)
Altona, den 12. März 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Schließung und Eröffnung von Stationen.

I. Am 1. April 1924 werden die folgenden Stationen und Haltestellen geschlossen:
a) Bürgerfeld und Neusüdende für den Gesamtverkehr,
b) Neuenwege für den Güterverkehr,
c) Großensiel für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr.

Großensiel wird als unbesetzter Haltepunkt für den Wagenladungsverkehr einstweilen beibehalten. Die Abfertigungsgeschäfte werden von der Güterabfertigung Nordenham besorgt, bei welcher Dienststelle die Frachtbriefe über die in Großensiel abgehenden und ankommenden Ladungen aufzuliefern bzw. in Empfang zu nehmen sind.

II. Am 1. April 1924 wird der bei km 5,6 der Strecke Oldenburg—Wilhelmshaven zwischen den Stationen Oldenburg (Oldbg.) und Rastede neuerrichtete Bahnhof Ofenerdiek für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Oldenburg, den 16. März 1924. (379)
Reichsbahndirektion.

3. Ueberfuhrgebühren.

Tfv. 211 Eisenbahn-Gütertarif und Eisenbahn-Tiertarif, Teil II für die Überführung in Oderberg (Bohumin), gültig vom 15. Februar 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden infolge Ermäßigung der Transportsteuer auf den Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen die Überfuhrgebühren im obengenannten Tarife um durchschnittlich 11½ v. H. ermäßigt.

Die neuen Gebühren werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (Berlin) veröffentlicht. (362)
Oppeln, den 12. März 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Zu § 10 1a des VWÜ. Die Strecke Neusarg—Fichtelberg war vom 6. bis 7. März 1924 wegen Schneeverwehung gesperrt. (366)
München, den 8. März 1924.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Der Güterverkehr in der Strecke Ottenschlag-Martinsberg wurde am 9. März wieder aufgenommen. (350)
Wien, den 10. März 1924.
Bundesbahndirektion Wien-West.

Zu § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Der Gesamtverkehr auf der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz wurde am 11. März 1924 wieder aufgenommen.
Wien, den 14. März 1924. (376)
Bundesbahndirektion Wien-West.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.
Mit Gültigkeit vom 15. März 1924 werden im Anhang 1 des Heftes A die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehr mit den Stationen der Weimar-Rastenberger Eisenbahn geändert.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. März 1924. (355)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)
Mit Gültigkeit vom 20. März 1924 wird in den Ausnahmetarif 11 (Düngemittel) unter Ziffer 2 B des Warenverzeichnisses „Harnstoff, künstlicher" aufgenommen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (372)
Berlin, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 1 a, soweit Kohlengruben-Anschlußstationen, Sammellagerstationen oder Erzgruben-Anschlußstationen im Regiegebiet in Betracht kommen, auf die Übergangsstationen zum Regiegebiet ausgedehnt. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. (375)
Berlin, den 15. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Am 1. April 1924 treten erhöhte Frachtsätze im Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (370)
Altona, den 12. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Mit Gültigkeit vom 18. März 1924 wird für Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisflocken, Reisgrieß von deutschen Seehäfen nach deutsch-schweizerischen, deutsch-österreichischen, deutsch-tschechoslowakischen, deutsch-polnischen und deutschoberschlesisch-polnischoberschlesischen Grenzübergangsstationen sowie den Donauumschlagstellen zur Ausfuhr aus Deutschland der Ausnahmetarif 47 eingeführt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (369)
Altona, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Ausnahmetarife.
Mit Gültigkeit vom 17. März 1924 wird der Ausnahmetarif 38 für überseeisch eingeführte Felle und Häute in rohem, gesalzenem oder getrocknetem (nicht aber gegerbtem) Zustande sowie für Gerbstoffauszüge eingeführt. (359)
Altona, den 12. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Nachtrag 3.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1924:
Aufnahme von Bad Oeynhausen Nord und Bad Oeynhausen Süd in den Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl usw.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, im März 1924. (378)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn. Bezirk Dresden.
Am 15. März 1924 werden herausgegeben der Nachtrag XXII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und der Nachtrag XXVI zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal—Untersachsenberg—Georgenthal. Die Nachträge enthalten anderweite Frachtsätze sowie ermäßigte Umlade- und Umsetzgebühren. Sie können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. bezogen werden, auch erteilen die Stationen Auskunft. Soweit Erhöhungen eintreten, ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455), genehmigt. (367)
Dresden, am 14. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.
Am 15. März 1924 tritt der Nachtrag VIII in Kraft, der neue Frachtsätze enthält. (368)
Dresden, am 14. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr Tarifhefte 1, 2, 3.
Mit sofortiger Gültigkeit werden sämtliche memelländischen Stationen sowie die Station Neuhöfen (RBD. Königsberg [Pr.]) in den Entfernungstafeln II gestrichen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).
Breslau, den 11. März 1924. (353)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401 Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. August 1923.
Gemäß einer mit der Regie getroffenen Vereinbarung werden mit Wirkung vom 10. März 1924 weitere Übergangsstationen in den Kohlenausnahmetarif 6 unter Abschnitt IV A 3 aufgenommen. Hierdurch wird der Kohlenverkehr zwischen Stationen der englisch besetzten Zone mit den Stationen im Regiebetrieb sowie der Verkehr von Stationen im Regiebetrieb durch die englisch besetzte Zone geregelt. Nähere Ausführungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben.
Auskünfte erteilen die Güterabfertigungen. (377)
Essen, den 10. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger), Heft C Ib und Heft C Ic.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1924 wird ein neues Heft C Ia herausgegeben, in dem die Frachtermäßigungen vom 20. Januar und 1. März 1924 berücksichtigt sind. Gegenüber den in der Zwischenzeit mit Hilfe der Abschlagstafel gebildeten Frachtsätzen treten hierdurch teilweise geringe Abweichungen ein, die in der Abrundung der Sätze begründet sind.

Das Heft C Ia vom 18. September 1923 bleibt für die Ausnahmetarife 10b (Zeitungsdruckpapier), 13 (Kartoffeln als Stückgut), 21 (Cement zur Ausfuhr), 34 Abt. II (Hanf) und 43 (Güter der Tarifklassen A—D) bis auf weiteres noch bestehen, ebenso die Abschlagstafel vom 20. Januar 1924 für die Ausnahmetarife 10b und 13. Die Abschlagstafel vom 1. März 1924 tritt mit Ablauf des 14. März 1924 außer Kraft. Für die geringfügigen Erhöhungen ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Zum gleichen Zeitpunkt werden die Hefte C Ib und C Ic neu herausgegeben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (354)

Berlin, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft CIa (Frachtsatzzeiger), Heft C Ib und Heft C Ic.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1924 wird ein neues Heft C Ia herausgegeben, in dem die Frachtermäßigungen vom 20. Januar und 1. März 1924 berücksichtigt sind. Gegenüber den in der Zwischenzeit mit Hilfe der Abschlagstafel gebildeten Frachtsätzen treten hierdurch teilweise geringe Abweichungen ein, die in der Abrundung der Sätze begründet sind.

Das Heft C Ia vom 18. September 1923 bleibt für die Ausnahmetarife 10b (Zeitungsdruckpapier), 13 (Kartoffeln als Stückgut), 21 (Cement zur Ausfuhr), 34, Abt. II (Hanf) und 42 und 43 (Güter der Tarifklassen A—D), die Abschlagstafel vom 20. Januar 1924 für die Ausnahmetarife 10b und 13, die Abschlagstafel vom 1. März für die übrigen Ausnahmetarife des Heftes C II, bei denen sie anzuwenden ist, bis auf weiteres noch bestehen. Für das Heft C Ia tritt die Abschlagstafel vom 1. März 1924 mit Ablauf des 14. März 1924 außer Kraft. Für die geringfügigen Erhöhungen ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Zum gleichen Zeitpunkt werden die Hefte C Ib und C Ic neu herausgegeben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (371)

Berlin, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1924 wird der A. T. 45 für Holzwaren, folgende: Fenster- und Türrahmen sowie Türen, sämtlich ohne Anstrich und Verglasung zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (364)

Altona, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 17. März 1924.

Aufnahme von Cassel Vschbf, Cassel Wilhelmshöhe, Eisenach, Erfurt Ost, Grünhain, Jena Saalbf, Nürnberg Süd, Uslar Stadt, Würgendorf und von 42 württ. Versandstationen. (363)

Altona, den 12. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1924 an werden im Geltungsbereich der Ausnahmetarife 42 und 43 der zehnprozentige Zuschlag für Beförderung in gedeckten Wagen nicht mehr erhoben.

Vom gleichen Tage ab werden in der Überschrift des Ausnahmetarifs 43 die Worte: „mit Ausnahme von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" gestrichen. (380)

Altona, den 15. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Deutschen Reichsbahn, Bezirk Dresden, Heft 2.

Am 1. April 1924 wird die Station Commerau für den Güterverkehr geschlossen. (365)

Dresden, am 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1924 ab findet der Nottarif (deutsches Tfv. 7), der nach den für den innerdeutschen Verkehr geltenden Bestimmungen nur in der Richtung von den Niederlanden gilt, auch über den Grenzübergang Laarwald Grenze Anwendung. (373)

Köln, den 13. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1924 wird die Güterabfertigung Hanau (M) West für den gesamten Güter- und Tierverkehr geschlossen. Die Abfertigung der Wagenladungen, die in Hanau (M) zoll- oder steueramtlich zu behandeln sind, hat vom gleichen Tage ab nach Hanau (M) Ost zu erfolgen. Für die Überführung der Zollwagen von Hanau (M) Ost nach dem Zollamt wird eine Gebühr in Höhe der doppelten Bahnhofsgebühr (vgl. DEG. Teil II Heft A Abschnitt D II d) erhoben.

Frankfurt (M), den 7. März 1924.
Reichsbahndirektion. (352)

Güter- und Tiertarife der Saarbahnen.

Am 15. März 1924 treten in Kraft:

Nachtrag I zum Gütertarif, Teil II, Preis 0,30 fr.
Nachtrag II zum Gütertarif, Teil III, Preis 0,60 fr.
Nachtrag 4 zum Binnentiertarif, Preis 0,60 fr.

Die Nachträge enthalten erhöhte Frachtsätze und Gebühren. Sie können von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (374)

Saarbrücken, den 15. März 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I B.

Am 15. März kommt der Sichtvermerk bei Frachtbriefen über leere Privatwagen in Fortfall. (351)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. März 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1922.

Tfv. 63. Mit sofortiger Wirksamkeit wird in der Entfernungstafel I geändert: Die Schnittentfernung Münchberg-Saalfeld von 111 km in 91 km, die Schnittentfernung Selbitz-Lichtenfels von 115 km in 96 km.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (s. RGBl. 1914, S. 455).

München, den 11. März 1924. (360)
Tarifamt b. RVM., ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia.

Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Nachdem nunmehr auch Pola und Rovigno in den Tarif für den Güterverkehr zwischen Triest und der tschechoslowakischen Republik einbezogen und Stückgutsendungen in diesem Verkehr zugelassen sind, sind die Bekanntmachungen Nr. 367, T 53/1 vom 19. 1. 23 und Nr. 683, T 53/1 vom 18. XII. 23 zu streichen und die Bekanntmachung Nr. 683, T 53/1 vom 26. XI. 23 wie folgt zu ändern:

„Für Sendungen nach und von Pola und Rovigno, für die im Frachtbrief Umbehandlung zum Tarif für den Verkehr zwischen Triest, Pola und Rovigno und der tschechoslowakischen Republik oder der Republik Österreich vorgeschrieben ist, gelten sinngemäß die gleichen Bestimmungen wie für den Verkehr mit Triest (s. Abschnitt C, Seite 5 und 6 der Kundmachung und die hierzu erlassenen Ausschreibungen)."

Die Ziffer 1a zu C I (Seite 5 der Kundmachung) erhält folgende Fassung: „Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief als italienischen Übergangspunkt Tarvis vorzuschreiben." (361)

München, den 10. März 1924.
Tarifamt b. RVM. ZB.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet—Ungarn.

1. Im Vorwort des Tarifs sind die Worte „A. priv. Buschtehrader Eisenbahn (Vyhr. priv. Bůstěhradska železnice)" zu streichen.

2. Im Tarif und in der Dienstanweisung ist der Name der tschechoslowakisch-österreichischen Grenzübergangsstation „Horni Dvořiště-Česky Heršlak" zu ändern in „Horni Dvořiště".

München, den 8. März 1924.
Tarifamt beim RVM., ZB.

---

6. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. März d. J. ist eine Erhöhung des Personentarifs durchgeführt. Näheres im Nachtrag XIV.

Ab 15. März d. J. betragen die Frachtzuschläge 36 Pf. für Eilstückgut, 18 Pf. für Frachtstückgut und 12 Pf. für Wagenladungen pro 100 kg. (357)

Freien Grunder Eisenbahn.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 13. Berlin, den 27. März 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verwaltungsform des sächsischen Eisenbahnnetzes und ihre Neugestaltung.

Von Oberregierungsbaurat **Friedrich**, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsdirektion Chemnitz.

Die im vormals sächsischen Eisenbahnnetz eingeleitete Neugliederung der Organisation wird von einschneidender Bedeutung sein, weil der sächsische Bereich eine von den übrigen vormaligen Ländereisenbahnen abweichende Verwaltungsform besitzt und weil der Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden nach seiner Größe, seiner Eigenart und seiner Wirtschaft besondere Verhältnisse aufweist.

Eine Darstellung der jetzigen Verwaltungsform und ein Ausblick auf ihre künftige Gestaltung wird um deswillen auch von allgemeinem Interesse sein, weil sich daraus Schlußfolgerungen von Bedeutung für die Organisation größerer und dichter Verkehrsbezirke überhaupt ergeben.

I.

Sachsen ist mit seinen rund 5 Millionen Einwohnern das am dichtesten bevölkerte Land (auf 1 qkm kamen 1911 in Sachsen 321, im Rheinland 264, in Westfalen 204, im gesamten Reich 120, in Belgien 252 Einwohner). Es geht sowohl in seiner Bevölkerungsdichte wie in der Industrialisierung (Prozentsatz der im Handel, Industrie und Bergbau Erwerbstätigen) auch den am meisten vorgeschrittenen preußischen Provinzen Westfalen und Rheinland weit voran. (Es kamen auf 100 Erwerbstätige in den genannten Berufsabteilungen in Sachsen 75,1, Westfalen 67,6, Rheinland 66,1.) Sein Gebiet ist mit 15 000 qkm räumlich immerhin sehr ausgedehnt, es ist dreieinhalb so groß wie die links- und rechtsrheinische Ruhr zwischen München-Gladbach, Hamm, Solingen und Recklinghausen gemessen, und es umfaßt etwa die doppelte Fläche des eigentlichen Industriegebietes am Rhein (Ruhr- und Rheinlandprovinz zusammen). Auch sein Netz ist mit 3370 km[1]) sehr ausgedehnt. Es hat von allen deutschen Bundesstaaten das dichteste Eisenbahnnetz mit 21,4 km auf 100 qkm gegenüber Bayern mit 11,0, Preußen mit 10,7, hiervon Rheinprovinz mit 17,3, Westfalen mit 15,3.

Für die aus Betrieb und Verkehr anfallenden Geschäfte ist wesentlich, daß Sachsen eine äußerst dichte Stationsfolge[2]) hat. Es entfällt eine Station auf 3,37 km gegen 5,04 in Preußen und 4,61 km in der Rheinprovinz. Sein Netz ist der Bodengestaltung gemäß außerordentlich verästelt und zu einem großen Teil, und zwar besonders in den stark industrialisierten weiten Gebirgsteilen, nur umständlich zugängig.

Sachsens Industrie ist ihrem Umfang und ihrer Zusammensetzung nach einzigartig in der Welt. Sie ist derart mannigfaltig, daß nur derjenige, der die Verhältnisse genau kennt,

[1]) Man weist Sachsen des öfteren darauf hin, daß es ein größeres Schmalspurnetz habe (570 km), und daß dieses Netz betrieblich nicht einem Vollspurnetz gleichzuachten sei. Die Schmalspurbahnen sind meist bedingt gewesen durch das außerordentlich kupierte Gelände. Sie führen zum Teil durch starke Industriegegenden; an ihnen liegt mitunter Fabrik an Fabrik und Ortschaft an Ortschaft. Der Betrieb ist durch Verwendung von Rollwagen und die starken Steigungen schwierig. Sie werden völlig wie Nebenbahnen betrieben. Ihre Zugbelegung ist durchaus normal, ihr Verkehr nicht unbedeutend (etwa 6 % des sehr starken sächsischen Verkehres). Die zahlreichen Übergangsstationen gehören zu den empfindlichsten Punkten des sächsischen Netzes. Die erwähnte Auffassung ist also falsch.

[2]) Der Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn versagt in der Klassifizierung der Bahnhöfe. Es fällt auf, daß Sachsen mit seinem außerordentlichen Verkehr und seiner Bevölkerungsdichte nur 27 Bahnhöfe 1. Klasse angibt, während Bayern deren 100 (!) und einzelne preußische Direktionen, wie Magdeburg, Halle und Erfurt, sich allein 30, 29 und 24, also soviel wie Sachsen anrechnen. Die Nachforschungen haben ergeben, daß mangels einheitlicher Direktiven Sachsen nur seine allergrößten Bahnhöfe als Bahnhöfe 1. Klasse eingestuft, während Preußen seine Klassifizierung nach anderen Grundsätzen vorgenommen hat. Gleichmäßige Einstufung bringt eine wesentliche Verschiebung (Sachsen etwa 60 Bahnhöfe 1. Klasse).

imstande ist, sich ein Bild über die sächsische Volkswirtschaft zu machen. Sie ist wissenschaftlich behandelt wie kaum eine andere, und sie bildet, wie Benndorf[3]) überaus eingehend nachweist, in ihrer Gesamtheit einen innerlich verbundenen Wirtschaftskörper, etwas Besonderes, von der außersächsischen Industrie durch bestimmte Eigenheiten Unterschiedenes.

Die Ursachen dieser Erscheinung sind zu suchen in der besonderen Eignung des sächsischen Stammes, in den natürlichen Produktions- und Absatzbedingungen, in der Wirtschafts- und Gewerbepolitik der sächsischen Regierung und der Gemeinden und vor allem in den besonderen wirtschaftsgeographischen Verhältnissen, namentlich in dem Charakter des sanft abfallenden Erzgebirges mit seinen vielen Tälern und wasserreichen Flüssen, die sich wirtschaftlich überaus günstig ausnutzen lassen, und von dem Credner sagt, daß es ein in seiner Art einzig dastehendes Territorium sei.

Der Charakter der sächsischen Industrie ist in der Hauptsache der der sogenannten „Fertigindustrie", d. h. einer Industrie, die die Waren aus Rohstoffen, die Sachsen zu einem sehr großen Teile aus dem Ausland bezieht, oder aus Halbfabrikaten bis zur völligen Gebrauchsfertigkeit herstellt. Die sächsische Industrie ist so vielgestaltig und so verzweigt, daß es sehr wenig Industriezweige überhaupt gibt, die in Sachsen nicht heimisch sind, und kaum einen Artikel unserer heutigen Kultur, der in Sachsen nicht hergestellt wird. Aus dem Charakter der sächsischen Industrie, dem Wandern der Fabrikate von Fabrik zu Fabrik bis zur Fertigstellung, erklärt sich auch der starke Zusammenhang dieses Wirtschaftskörpers, der sich am besten darin zeigt, daß innerhalb dieses verhältnismäßig engbegrenzten Wirtschaftsgebietes im Stückgutverkehr 60 %, im Wagenladungsverkehr 45 % Binnenverkehr ist.

Seine Steinkohle gewinnt Sachsen in der Hauptsache im eigenen Lande, nur seine Braunkohle muß es trotz großer Neuaufschließungen bis zur Fertigstellung der in lebhaftem Ausbau befindlichen Landeselektrizitätsversorgung aus den eigenen Braunkohlenlagern zurzeit noch in größerem Umfange aus der Niederlausitz und Mitteldeutschland ergänzen. Sein sonstiger außersächsischer Verkehr ist bis auf denjenigen nach den Seehäfen außerordentlich zersplittert.

Nicht nur daß die Industrie Sachsens in ihrer Gesamtheit aus dem Riesenkomplex der deutschen Industrie hervortritt, sondern es heben auch die Eigenart und die Menge der im Verhältnis zur deutschen Gesamtproduktion in Sachsen hervorgebrachten Güter wiederum einzelne sächsische Industrien, namentlich Textilien, Metall und Metallverarbeitung, aus jenem Komplex hervor.

Die Verkehrsziffern des sächsischen Netzes werden am besten klar durch Vergleiche.

In Sachsen kommt ein Personenverkehr auf, der nahezu ebensogroß ist, wie derjenige ganz Bayerns mit seinen 6 Direktionen. Wenn jedoch die Zeit- und Wochenkarten nach einzelnen Fahrten gerechnet würden, so ist Sachsen mit seinem gewaltigen Berufsverkehr Bayern trotz seines erheblichen Durchgangsverkehrs in Wirklichkeit in der Zahl der beförderten Personen wesentlich überlegen.

Im Vergleich mit Preußen entspricht er einschl. der überaus starken Direktionen Berlin, Altona und Köln dem zweifachen, ausschließlich Berlin dem 2½fachen, ausschl. Berlin, Altona und Köln dem Dreifachen des Durchschnittsverkehres einer preußischen Direktion.

In Sachsen kommt ein Güterverkehr auf, der in allen Teilen völlig gleich dem ganz Bayerns ist; im Vergleich mit Preußen entspricht er durchschnittlich dem 3fachen Stückgutverkehr und dem 1,7fachen Wagenladungsverkehr einer preußischen Direktion. Beim Ausschalten der Direktion Essen mit ihrem Massengutverkehr kommt in Sachsen das 2fache des Wagenladungsverkehrs einer preußischen Direktion auf, und zwar trotzdem ihm Massengut in wirklich großem Umfange fehlt, und obwohl sich unter den preußischen Direktionen solche wie Halle, Hannover, Altona mit ihrem Massengut-Kali, mit dem größten Braunkohlenrevier und dem Hamburger Umschlagverkehr befinden.

Sachsen hat rund das 3fache der Frachtbriefe einer preußischen Direktion, und zwar einschließlich Ruhr, ferner einen der stärksten Expreßgutverkehre (rd. das 4fache einer preußischen Direktion).

Die Ruhr hat 43 % des Stückgutverkehrs von Sachsen, dagegen das 2½fache des Wagenladungsverkehrs, trotzdem weist sie nur 50 % der Frachtbriefe von Sachsen auf.

Die Einnahmen der Stationskassen betragen rd. das 2,7fache der Durchschnittszahl einer preußischen Direktion einschl. der überaus starken Direktion Berlin. Sie sind gleich den Einnahmen des gesamten bayrischen Netzes und betragen rd. 10 % der Gesamteinnahmen des deutschen Netzes.

Einen besonders guten Maßstab für die Stärke der Industrie gibt die Zahl der Anschlußgleise. Sachsen hat 1923 rd. 1500 Anschlußgleise. Demgegenüber hat die preußische Direktion durchschnittlich 400 Anschlußgleise, und es haben die stärksten Direktionen wie Halle 830, Köln 983. Sachsen kommt ganz Bayern in der Zahl seiner Anschlußgleise ziemlich gleich. Württemberg besitzt 350 Anschlußgleise.

Um einen Vergleich für einen der 6 Betriebsdirektionsbezirke anzuführen, so hatte nach den letzten vergleichbaren Unterlagen

	Fahrtausweise (Stück)	Stückgut (t)	Wagenladungen (t)	Frachtbriefe (Stück)	Eisenbahnpaketadressen (Stück)
D. Chemnitz	22 170 000	802 000	9 170 000	5 135 000	630 000
RBD. Mainz	29 585 000	809 000	11 290 000	5 179 000	915 000
RBD. Osten	15 564 000	565 000	9 180 000	4 590 000	126 000
RBD. Münster	20 570 000	877 000	10 990 000	6 970 000	nicht angeg.

Im Bereich der einen sächsischen Betriebsdirektion kommt also ein gleichwertiger Verkehr wie in jeder dieser preußischen Reichsbahndirektionen auf.

Sachsen ist mit 9 % an der Gesamtgüterbewegung beteiligt, während das gesamte Süddeutschland (Bayern mit Pfalz, Baden und Württemberg) insgesamt nur mit 15,5 % beteiligt ist, das gibt auf die Netzlänge zurückgerechnet einen um das 2,2fache stärkeren Anteil Sachsens.

Der Anteil Sachsens am Stückgutverkehr einschließlich Eil- und Expreßgut beträgt nicht weniger als rd. 10 % des gesamten deutschen Verkehrs.

Auf das vom zugehörigen Eisenbahnnetz belegte Gebiet bezogen, kamen an Stückgut auf in Sachsen 210 t/qkm, in Preußen dagegen nur 80, in Bayern 50, in Württemberg 82, in Baden 106, im Wagenladungsverkehr in Sachsen 2900, in Preußen 1550, in Bayern 640, in Württemberg 750, in Baden 1600 t/qkm. Man sieht hier die außerordentliche, durchschnittliche Überlegenheit Sachsens auch gegenüber Preußen, und zwar einschließlich und trotz dessen im Wagenladungsverkehre alles überragenden Ruhr-Rheingebietes.

Die Zug- und Wagenachskilometer sollen mit Absicht nicht zum Vergleich herangezogen werden, obgleich Sachsen auch hier seine erhebliche Überlegenheit über die preußische Durchschnittszahl, wenn auch nicht in dem bisher nachgewiesenen Umfange, behält. Die Zahlen der geleisteten Zug- und Wagenachskilometer (wie überhaupt alle mit Kilometer zusammenhängenden Zahlen, also auch die reine Kilometerlänge selbst) bilden nur sehr bedingt einen Maßstab für die Beurteilung von Verwaltungsfragen irgendwelcher Art. Sie führen in der Regel zu oberflächlichen Schlüssen. Es kann leicht ein weitmaschiges, verkehrsarmes Netz einen größeren Kilometerverkehr aufweisen, als ein enges, dichtes, verkehrsstarkes, mit Nahzügen belegtes Netz.

Sachsen ist kein Land mit großen Massengütern. Die Stein- und Braunkohle, die es gewinnt, verwendet es zum größten Teil

[3]) Benndorf, Weltwirtschaftliche Beziehungen der sächs. Industrie, Schriften des Institutes für Weltwirtschaft der Universität Kiel. 1917.

im eigenen Lande, und wo Braunkohle aus den Nachbargebieten kommt, legt sie nur ganz kurze Wege zurück. Bei dem starken Binnenverkehr entstehen überhaupt nur verhältnismäßig kurze Transporte. Der Durchgangsverkehr ist bescheiden. Im Frieden (die Verhältnisse haben sich nicht wesentlich geändert) durchfuhr jede Tonne Gut in Sachsen nur 67 km, in Preußen dagegen 116, in Bayern sogar 138 km. Sachsen ist das klassische Land der arbeitsreichen, immer wieder neu zu behandelnden und zu bildenden Nahzüge.

Sachsen ist eines der drei betrieblich besonders empfindlichen und notleidenden Verkehrsgebiete des Reichsbahnnetzes (Ruhr, Altona, Sachsen). Das überaus verästelte Netz, der stark zersplitterte Verkehr, die vielen stark belasteten Gebirgslinien, die überaus empfindlichen, durch starke Bebauung und die Art des Geländes eingeengten Bahnhöfe erfordern eine besonders sorgfältige Überwachung.

So wie die sächsische Wirtschaft in ihrer Art und Größe aus dem Komplex der deutschen Industrie hervorragt, und wie sie in ihrer Art, nämlich in der Hervorbringung des Einzelgutes, ebenso einen Höhepunkt der sonstigen deutschen Industriegebiete bildet, wie die Ruhr es in ihrer vollkommen verschiedenen Art der riesenhaften Erzeugung des Massengutes ist, so nimmt auch die Reichsbahndirektion Dresden eine Sonderstellung unter allen übrigen Reichsbahndirektionen ein, von denen sie sich mindestens in irgend *einem* für deren Bewertung maßgebenden Gesichtspunkte unterscheidet. Für sie muß bei der Fülle der anfallenden Geschäfte eine wirksame Dezentralisation einfach Lebensfrage sein.

II.

Ein Eisenbahnnetz, das nicht wesentlich vom Durchgangsverkehr beeinflußt wird, wächst nach den Bedürfnissen der eigenen Wirtschaft, und ebenso paßt sich die Organisation dieses Netzes diesen Bedürfnissen an. Von der sächsischen Regierung wurde die *einheitliche* Verwaltung des sächsischen Netzes von jeher besonders behütet.

Zu ihrer Wahrung entschloß sich bei den Ende der neunziger Jahre von fast allen deutschen Ländereisenbahnen infolge des Anwachsens der Netze — das sächsische Netz umfaßte damals rd. 2000 km — vorgenommenen Neuorganisationen Sachsen und zwar im Gegensatz zu Preußen, das seine Direktivbehörden mit einem Durchschnittsumfange von rd. 1000 km erheblich vermehrte, zu dem Weg, seine Generaldirektion im wesentlichen als Zentraldirektivbehörde zu erhalten und den vorhandenen Mängeln durch die Schaffung der 6 Betriebsdirektionen abzuhelfen. Diese Mängel bestanden darin, daß die vorhandenen Geschäfte nicht mehr hinreichend von der Zentrale übersehen werden konnten, und daß es sich auch bei dem weit ausgedehnten und dicht verzweigten Netze innerhalb eines hochentwickelten Industriegebietes als unzweckmäßig und unmöglich herausstellte, alle wichtigen Geschäfte, die ohne juristische Mitwirkung und ohne die Möglichkeit kollegialer Fühlungnahme nicht erledigt werden konnten, an *einer* Zentrale bearbeiten zu lassen.

Man rief mit den Betriebsdirektionen besondere Organe zur Entlastung der Generaldirektion ins Leben und diente damit zugleich den dringenden Erfordernissen der sächsischen Wirtschaft, indem man so die nötige lebendige Verbindung der Eisenbahnverwaltung mit den Verkehrsinteressenten — Sachsen besitzt 5 Handelskammern, die zu den stärksten des Deutschen Reiches gehören — herstellte und eine geeignete Vertretung diesen Interessenten gegenüber schuf. Gerade in letzterer Beziehung lag bei der starken Industrialisierung und der Weite des Gebietes ein besonderes Bedürfnis für die Zuteilung von Verwaltungs- und Rechtsgeschäften an provinziale Organe vor, da bei der Fülle und der Dringlichkeit der in einem derartigen Industriegebiet — besonders hochwertiges Einzelgut in sonst bei keiner Reichsbahndirektion auftretendem Umfange — anfallenden Rechtsgeschäfte sonst leicht Verzögerungen und Schädigungen der Interessenten sich ergeben konnten. Dementsprechend verlieh man diesen Betriebsdirektionen den Behördencharakter. Sie wurden — in der Hauptsache in den Grenzen der Amtsgerichtzuständigkeit — ermächtigt, den Staatsfiskus vor Gericht zu vertreten, auch wurde ihnen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen und die Befugnis erteilt, Strafantrag zu stellen.

Auch als 1906 Bayern je 2 seiner Betriebsdirektionen zu einer Eisenbahndirektion vereinigte, hielt man in Sachsen an der Einrichtung der Betriebsdirektionen fest, da man sie wiederum als die der Verwaltung und der Wirtschaft am besten dienende Form erkannte. Als Ergebnis der sehr eingehenden Erörterung 1907 lockerte man lediglich das Verhältnis der Betriebsdirektion zum Bauamt in gewissen Geschäften.

Die sächsische Organisation hat *die auf folgender Seite dargestellte Gliederung.* Sie unterscheidet sich von dem Schema der Organisationen der übrigen ehemaligen Länderverwaltugen durch die Lage der Betriebsdirektion über der Ämterlinie.

An sich sind Betriebsdirektion und Bauamt regelrechte Ämter, wobei die Betriebsdirektion Betrieb und Verkehr, das Bauamt Bahnunterhaltung, Bau und Verwaltung des Grundeigentums in sich vereinigt.

Für die wichtigsten Geschäfte einer Eisenbahnverwaltung besteht also wie bei allen anderen ehemaligen Länderverwaltungen ein glatter Zweiinstanzenzug, und es sind in diesen Geschäften nicht mehr Berührungspunkte zwischen beiden Stellen als bei getrennten Betriebs- und Verkehrsämtern und Bauämtern überhaupt vorhanden. Nur hinsichtlich der Bahnbewachung berühren sich beide inniger, insofern als die Bahnbewachung in Sachsen wenigstens bisher für eine betriebliche Angelegenheit angesehen wurde, in der das Bauamt von der Betriebsdirektion wenigstens in wichtigeren Dingen abhängig war.

Diese 6 Betriebs- und Verkehrsämter hat man aus den dargelegten Gründen zu Organen zur besonderen Entlastung der Generaldirektion ausbauen müssen, indem man ihnen zunächst das Personal der Bauämter disziplinell unterstellte. Auf diese Weise schuf man sich 6 Personalbezirke für das Bahnhofs-, Abfertigungs-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal, in denen der Betriebsdirektion auch die Verwendung und der Bezirksausgleich des Personales, soweit er zentral geregelt werden muß und dem Bauamt für seinen Bezirk nicht unmittelbar möglich ist, obliegt und die der Generaldirektion bei der Zahl des Personals (Verhältnis von Sachsen zu Bayern wie 7 zu 9, also Sachsen 0,8 von Bayern) ihre Personalaufgaben wesentlich erleichtert haben. Jedenfalls hat diese Regelung den weiteren Vorzug, daß das gesamte angeführte Personal namentlich bei Verkehrswellen in einer Hand ist, und daß Meinungsverschiedenheiten in seiner Verwendung nicht bis zur Reichsbahndirektion zu gelangen brauchen.

Als man ferner den Betriebsdirektionen Behördencharakter gab, machte man sie dadurch zu gesetzlichen Vertretern des Eisenbahnfiskus, stattete sie mit einem juristischen Oberbeamten aus und schuf so die Voraussetzung, eine große Anzahl von Geschäften rechtlicher Art, darunter solche, an denen gerade Industrie und Handel wesentliches Interesse haben, auf die Betriebsdirektionen zu übertragen, d. h. nach dem Anfallsort zu verschieben. Zugleich setzte man damit die Betriebsdirektionen auch in den Stand, eine Fülle sonstiger Verwaltungsgeschäfte, die die Mitwirkung des Juristen erfordern, der Reichsbahndirektion von vornherein fernzuhalten.

So ist es, um nur wenige Beispiele anzuführen, für die Verwaltung und für die Betroffenen von hohem Werte, daß die Betriebsdirektionen im Rahmen ihrer Zuständigkeit alle aus Unfällen, Frachtverträgen usw. innerhalb ihres Bezirks hervorgehenden Prozesse als Klägerin oder Beklagte am Orte selbst führen, daß sie selbst Mahnverfahren und Zwangsvollstreckungen betreiben, daß man Pfändungsbeschlüsse über aufgeliefertes Gut der Betriebsdirektion des in Frage kommenden Ortes zustellen kann, ohne auf die zeitraubende, dabei auch vielfach von vornherein zur Erfolglosigkeit verurteilte Zustellung an die ferne Reichsbahndirektion am dritten Orte angewiesen zu

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden

für Bahnunterhaltung und Bau

für Bahnbewachung und Personal

6 Betriebs-Direktionen

21 Neubauämter

27 Bauämter

16 Bahnverwaltereien

5 Maschinenämter

4 Werkstättenämter

3 Elektrotechnische Ämter

220 Bahnmeistereien

2 Holztränkungsanstalten

775 Bahnhöfe

27 selbständige Güterabfertigungen

1 Bahnhofswerkmeisterei

20 Heizhausschlossereien

36 Fahrhofsschlossereien

6 Betriebswerkstätten

4 Hauptwerkstätten

4 Werkstättenmagazine

3 Elektrizitätswerke

13 Telegraphenmeistereien

229 Haltepunkte

sein. Auch die Einleitung von alljährlich tausender gerichtlicher Strafverfahren und die Stellung ebensovieler Strafanträge wegen Beamtenbeleidigung, Hausfriedensbruch, Diebereien und Betrügereien zum Nachteile der Reichsbahn bleibt der Reichsbahndirektion erspart.

Innerhalb ihrer eigenen Zuständigkeit entscheiden die Betriebsdirektionen auch — anders als in der Regel die Verkehrsämter — endgültig auf Entschädigungsforderungen aller Art. Tausende oft recht schwierige Ersatzansprüche aus Verträgen oder gesetzlicher Haftung werden von den Betriebsdirektionen aufgefangen und abgetan, auch die leider häufigen Räumungsprozesse und Mietgerichtsverfahren nehmen sie der Reichsbahndirektion ab. Von grundsätzlichen Fällen abgesehen, werden auch die Meinungsverschiedenheiten der Personalvertretung und der Verwaltung vor der Betriebsdirektion ausgetragen, wie dort überhaupt eine große Zahl von Personal- und Disziplinarsachen abgewickelt und Beschwerdesachen, Unregelmäßigkeiten in Betrieb und Verkehr usw. erledigt werden. In all diesen Fällen haben die Betriebsdirektionen, soweit sie nicht ohnehin in eigner Zuständigkeit tätig werden, vielfach im Auftrage der Reichsbahndirektion zu erörtern, gutachtlich zu berichten, zu verhandeln oder zu entscheiden[4]).

Mit der Zusammensetzung der Betriebsdirektionen (Techniker, Jurist und Verkehrsfachmann) hatte man also zugleich die Möglichkeit geschaffen, eine wirkliche Entlastung der Reichsbahndirektion durchzuführen. Ihrer Aufgabe und dem Werte entsprechend, das ihrem Urteile künftig für die Entscheidungen der Reichsbahndirektion beizumessen war, wurden die Betriebsdirektionen mit einem Vorstande besetzt, der in gemeinschaftlichem Etat mit den Oberräten der Generaldirektion stand.

In der Tat hat die Reichsbahndirektion in allen Fragen des Personales, des Betriebes und Verkehres und in der Gestaltung der baulichen Anlagen auf dem Urteile der Betriebsdirektionen in maßgebender Weise gefußt. Sie konnte es auch, weil bei den Betriebsdirektionen infolge ihrer Zusammensetzung eine Durchdringung aller Geschäfte nach jeder Richtung hin in gleicher, bei ihrer geringen Besetzung aber in einer sehr viel leichter beweglichen und schnelleren Weise als bei einer Reichsbahndirektion möglich ist, und weil, wie aus den gegebenen Zahlen ersichtlich, die Ansicht der Betriebsdirektionen auf einem außerordentlich weiten praktischen Betätigungsfeld bei genauer örtlicher Kenntnis fußt.

So ist es den Betriebsdirektionen auch möglich, innerhalb ihrer Zuständigkeit (die übrigens in den letzten Jahren infolge der Angleichung der Zuständigkeitsgrenzen der Betriebsdirektionen und der preußischen Ämter nicht einmal in dem möglichen Umfange ausgenutzt wurde) alle Geschäfte völlig zum Abschluß zu bringen und in den darüber hinausliegenden Geschäften für die Reichsbahndirektionen, die bei deren Umfang unbedingt nötige vollkommen abschließende Vorarbeit zu leisten.

So kommt es ferner, daß das Gewicht der von den Betriebsdirektionen erledigten Aufgaben nicht nur in den Geschäften liegt, die unter ihre verfassungsmäßige Zuständigkeit fallen

[4]) So hat — um nur einige Zahlen herauszuziehen — die Betriebsdirektion Chemnitz im Jahre 1923 352 Strafanträge gegen lästige Aufleger, 164 wegen Beamtenbeleidigung gestellt und allein in Nachlösesachen 432 gerichtliche Mahnverfahren durchgeführt sowie gerichtliche Bestrafung von 92 Reisenden wegen betrügerischer Fahrgeldhinterziehung erwirkt, Zahlen, die übrigens infolge des Verkehrsrückgangs und der Inflation noch ganz außergewöhnlich niedrig sind. Von den vom Juristen der Betriebsdirektion persönlich geführten Amtsgerichtsprozessen sind im Jahre 1923 36 entschieden oder sonst zu Ende geführt worden. Die Betriebsdirektion hat insgesamt 105 Gerichtstermine wahrgenommen. In rund 2600 Fällen hat sie Bahnpolizeistrafen auswerfen müssen, ein Hilfsmittel zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Verkehre, das sich in einem stark industriellen Bezirke nicht vernachlässigen läßt.

sondern in gleichem Maße in Aufgaben, die an sich in Sachsen ebensogut wie anderswo zum Tätigkeitsbereiche der Reichsbahndirektion gehören, die aber hier in sehr weitem Maße den Betriebsdirektionen zugewiesen zu werden pflegen und von ihnen dank ihrer Zusammensetzung und unter Verwertung ihrer genauen örtlichen Kenntnisse bei Ersparung zeitraubender und kostspieliger Reisen der Reichsbahndirektions-Dezernenten denkbar gründlich, schnell, einfach und billig erledigt werden.

Die Betriebsdirektion ist besetzt mit einem technischen Oberrat als Vorstand, zwei bis drei höheren Technikern für den Beförderungs- und betriebssicherheitlichen Dienst, diese nach Bezirken eingeteilt, einem Juristen und einem aus dem mittleren Verkehrsdienst hervorgegangenen höheren Verkehrsfachbeamten. Das übrige Personal ist zu seiner intensiven Ausnützung auf das reine Spezialistentum gestellt. Ein derartiger Bezirk kann von so wenig Personen — eine Betriebsdirektion hat durchschnittlich nur etwa 40 Mann Personal — nur wirksam bearbeitet werden, wenn die Fäden völlig ineinandergreifen. Um hierfür ein Beispiel anzuführen, ist der Verkehrsinspektor selbstverständlich nur imstande, seine Aufgabe zu bewältigen, weil ihm der Vorstand sämtliche Personalgeschäfte abnimmt, und weil bei zweifelhafter Rechtslage auch in Verkehrssachen sofort der Jurist für die Weiterbearbeitung einspringen kann. Die Betriebsdirektionen liefern einen ausgezeichneten Beweis, was zweckmäßig organisierte, kleine, von keinem hemmenden Apparat eingeengte Zentralstellen zu leisten vermögen. Der Vorstand ist schließlich ein vorgeschobener Dezernent der Reichsbahndirektion, der, mitten im Strahlungspunkte des Bezirkes sitzend, für alle Teile des Bezirkes fernmündlich und mit der Bahn leicht zu erreichen ist, und der in gemeinsamem Wirken mit den ihm beigegebenen betriebstechnischen, juristischen und Verkehrsbeamten imstande ist, eine große Anzahl Geschäfte aufzufangen, die bei anderer Zusammensetzung der Betriebsdirektionen zu Zeitverlusten und Berichten, kurzum zu Schwerfälligkeiten Anlaß gegeben hätten. Dasselbe gilt entsprechend innerhalb eines weiten Kreises von rechtlichen und Verwaltungsgeschäften für den bei der Betriebsdirektion tätigen Juristen, der einen großen Teil der bei den preußischen Reichsbahndirektionen den Streckendezernenten obliegenden Geschäfte erledigt.

Erwähnt muß noch die Stellung und Aufgabe der Betriebsdirektion in Sachen der Personalvertretung werden.

Die Betriebsdirektionen haben ihrer Bedeutung und ihrem Umfange entsprechend für alles in ihrem Bezirke vorhandene Personal, mit Ausnahme der auch insoweit selbständigen Werkstätten, eine Bezirkspersonalvertretung. In einem so industriereichen, von Klassengegensätzen so stark beherrschten Lande wie Sachsen ist dadurch der Reichsbahndirektion eine außerordentliche Erleichterung geschaffen worden, und zweifellos hat gerade diese Einrichtung wesentlich dazu beigetragen, daß die in den letzten Jahren sehr schwierige Personalverwaltung sich immerhin verhältnismäßig reibungslos hat durchführen lassen.

III.

Aus alledem geht hervor, daß die sächsische Organisation die Möglichkeit einer wahrhaften Dezentralisation bot, die bei der Fülle der bei einer so großen Reichsbahndirektion anfallenden Geschäfte und bei der so reichgegliederten Volkswirtschaft Sachsens unbedingtes Erfordernis war.

Nun bilden diese Betriebsdirektionen eine Anomalie in der Buntheit der unter den Reichsbahndirektionen jetzt noch bestehenden Verwaltungskörper hinsichtlich ihrer Größe, ihres Aufgabenkreises und namentlich ihres Behördencharakters, und es soll infolgedessen zunächst dieser letztere fallen. Würde man sich dazu entschließen, so würde man den Sinn dieser ganzen wohlerwogenen und immer wieder erhaltenen Organisation grundlegend ändern. Man würde 25 Jahre der Entwicklung überschlagen und Sachsen, nur unter vollkommen andersartigen Verhältnissen, auf das Jahr 1899 zurückwerfen, und man würde den Widerspruch nicht erkennen, der darin liegt, daß man Sachsen den einst mit völliger Überlegung eingeschlagenen Weg verschüttet, ohne es zugleich den Weg der anderen Länderverwaltungen (Vermehrung der Direktivbehörden) betreten zu lassen. Man würde die riesige industrielle Entwicklung des Landes seit 1899 und die Tatsache unberücksichtigt lassen, daß diese Organisation nicht nur auf die Interessen der Verwaltung, sondern auch auf die der sächsischen Wirtschaft eingestellt wurde, und daß sie ihr bisher, und zwar auch dank dem Behördencharakter der Betriebsdirektionen, immerhin so gut zu dienen vermochte, daß Reibungspunkte und Beschwerden der Handelskammern trotz des Riesenverkehrs im Güterwesen kaum bestanden. Man würde also eine auf die Bedürfnisse eines Landes eingestellte Organisation einem ihr fremden, rein formalen Gedanken opfern, nämlich die sächsische Organisation dem Schema anderer Verwaltungen anzupassen, und man würde glauben, hierbei darüber hinwegsehen zu können, daß die Reichsbahndirektion Dresden sich nicht ohne weiteres in den Rahmen der übrigen Reichsbahndirektionen einpassen läßt.

Man würde Verwaltungskörper, die allein Sachsen als die Träger einer echten Dezentralisation besitzt, zerschlagen und den Wässern gebieten, erneut bergauf zu fließen, man würde damit den durchaus gesunden Gesamtkörper krank machen[5]).

IV.

Die preußische Organisation ist durchaus auf weitmaschiges Netz gestellt. Sie dürfte auf die Reichsbahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe, deren Netz in ziemlich allen Faktoren dem einer preußischen Durchschnittsdirektion gleicht, noch am ehesten passen. An Stellen sehr dichten Verkehrs, wie im Rheinland und an der Ruhr, hat man sich mit einer räumlich sehr starken Beschneidung der Direktionen geholfen. Man bedenke, daß der wesentliche Teil der Reichsbahndirektion Essen kaum ein Viertel von Sachsen bedeckt, und daß Essen als Mittelpunkt hier außerordentlich wirken kann, daß ferner das eigentliche Industriegebiet Ruhr—Rhein, dessen westliche Teile übrigens noch am ehesten dem sächsischen Wirtschaftskörper gleichen, kaum mehr als die Hälfte Sachsens einnimmt, daß aber hieran drei Direktionen (Essen ganz, Elberfeld und Köln zu einem guten Teil) beteiligt sind. Dieser räumlichen Ausdehnung muß man sich voll bewußt werden, wenn man den Unterschied der Probleme erkennen will.

Wie die Verhältnisse liegen, läßt sich sehr wohl denken, daß die Umstände, die Sachsen zur Dezentralisation drängen, nicht oder doch nicht in so starkem Maße in Preußen auftreten. Immerhin muß gesagt werden, daß auch die preußischen Direktionen heute ihr Gesicht stark zu wandeln beginnen, und zwar gezwungen dadurch, daß die Organisation vom Jahre 1895 nicht auf das Steigen des Verkehrs und auf das Anwachsen des Netzes genügend Rücksicht nahm. Es hätte nach meiner Meinung schon eine geringe Vermehrung der Direktivbehörden genügt, um die ursprüngliche Idee des rein Persönlichen in dieser Organisation wenigstens in der Direktionsinstanz weit länger frisch zu halten. Heute offenbaren die preußischen Direktionen ihre Wandlung durch die Einführung des Abteilungssystems, das bei großen und stark belasteten Reichsbahndirektionen absolute Notwendigkeit — niemand könnte einen derartigen Apparat überblicken —, aber auch ein in der Literatur genügend geschildertes Übel ist, um seine Annahme nur durch Zwang erklären

[5]) Seydel sagt: „Experimente auf organisatorischem Gebiete darf man bei einer großen Verwaltung nicht machen, jeder Fehlgriff wirkt wie eine schleichende Krankheit, die man spät, vielleicht zu spät erkennt und dann nur schwer beheben kann."

Schulze aber, der Rektor der Handelshochschule in Leipzig, führt in seinem neuesten Werke, „Organisatoren und Wirtschaftsführer" aus: „Zeichnete der Gesetzgeber früherer Zeiten die Regeln auf, nach der die Geschehnisse verlaufen waren, so befiehlt der heutige, nach welchen neuen Regeln sie sich zu richten haben. Jener hatte die Erfahrung hinter sich, dieser vergißt allzu leicht, daß sie erst vor ihm liegt. So ist ein großer Teil des Verwaltens zum Experiment geworden."

Vor allem verwechsle man nicht Organisation der Verwaltung mit Führung der Geschäfte. Die letztere läßt infolge der nach dem Kriege eingesetzten Zentralisierungsbestrebungen allerwärts zu wünschen übrig.

zu können. Man muß es bei Seydel nachlesen, mit welcher Leidenschaft sich die Schöpfer der Organisation vom Jahre 1895 gegen dieses System wenden, für das Thielen die Bezeichnung „Wandschirm“ findet und für das in dem Acworth'schen Gutachten über die österreichischen Bundesbahnen wiederholt das Wort „wasserdicht“ fällt, um den im Zwang begründeten und voraussichtlich erst im Laufe der Zeit fühlbar werdenden Rückschritt zu erkennen. Jedenfalls ist heute anzunehmen, daß sogar schon die großen preußischen Reichsbahndirektionen so stark belastet sein werden, daß auch sie nach kräftiger Dezentralisation streben müssen, wenn auch dieses Bedürfnis sicherlich nicht ganz so stark wie in Sachsen auftreten wird; denn wie schon bemerkt, am Rhein hat man sich durch Zusammenballung der Direktionen geholfen (Entfernung Essen—Elberfeld 25 km, Elberfeld-Köln 45 km), und bei den übrigen ist, wie ein Blick auf die Karte ohne weiteres lehrt, die Struktur des Netzes eine ganz andere als in Sachsen. Vor allem ist Preußen in der glücklichen Lage gewesen, allen natürlichen Schwerpunkten seiner Verkehrsgebiete Reichsbahndirektionen geben zu können, denn alles, was außerhalb eines weiteren Umfanges dieser Zentren liegt, ist niederen Ranges, wenn nicht rein landwirtschaftlich, und wo in großer Entfernung dieser Zentren eine Häufung stattfindet, so betrifft sie sicher das bei den in der Regel außerdem vorhandenen auskömmlichen Verkehrsanlagen betrieblich und verkehrlich leichter zu behandelnde Massengut und niemals das hochwertige Einzelgut und die Verkehrszersplitterung wie in Sachsen. Ein Beispiel hierfür gibt das Niederlausitzer Braunkohlengebiet der Direktion Halle. Würde dieses Gebiet sächsische Struktur zeigen, so wäre wohl längst in irgendeiner Form eine Änderung getroffen.

Hiergegen vergleiche man die sächsischen Verhältnisse, das Dresdner, Leipziger, Chemnitz-Zwickau-Plauener Gebiet, alles Industriezentren allerersten Ranges, in einer gegenseitigen Entfernung der Hauptpunkte von 100 km, jedes mit einem Verkehrsanfall zweier bayrischer oder einer preußischen Durchschnittsdirektion, das sächsische Netz selbst, das überhaupt nur vier Durchgangslinien und sonst kaum etwas anderes als durch starke Industriegegenden sich windende Verästelungen aufweist, die Zerfaserung des Verkehrs, die überaus empfindlichen, unzulänglichen, eingeengten Bahnhöfe, um zu begreifen, daß die Reichsbahndirektion Dresden nur dem Namen nach mit den übrigen Reichsbahndirektionen übereinstimmt, und daß bei ihr denn doch andere Verhältnisse als anderwärts vorliegen.

V.

Es ist eine alte Erfahrung, daß zu sehr in die Breite gegangene Organisationskörper, mögen sie wollen oder nicht, sich bürokratisch einstellen, daß sie erstarren, und daß dann der gefürchtete innere Reibungswiderstand eintritt, der zum Wesen dieser Entwicklungserscheinung gehört, in der das Überlieferte alle neuen Gedanken überwuchert.

Der Hilfsmittel sind zunächst zwei: Entweder vollständig teilen oder den gefährdeten Mittelpunkt entlasten.

Sachsen ist ein Wirtschaftsgebiet für sich und als solches anerkannt. Es wird als einheitlicher Verkehrsbezirk in dem neuen Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ erhalten bleiben. Eine Teilung scheidet also aus.

Für die Entlastung des Mittelpunktes Dresden gibt es nur folgende Wege:

Man schaffe — das wäre die erste Möglichkeit — zwei weitere Reichsbahndirektionen in Leipzig und Chemnitz etwa in Anlehnung an das bayerische Muster, aber durchaus unter Führung Dresdens. Diese Direktionen sind in der Personalbesetzung so klein wie irgendmöglich zu halten. Nach meiner Meinung lassen sie sich im Rahmen des vorhandenen Personalbestandes durchaus durchführen. Die großen Direktivbüros verbleiben soweit wie möglich in Dresden. Da das bayerische Vorbild besteht, so handelt es sich um keine Anomalie. Wohl die gesamte fachliche sächsische Meinung sieht auf diesem Wege die einzige Möglichkeit, auf Sachsen die sogenannte reine Ämterorganisation überhaupt zu übernehmen, gleichviel wie diese Ämter sich bei der möglicherweise kommenden Einheitsorganisation hinsichtlich ihrer Größe und der Zusammenfügung von Bau, Betrieb und Verkehr gestalten werden, vor allem aber eine reine Ämterorganisation nach preußischem Muster durchzuführen, bei der der jetzige preußische Grundsatz erhalten bleibt, daß den Ämtern nur Aufsicht und Ausführung, nicht aber Verwaltungsgeschäfte in größerem Umfange gehören.

Sachsen hat aus den dargelegten Gründen nicht nur in seinen Betriebsdirektionen, sondern auch in den Bauämtern eine wesentlich stärkere Dezentralisation, infolgedessen eine grundsätzlich andere Geschäftsgebarung als Preußen. In dem Augenblick der Übertragung des preußischen Systems auf Sachsen fände eine außerordentliche, völlig untragbare Zurückflutung von Geschäften nach Dresden statt, und es würde die Erhaltung Dresdens als alleinige Reichsbahndirektion für das sächsische Netz jeder Erfahrung widersprechen, die Preußen an sich selbst gemacht hat.

Ich erwähnte früher, daß es 1907 nur eines kleinen Schrittes bedurft hätte, um die Einrichtung dreier Reichsbahndirektionen Wirklichkeit werden zu lassen, und es wäre dies ohne Zweifel geschehen, wenn der preußische Ämtercharakter damals in Sachsen vorhanden gewesen wäre; denn dann hätten schon damals die Verwaltungsgeschäfte keinesfalls von der Generaldirektion Dresden nach preußischem Muster übernommen werden können. Diese Organisation würde sich also völlig harmonisch in den sächsischen Wirtschaftskörper einfügen.

In diesem Zusammenhange ließe sich auch die Leipziger Frage, die sonst nie zur Ruhe kommen wird, am natürlichsten und damit am besten lösen. Wenn man dort Sachsen in seiner Betriebsdirektion die lokale Spitze nehmen würde, so entstünde hier eine Überorganisation von Ämtern, die in einer Handels- und Industriestadt allerersten Ranges, wie Leipzig ist, nur kurze Zeit bestehen kann.

Übrigens sei hier darauf hingewiesen, daß Sachsen drei Oberpostdirektionen, Dresden, Leipzig und Chemnitz, hat.

Ich würde den Weg der drei Reichsbahndirektionen unter Vorrangstellung Dresdens für den glücklichsten halten. Er ist für die Verfechter der Einheitsorganisation überhaupt der gegebene Weg, vor allem aber ist er der Weg, auf dem das sächsische Netz bestimmt eine Organisation von längerer Dauer erhalten würde.

Bei einem zweiten Weg habe ich mich nach dem Grundsatz zu fragen, wie ich auf andere Weise wirksam dezentralisieren kann. Dieser Leitgedanke lautet: Nur Grundsätzliches und besonders Wichtiges den Zentralen, alles übrige den Außenstellen, oder: Nur für ersteres den Zweiinstanzenzug, für alles übrige den Eininstanzenzug. Würden die heutigen Zentralen ihre Geschäfte nach diesem Grundsatz prüfen, sie dürften erschrecken über den Anteil von Geschäften letzterer Art, die sie unkaufmännisch erst in zweiter Hand bearbeiten.

Um diesen Grundsatz aber in die Wirklichkeit umsetzen zu können, muß bedacht werden, daß auch sehr viel Nichtgrundsätzliches der Behandlung durch den Juristen und außerdem vieles der kollegialen Behandlung durch Techniker, Jurist und Verkehrsbeamten bedarf. Die in Frage kommenden Gebiete sind schon früher gestreift worden. In dem Augenblick, wo diese Zusammensetzung in der Provinz vorhanden ist, kann die Zentrale sich Luft machen, soviel sie will, und es kann alles, was vernünftigerweise und kaufmännisch in den Eininstanzenweg gehört, in bester Form totgemacht werden.

Außerdem ist notwendig, für die Gruppierung der Dienstzweige Verkehr, Betrieb und Bau die zweckmäßigste und reibungsloseste Form zu finden. Wir in Sachsen haben bei großer Intensität des Verkehrs Betrieb und Verkehr in Stellen von einer Ausdehnung zusammen, wie sonst nirgends im deutschen Netz. Wir sind aber auch imstande, das Gewicht der

Berührungspunkte mit dem Bau durch das Verhältnis zwischen Betriebsdirektion und Bauamt genau zu beurteilen. Für mich ist auf Grund dieser Erfahrung die reibungsloseste Form die Vereinigung aller drei, bei der auch das gesamte Personal, das bei Verkehrswellen zusammenwirken muß, sich in einer Hand befindet. Der Bau allerdings würde sich hierbei nur auf die reine Bahnunterhaltung und kleinere Herstellungen bis 25 000 Gℳ, also den sogenannten C-Anschlag, zu beschränken haben. Alles darüber hinausgehende Bauliche muß für sich behandelt werden[6]).

Wenn es gelingt, auf diese Gruppierung den erwähnten Grundsatz der wahrhaften Dezentralisation wirksam zu machen, so schiene mir der gesuchte Weg gefunden.

Betrachtet man nun die Struktur des sächsischen Netzes, so findet man eine große Zahl von Knotenpunkten, die wie die Spinnen im Netz sitzen. Von ihnen läßt sich das ganze Netz auf verhältnismäßig kurzen Wegen und bei Einrichtung wirksamer Kontrollen und ausgiebiger Anwendung moderner Mittel der Fortbewegung in einwandfreier, vollkommener Weise beherrschen.

Nach meiner Meinung genügen hier, wenn nicht überhaupt die Sechsteilung vielleicht unter gewissen Verschiebungen der Bezirke beibehalten würde, 7—8 Knotenpunkte. Die sächsischen Bauämter liegen schon jetzt in ihnen oder gruppieren sich zu einem sehr großen Teile um sie.

Die Mitglieder dieser Stellen, in denen bis auf den betrieblichen Beförderungsdienst, den Verkehr und die juristischen Geschäfte in den oberen Stellen Bezirkseinteilung herrschen würde, würden in weitestem Maße Selbständigkeit zu erhalten und mit der Reichsbahndirektion in einer großen Anzahl Geschäfte unmittelbar zu verkehren haben. Das dürfte eine neuzeitliche Geschäftsauffassung unbedenklich zulassen. Sache des Vorstandes wäre die Leitung und in erster Linie das Personal.

Die Bearbeitung größerer Planungen ist von diesen Stellen unbedingt fernzuhalten. Sie wäre den für den reinen Bau zu errichtenden besonderen Bauämtern oder dem Entwurfsbüro in Dresden zuzuweisen. Die bisherige Praxis des Verkehrs zwischen den Neubauämtern, dem Entwurfsbüro und der Betriebsdirektion hat sich hierin durchaus bewährt.

In Sachen des C-Anschlages wären diese Stellen möglichst völlig selbständig zu machen oder doch wenigstens in allen außer der reinen Oberbauunterhaltung. Es ist nicht nötig, daß diese bauliche Kleinarbeit bis 25 000 Gℳ durch mehrere Hände geht. Gegebenenfalls kann hier der Vorstand die Stelle des Dezernenten der Reichsbahndirektion übernehmen.

Die Klagen der sächsischen höheren Techniker über die jetzige Organisation betreffen vor allem den Umstand, daß die Bauämter zu stark außerhalb der eigentlichen betrieblichen Aufgaben stünden, die der preußischen in der Amtsinstanz beschäftigten, daß ihre Arbeitskraft durch die geringe Amtsgröße in wirklichen Betriebsaufgaben beschränkt und mehr oder weniger lahmgelegt sei, so daß die Amtstätigkeit namentlich für ältere Amtsvorstände unbefriedigend sei. Eine deutliche Sprache spricht der bekannte Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. Januar 1923 über die Tätigkeit der Kontrolleure bei den Reichsbahndirektionen und den Ämtern, der erkennen läßt, in wie hohem Maße die Ausschaltung der Ämter wegen ihrer Bedeutungslosigkeit in Preußen bereits gediehen war.

Stellen von dem hier zur Erörterung stehenden Umfange des Aufgabenkreises werden diese Klagen verschwinden lassen. Sie können an größeren betrieblichen Aufgaben tätigen Anteil nehmen. Um dies an zwei Beispielen zu erläutern: Die sächsische Fahrplangestaltung läßt sich bei der Art des Netzes und bei den Bedürfnissen des außerhalb Dresdens liegenden starken Berufs- und Vorortverkehrs nicht zweckmäßig allein von Dresden beherrschen. Infolgedessen liegt die Entwurfsanfertigung des Personenfahrplans in den Betriebsdirektionen, während die Bearbeitung des gesamten Güterzugfahrplanes und der Unterlagen für die Güterzugsbildung überhaupt Sache der Betriebsdirektionen ist. Die Sechsteilung hat sich hierbei ausgezeichnet bewährt, und ich sehe voraus, daß bei Einführung einer Ämterorganisation ohne Schaffung weiterer Direktionen hier schließlich eine höchst unerwünschte Nebenorganisation entstehen muß. Ähnlich liegt die Sache bei dem betrieblichen Beförderungsdienst, in dem die Betriebsdirektionen dank ihrem größeren, verhältnismäßig geschlossenen Gebiete die Reichsbahndirektion wesentlich unterstützen können. Auch hier könnte es keine bessere Teilung geben als die Sechsteilung, und ich sehe auch hier bei kleineren Ämtern Nebenorganisationen und damit die Unzufriedenheit voraus.

Den Betriebsmaschinendienst und den elektrotechnischen Dienst (in Sachsen liegt die Ausführung und die Unterhaltung der Sicherheitseinrichtungen und aller Stark- und Schwachstromanlagen besonderen elektrotechnischen Ämtern ob, deren Zahl zurzeit noch drei beträgt, eine höchst zweckmäßige Einrichtung auf diesem Spezialgebiete) in diese neuen Stellen mit aufzunehmen, halte ich nicht für zwingend notwendig. Das Personal dieses Dienstes muß ohnehin für sich behandelt werden, und mit dem Maschinenbetriebsdienst lassen sich im Ernstfalle genügend anderweite Verbindungen schaffen.

Die Hauptsache ist, die fraglichen Stellen so klein und leicht beweglich wie möglich zu halten und in erster Linie die bei einer Ämterorganisation am stärksten hervortretenden Leerläufe, das sind eben die zwischen Bau, Betrieb und Verkehr, zu beseitigen. Beim Organisieren darf nur dann eine Teilung oder Vereinigung von Arbeit stattfinden, wenn dadurch die Leistungen wirklich gesteigert werden können. Der Jurist würde auch in diesen Stellen voll ausgenützt sein. Bei einigen Betriebsdirektionen ist er schon heute überlastet. Es braucht nur in dem angegebenen Sinne wirklich dezentralisiert zu werden. Durch eine solche echte Dezentralisation würde auch, wie aus dem früheren deutlich zu erkennen ist, der sächsischen Wirtschaft am besten gedient sein.

Die dritte Möglichkeit wäre die Durchführung echter Dezentralisation unter Erhaltung und Ausnutzung der gegenwärtigen Verwaltungsform, der Weg, mit dem man in Sachsen bei der jetzigen „Dezentralisation" allein rechnete, und der sich mindestens aufdrängt, wenn man nach einer lebensfähigen Zwischenlösung sucht. Man lasse den Betriebsdirektionen ihren Behördencharakter, man erweitere ihre Zuständigkeit und man bessere nur ihr Verhältnis zu den Bauämtern. Die Zentrale beschränke sich ihrer Bedeutung nach auf die ihr zukommenden grundsätzlichen und wichtigsten Geschäfte.

Andere Möglichkeiten dürften für eine gesunde und schlagfertige Organisation weiter und hochentwickelter Industriegebiete von der Art Sachsens nicht bestehen.

Man wird den letzten beiden Organisationsformen entgegenhalten, daß sie möglicherweise nicht in eine Einheitsorganisation passen. Mir scheint der Forderung der Einheitsorganisation, soweit es sich um die Organisation zwischen Reichbahndirektionen

[6]) Es ist hier nicht genügend Raum, um die vielumstrittene Frage der Gruppierung Verkehr, Betrieb und Bau eingehend zu erörtern. Ich füge aber folgendes hinzu: Muß durchaus getrennt werden, so entschließe ich mich, obwohl es in einem hochindustriellen Lande sehr viel Berührungspunkte zwischen Betrieb und Verkehr gibt, für Zusammenlegung von Bau und Betrieb und Trennung des Verkehrs, und zwar, weil rein geschäftsmäßig diese Verbindung gegenüber Betrieb und Verkehr überwiegt, sodann aber, weil Bau und Betrieb unbedingt in die Hand des Technikers gehören, wenn überhaupt Wert auf eine Fortbildung der Anlagen und eine wirkliche Durchforschung der Betriebsvorgänge, die für die Zukunft äußerst bedeutungsvoll ist, gelegt wird. Der Betrieb ist in weitestem Sinne ein rein technischer Vorgang, in dem der Techniker bis jetzt Hervorragendes geleistet hat, sobald er nur in jungen Jahren in ihn hat eindringen können. Allerdings setzt die Trennung von Betrieb und Verkehr in einem hochindustriellen Land voraus, daß eine Zentrale vorhanden ist, die örtlich stark wirken kann. Die Lösung hierfür gibt der zuerst beschriebene Weg.

Die ungünstigste Gruppierung würde die Auflösung von Betrieb, Verkehr und Bau in einzelne Ämter sein. Je mehr Ämter, desto mehr Reibungswiderstände. Leider wird auch diese Trennung ernsthaft erwogen.

und den Dienststellen handelt, eine außerordentliche Überschätzung der Verwaltungsform, eine Überspannung des administrativen Gedankens zugrunde zu liegen. Das Deutsche Reich ist wirtschaftlich, wie im Anfang erwähnt, durchaus kein einheitlicher Körper. Es zerfällt ohne Zweifel in einzelne Wirtschaftskörper, und die Wirtschaftsverhältnisse werden durch gewisse Faktoren noch heute so verschieden beeinflußt, daß sich die Gesamtheit der Industrie eines Bundesstaates in ihren Lebensbedingungen von der jedes anderen Bundesstaates unterscheidet. Gerade die jetzt stattfindende Abkehr von Berlin hat wohl auch die Bedeutung, hierauf mit gebührend Rücksicht zu nehmen und die bisherige Überspannung des zentralen Gedankens zu mildern. Wenigstens ist das zu schließen aus der Presseinformation des Reichsverkehrsministeriums, die hinsichtlich Bayerns heißt: „Besonderer Wort wird auf die unmittelbare Fühlungnahme der Gruppe Bayern der Deutschen Reichsbahn mit den Kreisen der Wirtschaft gelegt.“ Der sächsische Wirtschaftskörper ist aber ein so bedeutender Faktor im deutschen Wirtschaftsleben, daß seine Bedürfnisse die gleiche Pflege erheischen. Neuerdings spricht man sogar davon, daß die einzelnen Reichsbahndirektionen und Wirtschaftsgebiete in gegenseitigen Wettbewerb (!) miteinander treten sollen. Dann aber soll man diese Körper sich die Unterorganisation selbst finden lassen, die auf ihre Größe paßt und die auf ihrem Boden gedeihen kann, und die den in diesen Gebilden liegenden historischen, verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Imponderabilien gewissenhaft Rechnung trägt. Der Kaufmann und der Wirtschaftler werden auf die örtlichen Verschiedenheiten und Bedürfnisse sorgfältigst Rücksicht nehmen, und sie werden ein Engrosgeschäft anders organisieren als ein großes Detailgeschäft. Das letztere aber ist Sachsen in höchstem Maße gegenüber der Ruhr, die ihrerseits wiederum Massengut in höchster Potenz hat. Mindestens aber wird der Kaufmann, wenn er der strengen Durchführung des formalen Gedankens der Einheitsorganisation überhaupt zugängig ist, die Voraussetzung hierfür in den einzelnen Gebieten sorgsamst schaffen und in erster Linie den nichtssagenden reinen Längenkilometer- und Achskilometermaßstab verbannen. Ganz bestimmt aber würde er die Voraussetzung für den Leitgedanken: Nur Grundsätzliches und wirklich Wichtiges im Zweiinstanzenweg, alles übrige im Eininstanzenweg unter allen Umständen zu schaffen suchen, da er nur so das Unkaufmännische ausschalten kann. Vor allem aber würde er die Bedeutung einer Zentrale nicht in der Menge, sondern in der Wichtigkeit der ihr obliegenden Geschäfte erblicken, weil eine Zentrale, je kleiner sie ist, desto jugendfrischer bleiben und von sich Alterserscheinungen fernhalten kann. Große Köpfe, matte Glieder.

Wenn die preußische Organisation auf Sachsen übertragen werden soll, dann darf das nicht allein mit bloßen Ämternamen und kleinlichen Mitteln, sondern muß auch tatsächlich dem Geiste und der ganzen Geschäftsgebarung nach geschehen. Bei diesem Versuche aber wird man den Unterschied der beiden Verwaltungen erst vollkommen erkennen.

Die ganze Frage läßt sich durch folgendes Beispiel veranschaulichen: Das Netz des rechtsrheinischen Bayerns weist trotz seiner Größe nicht die Verkehrsbelegung von Sachsen auf. Das Mehr an freier Strecke spielt bei dieser Belegung bekanntlich nur eine untergeordnete Rolle. Die Betriebsverhältnisse sind zweifellos einfacher als in Sachsen, nur die Wege sind weiter. Würde man aber versuchen, diesen Teil Bayerns von einem einzigen Mittelpunkte aus nur mit Ämtern zu leiten, so würde das jedermann für durchaus abwegig halten.

VI.

Ich führe Seydel an: „Den Männern, die die Organistationen von 1872 und 1879 verfaßt und die materielle Verantwortlichkeit dafür zu tragen hatten, gebrach es an jener unentbehrlichen praktischen Erfahrung, die nur in längerer, vielseitiger Betätigung im unmittelbaren Verwaltungsdienst gewonnen werden kann, da sie nahezu ihre ganze Dienstlaufbahn ohne Unterbrechung in der Zentralstelle zurückgelegt hatten. So durchaus hervorragend sie auch sonst waren, ihre feindurchdachte und formgerecht aufgebaute Arbeit ließ die praktische Grundlage vermissen, sie blieb Arbeit vom grünen Tische. So erklärt es sich, daß diese Organisationen versagten. Es war für die Staatseisenbahnverwaltung ein besonderer Glücksfall, daß sie, als anfangs der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Frage einer Umgestaltung der Verwaltungseinrichtungen von neuem in den Vordergrund trat, in der Zentralstelle über eine Anzahl von Männern verfügte, bei denen die angegebenen Voraussetzungen in vollem Maße zutrafen.“

Noch weniger wird man an Stimmen, die aus der Praxis kommen, vorübergehen können, wenn andersgeartete Organisationen übertragen werden sollen. Man bedenke vor allem, daß eine Organisation doch nicht für wenige Jahre, sondern für einen langen Zeitraum bestehen soll. Hier bedarf aber die Organisation der Industriegebiete der allersorgfältigsten Überlegung. Sie werden, sobald die Wohnungsfrage, unter der ja gerade diese Gebiete in furchtbarster Weise leiden, einigermaßen in Ordnung kommt — und dazu ist nunmehr alle Hoffnung vorhanden —, bei unserer Menschenfülle wie die Magneten wirken und Entwicklungen wie vor dem Kriege hervorrufen, zumal die Auswanderung auf lange Zeit außerordentlich erschwert sein wird. Passive Handelsbilanz und Menschenüberfüllung sind Gegensätze, die in der kommenden Zeit nur durch Schaffung von Werten und härteste Arbeit zu überbrücken sind und die für die Eisenbahnverwaltung um deswillen besonders schwierige Zeiten bringen wird, weil sie diese Zeiten unter sparsamster Personalverwendung und unter Beibehaltung von vielfach unzulänglichen Anlagen, wie sie besonders in Sachsen vorhanden sind, überwinden muß. Eine Organisation, die hierauf nicht genügend Rücksicht nimmt, ist von vornherein verfehlt.

Gewiß kann der Mächtige einer Organisation zwangsläufig Bahnen vorschreiben, aber diese Zwangsläufigkeit verliert ihren Sinn, wenn die natürlichen Gesetze ihrer Richtung widerstreben. Es müssen dann organisatorische Gebilde entstehen, die es nicht zu einer Dauerwirkung bringen können. Kein Befehl von außen kann auf die Dauer Dinge meistern, die im Innern widerstreben. Gelingt es aber nicht, den freien Willen zu lenken, daß er die neue Form füllt, so bleibt sie ein leeres Gehäuse, das bei der ersten Belastungsprobe zerbricht.

Goethe sagt: „Alle praktischen Menschen suchen die Welt handgerecht zu machen, alle Denker wollen sie kopfrecht haben. Wie weit es jedem gelingt, mögen sie zusehen.“

Es wäre verhängnisvoll, wenn in Verkennung des wirklichen Bedürfnisses unter Überschätzung dieses „Kopfrechten“ dem sächsischen Wirtschaftskörper ein für ihn nicht passendes Normalkleid übergezogen würde.

Die Personen-, Gepäck- und Tiertarife der Regiebahnen im besetzten Rhein- und Ruhrgebiet*).

Die Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sind in dem am 1. Februar d. J. neu ausgegebenen „Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck“ enthalten. Der Tarif hat 8 Nachträge.

Die Fahrpreise betragen zurzeit für den Reisenden und das Kilometer in der I. Klasse 0,30 Fr., in der II. Klasse 0,20 Fr., in der III. Klasse 0,12 Fr., in der IV. Klasse 0,08 Fr. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, solche über 4 bis 10 Jahren bezahlen die Hälfte des Fahrpreises. Die Mindestentfernung beträgt 5 km, die Geltungsdauer der Fahrkarten für alle Entfernungen einschließlich des Ausgabetags 4 Tage. Fahrtunter-

*) Nach einer Mitteilung der Handelskammer für den Kreis Mannheim in Mannheim.

brechungen werden von den Regiebahnen nicht zugelassen. Der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte erlischt 5 Minuten vor Abgang des Zuges. Die Schnellzugzuschläge betragen:

Strecke:	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
für 1 bis 75 km	4,00 Fr.	3,00 Fr.	2,25 Fr.
„ 75 „ 150 „	6,00 „	4,00 „	3,00 „
über 150 „	8,00 „	6,00 „	4,00 „

Für Gepäck werden erhoben: 1,90 Fr. für 1000 kg und jedes angefangene Kilometer. Angefangene 10 kg werden auf 10 kg aufgerundet. Für jede Abfertigung wird eine Mindestfracht von 1,60 Fr. erhoben. Gepäck wird nur zusammen mit gelösten Fahrkarten nach der Zielstation der Fahrt abgefertigt. Es kann spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges noch abgefertigt werden. Für Verspätung, Verlust oder Beschädigung des Gepäcks haften die Regiebahnen grundsätzlich nicht. Dem Reisenden steht es frei, nach den Bestimmungen des vorläufigen Spezialtarifs für die Versicherung von Reisegepäck und Eil- und Frachtgütern mit den Regiebahnen einen Versicherungsvertrag abzuschließen.

Für Gepäckaufbewahrung auf den Stationen werden für das Stück und den Tag erhoben: 0,45 Fr. für jeden der ersten 5 Tage, 0,55 Fr. für jeden folgenden Tag. Diese Sätze verdoppeln sich bei der Einstellung von Motorrädern.

Es werden Monatskarten ausgegeben für die I. bis IV. Klasse: a) an Schüler und Schülerinnen von Hochschulen, Gymnasien usw. bis zu 21 Jahren, b) an ordentliche Studierende von Universitäten bis zu 28 Jahren, c) bis zu 18 Jahren an männliche und bis zu 20 Jahren an weibliche Lehrlinge. Die Monatskarten gelten zwischen dem Wohnort und dem Schul- oder Beschäftigungsort und sind 4 Tage vor der Benutzung bei den Fahrkartenausgaben zu bestellen. Die Gültigkeit der Karten beginnt am 1. und 16. jeden Monats. Der Übergang in höhere Klassen ist ausgeschlossen.

Von den Regiebahnen werden auch für die IV. Wagenklasse bis zur Entfernung von 100 km Arbeiterwochenkarten und für die gleichen Entfernungen Arbeitermonatskarten ausgegeben, desgleichen Arbeiterrückfahrkarten entsprechend den Bestimmungen der Reichsbahnpersonentarife.

Monatskarten werden außer an Schüler, Studenten und Lehrlinge für die I. bis IV. Klasse an jeden Antragsteller ausgehändigt. Hierfür gelten bedeutend höhere Sätze als für Schüler usw.

Für Hunde beträgt die Beförderungsgebühr 0,072 Fr. für das Stück und Kilometer. Bahnsteigkarten kosten 0,25 Fr.

Die Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Tieren sind in einem besonderen Tarif enthalten. Die Tiere werden ausschließlich als Eilgut befördert; die Ladungen werden mit gewöhnlichen Personenzügen oder durch Eilgüterzüge befördert. Für die Frachtberechnung von lebenden Tieren bestehen die Stückklassen I—V, die den Klassen S 1 bis S 5 des deutschen Eisenbahntiertarifs Teil I entsprechen. Geflügel wird nach den Klassen VI—VIII befördert. Die Klasse VI entspricht der Klasse L 1, die Klasse VII den deutschen Klassen L 2—L 6, die Klasse VIII der Klasse L 7 des deutschen Tiertarifs, Teil 1. Die Frachtsätze sind wie diejenigen des Gütertarifs der Regiebahnen gestaffelt. Die Grundpreise der Tarifklassen sind folgende:

Entfernungen	Tarifklassen							
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
für den Kopf 1—5 km	3,65	1,85	0,55	0,30	0,15	—	—	—
für Kopf und Kilometer 6—100 km	0,35	0,17	0,05	0,03	0,02	—	—	—
101—200 „	0,30	0,14	0,04	0,03	0,01	—	—	—
201—300 „	0,25	0,12	0,03	0,02	0,01	—	—	—
301—400 „	0,20	0,10	0,02	0,02	0,01	—	—	—
für das Quadratmeter 1—5 km	—	—	—	—	—	1,300	1,500	1,600
für das Quadratmeter und Kilometer 6—100 km	—	—	—	—	—	0,065	0,085	0,110
101—200 „	—	—	—	—	—	0,050	0,075	0,100
201—300 „	—	—	—	—	—	0,040	0,055	0,075
301—400 „	—	—	—	—	—	0,035	0,050	0,070

Die Frachtsätze werden auf Grund dieser Grundzahlen genau gebildet, wie diejenigen der Gütertarife. Eine Anleitung zur Bildung der Frachtsätze findet sich in der Nr. 12 dieser Zeitung in dem Aufsatz über die Gütertarife der Regiebahnen, Unterabschnitt I. „Bildung der Frachtsätze.“

Mindestens wird die Fracht berechnet für 6 Tiere in der Klasse I, 10 in der Klasse II, 30 in der Klasse III, 40 in der Klasse IV und 120 in der Klasse V. Begleiter von Tiersendungen können gegen Lösung einer Fahrkarte IV. Klasse im Packwagen oder in einen Personenwagen des Zuges Platz nehmen. Die Desinfektionsgebühren betragen 5 Fr. für einen einbödigen Wagen, 8 Fr. für Wagen mit 2 Böden, 10 Fr. für Wagen mit mehr als 2 Böden.

Weniger Stückgut-, mehr Wagenladungsverkehr.

Von **H. Beyer**, Eisenbahnobersekretär, Dresden.

Die Eisenbahn kennt Stückgut- und Wagenladungsverkehr. Sie hat es in der Hand, den einen zuungunsten des anderen zu fördern. In der heutigen Zeit muß man dem Verkehr, der am wirtschaftlichsten ist, den Vorzug geben. Und dieses ist zweifellos der Wagenladungsverkehr. Es soll in folgendem untersucht werden, welche Vor- und Nachteile der eine oder andere hat und welche Maßnahmen zur Einschränkung des Stückgutverkehrs notwendig wären.

Der Stückgutverkehr hat den Vorteil, daß er hohe Frachtsätze besitzt. Das Verhältnis der Stückgutklasse I zur Wagenladungsklasse A ist ungefähr 3 : 2. Der Vorteil wird aber sofort zum Nachteil, sobald das Verhältnis der gegenseitigen Unkosten größer als 3 : 2 ist. Ich glaube, man kann — allgemein gesprochen — ruhig sagen, der Stückgutverkehr erfordert zumindest doppelt so hohe Kosten wie der Wagenladungsverkehr. Es ist ja erwiesen, daß die Massengüterbahnen besonders deshalb so rentabel sind, weil es sich um gleichzeitige Beförderung großer Gütermassen ähnlicher Art handelt. Beim Stückgutverkehr erfordert jedes einzelne Stück eine „individuelle“ Behandlung. Dieser Kleingüterverkehr paßt oft manchmal gar nicht in den Massenbetrieb der Eisenbahn, vor allem dann nicht, wenn es kleine Güter oder solche sind, wo besondere Maßnahmen und Sorgfalt erforderlich werden. Es liegt im Wesen des Stückgutverkehrs, daß er für die Eisenbahn umständlich ist. Jedes einzelne Stück der Sendung muß bei der Annahme geprüft, ferner die Bezeichnung des Gutes mit den Frachtbriefangaben verglichen werden. Die Eisenbahn hat die Arbeit und die Transportgefahren des Be-, Um- und Entladens. Besondere Räume sind hierfür erforderlich, die sich einer plötzlichen Verkehrszunahme natürlich nicht anpassen können, was zu schädlichen Störungen führt. Sehr kostspielig und hemmend ist vor allem das Umladen der Güter. Sind die Umladehallen überfüllt, so müssen die Stückgutwagen häufig tagelang abgestellt werden. Die meisten Unregelmäßigkeiten kommen nicht im Wagenladungs-, sondern im Stückgutverkehr vor. Verschleppungen, Trennung des Frachtbriefes vom Gut, Beschädigungen und dergleichen sind nicht selten. Ein Ausgleich ist oft schwierig und erfordert meistens viel Zeit. Das Stückgut ist ein Teil der Wagenladung und nicht wie diese ein Teil eines Zuges. Auffallend ist auch die lange Beförderungsdauer der Stückgüter den Wagenladungsgütern gegenüber. Hierin kommt die Schwierigkeit der Stückgutbeförderung zum Ausdruck. Nicht nur in betriebstechnischer, sondern auch in bürotechnischer Hinsicht ergeben sich durch den Stückgutverkehr größere Unkosten. Jeder Frachtbrief erfordert eine besondere Frachtberechnung, Buchung und Einziehung der Fracht. Wieviel Arbeit würde gespart werden, wenn statt der vielen zu einem Stückgutwagen gehörigen Frachtbriefe ein einziger zur Abfertigung käme! Man berechne sich einmal das Verhältnis der erzielten Fracht und der entstandenen Unkosten bei 15 000 kg Frachtgut, das in einem Fall als eine Ladung und im anderen als 7500 einzelne Stückgutsendungen aufgegeben wird. Dieses drastische Beispiel soll nicht etwa als Maßstab zur Beurteilung dienen, es soll nur andeuten, welche Formen der Stückgutverkehr annehmen kann und auch annimmt. Ein charakteristisches Zeichen des Stückgutverkehrs ist, daß zu seiner Bewältigung verhältnismäßig viel Personal erforderlich ist und daß große Verkehrsleistungen und -einnahmen viel schwerer als beim Wagenladungsverkehr möglich sind.

Beim Wagenladungsverkehr übernimmt die Eisenbahn nur die Beförderung und erfüllt so restlos ihren eigentlichen Zweck. Das Ladegeschäft haben die Verfrachter zu besorgen. Die Beförderung erfolgt meistens reibungslos und schnell. Ja, man kann sagen, daß sie häufig ebenso schnell oder gar schneller als die von Eilstückgut ist. Schnellste Beförderung muß stets ein Grundsatz der Eisenbahn sein. Sie muß stets danach trach-

ten, die Güter nur so kurz wie möglich in ihrem Gewahrsam zu haben, um den Verkehrsapparat für neue Leistungen freizumachen. Dies ist besonders bei einer starken Verkehrszunahme, auf die wir doch hoffen, notwendig. Es heißt dann, eine gewisse Gütermenge zu befördern. Diese ist am besten zu bewältigen, je weniger Stückgut und je mehr Wagenladungsgut aufgegeben wird. Eine Vermehrung und Vergrößerung der Ladegleise ist meist eher und billiger möglich, als Erweiterungen und Neubauten von Güterböden und Umladehallen. Auch bedenke man, daß die Zweiggleise einen Teil des Wagenladungsverkehrs aufnehmen. Aus wagendienstlichen Gründen ist dieser ebenfalls erwünscht. Die Stückgutwagen sind aus verschiedenen Gründen räumlich nicht gut ausgenützt. Ihre Beförderung in Stückgüterzügen ist teuer. Das Kurswagensystem ist nicht wirtschaftlich. Wenn man Vergleiche zwischen Güterbahnhöfen mit ausgesprochenem Wagenladungs- und solchen mit ausgesprochenem Stückgutverkehr anstellt, wird man überrascht sein, was für bedeutend größere Einnahmen mit entsprechend weniger Personal erstere letzteren gegenüber erzielen. Man wird staunen, wie verhältnismäßig leicht der Betriebs- und Abfertigungsdienst diese finanziellen Vorteile erringt. Gerade weil der Wagenladungsverkehr so gewinnbringend ist, muß er gefördert werden. Wenn auch viele Wagenladungsgüter zu viel niedrigeren Frachtsätzen als die der Stückgutklasse I befördert werden, so muß man doch berücksichtigen, daß die meisten Stückgüter der Klasse A und manche Stückgüter auch der Klasse II angehören.

In der heutigen Zeit, wo man bestrebt ist, mit wenig Personal große Verkehrsleistungen und hohe Einnahmen zu erzielen, ist es zweifellos angebracht, den Wagenladungsverkehr zu fördern und den Stückgutverkehr zurückzudrängen. Man kann dies auf verschiedene Art erreichen. Entweder erhöhe man die Stückgutfrachten und vergrößere so die Spannung zwischen den Stückgut- und Wagenladungsklassen, oder man reihe dieses „Stückgutwagenladungsgut“ (Sammelgut) in eine billigere Frachtklasse, vielleicht in die Klasse B, ein. Man bevorzuge dieses Gut in der Wagengestellung, Beförderung und dergleichen. Der Stückgutverkehr soll keineswegs beseitigt werden, was ja unmöglich wäre. Er soll nur langsam in den Hintergrund treten und dem Wagenladungsverkehr, der so ganz dem Wesen des Eisenbahnverkehrs entspricht, freie Bahn machen. Namentlich der Stückgutverkehr zwischen größeren Verkehrsplätzen müßte allmählich zum Sammelladungsverkehr übergehen. Hierbei kommt der Eisenbahn noch zugute, daß sich ihre Interessen mit denen der Verfrachter teilweise decken (größte Raumausnutzung, schnelle Be- und Entladung, gute Verladeweise usw.). Jedenfalls dürfte ein Ausbau des Wagenladungsverkehrs zum Vorteil der Eisenbahn und des Verfrachters gereichen

---

Die Bahnhoffrage von Stockholm.

Die neuerlichen, auf Grund Staatsratsbeschlusses vom 13. April 1922 wieder aufgegriffenen Unterhandlungen zwischen dem schwedischen Staate und der Stadt Stockholm über die Bahnhoffrage von Stockholm haben zu einem vorläufigen Abkommen geführt, das dem gegenwärtigen Reichstag vorgelegt und von diesem gutgeheißen wurde, wobei zugleich die erforderlichen Mittel für den Beginn der Arbeiten bewilligt wurden. In Übereinstimmung mit den Gesichtspunkten, die vor den Verhandlungen aufgestellt wurden, sind die Mitglieder des für diese Frage eingesetzten Ausschusses davon ausgegangen, daß die neue Einfahrtlinie für die westliche Stammbahn, die durch Eröffnung des Hammarbyleden für den allgemeinen Verkehr veranlaßt wird, sich an die jetzige Verbindungsbahn zwischen Norrmalm und Södermalm anschließen soll. Diese soll also nach dem Vorschlag des Ausschusses vorderhand ungeändert weiterbestehen. Ferner ist darauf Rücksicht genommen worden, daß eine Änderung an der Verbindungsbahn künftig Bedürfnis werden kann. Die Planlegung der neuen Einfahrlinie glaubte der Ausschuß daher so vornehmen zu sollen, daß dadurch gegebenenfalls eine Änderung an der Verbindungsbahn nach den vorliegenden Möglichkeiten künftig nicht mehr erschwert wird. Zu der Frage, inwiefern und auf welche Weise eine solche Änderung stattfinden soll, glaubte der Ausschuß keine Stellung nehmen zu sollen. Auch was die Zentralstation betrifft, ist der Ausschuß im großen und ganzen von der Beibehaltung der gegenwärtigen Einrichtungen ausgegangen. Doch wurde es als notwendig erachtet, in diesem Zusammenhange solche Erweiterungen und Verbesserungen an diesen Einrichtungen alsbald zu entwerfen, für die jetzt schon ein Bedürfnis vorliegt oder die in einer näheren Zukunft erforderlich werden können. In dieser Hinsicht hat sich der Ausschuß der Hauptsache nach dem von der Eisenbahndirektion im Schreiben vom 12. Dezember 1921 vorgelegten Vorschlag für verbesserte Einrichtungen an der Zentralstation angeschlossen. (Vgl. Jahrg. 1922 d. Ztg. Nr. 24 S. 481.) Gewisse Fragen des Grunderwerbs und der Verkehrsleitung wurden zugleich der Regelung wert erachtet. Dagegen wurde die Frage der weiteren Entwicklung der Zentralstation und einer möglichen Verlegung der Station im Zusammenhange mit einer künftigen Umlegung der Verbindungsbahn offengelassen.

Der Vorschlag des Ausschusses läßt sich dahin zusammenfassen:

Die westliche Stammbahn wird über Hammarbyleden umgelegt und im Zusammenhange damit wird an der Hauptstrecke in Södermalm eine kleinere Personenstation eingerichtet.

Der Vorschlag setzt voraus, daß der Frachtstückgutverkehr von der jetzigen Norrastation nach Norrtull Güterstation verlegt wird, woselbst neue Güterhallen erbaut werden sollen.

Der Ausschuß setzt voraus, daß die Zentralstation auf absehbare Zeit an ihrem gegenwärtigen Platz beibehalten wird, er ist der Anschauung, daß die notwendigen Maßnahmen für Verbesserung der jetzigen unbefriedigenden Einrichtungen in der Zentralstation und Norrastation nicht weiter hinausgeschoben werden können.

Die Güterstation Södermalm soll an ihrem gegenwärtigen Platze bleiben. Um dem Staate die Möglichkeit zu wahren, künftig eine Straßenverbindung südlich der Station vom südlichen Bahnhofplatz zur Svendenborgstraße zu bauen, ist der Austausch von Grundstücken vereinbart worden.

Der Vorschlag von 1921 sah die Anlage eines neuen Rangierbahnhofes bei Årsta vor, der dann zur Ausführung kommen sollte, wenn der Güterverkehr so zugenommen haben würde, daß das Rangieren nicht mehr länger in befriedigender Weise in Tomteboda abgewickelt werden könnte. Durch das gegenwärtige Abkommen ist dem Staat der der Stadt gehörige Grund und Boden, der für diesen Bahnhof erforderlich ist, zugesichert worden. Das Bedürfnis nach diesem Grunderwerb ist nach Ansicht des Ausschusses nicht abhängig von der Beibehaltung der jetzigen Verbindungsbahn.

In bezug auf die Einführung der westlichen Stammbahn über Hammarbyleden mußte der Ausschuß in erster Linie zur Frage der erforderlichen freien Brückenhöhe bei Überkreuzung der Wasserstraße Stellung nehmen. Alle früheren Vorschläge sahen die Verlegung der Bahn über den neuen Wasserweg in 26 m freier Höhe über Mittelwasser vor. Der Vorschlag der Ausstattung der Brücke mit einem beweglichen Teil wurde erst 1912 von der Stockholmer Hafendirektion eingebracht, nachdem eine solche Anordnung für die damals geplante neue Eisenbahnbrücke über den Södertäljekanal vorgesehen war. Obgleich sonach alle früheren amtlichen Erhebungen im großen ganzen zu ein und demselben Ergebnis führten, hat es der Ausschuß doch für angezeigt gehalten, eingehende neue Erhebungen über das Bedürfnis der früher vorgeschlagenen Brückenhöhe anzustellen. Es sind verschiedene Vorschläge für die Führung der westlichen Stammbahn über Hammarbyleden mit Brückenhöhen, die zwischen 4,8 und 26 m wechselten, auf Veranlassung des Ausschusses durch die Eisenbahndirektion ausgearbeitet worden. Die eingehenden Feststellungen der Masthöhen der über Hammarbyleden verkehrenden Schiffe ergaben, daß eine freie Brückenhöhe unter 18 m so gut wie allen Verkehr von bemasteten Schiffen ausschließen würde, daß 22 m Höhe zwischen 45 und 70 %, 24 m Höhe zwischen 30 und 40 % und 26 m Höhe etwa 15 % der bemasteten Schiffe abhalten würde. Da die Brücke über Hammarbyleden mit Rücksicht auf Gebäude- und Steigungsverhältnisse keine größere Höhe als 26 m erhalten kann, sollte sie nach Ansicht des Ausschusses unter allen Umständen mit einem beweglichen Teil ausgestattet werden. Der Ausschuß war im übrigen der Anschauung, daß erst bei 24 bis 26 m freier Höhe freie Durchfahrt für einen so großen Teil der bemasteten Schiffe erreicht werden könne, daß damit eine wirkliche Erleichterung für die Schiffahrt eintrete. Eine zu tiefe Brückenlage würde den Wert des Hammarbyleden in hohem Grade heruntersetzen. Um den Vorteil der Eröffnung des Hammarbyleden und der Umlegung der Stammbahn in einem der Bedeutung des Wasserweges entsprechenden Umfange auszunützen, sollte der Brücke am besten 26 m freie Höhe über Mittelwasser gegeben werden. Man könne zwar bis 24 m heruntergehen, aber die erzielte Kostenersparnis sei so unbedeutend, daß sie bei der Wahl der Brückenhöhe nicht den Ausschlag geben könne. Der Ausschuß hat auch durch die Eisenbahndirektion Berechnungen über die Umlegung der Einfahrtstrecke der westlichen Stammbahn einschließlich der Kosten für eine kleinere Personenstation in Södermalm anstellen lassen. Für eine Linie über Årsta holmar würden sich die Kosten stellen

bei 12,5 m freier Brückenhöhe	9 000 000 Kr.
„ 20,0 „ „ „	9 500 000 „
„ 24,0 „ „ „	9 700 000 „
„ 26,0 „ „ „	9 850 000 „

Für eine Linie bei Liljeholm

bei 4,8 m freier Brückenhöhe	3 130 000 Kr.
„ 12,5 „ „ „	5 760 000 „
„ 20,0 „ „ „	9 350 000 „
„ 24,0 „ „ „	10 600 000 „
„ 26,0 „ „ „	11 550 000 „

Bei der Auswahl kann natürlich die Kostenfrage nicht allein ausschlaggebend sein. Die Eröffnung des Hammarbyleden kostet der Stadt einen sehr bedeutenden Betrag. Man wollte damit eine besonders für den großen Verkehr anwendbare Fahrstraße schaffen, über die einerseits der größere Teil der bemasteten oder mit höherem Oberbau versehenen Fahrzeuge, die jetzt ihren Weg durch die Schleuse beim Karl-Johans-Markt nehmen, andererseits solche mit Gütern von und zu den städtischen Mälarhäfen, die auf Grund ihrer Größe die genannte Schleuse nicht durchfahren können, schließlich auch größere Fahrzeuge im durchgehenden Verkehr geführt werden sollten. Wenn die Kreuzung der westlichen Stammbahn mit dem neuen Wasserweg so angeordnet werde, daß ein großer Teil der Fahrzeuge wieder stundenlang auf die Durchfahrmöglichkeit harren müsse, dann sei der Zweck des neuen Wasserweges zum wesentlichen Teil verfehlt und das Geld hinausgeworfen. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs voraus zu beurteilen, sei schwer, wenn es aber mit der Vermehrung der Zugzahl wie bisher weitergehe, so müsse bald eine Zeit kommen, in der tagsüber die Brücke überhaupt nicht mehr geöffnet werden könne, sondern nur während einiger Nachtstunden. Man müsse daher im Interesse der Schiffahrt die Brücke möglichst hoch legen. Der Ausschuß ist daher der Ansicht, daß die westliche Stammbahn schon im ersten Umbauabschnitt mit einer Brücke, deren Höhe über Mittelwasser 26 m nicht wesentlich überschreitet, über Hammarbyleden zu führen sei. Auch haben sich die städtischen Ausschußmitglieder allein unter diesen Voraussetzungen bereiterklärt, durch Grundabtretungen die Umbauarbeiten zu unterstützen. Was die verschiedenen Westprojekte für die Einführung der westlichen Stammbahn betrifft, so spricht sich der Ausschuß dahin aus, daß unter Annahme einer Hochbrücke über Hammarbyleden eine andere Lage der Brücke als bei Å r s t a h o l m a r nicht in Frage kommen dürfe, da hierbei die kürzeste und wirtschaftlich vorteilhafteste Linie zwischen Älvsjö und Södra Station und die beste und billigste Rangierbahnhofanlage südlich von Årstaviken erzielt werde.

Der Minister ging im Reichstag auf den Vorschlag zur Verbesserung der Einrichtungen in Zentralstation und Norrastation ein und führte hierbei im wesentlichen das aus, was wir kurz in dieser Zeitung 1922, S. 481, schon wiedergegeben haben. Die Kosten des ganzen Vorschlages sind inzwischen von 6,4 auf 5,6 Millionen Kr. zurückgegangen. Die Zentralstation ist mit 3,6 und die Norrtullstation mit 2 Millionen Kr. beteiligt. Dr. S.

Der Aufbau der russischen Handelsflotte

innerhalb einer Zeit von zehn Jahren ist der Gegenstand des neuen Programms der zentralen Seehauptverwaltung, die eine besondere Kommission mit Vertretern des Allrussischen Volkswirtschaftsrats und der staatlichen Handelsflotte für diese Frage gebildet hat (nach Wjestnik Putei Soobschtschenija).

Die russische Handelsflotte war durch den Weltkrieg und die innerrussischen Wirren ungefähr auf 45 % ihres Vorkriegsbestandes reduziert. Die sowjetrussische staatliche Handelsflotte umfaßte bei ihrer Gründung 536 Schiffseinheiten mit einer Tonnage von 21 736 000 Pud. Am 1. Juni 1923 erhöhte sich der Bestand auf 800 Schiffseinheiten mit 26 328 548 Pud Tonnage. Dem Alter nach entfallen im Mittel: 43 % auf Schiffe von 20 bis 30 Jahren und 39 % auf Schiffe von mehr als 30 Jahren. Bei dem Ausbleiben der erforderlichen Reparaturen ist die Mehrzahl der Schiffe der russischen Handelsflotte bereits überaltert, müßte also außer Dienst gestellt werden.

Für den Aufbau kommen zwei leitende Gesichtspunkte in Betracht. Die Flotte soll entsprechend ihrem durch Dekret des Rats der Volkskommissare vom 27. September 1922 bestätigten Monopol der Küstenschiffahrt zwischen russischen Häfen dienen, in welcher Richtung ständig die Anforderungen an Schiffsraum wachsen; die Flotte muß fremde Häfen anlaufen und ausländische Güter befördern. Der gegenüber der Vorkriegszeit gesunkene Güterumschlagverkehr sowohl im Außenwie im Binnenhandel ist zu berücksichtigen. Bei der Anforderung von Schiffsraum für die Ausfuhr ist demgemäß nur mit 30 % der Zahl des Jahres 1913 zu rechnen.

Das Schiffsbauprogramm sieht danach für den Überseeverkehr den Bau (und Ankauf) von 195 Schiffen mit einer Tonnage von 55 595 000 Pud vor. Diese Schiffe befördern bei sieben Reisen jährlich ungefähr 380 Millionen Pud, d. h. ungefähr 30 % der Exportgüter des Jahres 1913, die 1079 Millionen Pud betrugen. Im Binnenverkehr werden bereitgestellt: 68 Frachtdampfer mit 4 604 000 Pud, 97 Personen-Frachtdampfer mit 3 026 000 Pud, 80 andere Dampfer mit 11 400 000 Pud, 54 Motorsegelkutter mit 1 014 000 Pud Tonnage, im ganzen 299 Einheiten mit 20 044 000 Pud Tonnage. Diese Schiffe sollen, vereint mit einer weiteren Hilfsflotte von 234 Einheiten und 8 400 000 Pud Tonnage die Binnenküstenschiffahrt aufrechterhalten, durch die im Jahre 1913 700 Millionen Pud befördert wurden.

Mit Beginn des Jahres 1925 soll das Schiffsprogramm verwirklicht werden, da zur Zeit die finanziellen Mittel nicht vorhanden sind für die Verwirklichung von derart großzügigen Plänen. Augenblicklich behilft man sich mit kleinen Käufen fertiger Schiffe im Auslande, so für die nördliche staatliche Handelsflotte zwecks Holzexport, um wenigstens für die dringendsten Bedürfnisse Schiffsraum zur Verfügung zu haben.

Das gesamte Schiffsbauprogramm sieht nach geographischen Gesichtspunkten drei Hauptschiffsbaubezirke mit folgender Verteilung der Bauaufträge vor:

1. den Baltischen oder Nordbezirk mit den Werften in Petrograd für die Schiffe der Baltischen und nördlichen staatlichen Handelsflotte;
2. den Schwarzmeerbezirk oder Südbezirk mit den Werften Nikolajew, Sewastopol, Noworossiisk für die Schiffe der staatlichen Schwarzmeer-Asow-Schiffahrt;
3. den Wolga- oder Zentralbezirk mit den Werften Nischnij-Nowgorod, Kolomna, Kasan für die Schiffe der staatlichen Kaspischen Flotte.

In dem erstgenannten Bezirk haben nach diesem Programm die Werften 36 900 t, in dem zweiten 42 000 t, in dem dritten 34 900 t Schiffsraum auszurüsten; d. h. die Werften werden beansprucht zu 1 mit 31 %, zu 2 mit 62 %, zu 3 mit 89 % ihrer vollen Leistungsfähigkeit.

Die Kosten der Ausführung des Plans sind auf 778 723 100 Goldrubel veranschlagt, von denen auf die staatliche Handelsflotte 512 303 500 Goldrubel oder ungefähr 66 % der Gesamtkosten entfallen.

Interessant ist die amtliche Feststellung, daß der Bau auf den russischen Werften wesentlich teurer sich stellt als bei Vergebung ins Ausland, und zwar kostet der Bau einer Tonne totes Gewicht auf den russischen Werften 265 Goldrubel, auf ausländischen Werften nach den Angaben des Allrussischen Volkswirtschaftsrats 156 Goldrubel, nach den Angaben der staatlichen russischen Handelsflotte sogar nur 105 Goldrubel. Trotzdem wird der Bau auf russischen Werften „der Republik" ausgeführt werden zwecks Förderung des heimischen Schiffbaues.

Mit der Frage der Ausführung des Programms hat sich soeben auch der sechste allrussische Wasserstraßenkongreß, der am 18. Januar 1924 in Moskau geschlossen wurde, beschäftigt. Er faßte nach dem Vorschlage des Volkskommissars für Verkehrswesen, Dserschinski, folgende Hauptbeschlüsse. Im Interesse der Landwirtschaft und der Industrie sind die Wasserstraßentarife möglichst niedrig zu halten. Für die Flußschiffahrt ist die staatliche Schiffahrt als geeignete Verwaltungsform anzusehen, wobei für die Vereinheitlichung der staatlichen Schiffahrtszweige gegenüber dem Ausdehnungsbestreben der privaten Schiffahrt gestimmt wurde. Mit Rücksicht auf die geringfügige Beteiligung der staatlichen Handelsflotte an dem Außenhandelsverkehr hielt der Kongreß die Einräumung eines Privilegs auf Beförderung von staatlichen Gütern für angezeigt. Als notwendig wurde die Ausführung des Schiffsbauprogramms anerkannt, und zwar zunächst durch U m w a n d l u n g der Aufträge auf L o k o m o t i v e n in Aufträge auf S c h i f f b a u t e n. Weiter spricht sich der Kongreß zwecks Erhöhung der Tonnage für Holz und Naphthaprodukte dafür aus, daß schon jetzt die staatliche Handelsflotte durch Ankauf von Schiffen im Auslande zu verstärken ist.

Für die russischen Bahnen ist die Belebung der Schiffahrt durch Ausführung des entwickelten Programms von hervorragender Bedeutung. Die Verstärkung des Güterumschlagverkehrs (im Binnen- wie Außenhandel) entspricht den Bedürfnissen des Landes. Gleichzeitig wird eine russische nationale Frage damit einer Lösung durch russische Unternehmen, an denen ausländisches Kapital wohl auch interessiert ist, zugeführt. Man darf hoffen, daß die finanziellen Mittel für die Verwirklichung des vollen Programms sich finden. Spode.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Dezentralisation bei der Reichsbahn.** Der Organisationsausschuß im Reichsverkehrsministerium trat am 18. d. M. zu einer Sitzung zusammen, in der über die Richtlinien zur Erweiterung der Befugnisse der Dienststellen der Reichsbahn beraten wurde. Allgemein wurde befürwortet, die Befugnisse der Ämter und Dienststellen zu erweitern. Der Ausschuß erblickte in den vorgelegten Richtlinien eine geeignete Grundlage, die Verantwortungs- und Dienstfreudigkeit des Personals der Reichsbahn zu stärken.

— **Jugendfahrten auch zu Ostern und Pfingsten.** Für Jugendwanderungen, die in geschlossenen Gruppen von besonders anerkannten Vereinen durchgeführt werden, gewährt die Reichsbahnverwaltung eine Fahrpreisermäßigung. In den Tarifbestimmungen ist jedoch vorgesehen, daß die einzelnen Reichsbahndirektionen diese Ermäßigung zu Zeiten besonders starken Verkehrs versagen können, wenn der normale Reiseverkehr durch den Andrang von Jugendwanderern behindert zu werden droht. Es war deshalb angeregt worden, die Fahrpreisermäßigung grundsätzlich an den Sonnabenden vor Ostern und Pfingsten zu versagen. Gegen diese Anregung wendet sich jetzt der Reichsverkehrsminister: „Da sich für den größten Teil der im werktätigen Leben stehenden Jugendlichen die einzige Gelegenheit zu Wanderfahrten an den Feiertagen bietet, muß um so mehr daran festgehalten werden, daß diese Gelegenheit jetzt nicht auch noch allgemein abgeschnitten wird, nachdem die Jugendfahrten durch die Tariferhöhung erst kürzlich verteuert und die zahlreichen Anträge auf Herabsetzung der Fahrpreise für Jugendliche abgelehnt worden sind. Die Reichsbahndirektionen sollen deshalb nur im Notfalle, wenn die betrieblichen Verhältnisse es unbedingt fordern, von den nach dem Tarif zulässigen Einschränkungen Gebrauch machen.“ Nach dieser Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums ist ohne weiteres anzunehmen, daß zu den Oster- und Pfingsttagen auch in Berlin die übliche Vergünstigung für Jugendfahrten gewährt wird.

— **Eröffnung neuer Bahnstrecken.** Am 1. Februar d. J. wurde die Güternebenbahn Feldmoching-München-Milbertshofen-Freimann vollständig in Betrieb genommen, deren Teilstrecke München-Milbertshofen-Freimann bereits seit 8. November 1922 in Betrieb ist.

Diese Bahnlinie schließt in Feldmoching an die Hauptbahn München-Landshut an, in Freimann an die Abzweigung Johanneskirchen-München-Schwabing der Nebenbahn München Ost-Ismaning. Sie wird nebenbahnmäßig mit Dampf betrieben und dient nur dem Güterverkehr. Die Länge der Güterbahn beträgt 7,742 km. Die neue Strecke ist der Betriebsinspektion III München unterstellt, die Oberleitung der Verwaltung und des Betriebes ist der Reichsbahndirektion München übertragen.

— **Aufhebung und Neuerrichtung von Ämtern.** Am 1. April d. J. werden die Betriebsinspektionen Aalen und Mühlacker, die Bauinspektionen Ehingen, Horb und Mühlacker, die Dampfschiffsinspektion Friedrichshafen, die Eisenbahnsektionen Klosterreichenbach, Künzelsau, Schorndorf, Spaichingen und Vaihingen (Filder) sowie die Hochbausektionen Stuttgart I und Ulm aufgehoben; gleichzeitig wird in Stuttgart eine neue Betriebsinspektion mit der Bezeichnung Betriebsinspektion Stuttgart II errichtet. Vom gleichen Zeitpunkt ab erhalten die bisherige Betriebsinspektion Stuttgart die Bezeichnung „Betriebsinspektion Stuttgart I“, die Hochbausektion Stuttgart II die Bezeichnung „Hochbausektion Stuttgart“.

— **Der Eisenbahnlichtbildzwang.** Bei der großen Zahl der in Berlin vorhandenen Zeitkartenbenutzer ist zu befürchten, daß die Durchführung des Lichtbildzwanges zum 1. April auf Schwierigkeiten stoßen wird. Die Reichsbahndirektion Berlin hat sich daher entschlossen, den Zeitpunkt für die Einführung der Maßnahmen auf den 1. Mai zu verlegen. Es können jedoch Reisende, die bereits im Besitz eines Lichtbildes und des Blechrahmens sind, die Zeitkarte auch vor diesem Zeitpunkt benutzen, wenn sie mit dem Lichtbild in der vorgeschriebenen Weise auf dem Blechrahmen befestigt ist.

— **Beschleunigter Verkehr nach der Schweiz und Italien über Basel.** Der Schnellzug D 44 ab Berlin Anh. Bahnhof 2.03 Uhr nachm. über Frankfurt (M)—Karlsruhe, an Basel Badischer Bahnhof 5.50 vorm., an Schweiz. Bundesbahnhof 6.38 vorm. hat jetzt eine beschleunigte Verbindung mit Genf bzw. Mailand erhalten. Der Fahrplan ist folgender: ab Basel 7.15 vorm., an Bern 9.35 vorm., an Genf 1.17 nachm., ab Basel 7.05 vorm., an Luzern 8.45 vorm., Lugano 12.35 nachm., Mailand 2.33 nachm.

— **Der Tarifvertrag bei der Reichsbahn.** Die Organisationen der Eisenbahnarbeiter haben nach der D. A. Z. aus Anlaß der Erhöhung der Beamtengehälter vom Reichsverkehrsminister Verhandlungen über eine Lohnerhöhung gefordert. Vom Ministerium wurde betont, daß vor Lohnverhandlungen die noch ausstehende Vereinbarung über einen neuen Tarifvertrag bei der Reichsbahn erfolgt sein müsse. Es sei das Bestreben der Reichsbahn, diesen Tarifvertrag zu vereinfachen und die daraus gewonnenen Ersparungen den Arbeitern wiederum in Form erhöhter Löhne zugute kommen zu lassen. Im übrigen bewegten sich die Löhne der Eisenbahnarbeiter zurzeit auf der Höhe der Industrielöhne, zum Teil überstiegen sie diese noch. Vom Ministerium wurde bei dieser Gelegenheit betont, daß man unter allen Umständen eine Loslösung der Lohnpolitik von der Beamtenbesoldungspolitik erstrebe. Man einigte sich schließlich dahin, daß voraussichtlich für Ende dieser Woche die Verhandlungen mit den Organisationen beginnen sollen.

— **Eisenbahnregie und Werkstättendienst.** Zu der Mitteilung in Nr. 10, S. 173 unserer Zeitung über die Aussperrung der Arbeiter in Jülich hören wir, daß am 25. Februar nach vorhergehender Verhandlung zwischen der Direktion des Werkes einerseits und dem Arbeiterausschuß und den Gewerkschaften anderseits die Aussperrung aufgehoben worden ist. Soweit bekannt, hat die Verhandlung zu folgendem Ergebnis geführt: 1. die Arbeiterentlassungen werden aufgehoben, jedoch bleibt vorbehalten, unter Beteiligung des Arbeiterausschusses eine Siebung der ledigen unter 22 Jahre alten Arbeiter, unter denen sich nach Ansicht des Werkes zahlreiche unbrauchbare Kräfte befinden sollen, vorzunehmen; 2. für die Entlohnung der Arbeiter sollen für die Folge die Lohnsätze der Regie maßgebend sein; 3. die Arbeiter werden entweder der Ortskrankenkasse angeschlossen oder es wird für sie eine besondere Kasse eingerichtet werden; 4. der Arbeiterausschuß wird als Vertretung der Arbeiterschaft anerkannt.

In einer späteren Verhandlung von Vertretern der Hilfswerkführer mit der Werkdirektion ist von dieser zugesagt worden, daß auch möglichst alle Hilfswerkführer nunmehr eingestellt und als Meister verwendet werden sollen. Soweit die Beschäftigung in einer Werkmeisterstelle nicht möglich ist, sollen sie als Gruppenführer verwendet werden. Die in der Kesselschmiede des Werkes tätig gewesenen belgischen Meister und Werkführer sind ausgetreten.

— **Der Zustand der Lokomotiven und Wagen bei der Eisenbahnregie** wird durch folgende Mitteilungen beleuchtet. Es sind viele Lokomotiven mit nur einer betriebsfähigen Pumpe im Betriebe. Die Vorwärmerpumpen sind vielfach wegen Verschlammung und Undichtigkeit der Vorwärmer so eingestellt, daß sie unmittelbar kaltes Wasser in den Kessel drücken. Der Frost hat zahlreiche Schäden an den Lokomotiven hervorgerufen. Aufgefallen ist auch die große Zahl der Lokomotiven mit unrunden Radreifen; auch Lokomotiven mit losen Radreifen bleiben im Betriebe.

Zur Ausführung der Wiederherstellungsarbeiten an den Wagen werden in umfangreichem Maße Teile von abgestellten Wagen verwandt. Bremsklötze der KK-Wagen ohne Handbremse werden ausgebaut und anderweitig verwendet. Rm-Wagen werden in starkem Umfange als Schlacken-, Bauzug- und Kohlenwagen benutzt. Eine Schmierung der Wagen erfolgt nur auf den Zugbildungsstationen; das Fahrpersonal schmiert nicht. Die Entseuchung der Viehwagen unterbleibt vielfach; nach Auskehren der Wagen werden sie wieder anderweitig benutzt, so daß die Gefahr der Seuchenverbreitung groß ist. In Personenwagen wurde mehrfach das Vorhandensein von Ungeziefer festgestellt.

— **Speisewagenbetrieb in der englischen Zone.** Zu einer Mitteilung im „Echo du Rhin“ vom 8. März, daß die deutsche Reichsbahnverwaltung daran schuld sei, daß in einem D-Zugpaar der Regie von Mainz über Köln nach Düsseldorf keine Speisewagen in der englischen Zone mehr laufen dürften, sei berichtigend bemerkt, daß nach Aufnahme des durchgehenden Verkehrs die Reichsbahnverwaltung entsprechend dem Verkehrsstande vor dem 11. Januar 1923 die Speisewagen der deutschen Gesellschaft Mitropa in einige D-Züge eingestellt hat. Es handelt sich dabei um Wagen, auf deren Lauf die Mitropa-Gesellschaft ein vertragsmäßiges Recht hat. Die Regie nahm die Wagen jedoch auf ihren Strecken aus den Zügen ohne Rücksicht auf die Verträge heraus, um dafür Wagen der I. S. G. (Internationalen Speisewagengesellschaft, Sitz Brüssel) laufen zu lassen. Zum Schutz gegen diese Willkür der Regie mußte die Reichsbahn entsprechend dem Vertrage den Lauf der Speisewagen der I. S. G. auf den von ihr betriebenen Strecken verbieten. Sie bedauert diese Anordnung, die eine Unbequemlichkeit für die

Reisenden darstellt; aber sie ist nur durch die Maßnahmen der Regie hierzu gezwungen worden.

— **Hafenarbeiterstreik in Hamburg.** Nach einer Meldung des WTB. ist die Arbeit im Hamburger Hafen am 25. d. M. wieder aufgenommen worden. Eine große Menge mit dem Schiedsspruch Unzufriedener hatte sich eingefunden und versuchte, die Arbeitswilligen zurückzuhalten. Sie wurden jedoch von einem starken Polizeiaufgebot daran gehindert. Zur Wiederaufnahme der Arbeit sind etwa ein Viertel der Streikenden erschienen.

— **Technisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale (TWL).** Das soeben neu erschienene Lehrmittelverzeichnis kann von der Technisch-Wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale, Berlin NW 87, Sickingenstr. 24, kostenlos bezogen werden. Das Heft enthält außer einem Gruppenverzeichnis der vorhandenen TWL-Diapositive (Glaslichtbilder) eine Aufzählung der bisher erschienenen, mit TWL-Diapositiven ausgestatteten Vorträge, die teils in Zeitschriften oder Büchern abgedruckt sind, teils in handschriftlicher Form vorliegen. Diese Angaben werden die Benutzung der TWL-Bilder sehr erleichtern; die Auswahl von Bildern ist aber auch dadurch äußerst bequem gemacht, daß die TWL zur Auswahl von Diapositiven Pausen aller Bilder aus bestimmten Fachgebieten leihweise versendet. Wissenschaftliche Vereine und Lehranstalten können bekanntlich TWL-Diapositive kostenlos — nur gegen Ersatz des Portos — entleihen. Es wird empfohlen, von dieser außerordentlich günstigen Möglichkeit, Vorträge mit mustergültigen Lichtbildern auszustatten, in reichem Maße Gebrauch zu machen.

Die Industrie beteiligt sich in immer regerer Weise an den Arbeiten der TWL. Eine Reihe von Firmen führen ihre Vortragsdiapositive nach den „Leitsätzen für TWL-Lichtbilder" (TWL-Blatt 1143, kostenlos von der TWL zu erhalten) aus und übergeben sie der TWL zur weiteren Verbreitung. Da der Name der Firma auf jedem Lichtbild erscheint, so wird durch dieses Verfahren nicht nur eine wertvolle Unterstützung des Vortragswesens, sondern auch eine Bekanntgabe der Leistungen der Firma in wirksamster Form erreicht. Ein Zusammenarbeiten mit industriellen Verbänden ist eingeleitet. Auf Grund der Erfahrungen bei der Hochdruckdampftagung hat der Verein deutscher Ingenieure in Aussicht genommen, für die Eisenbahntechnische Tagung im Oktober 1924 möglichst alle Lichtbilder nach den TWL-Leitsätzen herzustellen.

Österreich.

— **Österreichisch-polnische Wirtschaftsverhandlungen.** Gelegentlich der Anwesenheit einer polnischen Regierungsabordnung in Wien wurde eine Reihe von für den wirtschaftlichen Verkehr zwischen Österreich und Polen wichtigen Fragen eingehend erörtert. Einen breiten Raum nahmen die Verhandlungen über die Erleichterung des Reiseverkehrs zwischen Österreich und Polen ein. Es wurde die Vereinbarung getroffen, zunächst für Kaufleute und Gewerbetreibende weitgehende Vereinfachungen zu schaffen.

An Verkehrsfragen gelangten die Rückstellung der in Polen befindlichen privateigenen Wagen, die nach den Vereinbarungen von Portorose an die Eigentümer zurückzugeben sind, sowie die Rückstellung der in Österreich befindlichen Kesselwagen der vormaligen k. k. Mineralölfabrik in Drohobycz im Austausche gegen die in Polen befindlichen Wagen der früheren k. k. Staatsfabrik in Blumau zur Erörterung. Im Interesse einer beschleunigten Erledigung dieser Angelegenheit wurde die baldige Anberaumung mündlicher Referentenverhandlungen beschlossen. In gleicher Weise soll auch die Regelung verschiedener noch unausgetragener eisenbahnfinanzieller Fragen erfolgen. Ferner wurden verschiedene eisenbahntarifarische Fragen, insbesondere auch die Frage der Einführung direkter Eisenbahntarife für den Personen- und Güterverkehr zwischen Österreich und Polen besprochen. Die beiderseitigen Regierungsvertreter kamen überein, die in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen anzuweisen, wegen Erstellung solcher Tarife sich baldigst in Verbindung zu setzen.

Ferner fand eine Erörterung der Frage der Einführung eines direkten Luftverkehrs zwischen Warschau und Wien über Krakau und zwischen Lemberg und Wien über Krakau statt, dessen Verwirklichung als notwendiges Erfordernis des modernen Verkehres anerkannt wurde. Diesem Flugverkehr kommt eine um so größere Wichtigkeit zu, als noch in diesem Jahre eine regelmäßig betriebene Luftverkehrsverbindung zwischen Österreich und Italien aufgenommen werden soll, wodurch die obige Luftverbindung die Bedeutung einer wichtigen Übergangsstrecke im Luftverkehre Nordosteuropas mit Italien erhalten würde. Die österreichischen Regierungsvertreter übergaben dem polnischen Vertreter den Entwurf für einen hierüber abzuschließenden Staatsvertrag samt einigen Protokollarübereinkommen über die zwischenstaatliche Regelung dieses Verkehres, dessen schleunige Behandlung die Vertreter Polens zugesagt haben.

— **Kommerzieller Verband der österreichischen Eisenbahnen.** Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" wird im kommerziellen Verbande der österreichischen Eisenbahnen, und zwar sowohl in der Verbandsversammlung wie auch in den Ausschüssen, durch ihre Generaldirektion (kommerzielle Direktion) vertreten, die auch die Geschäftsführung im Verbande und in allen Ausschüssen besorgt. Die vormalige Südbahngesellschaft ist am 1. Januar d. J. infolge der Übernahme des Betriebes ihrer österreichischen Linien durch die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" als selbständiges Mitglied aus dem kommerziellen Verbande der österreichischen Eisenbahnen ausgeschieden. Die ihr übertragene Geschäftsführung im Tarifausschuß wird bis auf weiteres durch die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen besorgt.

— **Vereinfachung des Eisenbahnbauverfahrens.** Das Verfahren bei Eisenbahnbauten und bei Bauherstellungen auf Bahngrund einer öffentlichen Eisenbahnunternehmung ist gegenwärtig noch im wesentlichen durch die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879 geregelt. Entstammend dem Zeitalter des überwiegenden Privatbahnsystems, sucht diese Verordnung die Sicherung der Interessen des Staates und der Öffentlichkeit bei Bahnbauten dadurch zu erreichen, daß sie die Bauausführungen der Eisenbahnunternehmungen einer bis in die Einzelheiten gehenden Beaufsichtigung durch die Eisenbahnbehörde unterwirft, bei jeder auch untergeordneten Bauherstellung eine ganze Reihe von Behörden und Fachleuten der öffentlichen Verwaltung mitwirken läßt und ein umständliches Prüfungs- und Begutachtungsverfahren und ebenso umständliche sonstige Amtshandlungen vorschreibt. Diese Vorschriften gestalteten begreiflicherweise das Bauverfahren ziemlich langwierig und umständlich, verursachten der Eisenbahnbehörde großen Arbeits- und Zeitaufwand und wurden auch von den Eisenbahnunternehmungen als drückend und hemmend empfunden.

Die mittlerweise eingetretene Änderung der Auffassungen von den Aufgaben der Staatsverwaltung gegenüber den Wirtschaftskörpern im Staatsgebiete, der Übergang zum Staatsbahnsystem und die Notwendigkeit, den Verwaltungsapparat des Bundes möglichst zu vereinfachen und zu verbilligen, haben die oberste Eisenbahnbehörde zu dem Entschlusse geführt, auch das Bauverfahren auf den Eisenbahnen einer zeitgemäßen Neuordnung zu unterziehen.

Ein einleitender Schritt hierzu wurde schon im Jahre 1922 durch die Verordnung vom 23. August 1922 getan, durch die für Um- und Zubauten geringeren Umfanges auf bereits im Bau oder Betriebe stehenden Eisenbahnen ein abgekürztes Bauverfahren eingeführt wurde; die Vereinfachung gegenüber dem bisherigen Zustande bestand darin, daß die Eisenbahnbehörde fortan bei solchen geringfügigen Bauherstellungen unter gewissen Voraussetzungen von der Vornahme der kommissionellen Amtshandlung einer politischen Begehung absehen und den Bauentwurf lediglich zur öffentlichen Einsicht auflegen lassen konnte, wodurch den Interessenten Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer allfälligen Einwendungen geboten werden sollte. Diese Verordnung hat weiter die Möglichkeit geschaffen, die Anzahl der Teilnehmer an kommissionellen Amtshandlungen im Eisenbahnbauverfahren zu vermindern.

Eine viel weitergehende Vereinfachung im Eisenbahnbauverfahren, und zwar für die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen", hat eine weitere Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 7. Februar 1924 gebracht.

Zur Vorbereitung dieser umfassenden Vereinfachung des Bauverfahrens bei der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" ist zunächst durch die auf Grund des Bundesbahngesetzes erlassene Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 8. November 1923 die Einrichtung der autorisierten technischen Fachorgane der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" geschaffen worden. Diese Verordnung setzt das Bundesministerium für Handel und Verkehr instand, von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" vorgeschlagene technische Fachbeamte dieser Unternehmung zur Abgabe von Befunden und Gutachten über technische Fragen eines Fachgebietes, insbesondere zur Begutachtung von Bauentwürfen mit der Wirksamkeit zu ermächtigen, daß diesen Befunden und Gutachten dieselbe Bedeutung zukommt, als ob sie von den technischen Fachorganen des Ministeriums selbst abgegeben worden wären, so daß eine neuerliche fachtechnische Überprüfung der von einem autorisierten Organ der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" gutgeheißenen Bauentwürfe durch Fachorgane des Ministeriums überhaupt unterbleibt und Doppelarbeit vermieden wird.

Aufbauend auf dieser Einrichtung der autorisierten technischen Fachorgane bringt die vorerwähnte Verordnung im wesentlichen folgende Vereinfachungen des Bauverfahrens bei den Bundesbahnen:

Während bisher jeder Hochbauplan vor der Inangriffnahme des Baues beim Bundesministerium für Handel und Verkehr eingereicht werden mußte, werden diese Bauentwürfe künftig nach erfolgter Überprüfung durch das autorisierte Fachorgan der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ unmittelbar bei der Landesbehörde, das ist bei dem zur Besorgung der mittelbaren Bundesverwaltung berufenen Landeshauptmann, einzubringen sein, dem bisher die Entwürfe erst vom Bundesministerium für Handel und Verkehr zur Behandlung im Namen dieser Behörde übermittelt worden sind; der Landeshauptmann wird durch die neue Verordnung gleichzeitig allgemein ermächtigt, diesen Bauentwürfen im Falle eines anstandslosen Befundes rücksichtlich der Landesbauordnung und der örtlichen Interessen die Baubewilligung und gleichzeitig auch schon unter der Voraussetzung plan-, vorschrifts- und fachgemäßer Ausführung die Benutzungsbewilligung, beide im Namen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, zu erteilen. Eine solche Ermächtigung konnte dem Landeshauptmann bisher von der Zentralstelle nur von Fall zu Fall erteilt werden. Die plan-, fach- und vorschriftsgemäße Ausführung des Baues ist wieder durch ein Gutachten eines autorisierten Fachorgans der Unternehmung festzustellen. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr als Eisenbahnbehörde hat durch diese Neuordnung auf eine sachliche Behandlung derartiger glatt verlaufender Bauangelegenheiten durch die Zentralstelle verzichtet und diese ein für allemal den Landesbehörden überlassen. Es haben ihm diese lediglich die erfolgte Erteilung der Bau- und allenfalls auch der Benutzungsbewilligung anzuzeigen und ein Stück des Entwurfes zu übermitteln, ferner hat die Unternehmung die Tatsache der plan-, vorschrifts- und fachgemäßen Ausführung des Baues durch die Vorlage des einschlägigen Gutachtens des autorisierten Fachorgans der Unternehmung nachzuweisen.

Nur wenn die Landesbehörde den ihr überreichten Bauentwurf vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Lokalinteressen zu beanstanden findet, oder wenn es sich um in der Verordnung aufgezählte Anlagen handelt, die eine Gefährdung der Umgebung mit sich bringen können, wie beispielsweise Mineralöl- und Sprengmittelanlagen, ist die Erteilung der Bau- und Benutzungsbewilligung dem Bundesministerium für Handel und Verkehr vorbehalten.

Als wichtige Neuerung muß die Einführung der sogenannten Verzeichnisbauten hervorgehoben werden. Sie besteht darin, daß die Unternehmung bei Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfanges unter gewissen Voraussetzungen von der Vorlage förmlicher Baupläne an die Eisenbahnbehörde überhaupt befreit und ermächtigt wird, diese Bauherstellungen zu Beginn jedes Baujahres, allenfalls auch während desselben, durch Verzeichnisse, die lediglich Umfang und Ausführungsweise der geplanten Bauherstellungen enthalten und denen höchstens einfache Handzeichnungen beigegeben sind, zwecks Erteilung der Baubewilligung bekanntzugeben. Auch bei diesen Verzeichnisbauten sind die Bauentwürfe lediglich durch die autorisierten technischen Fachorgane der Unternehmung zu begutachten und gutzuheißen, und es entfällt auch hier eine technische Überprüfung durch die Eisenbahnbehörde.

Einem schon lange fühlbar gewordenen praktischen Bedürfnisse kommt weiter die Bestimmung der Verordnung entgegen, die die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ ermächtigt, unaufschiebbare Bauherstellungen unter gewissen Voraussetzungen auch noch vor erfolgter Baubewilligung durch die Eisenbahnbehörde in Angriff zu nehmen und die Baubewilligung erst nachträglich unter Begründung der Dringlichkeit einzuholen.

Von besonderer Bedeutung ist ferner die durch die mehrfach erwähnte Verordnung herbeizuführende Einschränkung der kommissionellen Amtshandlungen im Eisenbahnbauverfahren. Diese wird dadurch erreicht, daß bei Bauherstellungen, von denen es ohne weiteres klar zutage liegt, daß sie keine privaten, sondern nur bestimmte öffentliche Interessen berühren, und bei denen die Zustimmung der zur Vertretung dieser öffentlichen Interessen berufenen Stellen von der Unternehmung gleichzeitig mit der Vorlage des Bauentwurfes nachgewiesen wird, die Eisenbahnbehörde von der Abhaltung einer politischen Begehung — und auch von dem Auflageverfahren gemäß der Verordnung vom Jahre 1922 — gänzlich absehen und sofort die Baubewilligung erteilen kann.

Die Verordnung sieht endlich vor, daß in allen Fällen einer von der Eisenbahnbehörde selbst zu erteilenden Baubewilligung gleichzeitig auch die Benutzungsbewilligung für den Fall erteilt werden kann, daß die plan-, vorschrifts- und fachgemäße Ausführung des Baues von der Unternehmung der Eisenbahnbehörde durch die Vorlage eines entsprechenden Befundes ihres autorisierten technischen Fachorganes nachgewiesen wird.

Die Verordnung hat es sich zum Zwecke gesetzt, unter voller Wahrung der öffentlichen Interessen der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ bei ihren Bauausführungen jenes Ausmaß von Selbständigkeit und Handlungsfreiheit zu gewähren, dessen sie als kaufmännischer Betrieb bedarf, und das Verfahren der Verwaltungsbehörden des Bundes in Bausachen der genannten Unternehmung wesentlich zu beschleunigen und zu verbilligen. Diese Absichten sucht sie durch möglichste Abkürzung des anläßlich von Bauausführungen notwendigen Aktenlaufes, durch Entlastung der Zentralstellen von reinen Formalakten, durch die tunlichste Einschränkung von kommissionellen Amtshandlungen und durch den völligen Ausschluß jeder Doppelarbeit zu verwirklichen.

Ungarn.

— **Tariferhöhung.** Wie dem Allg. Tarifanz. (Wien) aus Budapest gemeldet wird, erwies sich die letzte am 25. Februar d. J. erfolgte Tariferhöhung infolge der fortdauernden schnellen Abwärtsbewegung des ungarischen Kronenwertes und der als Folgeerscheinung eingetretenen sprunghaften Erhöhung aller Personal- und Materialpreise als unzulänglich. Demzufolge hat sich der Handelsminister veranlaßt gesehen, eine neuerliche Erhöhung der Tarife anzuordnen, die am 20. März d. J. in Kraft trat. Das Ausmaß der Erhöhung beträgt sowohl für den Personen- und Gepäckverkehr als für den Güterverkehr, ferner für alle Nebengebühren, örtliche und sonstige Gebühren durchweg 50 %.

Übrige europäische Länder.

— **Allgemeine schwedische Eisenbahnstatistik für 1922.** Die neben den Berichten über die schwedischen Staatsbahnen alljährlich erscheinende, alle schwedischen Bahnen umfassende „allgemeine Eisenbahnstatistik“ (vgl. d. Ztg. 1923, Nr. 11, S. 191) gibt für Ende des Jahres 1922 die Gesamtlänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen mit 15 399,9 km an, wovon 15 108,7 km „Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung“ und 291,2 km „Eisenbahnen ohne allgemeine Bedeutung“ waren. Von den Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung waren 5624,8 km Staatsbahnen, 5954,8 km vollspurige und 3529,1 km schmalspurige Privatbahnen. Von den Eisenbahnen ohne allgemeine Bedeutung waren 125,2 km vollspurig und 165,8 km schmalspurig. Von den schmalspurigen Privatbahnen allgemeiner Bedeutung hatten 58,9 km 1,093 m Spurweite; 531,4 km 1,067 m; 2815,9 km 0,891 m und 122,9 km 0,600 m Spurweite.

Die Tabelleneinrichtung ist die gleiche wie im Vorjahre. Auf 100 qkm treffen nunmehr 3,51 km und auf 10 000 Einwohner 25,72 km Eisenbahnen. Auf das Quadratkilometer hatte Schweden 13,63 Einwohner. Das erste Jahr der Statistik, 1856, weist 66 km Bahnen, 002 km auf 100 qkm und 0,18 km auf 10 000 Einwohner bei 8,37 Einwohnern auf das Quadratkilometer aus. Auf 100 qkm Fläche gerechnet, hatte der Regierungsbezirk Malmöhoes mit 1873 km die meisten, Västerbotten mit 0,70 und Norrbotten mit 0,79 km die wenigsten Bahnen. Auf 10 000 Einwohner gerechnet hatte Regierungsbezirk Jämtland mit 52,68 km die meisten und Stockholm Stadt und Regierungsbezirk mit 7,13 km die wenigsten Bahnen. Doppelspurig sind im ganzen 422,9 km, im elektrischen Betrieb sind 722,6 km gegenüber 427,5 km im Vorjahr. 2517 km hatten Schienen von 20 kg/m und darunter, 4557,3 km von 20,1 bis 30,0 kg/m, 4036 km von 30,1—40 kg/m und 4420 km über 40 kg/m. Stationen, Halteplätze u. a. waren 3068 vorhanden, davon 900 staatliche; Mittelabstand 4,7 km (beim Staate 6,1 km). Die Oberbauunterhaltungskosten in Kronen für das Jahr betrugen 1918—1922 nacheinander 904, 1170, 1282, 980 und 704.

Schweden besaß Ende 1922 im ganzen 2237 Lokomotiven (gegen 2252 i. Vorj.), darunter 1316 Tender-, 864 Tank- und 57 (gegen 39 i. Vorj.) elektrische Lokomotiven. Die beginnende Umstellung auf elektrischen Betrieb ist darin zu erkennen. Von 72 Motorwagen sind 36 elektrisch. Von den Lokomotiven und Motorwagen sind 678 10 Jahre und darunter alt, 1149 zwischen 11 und 25 Jahre, 161 über 40 Jahre. Personenwagen waren vorhanden 4224, wovon 2645 zweiachsig, 58 892 Gepäck- und Güterwagen, wovon 52 907 zweiachsig.

Der Jahresabschluß ist 1918—1922 für die Staatsbahnen — 60,3; — 11,07; + 29,58; + 7,23 und + 24,28 Millionen Kr. Bei den Privatbahnen sind die betreffenden Ziffern immer positiv geblieben mit 15,9; 15,0; 14,2; 4,37 und 10,72 Millionen Kr.

Die Anzahl der Schienenbrüche betrug 341, die sich mit 167, 108, 24 und 42 auf die vier Vierteljahre verteilen. Von 1918—1922 sind die Schienenbruchzahlen 569, 649, 413, 648 und 341. In diesen Zahlen spiegelt sich augenscheinlich die Abhängigkeit der Schienenbrüche von der kalten Jahreszeit wie auch von den Witterungsverhältnissen in den Wintern der verschiedenen Jahre wider. Auch die Folgen des Zurückbleibens der Bahnunter-

haltung während der Kriegszeit dürften darin zum Ausdruck kommen.

Auch sonst bringt die aus 24 großen Tabellen bestehende Statistik reichen Stoff, wegen Raummangels müssen wir es uns aber versagen, auf weiteres einzugehen. Dr. S.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Aus einem Vortrage des lettländischen Verkehrsministers in der Staatshaushaltskommission (im März d. J.) ergibt sich der Plan, die Station Riga derart auszugestalten, daß 30 Züge in Fahrbereitschaft stehen können, ferner die Absicht, zwischen Riga und Schlock sowie Riga und Kreuzburg das zweite Gleis wiederherzustellen. Sechs Bahnhöfe sollen mit Zentralstellwerken und Signalanlagen ausgerüstet werden. Spode.

— **Eisenbahnen in Estland.** Am 6. März d. J. wurde in Reval der durch die dortige russische Vertretung von der estnischen Regierung gepachtete Elevator, der sieben Jahre außer Betrieb war, wieder in Betrieb gesetzt nach gründlicher Hauptreparatur und Einbau neuer Maschinen. Für den russisch-estländischen Durchgangsverkehr ist der Elevator von großer Bedeutung. Spode.

— **Das Normenwesen bei den russischen Bahnen.** Auf der „Zweiten allrussischen Konferenz für wissenschaftliche Arbeitsorganisation" in der Sitzung vom 11. März d. J. hielt Professor Dubelio einen Vortrag über die „Technische Revolution" in der russischen staatlichen Industrie, wobei er die Fragen der Typisierung der Werkzeuge und Normalisierung der Werkzeugmaschinen behandelte. Danach ist nur bei den russischen Lokomotiven bereits die Normalisierung der einzelnen Ausrüstungsteile durchgeführt. Der Vortragende wies darauf hin, daß auch ganze Anlagen, z. B. Eisenbahnstationen, typisiert werden können. Spode.

— **Der sibirische Expreßzug** verkehrt nach amtlicher russischer Mitteilung jetzt fünfmal wöchentlich, und zwar von Moskau zweimal bis Wladiwostok, zweimal bis Nowonikolajewsk und einmal bis Tschita. Er führt regelmäßig Schlaf- und Speisewagen außer den gewöhnlichen Polsterwagen und Wagen III. Klasse. Die Verhandlungen wegen der Durchführung des Zuges bis Riga einerseits und Warschau andererseits sind noch nicht abgeschlossen. Mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft, die die Übernahme der Schlafwagenkurse auch auf der russischen Strecke wünscht, konnte wegen der Durchführung der ihr ehemals gehörigen, jetzt staatseigenen russischen „Wagen für besondere Bestimmung" auf lettländischem und polnischem Gebiet eine Einigung nicht erzielt werden. Spode.

— **Die Güterwagen der russischen Bahnen** befinden sich nach einem Aufsatz des Ingenieurs Kuldschinski in der Moskauer Zeitschrift „Technik und Wirtschaft der Verkehrswege" Nr. 10 vom 11. Oktober 1923 in einem derartigen Zustande, daß 60 % des gesamten Güterwagenparks nicht mehr für eine Ausbesserung in Frage kommen. Es wird weiter die Massenherstellung neuer Wagen in naher Zeit als notwendig erachtet, wofür die neue Wagenbauart zu klären ist. Spode.

— **Die elektrische Fernstraßenbahn in Bogorodsk,** dem Mittelpunkt der Textilfabrikation des Moskauer Gebiets, wurde als erste ohne Unternehmer gebaute russische Kreisbahnlinie am 2. März d. J. feierlich eröffnet. Die Strecke ist 9 km lang; sie dient dem Güterverkehr — für die Beförderung von jährlich 1 Million Pud Torf nach der Fabrik in Gluchowo — und dem Personenverkehr für die Beförderung der Arbeiterbevölkerung innerhalb des Industriegebiets. Die Bahn hat 16 Wagen. Die Baukosten einschließlich der Kosten für den Wagenpark und die Anlage der Stationen betragen 800 000 Tscherwonzen-Rubel. Die Wagen wurden in der Fabrik Mytischtschi bei Moskau gebaut. Die Moskauer Presse hebt den Bau dieser Linie als „Tat der Arbeiterklasse" hervor. Die Auffüllung des Aktienkapitals der Bahn zwecks Erweiterung ihres Netzes soll durch Ausgabe kleiner Aktien von 5, 10 und 25 Rubel unter der Arbeiterbevölkerung erfolgen. Spode.

— **Erhöhung der Personentarife in Polen.** Am 16. März d. J. sind die Personentarife in der I. Klasse um 66 %, in der II. Klasse um 50 % und in der III. Klasse um 100 % erhöht worden. (Allg. Tarifanz., Wien.)

— **Ausstellungstarife in der Tschechoslowakei.** Für die vom 19. bis 27. April vom Autoklub der tschechoslwakischen Republik veranstaltete „XVI. internationale Automobil-Ausstellung in Prag" und für die vom 9. bis 15. August in Reichenberg stattfindende „V. internationale Mustermesse" haben die tschechoslowakischen Staatsbahnen für die Ausstellungsgegenstände die Tarifbegünstigung des Abschnittes B—XIII des Gütertarifes Teil I, Abt. B zugestanden. Dies bedeutet, daß die ausgestellten Gegenstände unter den in diesen Bestimmungen angeführten Bedingungen frachtfrei auf dem Rückweg vom Ausstellungsort nach der ursprünglichen Versandstation befördert werden.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im Februar d. J. wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	7 330 000	7 519 635
Einnahmen aus dem Güterverkehr	17 641 000	16 016 830
Verschiedene Einnahmen	1 449 000	1 294 632
Zusammen	26 420 000	24 831 097
Betriebsausgaben	20 504 000	20 392 757
Betriebsüberschuß	5 916 000	4 438 340

Vom 1. Januar 1924 bis Ende Februar 1924 betrug der Betriebsüberschuß 8 682 000 Fr. gegen 5 815 870 Fr. in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Förderung des Fremdenverkehrs durch internationale Zugverbindungen.** Der Orientexpreß, der bisher über Straßburg-München-Salzburg verkehrte, wurde wegen der Besetzung Offenburgs über die Schweiz umgeleitet. Weiter mußten andere Verbindungen von Freiburg nach Stuttgart abgelenkt werden. Von welchem Einfluß diese Zugläufe auf den Fremdenverkehr sind, zeigt eine Statistik der „Schweizer Hotel-Revue", in der es heißt: „Fast alle schweizerischen Kurorte und Fremdenzentren weisen für die Hauptreisezeit 1923 Juli bis September im Vergleich zum Sommer 1922 eine Zunahme an Hotelgästen auf. In Bern stieg die Frequenz von 35 453 auf 36 510, also um 1057, in Genf von 41 097 auf 42 248, also um 1151. Größer war die Zunahme in Luzern, nämlich von 75 628 auf 83 428, also 7800, in Basel von 55 030 auf 63 450, also 8420, und in Zürich von 70 927 auf 90 130, also 19 203. Gleichzeitig hat sich das Verhältnis der Schweizer zu den Ausländern vermindert; in Luzern von 26 % auf 24 %, in Zürich von 61 % auf 53 %. Für die Verkehrszunahme waren mit entscheidend Großbritannien, Holland, die nordischen Staaten und Nordamerika. In Zürich war im Sommer 1923 die Gästezahl dieser Länder größer als vor 1914. Im Spätsommer und Herbst machte sich eine starke Zunahme aus Deutschland und Oesterreich bemerkbar. Abschließend verzeichnet die Fremdenstatistik für das Berichtsjahr 278 742 Hotelgäste gegen 224 785 im Jahre 1922 und gegen 270 179 im Jahre 1913 bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von drei Tagen. Die verhältnismäßig starke Verkehrszunahme in Zürich ist nicht ausschließlich auf den allgemeinen Mehrverkehr zurückzuführen, sondern auch auf die vorübergehende Umleitung eines Teils des Nord-Süd-Verkehrs von der Rheinlinie auf die Linie über Stuttgart. Es hat sich in diesem Sommer von neuem mit aller Deutlichkeit gezeigt, daß gute internationale Zugverbindungen von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrs sind.

— **Eine neue Simplonvereinigung.** Nachdem die neue Gotthardvereinigung in ihrer Generalversammlung vom Juli 1923 beschlossen hatte, sich auf Ende 1924 aufzulösen, da infolge Erfüllung der gestellten Aufgaben der Zweck der Vereinigung gegenstandslos geworden, sind die Anhänger des Simplon zurzeit an der Arbeit, eine zweite Organisation ins Leben zu rufen, die für die Förderung der Simplonlinie eintreten soll. In Lausanne fand kürzlich eine Konferenz statt, an welcher die leitenden Organe der Bundesbahnen, die Regierung des Kantons Waadt, die Waadtländer und Walliser Handelskammern sowie die Gesellschaft „Pro Lemano" sich vertreten ließen und die einberufen worden war zur Besprechung des ganzen Fragengebietes betreffend Förderung der Simplonlinie. Direktor Chaudet von der Gesellschaft „Pro Lemano" erörterte die Eisenbahnforderung der welschen Schweiz. Er wies auf die unrichtige Zusammensetzung der Simplondelegation hin, welche diese in ihrer Betätigung hindere, und verlangte eine Beschleunigung der Transformation in Einphasenstrom auf der elektrisierten Strecke Sitten-Iselle, wie auch eine größere Zuggeschwindigkeit auf der Simplonlinie und eine bessere Organisation der Vergnügungszüge. Die Vertreter der Bundesbahnen erörterten den Standpunkt und versprachen eine wohlwollende Prüfung aller Anregungen, wobei sie allerdings betonten, daß die Lösung mit einigen Schwierigkeiten verbunden sei, weil zugleich innere und internationale Fahrplanfragen berührt würden und die Zollbehörden und die Fremdenpolizeiorgane mitsprechen müßten. Zum Schlusse machte ein Vertreter der waadtländischen Handelskammer die Mitteilung, daß im Rahmen der Gesellschaft „Pro Lemano", aber mit unabhängiger Satzung, eine „Commission Romande du Simplon" geschaffen werde, die aus Industriellen, Fachleuten und Fahrplanspezialisten bestehen werde, und die mit den Bundesbahnen in enge Verbindung treten werde.

— **Zur Entwicklung der Alpen-Autobuskurse.** Wie man vernimmt, gedenkt die Montreux-Berneroberland-Bahn sich finanziell an der Gründung neuer Alpen-Autobuskurse zu beteiligen. Die Automobilfahrten auf den Alpenstraßen erfreuen sich einer so schnellen Entwicklung, daß sie für die Eisenbahnen, die hauptsächlich dem Touristenverkehr dienen, ein schwerer Wettbewerber werden. Die Direktion der Montreux-Berneroberland-Bahn ist schon längere Zeit daran, die Frage der Alpenposten zu studieren, und sie hat sich über den Betrieb von Alpen-Autobuskursen bereits Gutachten ausfertigen lassen, die nun dazu führen werden, daß sich die Bahn an Automobilunternehmungen beteiligen wird, die der Eisenbahn neuen Verkehr in Aussicht stellen.

— **Der Schnellzug Ostende-Basel verunglückt.** Der D-Zug Ostende-Basel, der um 1 Uhr Metz verlassen hatte und um 3½ Uhr in Straßburg eintreffen sollte, ist am 24. d. M. kurz nach 2 Uhr in der Nähe des Bahnhofs Bensdorf (Lothringen) mit einem Güterzug zusammengestoßen, der auf dem Hauptgleis rangierte. Aus Straßburg wird berichtet: Es wurden bis jetzt 11 Tote verzeichnet, von denen 7 bereits festgestellt werden konnten, und 16 Verwundete. Die Rettungsarbeiten wurden sofort aufgenommen. Die Straßburger und Metzer Behörden haben sich an die Unglücksstelle begeben. Der D-Zug fuhr mit großer Geschwindigkeit, da die Strecke als frei gemeldet war. Die Ursache des Unglücks konnte noch nicht geklärt werden. Der Postwagen sowie ein Wagen 3. Klasse und ein Wagen 2. Klasse wurden zertrümmert. Die Lokomotive ist wenig beschädigt, dagegen ist der Tender zerstört.

— **Voraussichtliche Erhöhung der Gütertarife in Belgien.** Das belgische Verkehrsministerium plant, wie der Allg. Tarifanz. (Wien) meldet, eine Erhöhung der Gütertarife, um die durch die Entwertung des belgischen Franken eingetretene Erhöhung der Material- und Regiespesen auszugleichen. Die Erhöhung der Tarife soll 25 % betragen und gleichmäßig durchgeführt werden. Der Einführungstermin ist noch nicht festgelegt.

— **Schlichtung von Streitigkeiten bei den spanischen Eisenbahnen.** Ein Erlaß des Königs vom 23. Dezember 1924 ordnet an, daß Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitnehmern durch Schiedsgerichte entschieden werden sollen; 17 von diesen Schiedsgerichten werden in den einzelnen Provinzen eingesetzt, und in Madrid wird ein Landesschiedsgericht als zweite Instanz eingerichtet. Nachdem letzteres gesprochen hat, ist noch Berufung an den Staatsrat zugelassen, dessen Entscheidung nach Anhörung des Landeseisenbahnrats und des Instituts für Soziale Reform endgültig ist. Den Vorsitz in den Provinz-Schiedsgerichten führt ein Richter der ersten Instanz; die Beisitzer sind je drei bis fünf Vertreter der Eisenbahngesellschaften und der Arbeitnehmer je nach der Länge der betreffenden Netze. Außerdem nimmt an den Verhandlungen ein Vertreter des Handels und ein von der Regierung ernannter Sekretär teil. Die Vertreter der Arbeitnehmer müssen im Eisenbahndienst stehen; sie gehen aus allgemeinen Wahlen hervor, bei denen die Stimmenmehrzahl den Ausschlag gibt. Die Arbeitnehmer wählen getrennt nach den drei Dienstzweigen: Lokomotiv-, Strecken- und Verkehrsdienst. Ehe ein Streitfall vor das Provinz-Schiedsgericht gebracht wird, muß eine Entscheidung der Leitung der Eisenbahngesellschaft und ein von 10 % der betroffenen Arbeitnehmer gestellter Antrag vorliegen.

— **Londoner Verkehrsstreik.** Der Streik der Londoner Omnibus- und Straßenbahnangestellten hat am 22. d. M. voll eingesetzt. Der Streik geht von den Angestellten der Straßenbahn aus, die eine Lohnerhöhung von 8 sh die Woche verlangen. Bei den Angestellten der Omnibusgesellschaft handelt es sich um einen Sympathiestreik. Den Zeitungen zufolge droht die Gewerkschaft der Elektrizitätsarbeiter ebenfalls in den Sympathiestreik einzutreten, falls die Straßenbahnen ihren Betrieb mit Arbeitswilligen aufnehmen wollen. Falls diese Drohung ausgeführt wird, würde nicht nur die Stromversorgung für die Betriebe der Straßenbahn, sondern auch die gesamte Beleuchtung Londons unterbunden werden.

— **Polizeidienst einer englischen Eisenbahn.** Die London, Midland- und Schottische Gruppe der englischen Eisenbahnen hat nach ihrem Jahresbericht für 1923 durch ihre Polizei 4535 Fälle von Verbrechen und Vergehen, in der Hauptsache Diebstähle, Fahrkartenbetrug, unbefugtes Betreten der Eisenbahnanlagen, ungebührliches Benehmen, verfolgen lassen. Unter den Diebstählen spielten besonders die Entwendungen von Telegraphendraht eine Rolle, der namentlich zu dem Zwecke gestohlen wurde, daraus Antennen für den Rundfunk herzustellen; es sind dadurch ernstliche Störungen des Telegraphenverkehrs verursacht worden, und erst die Einrichtung eines besonderen Überwachungsdienstes hat dem Treiben der Diebe Einhalt zu bieten vermocht. Sehr überhand nahm auch der Diebstahl von Handgepäck aus den Abteilen, die die Reisenden verlassen hatten, um den Speisewagen zu besuchen, bis auch hier eine wirksame Bekämpfung einsetzte. Den Dieben kam es namentlich zu statten, wenn die Züge während einer Mahlzeit hielten so daß sie aussteigen konnten, ehe der Diebstahl bei der Rückkehr in das Abteil von den Reisenden entdeckt wurde. Den Reisenden wird empfohlen, ihr Gepäck nicht unbewacht zu lassen und, wenn sie in den Speisewagen gehen, das Abteil durch den Schaffner verschließen zu lassen. — Zugenommen hat auch die Verfolgung von Fällen, in denen mit Steinen nach dem Zug geworfen wurde. Ein Fall, in dem Kinder von einer Überführung aus einen Stein in den Schornstein einer Lokomotive werfen wollten, kostete dem Lokomotivführer ein Auge; der Stein zertrümmerte ein Fenster des Führerstandes, und die Splitter drangen dem Führer ins Auge. Hier handelt es sich mehr um jugendliche ungezogene Streiche, die eher durch Einwirkung auf die Eltern und die Schule als durch die Polizei zu bekämpfen sind. — Über hundert Mal schritt die Polizei gegen Reisende ein, die den Zug im Fahren besteigen oder verlassen wollten. Sehr wachsam war die Polizei auch gegen ungebührliches Verhalten im Zuge. So wurden zahlreiche Fälle von Belästigung der Mitreisenden, Diebstahl an den Mitreisenden, Ausspeien, Glücksspiel, Anpreisen von Waren u. dergl. verfolgt.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahn von Tanger nach Fes.** Dem Zustandekommen dieses Bahnbaues stellten sich anfangs außerordentliche politische Schwierigkeiten entgegen, da die Bahn in der internationalen Zone von Tanger entspringt und alsdann spanisches und schließlich französisches Gebiet durchschneidet. Langwierige Verhandlungen zwischen Frankreich und Spanien führten schließlich zu dem französisch-spanischen Abkommen vom 27. November 1912, durch das die spanische Zone geschaffen wurde; in einer besonderen, dem Abkommen beigegebenen Verhandlung wurden die Grundlagen für die Bahnkonzession vereinbart. Die Ausführung der Vorarbeiten, Bau und Betrieb der Bahn sollten einer französisch-spanischen Gesellschaft konzessioniert werden, unter Aufsicht der französischen und spanischen Regierung, jede für ihr Gebiet, und für die internationale Zone von Tanger unter ihrer gemeinschaftlichen Aufsicht und Haftung. Das Gesellschaftskapital sollte zu ⅗ französisch, zu ⅖ spanisch sein und im Verwaltungsrat das gleiche Verhältnis der Mitglieder französischer und spanischer Nationalität bestehen. Die französische Regierung übertrug der Compagnie Générale du Maroc, die spanische Regierung der Compagnie Générale Espagnole d'Afrique die Zeichnung des französischen und spanischen Kapitalanteils, und diesen Gesellschaftsgruppen wurde zunächst die Konzession erteilt, unter Vorbehalt ihrer Übertragung auf eine künftig zu bildende einheitliche Gesellschaft. Das Konzessionsabkommen wurde unter dem 18. März 1914 abgeschlossen und von den spanischen Cortes am 17. Juli, vom französischen Parlament am 11. August 1914 genehmigt. Aber erst am 26. Juni 1916 bildete sich die vorgesehene neue französisch-spanische Gesellschaft der Eisenbahn Tanger-Fes; sie hat marokkanische Nationalität und ihren Sitz in Meknès; die Hauptverwaltung ist in Paris, ein bevollmächtigter Vertreter in Madrid, der Generaldirektor ist Franzose, sein beigeordneter Direktor (adjoint) Spanier. Der Verwaltungsrat besteht aus 15 Mitgliedern, 9 Franzosen, 6 Spaniern; die Hauptversammlungen der Anteileigner finden abwechselnd in Paris und Madrid statt.

Die Linie hat bis Meknès nordsüdliche Richtung und schwenkt in Meknès scharf nach Osten ab. Von der Gesamtlänge von 309 km liegen die ersten 14 km in der internationalen Zone, dann 92 km in der spanischen und 202 in der französischen Zone. Von Tanger aus wendet sich die Bahn bald der Westküste zu und erreicht diese in spanischem Gebiet bei Briex und Arzila. Sie durchschneidet dann die Ebene von El-Ksar und tritt hinter der Station Alcazarquivir in französisches Gebiet. Bei km 152, südlich der Station Mechra bei Ksiri, überschreitet sie den Sebufluß, nächst dem Nil der größte Strom von Nordafrika, und gelangt bei km 197,9 zur Station Petitjean, wo von Westen her die Linie von Kenitra und Rabat der Gesellschaft der Marokkanischen Eisenbahnen einmündet. Hinter Petitjean tritt die Linie in das Tal des R'dom, und hier beginnt die schwierigste Strecke des Bahnbaus. Auf einem gemauerten Viadukt von 115 m Länge überschreitet die Bahn den R'dom, dessen eng gewundenen Lauf sie in der Folge noch achtmal kreuzt, tritt dann in das Tal des Ued Chedjia und erreicht nach einer mehr als 20 km langen Steigung von 15 ‰ (= 1 : 67) bei km 252 Meknès auf 534 m Seehöhe. Hinter Meknès gelangt die Bahn in schwächerer Steigung zu ihrem höchsten Punkt auf nahezu 600 m Seehöhe und

fällt von da ab in die Ebene von Saïs, um in Fes auf 379,90 m Höhe zu endigen. Die Linie wird in der europäischen Vollspur eingleisig hergestellt; der Grunderwerb ist für zwei Gleise durchgeführt. Die größte Steigung beträgt 15 ‰, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m, der im Anstieg nach Meknès ausnahmsweise auf 250 m eingeschränkt ist.

Die Bauarbeiten haben sich infolge des Weltkriegs verzögert, begannen erst 1917 und machten anfangs sehr geringe Fortschritte. Im Gebiet von Tanger sind sie bis auf den Anschluß an den künftigen Hafen von Tanger abgeschlossen. In der spanischen Zone sind sie in drei Lose eingeteilt und werden voraussichtlich bis Ende 1924 fertiggestellt. In der französischen Zone bestehen für den Unterbau acht Lose, von denen das zweite den Übergang über den Sebu auf einem 158 m langen Bauwerk enthält; die Ausführung ist wegen des Hochwassers und der Unsicherheit der Ufer schwierig und wird vielleicht Ende 1924 vollendet sein. Das erste und dritte Los ist in der Ausführung und wird im Frühjahr dieses Jahres fertiggestellt. Die letzten fünf Lose sind seit 1922 vollendet; ebenso ist die Verlegung des Oberbaus auf der Strecke Petitjean-Fes fertiggestellt, im übrigen in Vorbereitung. Falls keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten entstehen, wird die ganze Linie vor Ende 1925 dem Betrieb übergeben werden können.

Der Oberbau besteht aus Breitfußschienen von 36 kg/m Gewicht auf Holzschwellen von 2,6 m Länge, in den geraden Strecken und Krümmungen von mehr als 500 m Halbmesser aus getränktem Fichtenholz, in schärferen Krümmungen aus Eichenholz mit Kreosot getränkt; auch Stahlschwellen von 2,4 m Länge, 70 kg schwer, werden verwendet.

Die Fahrzeuge haben gleiche Bauart wie die der Eisenbahnen der Marokkanischen Eisenbahngesellschaft, um mit ihnen ausgetauscht zu werden; dadurch soll der Betrieb, die Unterhaltung und Ausbesserung erleichtert werden.

Das Gesellschaftskapital besteht aus 15 Millionen Franken, eingeteilt in 18 000 französische und 12 000 spanische Aktien. Außerdem sind drei Reihen französische und zwei Reihen spanische Obligationen, 160 Millionen Franken und 37 Millionen Pesetas, mit einem Zinsfuß von 5½ und 6 % ausgegeben.

Am 15. Juni 1923 wurde die Strecke Petitjean-Meknès, 54 km, gleichzeitig mit der Strecke Petitjean-Rabat, 124 km, der Marokkanischen Eisenbahn dem Verkehr übergeben; am 1. Oktober 1923 folgte die Strecke Meknès-Fes, 57 km, womit die durchgehende Verbindung zwischen Rabat und Fes, 235 km, vollendet wurde.

Seit der Betriebseröffnung hat sich der Verkehr befriedigend entwickelt, wenn auch die Kraftwagen auf den Landstraßen der Eisenbahn einen nicht unbeträchtlichen Wettbewerb bereiten. Die Linie Tanger-Fes wird nach ihrer Vollendung die kürzeste Landverbindung zwischen Frankreich und Marokko darstellen; sobald die der Marokkanischen Eisenbahngesellschaft konzessionierte Bahn von Fes in östlicher Richtung nach Udjda vollendet sein wird, wird die Linie Tanger-Fes auch ein wichtiges Glied der Verbindung zwischen Marokko und Algerien sein. F. B.

— Eröffnung des Rundfunks bei den Kanadischen Staatsbahnen. Die Rundfunkstelle der Kanadischen Staatsbahnen, die die leistungsfähigste in Kanada ist, ist durch eine Ansprache des Präsidenten an die Bediensteten eröffnet worden. Daß diesen das dazu nötige Gerät von der Eisenbahn zum Selbstkostenpreis geliefert werden soll, war schon berichtet worden (s. Nr. 9 dieser Ztg. v. 28. II. 24, S. 157). Der Präsident wies in seiner Ansprache namentlich auch darauf hin, daß die kanadischen Staatsbahnen im Januar aus dem Betriebe einen Reingewinn von 500 000 Dollar erzielt haben.

— Eisenbahnen in Venezuela. Die erste Eisenbahn, die Bolivar-Eisenbahn, wurde in Venezuela im Jahre 1876 teilweise in Betrieb genommen; sie ist im ganzen 224 km lang und in 61-cm-Spur angelegt; sie ist heute noch die längste Eisenbahn in Venezuela. Auf sie folgte 1883 die 37 km lange Strecke La Guaira-Caracas in 91,4-cm-Spur. 1888 wurde der Betrieb auf der 53 km langen Eisenbahn Puerto Cabello-Valencia eröffnet; sie weist Kapspur auf. Dieselbe Spurweite hat die Central-Eisenbahn, die, 84 km lang, seit 1889 im Betrieb ist. Auf ihr überwiegt der Personenverkehr. Sie hatte 1922 452 029 Reisende, aber nur 22 798 t Güter zu befördern. Im Güterverkehr steht die Eisenbahn La Guaira-Caracas mit 76 412 t an der Spitze; dafür hat sie aber nur 78 681 Reisende befördert. Die Bolivar-Eisenbahn beförderte neben 32 235 Personen 61 960 t Güter, und die Eisenbahn Puerto Cabello-Valencia 51 572 Personen und 47 660 t Güter. In diesen 400 km langen Schmalspurbahnen arbeitet englisches Geld im Betrage von 3,5 Mill. Pfd. Sterling. Sie hatten zusammen bei einer Betriebszahl von 65,8 % einen Überschuß von 113 771 Pfd. Sterling.

In die übrigen 560 km Eisenbahnen des Landes teilen sich sieben Gesellschaften, von denen eine in einem Bericht des englischen Departements für den Überseehandel als eine deutsche*) bezeichnet wird, während die anderen einheimische Gesellschaften sind. Der einzige Neubau der letzten Zeit ist eine Strecke von San Francisco de Yare bis Ocumare del Tay, die, 10,5 km lang, von der Central-Eisenbahn gebaut worden ist. Die Bolivar-Eisenbahn beabsichtigt, ihre Strecke von Las Rositas nach El Palito zu verlängern, um eine Verbindung mit dem Hafen von Puerto Cabello herzustellen. Auf diese Art würde auch eine durchgehende Verbindung zwischen den Hauptstädten der Staaten Yaracuy und Lara mit der Landeshauptstadt Caracas geschaffen, während jetzt die Eisenbahnfahrt durch eine Seereise zwischen Tucacas und Puerto Cabello unterbrochen wird.

Die Eisenbahn La Guaira-Caracas beabsichtigt, an Stelle des Dampfbetriebes elektrischen einzurichten und plant zu diesem Zwecke zurzeit die Beschaffung von drei Dieselmaschinen zur Erzeugung des nötigen Stromes.

Die Eisenbahnen von Venezuela gelten für gut ausgerüstet und unterhalten; nach Überwindung mancher Schwierigkeiten kann ihnen eine günstige Zukunft in Aussicht gestellt werden, wenn die vielen Schätze des Landes erst erschlossen sein werden.

*) Es ist dies die in den Jahren 1892 bis 1894 dem Betriebe übergebene, 186 km lange Große Venezuelabahn Caracas-Valencia, die mit deutschem Gelde erbaut wurde.

Rechtspflege.

— Tariferhöhungen auf den Eisenbahnen. Die Firma Bleckmann-Stahlwerke-A.-G. in Wien gab am 29. September 1922 in Mürzzuschlag einen Wagen Eisenwaren zur Beförderung nach Warschau auf, wofür die Südbahn an Frachtgebühr den Betrag von 1 833 800 K. einhob. Da jedoch 2 Tage darauf, am 1. Oktober, Tariferhöhungen auf allen Bahnen eintraten, verlangte die Südbahn von der Aufgeberin die Nachzahlung von 703 670 K, da sich nach den erhöhten Tarifen die Fracht auf 2 537 470 K. stelle. Die Firma verweigerte die Nachzahlung, da die Fracht nach den am Aufgabetage bestehenden Tarifen zu berechnen sei, am Aufgabetage jedoch noch die alten Tarife bestanden.

Die Südbahn brachte daher gegen die Firma beim Bezirksgerichte für Handelssachen in Wien die Klage auf Zahlung des Frachtunterschiedes von 703 670 K. ein. Der Vertreter der Beklagten wies darauf hin, daß nach den bestehenden Vorschriften die Beförderungspreise dem Betrage nach feststehen müssen und die Fracht „nach den zu Recht bestehenden Tarifen" zu berechnen ist. Wenn daher, wie im vorliegenden Falle, die Aufgabe des Gutes vor einer unmittelbar bevorstehenden Tariferhöhung erfolgt, so bestehe am Aufgabetage der erhöhte Tarif noch nicht zu Recht, wenn auch das Gut erst nach dem Stichtage auf die weitere Teilstrecke übergeht. Das Handelsbezirksgericht verurteilte die beklagte Firma zur Zahlung des eingeklagten Frachtunterschiedes und hob in der Begründung hervor, daß die Aufgabestation nicht wisse, wann das Gut auf die Nachbarbahn gelange. Die Vorschrift, daß die Beförderungspreise feststehen müssen, habe nur den Sinn, daß die Eisenbahn überhaupt zur Aufstellung von Tarifen verpflichtet und nicht etwa zur Einhebung von Frachtsätzen nach freiem Ermessen berechtigt ist. Da nun die am 29. September in der Station Mürzzuschlag mit durchgehendem Frachtbriefe nach Warschau aufgegebene Sendung erst am 2. Oktober auf die Strecke der österreichischen Bundesbahnen gelangte, und tags vorher, nämlich am 1. Oktober die Tariferhöhung auf den Bundesbahnen in Kraft getreten war, sei die nachträgliche Einhebung des Frachtunterschiedes gerechtfertigt.

Gegen dieses Urteil brachte die Firma die Berufung an das Handelsgericht ein. Der Berufungssenat bestätigte das erstrichterliche Urteil mit der Begründung, daß nicht die Tarife am Aufgabetag, sondern am Tage des Überganges der Sendung in der betreffenden Übergangsstation maßgebend seien. Der Kaufmann komme häufig in die Lage, in seine Preisberechnung ungewisse, den Preis beeinflussende Umstände einzubeziehen. Da am Tage des Überganges der Sendung von der Südbahn auf die Bundesbahnen (2. Oktober) die erhöhten Tarife schon in Kraft waren, sei der Frachtnachzahlungsanspruch der Bahn ein begründeter.

— Die Währungsfrage bei Schadensersatzansprüchen gegen die Eisenbahn. (Urteil des Reichsgerichts vom 17. November 1923, I, 237/1923.) Wenngleich das Reichsgericht in seiner neuen Entscheidung vom 22. November 1923 (I. 102/23) feststellt, daß auch bei Zahlungsverzug einer Geldschuld die Geldentwertung zu berücksichtigen ist und der säumige Schuldner aufzuwerten hat, ist es doch in Zeiten fortschreitender Geldentwertung weit einfacher, wenn die Verhältnisse so liegen, daß

Zahlung in ausländischen Zahlungsmitteln geltend gemacht werden kann. So liegt der gegenwärtige Fall.

Am 15. März 1920 wurden in Hergenrath, einer belgischen Eisenbahnstation, 15 Ballen Automobilgummireifen für die Firma F. in Neuß aufgeliefert. Hiervon gingen auf belgischem Gebiet sechs Ballen im Werte von rund 14 500 Franken verloren. Die Klägerin berechnete ihren Schaden zunächst nach dem Kurse des Aufgabetages (15. März 1920) in Höhe von 82 386 M. Das Landgericht Düsseldorf erkannte am 8. Juni 1922 nach diesem Antrage. In der Berufungsinstanz beantragte die Klägerin in ihrer Anschlußberufung, den Beklagten zur Zahlung desjenigen Markbetrages zu verurteilen, der dem Werte von 14 500 belgischen Franken entspricht. Diesem Antrage hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entsprochen. Und das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts bestätigt. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Der Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz entsprechend dem Frankenbetrage belgischer Währung ergibt sich aus Art. 34 des Internationalen Frachtübereinkommens, wonach die Eisenbahn, wenn sie Ersatz leisten muß, den gemeinen Handelswert, in dessen Ermangelung den gemeinen Wert zu ersetzen hat, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte und zur Zeit der Beförderungsübernahme hatte. Da der Versandort Hergenrath zur Zeit, als das Gut zur Beförderung angenommen wurde, Belgien einverleibt war, so galt damals dort bereits die belgische Währung. Mithin bestimmte sich der Handelswert des in Verlust geratenen Gutes in belgischen Franken.

Bücherschau.

— **Der Technische Verkauf.** Handbuch für Fabrikanten und Wiederverkäufer, mit 22 Berechnungsbeispielen, 93 Briefvordrucken, 12 Fragebogenvordrucken, 74 Mitteilungsvordrucken, 90 Tabellenvordrucken, 41 Vertragsvordrucken und 141 Abbildungen. Von Ing. Siegfried Herzog, beratender Ingenieur in Zürich. 1923. Verlag von Urban & Schwarzenberg, Berlin N. 24 und Wien I. Preis gebunden 14,40 ℳ.

Weitausgreifend gibt der Verfasser die Richtlinien für eine vorsorgliche Regelung des technisch-industriellen Verkaufs. Ein Beispiel für seine Gründlichkeit bietet schon der erste 189 Seiten umfassende „einführende“ Abschnitt, in dem die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungen, der Übersicht wegen, in gesperrt gedruckten, wertvollen Kern- oder Lehrsätzen zusammengefaßt sind. Diesem Abschnitt sind auch Beispiele einverleibt über die allgemeine und die zahlenmäßige Berechnung des Wirtschaftsgrades von Verkaufspreisen, die Verkaufspreisberechnung in allgemeiner und in zahlenmäßiger Form, die Vergleichsberechnung von Reise- und Vertretungsergebnissen, die Berechnung des Abfall-Wirtschaftsgrades und des Wirtschaftsgrades eines zu veredelnden Materials in allgemeiner und in zahlenmäßiger Form, die Berechnung des Verkaufspreises bei Auslandbezug und Inlandbezug und die technische Berechnung eines Angebots.

Der zweite Abschnitt befaßt sich mit der „Geschäftsbehandlung“ unter Beigabe von zahlreichen mustergültigen Tabellen- und Mitteilungsvordrucken. Es sind behandelt der Postein- und -ausgang, die Reisendenbestellung, der Reisespesenausweis, der Reisebericht, die Reiseauskunft, die Abnehmerliste, die Auskunftskarte, der Kostenvoranschlag, Angebote für Massenartikel, Angebotserfolge, Antworteinholung, Angebot für Sondererzeugnisse, Preislistenanmeldung, Kostenberechnung, Berechnungsausweise, Zuschlägeänderung, Preisänderung, Wirkungsgradausweise, Berechnungsnachtragungen, Bestellungsbestätigung, Lieferungsauftrag, allgemeine Lieferungsbedingungen, Sonder-Lieferungsbedingungen, Ausbesserungen, Ausbesserungsbedingungen, Zahlungen, Versand-Rücklieferung, Betriebsvorschriften, Wareneingang, Lieferungsausführung, Werkzeugsicherung, Montage, Monteureinführung, Montageankündigung, Montagezeit, Montageleistung, Montagestückliste, Montagelöhne, Übernahmeprotokoll, Rechnungsstellung, Buchung und schließlich die Finanzgebarung. Erwähnenswert sind bei diesem vielseitigen Stoffe die ausführlichen Musterbeispiele für Werbeberechnungen.

Der dritte Abschnitt, in dem die verschiedenartigsten Verkaufsbehelfe zur Belebung der Verkaufstätigkeit besprochen sind, gibt den Leitern und Angestellten von verkaufstechnischen Unternehmen wertvollste Fingerzeige. Der Verfasser führt aus, wie die Aufklärung der Abnehmer zu erfolgen hat, z. B. müssen gute technische Zeichnungen in der Hand von verkaufstechnisch geschulten Technikern werbend wirken. Werbemittel und Durchbildung der Verkäufer müssen dem Verkaufsgegenstand weitgehend angepaßt, Werbeschriften sorgfältig abgefaßt sein; auch hier sind Muster für Fragebogen, Tabellenvordrucke und Berechnungsbeispiele in großer Zahl beigegeben; sogar auf die Rasterwirkung ist bei Anfertigung von Reklamedruckstöcken sorglich zu achten. Die große Umrechnungstabelle von englischem Zollmaß in Millimetermaß, die Mitteilung eines sehr praktischen Telegraphenschlüssels (Code-Worte), die Vorführung vieler zur Kundenwerbung geschaffenen Musterabbildungen aus den verschiedensten Gebieten der Technik und die Wiedergabe von guten Schutzmarkenbildern werden dem Kaufmann und Techniker sehr willkommen sein. Wie man den Abnehmern in unauffälliger Weise Lehrmittel in Gestalt von Werbeschriften, Gebrauchsanweisungen usw. zuwenden kann, ist an Hand von Textbildern erläutert. Der Geschäftsmann wird noch mit vielen anderen erfolgverheißenden geschäftlichen Maßnahmen vertraut gemacht; Schaffung einer guten bildlichen, möglichst künstlerisch wirkenden Reklame soll angestrebt werden. Mustergültige Reklameplakate erstklassiger deutscher Firmen sind in verkleinertem Maßstab beigefügt.

Immer weiter in das Stoffgebiet eindringend, ist im vierten Abschnitt die Verkaufsbetätigung noch eingehender behandelt und u. a. gezeigt, wie man zu einem lückenlosen Adressenmaterial gelangen kann, um erfolgversprechenden Briefwechsel anknüpfen zu können. Viele Briefvordrucke zur Kundenwerbung usw. und auch Vertragsvordrucke verschiedenster Art sind mitgeteilt.

Bei der Fülle des Stoffes wird fast jeder technische Kaufmann Zusammenhänge finden, die auch seinem Unternehmen Nutzen bringen. In den Musterbeispielen des 506 Seiten umfassenden Buches insbesondere sind langjährige Erfahrungen niedergelegt. Fabrikanten und Wiederverkäufer, die den Anregungen des Verfassers folgen, werden sich zu ihrem Vorteil schließlich von althergebrachten nicht eingeschlagenen Geschäftsgebarungen vielfach trennen müssen. Ein alphabetisch geordnetes Sachregister erleichtert die Benutzung des Werkes.

— **Die Selbstkostenberechnung im Fabrikbetriebe.** Eine auf praktischen Erfahrungen beruhende Anleitung, die Selbstkosten in Fabrikbetrieben auf buchhalterischer Grundlage zutreffend zu ermitteln. Von O. Laschinski. Dritte vollständig umgearbeitete Auflage. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. 1923. Preis geheftet 3,50 Gldm., gebunden 4,50 Gldm.

Nach einleitenden Darlegungen über Begriff, Form, Zweck und Aufgabe der Selbstkostenberechnung im Fabrikbetriebe, über den durchaus nötigen Zusammenhang solcher Rechnung mit der Buchhaltung wird insbesondere ein sachgemäßes Zusammenwirken von Techniker und Kaufmann gefordert; wenn der Techniker ein bestimmtes Maß allgemeinen Verständnisses für die Buchhaltung aufgebracht hat, wird er sich nicht mehr durch eine sachverständige kaufmännische Buchhaltung unliebsam kontrolliert fühlen. In dem den Materialaufwand bei der Warenherstellung behandelnden Abschnitt wird erläutert, wie Materialanforderung und -ausgabe zu erfolgen hat und wie der Materialaufwand für das einzelne Erzeugnis zu bewerten ist. In dem Abschnitt Lohnaufwand bei der Warenherstellung verbreitet sich der Verfasser über produktive und unproduktive Löhne, über Stücklohn und Zeitlohn und ihren Einfluß auf den Arbeitszeitaufwand. Bemerkenswert sind seine Ausführungen über die Arbeitszeitkontrolle und die Beschaffung von Unterlagen für die Lohnverrechnung. Es folgen wertvolle Richtlinien zur Einrichtung einer vorbildlichen Lohnbuchhaltung und allgemein gehaltene Ausführungen über die Unkosten eines Fabrikgeschäftes; es ist dargelegt, wie solche Unkosten, die den schwierigsten Teil der Selbstkostenberechnung darstellen, zu berücksichtigen sind, wie die Gliederung der Betriebsunkosten zu erfolgen hat, wie Werkstattunkosten, die allgemeinen Betriebsunkosten und die Handlungs- oder Vertriebsunkosten zu verbuchen sind. Den Abschreibungen auf Anlagen ist ein besonderes Kapitel gewidmet; denn auch diese gehören zu den Unkosten und sind somit in die Selbstkosten der Erzeugung einzukalkulieren. An zahlreichen Formularmustern wird gezeigt, wie die Unkostenbuchhaltung nach den in den vorhergehenden Abschnitten besprochenen Gesichtspunkten getrennt zu erfolgen hat und wie das aus diesen Aufzeichnungen gewonnene Zahlenmaterial zusammenzustellen und statistisch zu verarbeiten ist, so, daß ohne weiteres alle für die Selbstkostenberechnung erforderlichen Schlüsse jederzeit daraus gezogen werden können.

Nachdem so die Grundsätze für die richtige Ermittlung der Selbstkostenbestandteile festgestellt sind, wird die Abrechnung der Aufträge gezeigt, nämlich die Abrechnung der laufenden Aufträge, die Abrechnung unter Verwendung der Stückliste, die Abrechnung von Einzelteilen und der Aufträge für eigene Rechnung. Im Schlußabschnitt ist bekanntgegeben, wie die Ergebnisse der auf sicherer buchhalterischer Grundlage aufgebauten Selbstkostenberechnung ohne weiteres auf die entsprechenden Konten der Hauptbuchhaltung überzuleiten sind.

Es ist zu begrüßen, daß sich der Verfasser nicht mit allgemein

theoretischen Darlegungen über die in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten üblichen Methoden der Selbstkostenberechnung begnügt. Da er vor allem solche Fabrikationsbetriebe behandelt, in denen der unmittelbare Arbeitsaufwand in dem Vorgang der Warenherstellung eine wesentliche Rolle spielt, wird das 138 Seiten umfassende Buch für die Selbstkostenberechnung in Maschinen-, Apparate- und Werkzeugfabriken ein guter Ratgeber sein, um so mehr, da es aus der Praxis für die Praxis geschrieben ist. Durch die Beigabe von 26 Formularmustern werden die Darlegungen aufs beste unterstützt. Hervorzuheben ist die Klarheit der Darstellung. Dank der gegenwärtigen stabilen Währung und der damit zusammenhängenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist allerdings mancher für die Inflationszeit beigefügte Warnruf des Verfassers überholt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Das Merkblatt „Einheitliche Bezeichnung der Dampflokomotiven, Tender, elektrische Lokomotiven und Triebwagen“ und der „Nachtrag V zu den Technischen Vereinbarungen“ ist erschienen und an die Verwaltungen versandt worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die Bahnhöfe 4. Kl. Metzelthin (Kr. Templin), Warthe, Krewitz und Weggun-Arendsee der Strecke Fürstenwerder-Templin (Nebenbahn) sind vom 23. März 1924 ab an Sonn- und Feiertagen unbesetzt. Fahrkarten verkaufen die Zugführer. Annahme und Auslieferung von Eilgut und Expreßgut sowie Annahme von Gepäck im Verkehr der genannten Bahnhöfe untereinander ist an diesen Tagen ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 25 vom 20. März 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Nachtrag V zu den Technischen Vereinbarungen;

Nr. I 41 vom 18. März 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag auf Änderung des § 131 Abs. 7 der Technischen Vereinbarungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Bahnhöfe 4. Kl. Metzelthin (Kr. Templin), Warthe, Krewitz und Weggun-Arendsee der Strecke Fürstenwerder—Templin (Nebenbahn) sind vom 23. März 1924 ab an Sonn- und Feiertagen unbesetzt. Fahrkarten verkaufen die Zugführer. Annahme und Auslieferung von Eilgut und Expreßgut sowie Annahme von Gepäck im Verkehr der genannten Bahnhöfe untereinander ist an diesen Tagen ausgeschlossen. (382)

Stettin, im März 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziffer 1a des VWÜ. Wegen Schneeverwehung ist die Strecke Geising-Altenberg vom 17.—20. März 1924 unfahrbar gewesen.

Dresden, den 21. März 1924. (398)
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Entgleisung war die Strecke Korneuburg-Mistelbach vom 15. bis 19. März 1924 unfahrbar.

Wien, den 19. März 1924. (402)
Bundesbahndirektion Wien Nordost.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Steinschlag wurde der Gesamtverkehr auf der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz ab 22. März 1924 eingestellt.

Wien, den 22. März 1924. (403)
Bundesbahndirektion Wien West.

3. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 17. März 1924 sind die Frachtsätze für gebrannten Kalk der Klassen E und F im Versande von den Stationen Culm (Reuß) und Gera-Leumnitz ermäßigt worden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1924. (391)
Reichsbahndirektion.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1924 tritt die Bentheimer Kreisbahn dem Nottarif bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (384)

Berlin, den 19. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).
Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 27. März 1924: Aufnahme von Dresden Elbufer, Altstadt, Königsbrück Ost, Schwarzenberg und Zeulenroda ob. Bahnhof.

Altona, den 22. März 1924. (401)
Reichsbahndirektion.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr,
b) Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland,
c) Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Oderberg,
d) Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Passau,
e) Polnischoberschlesisch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr durch Deutschland (einschl. Deutschoberschlesien),
f) Polnischoberschlesisch - Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschoberschlesien - Tschechoslowakei,
g) Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

In obengenannten Tarifen werden die Frachtsätze des Kohlenausnahmetarifs (Frachtsatzzeiger 1 bzw. 2 des Deutschen Kohlenausnahmetarifs 6) nach wie vor bis auf weiteres nur für Sendungen angewendet, welche in Deutschland oder in Polnischoberschlesien verwendet werden. Eine Änderung der genannten Tarife in dieser Beziehung ist somit bisher nicht eingetreten.

Oppeln, den 20. März 1924. (392)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 1. April 1924 werden die Stationen: Bergrheinfeld, Bomst, Bomst Landesgrenze, Firchau, Firchau Landesgrenze, Fraustadt, Fraustadt Landesgrenze, Freiburg (Schlesien), Freyhan Landesgrenze, Groß Boschpol Landesgrenze, Harburg U.-E., Korsenz Landesgrenze, Kreuz, Kreuz Landesgrenze, Niedersedlitz, Schneidemühl Zollbf., Schneidemühl Landesgrenze, Stentsch und Stentsch Landesgrenze in die Tarife einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. März 1924. (397)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Güterverkehre Sachsen—Bayern (rechtsrhein. Netz), -Baden und -Württemberg, sowie Verkehr Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Am 25. März 1924 treten für den Versand von gebranntem Kalk der Klassen E und F von Culm (Reuß) und Gera—Leumnitz, Stationen der Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn, niedrigere Anstoßentfernungen bis zu den Übergangsstationen Gera-Süd und Wuitz-Mumsdorf in Kraft, wodurch sich Frachtermäßigungen ergeben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 17. März 1924. (385)
Reichsbahndirektion.

Badischer Güterverkehr (einschl. Bad. Nebenbahnen).

Auf 1. Mai 1924 tritt für den Bad. Binnenverkehr einschl. der Bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb ein neuer Entfernungszeiger in Kraft. Dadurch wird der bisherige Kilometerzeiger, Abt. 2 des Bad. Binnenverkehrs vom 1. September 1907, sowie der Gütertarif Bad. Staatsbahn—Bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb vom 1. Januar 1911 aufgehoben. Es treten Entfernungserhöhungen bis zu 3 km ein. Näheres nach Erscheinen der Drucksache in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 18. März 1924. (389)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

1. Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 wird der Nachtrag 13 zum Verbandsgütertarif Teil II Heft I ausgegeben. Er enthält Entfernungsänderungen, neue Stationen, den ab 1. März 1924 gültigen Frachtsatzzeiger für die deutschen Strecken in Gulden und Ausnahmetarife nebst den zugehörigen Frachtsatzzeigern.
2. Nachdem der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. nicht mehr an die Verwendung der Kohlen im Inlande gebunden ist, berechnen sich die Frachten für mineralische Brennstoffe im Verkehr mit den Niederlanden für die deutsche Strecke wie folgt:

Güterart:	Tarifklasse:	Frachtberechnung:
I. Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen auch in Pulverform, Braunkohlenbriketts, Braunkohlenkoks, Gaskoks.	E	Ia) Versand nach den Niederlanden: 1. Von den im deutschen Ausnahmetarif 6 genannten Versandstationen nach dem Ausnahmetarif 6 (±), sofern nicht die Fracht nach den abgabefreien Sätzen der Klasse E (S. 29 des Nachtr. 11 zum Verbandstarif Teil II Heft 1) billiger ist. 2. Von den sonstigen Stationen nach den abgabefreien Sätzen der Klassse E. Ib) Empfang von den Niederlanden: Nach den abgabefreien Sätzen der Klasse E.
II. Retortenkohlen (Retortengraphit), Pechkoks, Teerkoks	D	II. Nach und von den Niederlanden: Nach den abgabefreien Sätzen der Klasse E.
Steinkohlen, gemahlen, Steinkohlenstaub, Koksstaub aus Braunkohlen und Steinkohlen	E	
Rauchkammerlösche, Zinder (Rostfallzinder), Aschenkoks, Schlackenkos, Löschekoks.	F	
III. Petroleumkoks	D	III. Nach und von den Niederlanden: Nach den ungekürzten Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen.
Holzkohlen	E	
Kohlenasche, Kohlenschlacken, Torf, Torfkoks, Torfbriketts, Torfkohlen.	F	

(±) Die Goldmarksätze der Frachtsatzzeiger des Ausnahmetarifs 6 sind bis zum Erscheinen des Nachtrags in Gulden umzuwandeln und zwar zum Kurse 1 Goldmark = 0,59 Gulden.

Köln, den 19. März 1924. (393)

Reichsbahndirektion.

Reichsgütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. März 1924 werden die Donauumschlagsstellen Deggendorf, Passau und Regensburg in den Ausnahmetarif 31a für Baumwolle, rohe; Linters, roh; Baumwollabfälle (auch Abfälle der Be- und Verarbeitung) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (394)

Altona, den 22. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil II.

Ausnahmetarif 5 für Holz der Klasse D tritt ab 23. März 1924 außer Kraft.

Altona, den 21. März 1924. (400)

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr mit Polnischoberschlesien.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 26. Oktober 1923 betreffend Umbehandlung auf deutschoberschlesischen Stationen wird Umbehandlung außer auf den in dieser Bekanntmachung genannten Stationen noch in Cziasnau, Pluder, Brynnek, Karf, Beuthen (Oberschles.) Hbf., Borsigwerk, Poremba, Sosnitza, Nausa, Annaberg (Oberschles.) und Hindenburg (Oberschles.) zugelassen.

Oppeln, den 24. März 1924. (404)

Reichsbahndirektion (Oberschles. Eisenbahnen).

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife). Nachtrag 3 vom 1. März 1924.

Mit Gütigkeit vom 24. März 1924: Ergänzung des Ausnahmetarifs 35 durch Einführung von 10-t-Sätzen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge der Klassen A, B und C des Warenverzeichnisses. (386)

Altona, den 18. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife 33 bis 36).

Mit Gültigkeit vom 27. März 1924: Aufnahme von Halle (Saale) Oberschlema, Römhild, Nerchau, Nürnberg Süd in den Ausnahmetarif 33, Greven und Wiedenbrück in den Ausnahmetarif 34, Waldenburg-Altwasser, Ballenstedt Ost, Netzschkau, Nieder-Salzbrunn und Selb-Plösberg in den Ausnahmetarif 35 und Nürnberg Süd in den Ausnahmetarif 36. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (395)

Altona, den 20. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 1. April 1924 wird die Station Tønder Nord mit den Schnittsätzen für Tønder in den Tarif einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im März 1924. (396)

Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch—Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1923 werden die Entfernungen für die Stationen der Brohltal-Eisenbahn ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (383)

Berlin, den 18. März 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 26. d. M. wird die Tarifierung von gezogenem Stab- und Formeisen auf der deutschen Strecke geändert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. März 1924. (388)

Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D. Änderungen von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1924 bis auf weiteres werden die Ansätze des Wartegeldes und der Verstellgebühren abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die beteil. Dienststellen. (399)

Wien, am 21. März 1924.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarife.

Ab 24. März 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze für ungarische Kronen 33.

München, im März 1924. (387)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Die im Abschnitt F, Ziffer X und XI, enthaltenen Wartegelder und Verstellgebühren werden mit 25. März 1924 teilweise geändert. Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (381)

München, im März 1924.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Überbaues über die Anhalter Bahn für das Verbindungsgleis nach Großbeeren in Teilpunkt 178 + 72,63 der südlichen Umgehungsbahn (rd. 30 t Konstruktion) soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1 Goldmark für das Stück, die Zeichnungen von 2 Goldmark für den Satz von der Reichsbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 20 ₰ Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf den eisernen Überbau für das Verbindungsgleis nach Großbeeren" versehenen Angebote sind bis zur Stunde der Eröffnung am Donnerstag, den 10. April 1924, vormittags 11.45 Uhr pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 21. März 1924. (390)

Reichsbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. | Berlin, den 3. April 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Reichsbahndirektionspräsident Wulff.

Die Abbauverordnung, die im Deutschen Reich in der Durchführung begriffen ist, hat auch zur Folge, daß der Leiter der Reichsbahndirektion Berlin, Präsident Alexander Wulff, mit Ablauf des März d. J. in den einstweiligen Ruhestand getreten ist. Auch hier trifft die Maßnahme einen Mann, der trotz seiner 61 Jahre in voller Schaffenskraft steht und bei ungeschwächter geistiger und körperlicher Frische von seiner Lebensarbeit Abschied nehmen muß, die während mehr als drei Jahrzehnten dem Flügelrade gewidmet war.

Seine Eisenbahnlaufbahn begann Wulff im Jahre 1891 als Assessor im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln. Seine weitere Tätigkeit führte ihn in die verschiedensten Gegenden des Deutschen Reiches, so nach Altona, Mainz, Saarbrücken, Straßburg (Els.) und Breslau. Von Breslau aus, wo er als Regierungsrat das Tarif- und Verkehrsdezernat innehatte, kam er im Jahre 1909 zum zweitenmal zu den damaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nach Straßburg, wo er 1911 zum Oberregierungsrat und Abteilungsvorstand ernannt wurde. Am 1. April 1914 wurde er unter Übertragung der Stelle eines Oberregierungsrats bei der Eisenbahndirektion Altona wieder in den preußischen Staatseisenbahndienst übernommen. Bald nach Ausbruch des Krieges wurde er zur Dienstleistung beim Chef des Feldeisenbahnwesens einberufen. Er gehörte dem Verwaltungsrat der belgischen Eisenbahnen als Mitglied an und war von Mitte 1915 an Abteilungschef bei der damaligen Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel. Aus dem Feldeisenbahndienst zurückgekehrt, war er im Jahre 1917 vorübergehend bei der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin und beim Zentralamt tätig, bis ihm am 16. August 1917 sein jetziges Amt als Leiter der Direktion Berlin übertragen wurde. An dieser wichtigen Stelle konnten sich seine hervorragenden Eigenschaften besonders günstig entfalten. Namentlich in dem bei Kriegsende und in der nachfolgenden Zeit der Spartakistenherrschaft und Streikbewegungen häufig auftretenden Wirren war es seiner ruhigen und zielbewußten Führung zu verdanken, daß die Gegensätze sich immer wieder ausglichen und die Elemente der Ordnung wieder zur Geltung kamen. Diese Tätigkeit und Aufgabe war in Berlin außerordentlich schwierig und verantwortungsvoll; galt es doch, die in der Reichshauptstadt besonders stark in Erscheinung tretenden Umwälzungen in die richtigen Bahnen zu lenken und die ohnehin auch in normalen Zeiten verwickelten Betriebsverhältnisse nicht ins Stocken geraten zu lassen.

Als um so höheres Verdienst ist es Wulff anzurechnen, daß es der Reichsbahndirektion Berlin unter seiner Führung trotz der denkbar schwierigsten Verhältnisse gelungen ist, wichtige Verbesserungen und Neuerungen im Verkehrs- und Betriebsdienst zu schaffen oder doch der Vollendung nahe zu bringen. Wir erinnern hier nur an den Neubau des Bahnhofs Friedrichstraße, der nunmehr nicht nur ein äußeres, der Großstadt würdiges Gewand erhalten hat, sondern auch mit allen modernen, dem Reiseverkehr dienlichen Einrichtungen ausgestattet ist. Wir nennen weiter — um nur das Wichtigste zu erwähnen — den Umbau des Potsdamer Ringbahnhofs und die z. T. recht erheblichen, dem Betrieb und Verkehr gleichermaßen zugute gekommenen baulichen Verbesserungen auf den Bahnhöfen Stralau-Rummelsburg, Warschauer Straße, Papestraße, Jannowitzbrücke. Der glatteren Abwicklung des Rennverkehrs dienten Neubauten auf dem Bahnhof Strausberg und vor allem die in Wulffs Amtszeit fallende Eröffnung des neuen Rennbahnhofs in Hoppegarten. Auch das große Projekt des Baus der südlichen Umgehungsbahn hat Wulff mit Energie gefördert; der Bahnhof Seddin konnte bereits im September v. J. in Betrieb

genommen werden. Die Vorarbeiten für ein weiteres umfangreiches Bauvorhaben, den neuen Rangierbahnhof in Schöneiche, hat er dem Abschluß zugeführt. Nicht zuletzt ist in diesem Zusammenhang der Ausbau des zweiten Gleises Tegel-Hennigsdorf anzuführen, durch den eine reibungslose Abwicklung des auf dieser Linie besonders starken Arbeiterverkehrs erzielt wurde. Auch diese Neuerung ist dem Umstande zu danken, daß Wulff dem in der Nachkriegszeit um mehr als 60% gestiegenen Personenverkehr des Berliner Bezirks seine stetige Aufmerksamkeit widmete. Ebenso hat der scheidende Präsident das Siedlungswesen mit wärmstem Interesse gefördert. Die Eisenbahner-Kolonien in Elsthal und Seddin verdanken ihren jetzigen Umfang und ihr ansprechendes äußeres Gepräge nicht zuletzt seiner besonderen Fürsorge. Das gleiche gilt von der Elektrisierung der Vorortstrecken, die unter seiner Leitung in Angriff genommen und inzwischen trotz der Ungunst der Verhältnisse soweit gefördert werden konnte, daß im April auf der Strecke nach Bernau mit den Probefahrten begonnen werden wird.

Nicht minder schwierig waren die Aufgaben, die die Inflationszeit für die Personalpolitik und die Regelung der Arbeiterverhältnisse, dann namentlich für die Gestaltung der Personen- und Gütertarife in täglich wechselnder Gestalt mit sich brachten, und deren Lösung das ständige Einsetzen einer vollen Persönlichkeit erforderte.

Auch als Vorsitzender der Ständigen Tarifkommission hatte Präsident Wulff Gelegenheit, nicht nur sein gründliches Fachwissen zu zeigen, sondern auch sein Geschick in der Leitung dieser wichtigen Körperschaft durch seine ausgleichende und vermittelnde Geschäftsführung zu beweisen. Den Beamten und Arbeitern war er stets das Vorbild eisernen Fleißes und treuer Pflichterfüllung. Sein ruhiges, immer gleichmäßig freundliches Wesen und sein gerechter Sinn gewannen ihm das Vertrauen seiner Untergebenen. Seine persönliche Liebenswürdigkeit und seine entgegenkommende Haltung gegenüber den Erfordernissen von Handel und Verkehr sowie auch gegenüber den Vertretern der Presse, die er durch zahlreiche Vorträge und Besichtigungen für die Aufgaben der Eisenbahn zu interessieren und zu verständnisvoller Mitarbeit anzuregen wußte, fanden allgemeine Anerkennung und wurden namentlich auch jetzt gelegentlich seines Rücktritts in der ganzen Presse rühmlichst hervorgehoben.

An dieser Stelle haben wir noch besonders Veranlassung, die Tätigkeit des Präsidenten Wulff als Leiters des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorzuheben, die mit dem Amte des Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin verbunden ist. Trotz seiner außerordentlichen Geschäftsbelastung durch die Leitung seines Bezirks hat er es sich nicht nehmen lassen, den Vereinsgeschäften stets seine regste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er nahm während seiner ganzen Amtszeit persönlich an allen Sitzungen des Satzungsausschusses teil. In bester Erinnerung wird aber namentlich seine Leitung der Vereinsversammlungen in den Jahren 1921 in Berlin und 1923 in Dresden sein, wovon die erste wegen ihrer Berufung nach neunjähriger Unterbrechung durch den Krieg große Schwierigkeiten in der Vorbereitung machte und außerdem durch ihren Charakter als Festversammlung anläßlich des 75 jährigen Bestehens des Vereins von besonderer Bedeutung war.

Präsident Wulff blickt sonach auch im Verein auf eine nahezu siebenjährige erfolgreiche Tätigkeit zurück. Fast könnte es scheinen, als ob damit — in merkwürdiger Übereinstimmung mit der je siebenjährigen Amtsführung seiner Vorgänger — auch seine Amtszeit erfüllt sei. Wenn dies auch für seine Tätigkeit als Leiter der Reichsbahndirektion Berlin bedauerlicherweise zutrifft, so ist doch Hoffnung vorhanden, daß seine wertvolle Kraft für die Führung der Vereinsgeschäfte noch für einige Zeit gesichert bleibt.

Staatsrat Schulz,

der Präsident der Reichsbahndirektion Karlsruhe, hat die Leitung der Dienstgeschäfte abgegeben, um sich seinem wiederholten Wunsche entsprechend in den wohlverdienten Ruhestand zurückzuziehen. Er trat nach Vollendung seiner kameralistischen Studien und Bestehen der Staatsprüfung für den höheren Finanzdienst im Jahre 1883 in den Dienst der badischen Finanzverwaltung ein und war hier zuletzt als Finanzinspektor mit der Überwachung des gesamten badischen Finanzwesens beschäftigt. Im Jahre 1889 ging er als Regierungsassessor in den Dienst der vormals badischen Staatseisenbahnen über. Er war dann bei der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen zunächst als Kollegialmitglied in hervorragender Weise in der Verkehrsabteilung, besonders im Gütertarif- und Güterabfertigungswesen, tätig und wurde in rascher Folge zum Regierungsrat und Oberregierungsrat ernannt, bis ihm im Jahre 1902 die Leitung der Verkehrsabteilung als Direktor übertragen wurde. Im Jahre 1905 berief ihn die badische Regierung als Ministerialdirektor zur Leitung der Eisenbahnabteilung in das vormalige Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, die er auch beibehielt, als die Geschäfte des badischen Eisenbahnwesens an das Finanzministerium übergingen. Im Jahre 1908 erfolgte seine Ernennung zum Geheimen Rat zweiter Klasse, im Jahre 1917 zum Staatsrat. Zu Anfang des Jahres 1918 wurde Staatsrat Schulz als Generaldirektor zur unmittelbaren Leitung des badischen Eisenbahnwesens berufen, die er auch nach dem Übergang der badischen Staatseisenbahnen an das Reich am 1. April 1920 als Präsident der Reichsbahndirektion Karlsruhe beibehielt.

Mit Staatsrat Schulz scheidet eine hervorragende Autorität auf volkswirtschaftlichem und eisenbahnfachlichem Gebiet aus dem aktiven Dienst aus, die nicht nur in seiner engeren badischen Heimat und im deutschen Vaterland, sondern auch über dessen Grenzen hinaus geschätzt war. Die Belange der badischen Volkswirtschaft, besonders des Handels und der Industrie, mit denen er stets enge Fühlung hielt, hat er mit großem Geschick vertreten.

In den letzten Jahrzehnten ist wohl keine größere verkehrspolitische oder eisenbahnorganisatorische Frage, an der Deutschland beteiligt war, ohne die einflußreiche Mitarbeit von Staatsrat Schulz gelöst worden. Er wirkte hierbei besonders im Sinne einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens nach der Absicht und dem Bestreben Bismarcks. Die erste Betätigungsmöglichkeit in dieser Richtung bot ihm der deutsche Eisenbahnverkehrsverband, zu dessen tätigsten Mitgliedern er seinerzeit zählte. Er half hier mit, einheitliche Vorschriften für die Abfertigung zu schaffen. Diese Angelegenheiten mehr innerdienstlicher Natur, waren als Anfang für die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Von den größeren, die deutsche Volkswirtschaft unmittelbar berührenden Ergebnissen seines Schaffens sei hier nur erinnert an die Neuregelung der Leitung des Güterverkehrs im innerdeutschen Verkehr, die den gegenseitigen Wettbewerb der deutschen Bahnen in erträgliche Grenzen zurückschraubte. Die damaligen Verhandlungen, die ihrer Natur nach und bei dem Widerstreit der finanziellen Interessen der einzelnen deutschen Bahnen äußerst schwierig und vielgestaltig waren, erforderten neben großen fachlichen Kenntnissen eine außerordentliche persönliche Geschicklichkeit. Der günstige Abschluß der Verhandlungen brachte die deutschen Eisenbahnen einen kräftigen Schritt in der Vereinheitlichung und wirtschaftlichen Betriebsführung vorwärts. In gleichem Sinne wirkte er auch für eine Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen, Bestrebungen, die sich an den Übergang der Main-Neckar-Eisenbahn in die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen angeschlossen hatten

und an denen Staatsrat Schulz neben dem späteren preußischen Staatsminister Hoff hervorragend mitgewirkt hat. Wenn diesen Bestrebungen, denen sich neben Preußen und Baden auch Württemberg angeschlossen hatte, auch im weiteren Verfolg ein voller Erfolg nicht beschieden war, so brachten sie schließlich doch nach langwierigen Verhandlungen den Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen im Staatsbahnwagenverband und damit eine freizügige Verwendung der deutschen Güterwagen innerhalb des Reichsgebiets. Diese Gründung war nicht zuletzt sein Werk.

Vom Gebiet des Personentarifwesens möge hier nur die Personentarifreform vom Jahre 1907 erwähnt sein, die zur Vereinheitlichung der Fahrpreise der deutschen Staatsbahnen führte.

Neben den großen und größten Verkehrsfragen, die die ganze badische Heimat und das deutsche Vaterland angingen, nahm sich Staatsrat Schulz der badischen Rheinhäfen an und trug wesentlich dazu bei, daß sie zu der Bedeutung gelangten, die sie jetzt nicht nur in Baden und im ganzen Deutschen Reich, sondern darüber hinaus im Auslande erreicht haben.

Manche berechtigten Wünsche auf Anschluß an den großen Verkehr wurden von ihm unterstützt und vertreten. Eine große Zahl neuer Nebenbahnen wurde unter seiner tatkräftigen Förderung vom Staat gebaut und betrieben oder der Bau privater Nebenbahnen mit Staatshilfe ermöglicht. Wo dies bei den beschränkten Mitteln des Staates nicht möglich war, vertrat Staatsrat Schulz den Gedanken der Einrichtung staatlicher Kraftwagenlinien. Unter seiner wesentlichen und tatkräftigen Förderung wurden zahlreiche Kraftwagenverbindungen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eingerichtet und vom badischen Staat betrieben. Die badische Regierung hat die Verdienste besonders anerkannt. Der badische Herr Staatspräsident Dr. Köhler hat dieser Anerkennung besonders Ausdruck verliehen und an den Genannten aus Anlaß seines Ausscheidens aus dem aktiven Dienst am 27. Februar folgendes Schreiben gerichtet:

Sehr geehrter Herr Staatsrat!

Aus Verhandlungen mit dem Herrn Reichsverkehrsminister habe ich entnommen, daß Sie zum 1. April d. J. in den Ruhestand treten werden. Sie beschließen damit eine Beamtenlaufbahn, welche zum überwiegenden Teil im Dienste des engeren Heimatlandes Baden stand und welche erst für die letzten 4 Jahre im Reichsdienst aufging. Angesichts der hervorragenden, für Baden mit großen Erfolgen begleiteten Dienste, welche Sie, zuletzt an die Spitze der Leitung des Eisenbahnwesens in Baden gestellt, sowohl in den Jahren des Friedens als auch während der schweren Kriegszeit und Nachkriegszeit dem Lande geleistet haben und angesichts der besonderen Rücksichtnahme auf die Verhältnisse Badens im Rahmen der Interessen der Reichsbahn, welche Ihre Tätigkeit nach dem Übergang der badischen Staatseisenbahnen auf das Reich stets auszeichnete, ist es mir ein aufrichtiges Bedürfnis, Ihnen bei Ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst die Anerkennung und den wärmsten Dank der badischen Regierung auszusprechen. Meine besten Wünsche für Ihr weiteres Wohlergehen begleiten Sie.

Mit ausgezeichneter Hochachtung.

(gez.) Köhler.

Staatsrat Schulz war eine außergewöhnlich hervorragende Arbeitskraft, der an sich selbst die größten Anforderungen stellte. Wenn er in dieser Hinsicht auch bei seinen Untergebenen einen strengen Maßstab anlegte, so erkannte er bei seinem offenen und lauteren Charakter und bei seiner unbedingten Gerechtigkeit auch gute Leistungen willig an und hatte für seine Untergebenen ein gutes mildes Herz.

Die Abschiedsworte, die Staatsrat Schulz am 15. März an die Mitglieder des Kollegiums der Reichsbahndirektion sowie an die Vertretung der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft des Direktionsbezirks richtete und deren Antworten bestätigten diese Tatsachen. Die Ausführungen der verschiedenen Redner gipfelten in der hohen Anerkennung und Wertschätzung, die das gesamte Personal dem scheidenden Präsidenten nicht nur als Beamten und Vorgesetzten, sondern auch als Mensch entgegenbrachte. Jedem, der seinen Rat und seine Hilfe in dienstlichen oder persönlichen Angelegenheiten suchte, war er ein zielbewußter Berater mit klarem, treffendem Urteil, ein wahrer und wohlwollender Freund. Sichtlich gerührt über die von Herzen kommenden Worte der Dankbarkeit und Anerkennung, die die Vertreter des Kollegiums der Reichsbahndirektion und des gesamten Personals des Direktionsbezirks ihrem scheidenden Präsidenten zollten, dankte Staatsrat Schulz und bat, das Personal möge auch seinem Nachfolger, den er ihm aus den eigenen Reihen wünsche, mit gleicher Hingebung und Pflichttreue zur Seite stehen, wie er es für seine Person habe feststellen dürfen.

Mit dem Wunsche, Staatsrat Schulz möge in geistiger und körperlicher Frische sich noch lange Jahre nach der arbeitsreichen dienstlichen Laufbahn des wohlverdienten Ruhestandes erfreuen, drücken wir die Hoffnung und die Bitte aus, er möge seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen, denen die gesamte deutsche Volkswirtschaft und die unserer engeren badischen Heimat, denen die badischen und deutschen Eisenbahnen und die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens soviel zu verdanken haben, der Allgemeinheit und dem Wiederaufbau unseres Vaterlandes auch fernerhin zur Verfügung stellen.

Die endgültige Regelung der Südbahnfragen.

Vom Ministerialrat **Dr. Anton Dauscha**, Wien.

Am 29. März 1923 sind zu Rom im Gegenstande zwei Verträge unterzeichnet worden: 1. Das Abkommen (Accord) über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der Südbahn-Gesellschaft und 2. das Übereinkommen (Convention) zur Regelung des Transits und des Verkehres auf dem Netze der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft).

Der erstere Vertrag ist abgeschlossen zwischen den an der Südbahn territorial beteiligten Staaten (Republik Österreich, Königreich Ungarn, Königreich Italien, Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen — S. H. S. —) und der Südbahn-Gesellschaft unter Beitritt des Komitees, das die Besitzer der von dieser Gesellschaft ausgegebenen Obligationen vertritt. Das zweitgenannte Übereinkommen ist ein reiner Staatsvertrag zwischen den bereits angeführten Territorial-Staaten.

Uns soll hier nur das eigentliche Südbahnabkommen, der sogenannte Accord, beschäftigen, denn die Transitkonvention enthält mehr oder minder allgemeine, grundsätzliche Vereinbarungen zum Zwecke der Verkehrserleichterung; die Materie ist zum Teil von früheren internationalen Konferenzen (Barcelona, Portorose) her bekannt. Die Convention behandelt den Hauptabschnitten nach den Durchgangsverkehr, das Zollwesen, den Zugverkehr, die Gemeinschaftsstationen, schließlich die Transporte und Tarife.

Das Südbahnabkommen geht zurück auf die Staatsverträge von Saint-Germain und Trianon; diese beiden Friedensverträge enthalten nämlich in Art. 320 bzw. Art. 304 folgende Bestimmung:

„Um die Regelmäßigkeit der Betriebsführung auf den Privatbahnnetzen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie sicherzustellen, die infolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegen sind, wird die administrative und technische Reorganisation der gedachten Bahnnetze für jedes Netz durch ein Übereinkommen geregelt werden, das zwischen der Gesellschaft, die Konzessionärin ist, und den territorial beteiligten Staaten abzuschließen sein wird."

„Streitpunkte, in denen eine Einigung nicht zustande kommt, einschließlich aller Fragen über die Auslegung der Verträge, betreffend die Einlösung der Linien, werden Schiedsrichtern unterbreitet werden, die der Rat des Völkerbundes bestimmen wird."

„Bezüglich der österreichischen Südbahn-Gesellschaft wird dieser Schiedsspruch sowohl von dem Verwaltungsrat, wie auch von der Gesellschaft, welche die Prioritätenbesitzer vertritt, angerufen werden können.“

Auf eine eingehende **geschichtliche Darstellung** der Entwicklung, die schließlich zu dem in den vorstehenden Bestimmungen der beiden genannten Friedensverträge vorgesehenen Abkommen geführt hat, soll hier verzichtet werden. Es ist jedoch notwendig, wenn auch nur in aller Kürze zu erwähnen, welcher Zustand dem Abkommen voranging.

Bekanntlich war das Netz der Südbahn-Gesellschaft über die südlich der Donau gelegenen Teile der österreichisch-ungarischen Monarchie verzweigt gewesen. Als diese nach dem Weltkriege zerfiel, kam das Südbahnnetz auf die Gebiete von vier Staaten zu liegen. (Wird das Gebiet von Fiume als eigener Staat gezählt, sind es fünf Staaten.) Italien hatte die auf seinem Gebiete gelegenen Südbahnlinien auf Grund des Waffenstillstandsvertrages besetzt und den Betrieb dieser Linien übernommen. Die übrigen Netze blieben im Betriebe der Gesellschaft.

Infolge der ungünstigen Betriebsergebnisse, vornehmlich auf dem österreichischen und ungarischen Netze, sah sich die Südbahn-Gesellschaft, wollte sie den Betrieb aufrechterhalten, genötigt, an die in Betracht kommenden Staaten Österreich und Ungarn mit der Bitte um Gewährung von Geldvorschüssen heranzutreten. Diese Staaten haben sich auch entschlossen, solche Vorschüsse zuzugestehen, die damals in Österreich unter Bedachtnahme auf die Bedeckung der Personalmehrkosten gegeben wurden, die dem Unternehmen aus den durch die stetig wachsende Teuerung und Geldentwertung notwendigen, in Nachfolge der Maßnahmen bei den Staatsbahnen durchgeführten Bezugsaufbesserungen erwuchsen.

Dieses System war für die Gesellschaft auf die Dauer nicht haltbar. Nach langwierigen, mühevollen Verhandlungen kam schließlich im Februar 1921 in Wien eine vorläufige Vereinbarung, das sogenannte Régime provisoire, zwischen der Südbahn-Gesellschaft, den territorial beteiligten Staaten und der französischen Vertretung der Prioritätenbesitzer zustande. Diese Vereinbarung hatte den Zweck, den Fortbestand des Bahnunternehmens bis zu der durch die Friedensverträge von Saint-Germain und Trianon vorgesehenen endgültigen Regelung der Verhältnisse sicherzustellen. Der wesentliche Inhalt dieser Vereinbarung lag in der von allen Territorialstaaten übernommenen Verpflichtung, für die laufenden Gelderfordernisse des Betriebes und die diesen gleichzuhaltenden Investitionskosten der betreffenden Netze durch Vorschüsse aufzukommen, insoweit diese Erfordernisse durch die Kassenbestände nicht gedeckt sein sollten. Das Régime provisoire war zunächst bis Ende 1922 befristet, hatte aber nach wiederholten kurzen Verlängerungen schließlich eine Geltungsdauer bis 1. Oktober 1923.

Die erste Etappe auf dem Wege zur Herbeiführung eines Régime définitif war die von der italienischen Regierung nach Venedig einberufene Konferenz, die vom 19. Juni bis 8. Juli 1922 tagte und deren Ergebnis der Entwurf eines Abkommens zwischen den Territorialstaaten und der Südbahn-Gesellschaft unter Beitritt der Prioritätenbesitzer war. Dieser Entwurf beschränkte sich aber auf die technische und administrative Reorganisation der Südbahn und ließ die finanziellen Fragen, soweit sie nicht mit der besagten Reorganisation unmittelbar verbunden waren, darunter die gewichtigsten (italienische Annuität, Obligationendienst) offen. Diese letzteren Fragen waren einer besonderen Regelung vorbehalten worden. Der in Venedig außerdem zustandegebrachte Entwurf einer Verkehrs- und Transitvereinbarung zwischen den an der Südbahn territorial beteiligten Staaten soll uns — wie schon gesagt — hier nicht weiter beschäftigen.

Der Venediger Konferenz folgten zahlreiche Einzelverhandlungen, in deren Verlaufe auch eine Lösung der noch offenen finanziellen Fragen gefunden wurde, die dann in den Venediger Vereinbarungsentwurf eingearbeitet wurde. Der auf diese Weise zustandegebrachte, anläßlich einer im Monate November 1922 in Wien stattgehabten Verwaltungsratssitzung der Südbahn-Gesellschaft vorberatene, einheitliche Gesamtentwurf bildete die Unterlage für die Verhandlungen in Rom, die nach einer ununterbrochenen Dauer vom 15. Februar bis 29. März 1923 schließlich den eingangs erwähnten „Accord“ ergaben.

Nun zum **Inhalt dieses Abkommens**, das im Zeitpunkte der letzten Ratifikation (16. Oktober 1923) mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1923 in Kraft getreten ist und auf die restliche Konzessionsdauer der Südbahn, d. i. bis zum Ablauf des Jahres 1968, abgestellt erscheint. Es soll gleich hier gesagt sein, daß es sich bei der vorliegenden Arbeit nur darum handeln kann, die wesentlichen Bestimmungen des Südbahnabkommens wiederzugeben und wo erforderlich zu verdeutlichen, nicht aber darum, an den Abmachungen irgendwie Kritik zu üben. Es ist folgende Konstruktion vereinbart worden:

Die Gesellschaft bleibt unter der neuen Firma „Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft)“ bestehen und behält das Eigentum an den Linien, d. h. der Gesamtheit der Bahnen samt ihrem Zubehör sowie an dem rollenden Material. Keiner der beteiligten Staaten kann während der Dauer des Abkommens von dem Einlösungsrecht Gebrauch machen. Dagegen ist die Gesellschaft verpflichtet, jedem der beteiligten Staaten auf sein Verlangen den Betrieb der gesellschaftlichen Linien, die das Gebiet dieses Staates durchziehen, für die Dauer des Abkommens zu übertragen. Der Staat, der ein solches Verlangen stellt, hat die Kosten und Gefahren des Betriebes auf sich zu nehmen. Mit Ausnahme Ungarns haben alle beteiligten Staaten das ihnen sohin zustehende Wahlrecht dahin ausgeübt, daß sie den Betrieb übernommen haben. Italien hatte ihn, wie bereits gesagt, schon früher geführt. Im allgemeinen gehen alle Rechte und alle Verpflichtungen der Gesellschaft, die im Zusammenhang mit dem Betriebe des Netzes stehen, vom Beginn der Betriebsführung auf den betriebführenden Staat über. Dies gilt auch von den mit anderen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Pacht- und Betriebsverträgen. (In Österreich z. B. die Verträge mit der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Graz-Köflacher und der Leoben-Vordernberger Bahn.) Es ist auch die Möglichkeit einer Rückübergabe des Betriebes der Südbahn-Linien an die Gesellschaft bei einjähriger Voranzeige vorgesehen.

Der Staat, der das auf seinem Gebiet gelegene Netz der Gesellschaft in Betrieb nimmt, ergreift von den Materialvorräten und von den Barmitteln der Betriebführung des Netzes Besitz; die Forderungen aller Art, Schecks und Wechsel, die im Sinne der Bestimmungen des Régime provisoire dem betreffenden Netz zugehören, werden ihm von der Gesellschaft übertragen.

Bei der **Betriebsübergabe** ist natürlich auch der entsprechende Teil „des rollenden Materials für den Transport- und Zugförderungsdienst“ zu übergeben. Dieser Teil wurde für Österreich mit 33,8 %, für Ungarn mit 16,5 %, für Italien mit 24,3 % und für S. H. S. mit 25,1 % festgesetzt; ein Teil von 0,3 % (Fiume) ist vorbehalten. Über diese Prozentsätze wird noch zu sprechen sein. Die tatsächliche **Aufteilung der Fahrbetriebsmittel,** Ersatzstücke usw. erfolgt durch eine aus Sachverständigen der Eisenbahnverwaltungen eines jeden Staates und aus Sachverständigen der Gesellschaft zusammengesetzte technische Kommission, und zwar gleichviel, ob die Staaten oder die Gesellschaft den Betrieb führt. In einer „Anlage“ (A) zum Accord sind die allgemeinen Grundsätze für diese Aufteilung enthalten. Hierbei ist ausgesprochen, daß die Aufteilung nach dem Werte zu erfolgen hat, für dessen Ermittelung Richtlinien festgesetzt werden.

In der Anlage A spricht ferner Italien seine Geneigtheit aus, den auf das italienische Netz der Gesellschaft entfallenden Teil an Fahrbetriebsmitteln ganz an die Verwaltungen, die die anderen Netze betreiben, käuflich zu überlassen. Eine weitere Anlage (B) sieht dann für den Fall der Überlassung des italienischen Fahrbetriebsmittelanteils an die anderen Netze ein Übereinkommen zwischen der Gesellschaft und der italienischen Regierung vor, das hinsichtlich des dem italienischen Netz zukommenden Fahrbetriebsmittelanteils die Eigentumsübertragung an Italien festlegt; ein solches Übereinkommen mußte in Aussicht genommen werden, da ja Voraussetzung für die käufliche Überlassung des italienischen Anteils an die anderen Netze das Eigentumsrecht Italiens an diesen Fahrbetriebsmitteln ist, während der Accord das Eigentum — wie schon bemerkt wurde — der Gesellschaft beläßt.

Die auf die beteiligten Netze aufgeteilten Fahrbetriebsmittel der Gesellschaft müssen außer den Bezeichnungen und Nummern des betriebführenden Staates die besondere für alle 4 Staaten gemeinsame Bezeichnung der Gesellschaft „Sud“ tragen.

Das übergebene rollende Material ist in erster Linie für die staatlich betriebenen gesellschaftlichen Linien zu verwenden, die Staaten sind jedoch befugt, die Fahrbetriebsmittel nach Befriedigung der Bedürfnisse des lokalen und internationalen Verkehres der betreffenden gesellschaftlichen Linien für die Bedienung des Verkehres auf allen ihren Netzen zu verwenden.

Das Recht des Betriebes der Linien, so wie es sich aus dem Abkommen ergibt, ist in den Eisenbahnbüchern als Servitut des Gebrauches einzutragen, und zwar mit dem unbedingten Vorrang vor jedem Servituts-, Pfand- oder Hypothekarrecht.

Die Auslagen für **Investitionen,** Erhaltung und Erneuerung der Eisenbahnen, ihres Zubehörs sowie auch der Fahrbetriebsmittel gehen zu Lasten des betriebführenden Staates.

Im Hinblick auf die Möglichkeit der Rückübergabe der Linien in den Betrieb der Gesellschaft ist vorgesehen, daß die Auslagen für Investitionen und Erneuerung auf Grund der mit der Gesellschaft vereinbarten Amortisationsdauer und eines Zinsfußes von 3 % in Annuitäten aufgelöst werden, die im Falle der Rückübergabe des Betriebes vom Zeitpunkte dieser Rücküber-

gabe zu Lasten der Betriebsrechnung des rückübergebenen Netzes gehen.

Hinsichtlich der Behandlung des **Personals und der Pensionäre** sind eingehende Bestimmungen getroffen. Als Grundsatz gilt, daß das Personal, welches im Zeitpunkte des Inkrafttretens des Abkommens (16. Oktober 1923) sich im Dienste eines Netzes der Gesellschaft befindet, in den Dienst des betreffenden Staates übergeht, sofern es die Staatsangehörigkeit des betreffenden Staates besitzt oder diese innerhalb bestimmter Fristen erlangt. Das übrige Personal wird pensioniert, sofern es nicht dennoch von einem der Staaten freiwillig übernommen wird.

Was besonders das Personal der Generaldirektion anbelangt, d. i. jener Stelle, die bis dahin — mit gewissen Ausnahmen für das italienische Netz — die oberste Betriebsverwaltung für das Gesamtnetz innehatte, so geht dieses unter den gleichen Voraussetzungen nach Maßgabe der Staatsangehörigkeit in den Dienst des betreffenden Staates über. Ausgenommen ist lediglich das Personal des Privatbesitzes (z. B. Sicherungsanlagenfabrik in Wien, Walzwerk in Graz, Hotel auf dem Semmering) sowie das von der Gesellschaft für den sogenannten Zentraldienst, von dem noch zu sprechen sein wird, beanspruchte Personal. Das übrige Personal der Generaldirektion wird pensioniert. Da es sich bei dem Generaldirektionspersonal fast ausschließlich um Österreicher handelt, trifft die Übernahmepflicht größtenteils Österreich und bedeutet für dieses eine beträchtliche Belastung. Das in den Dienst des betriebführenden Staates übernommene Personal wird fortan nach den betreffenden Staatsbahn-Normen behandelt.

Eine besondere Regelung haben die sogenannten „Altpensionäre" erfahren, wobei eine Benachteiligung Österreichs vermieden worden ist. Zu den Altpensionären im Sinne des Südbahnabkommens gehört das im Zeitpunkte des Inkrafttretens des Abkommens im Ruhestand befindliche Personal (nebst Angehörigen). Hierzu kommen noch das wegen Mangels der betreffenden Staatszugehörigkeit pensionierte Personal sowie schließlich jene Bediensteten, denen Aktiv- und Ruhebezüge zugesichert waren, die in den Staatsbahn-Normen nicht vorgesehen sind und die nach einer Sonderbestimmung gleichfalls von dem betreffenden Staate zu pensionieren sind.

Rücksichtlich dieser Altpensionäre wird nämlich ein Clearing eingerichtet. Wohl hat die Zahlung der Ruhebezüge der großen Regel nach vorerst durch jeden Staat an jene Pensionäre zu erfolgen, die am 1. Juli 1922 ihren Wohnsitz in seinem Gebiete hatten. Die Gesamtsumme aller geleisteten Zahlungen, umgerechnet auf Goldfranken, wird jedoch am Ende eines jeden Jahres unter die Staaten ohne Zinsenrechnung aufgeteilt, und zwar nach jenem Verhältnis, das wir schon von der Fahrparkaufteilung her kennen. (Österreich 33,8 %, Ungarn 16,5 %, Italien 24,6 %, S. H. S. 25,1 %). Die sich zwischen vorläufiger Zahlung und endgültiger Belastung ergebenden Unterschiede werden sodann ausgeglichen. Ausgenommen von diesem Clearing sind gewisse, in einzelnen Staaten — in Gold gerechnet — etwa erfolgende Ruhebezugserhöhungen, die mit dem Plus zu Lasten des betreffenden Staates gehen.

Die Frage der Fahr- und Frachtbegünstigungen für die Altpensionäre ist im Sinne der Gleichstellung mit den staatlichen Eisenbahnpensionären geregelt.

Die drei bei der Gesellschaft bestehenden **Versorgungsfonds** werden fortan ausschließlich den Verpflichtungen dieser Fonds gegenüber den im Zentraldienst der Gesellschaft und im Privatbesitz der Gesellschaft verbleibenden aktiven Mitgliedern Genüge zu leisten haben, sofern nicht die Gesellschaft das Vermögen der Fonds einzieht und die erwähnten Verpflichtungen zu ihren Lasten übernimmt.

Dagegen schuldet die Gesellschaft den vertragschließenden Staaten ein Kapital, das den auf Grundlage eines Zinsfußes von 5 % ermittelten mathematischen Reserven entspricht, die notwendig sind, um den Verpflichtungen der Versorgungsfonds gegenüber dem aktiven Personal (und Angehörigen), das in den Staatsdienst übergeht, und gegenüber den Altpensionären in dem im Zeitpunkte des Inkrafttretens des Abkommens bestehenden Ausmaß nachzukommen. Das Deckungskapital für die aktiven Bediensteten (nebst Angehörigen) wird den einzelnen Staaten nach Maßgabe des Erfordernisses für das tatsächlich übernommene Personal geschuldet, während das Deckungskapital für die Altpensionäre in dem schon bekannten Prozentverhältnis (33,8 : 16,5 : 24,6 : 25,1) aufgeteilt wird.

Diese Summen werden auf Grund des Wechselkurses vom 31. Dezember 1922 in Goldfranken umgerechnet und sind gemäß den Bestimmungen für die Rückzahlung der aus dem „Régime provisoire" herrührenden Vorschußschulden, von denen noch die Rede sein wird, zu bezahlen.

Gegenüber Jugoslawien und Italien ist die Gesellschaft von der Bezahlung der den mathematischen Reserven entsprechenden Beträge befreit.

Daß die Betriebsführung auf Rechnung des betriebführenden Staates geht, wurde bereits gesagt. Die Staaten, die den Betrieb übernehmen, haben aber auch eine **Vergütung (Pachtrente)** zu leisten, und zwar haben diese Staaten für die Benutzung der Linien, des Zubehörs, der Einrichtungen, Materialvorräte und Fahrbetriebsmittel einen jährlichen Betrag zu zahlen, der sich grundsätzlich auf 22½ % des „Bruttoerträgnisses" der betriebenen Linien belaufen soll. Es ist dieser Betrag jedoch nach unten und nach oben hin begrenzt.

Er soll wenigstens betragen:

	6,76 Mill. Goldfranken für das österr. Netz,	
	3,30 „ „ „ „ ungar. „	
	4,92 „ „ „ „ ital. „	
und	5,02 „ „ „ „ S. H. S.- „	

also zusammen 20,00 Mill. Goldfranken.

Das ist das sogenannte „Minimum" oder die „Minimalvergütung". Der auf Grund des „Bruttoerträgnisses" über das Minimum hinaus zu bezahlende Betrag, der sogenannte „Überschuß" (excédent), darf im Höchstausmaße die Hälfte des Minimums nicht übersteigen. Für Österreich und Ungarn sind hierbei besondere Erleichterungen zugestanden worden und zwar wird Österreich während der ersten fünf Jahre (ab 1. Januar 1923) keinen „Überschuß", somit nur das „Minimum" zu bezahlen haben. Das Maximum des „Überschusses" wird vom sechsten Jahre angefangen durch folgende Prozentsätze festgesetzt:

Für das 6.—10. Jahr	7½ %	der Minimalvergütung,
„ „ 11.—15. „	15 %	„ „
„ „ 16.—20. „	25 %	„ „
„ „ 21.—25. „	35 %	„ „
und vom 26. „ an	50 %	„ „ .

Ungarn wird, wenn 22,5 % der Bruttoeinnahmen des ungarischen Netzes weniger als 3 Millionen Goldfranken ergeben, auf die Minimalvergütung nur 3 Millionen Goldfranken zu zahlen haben. Für jene Jahre, in denen sich auf Grund der Bruttoeinnahmerechnung ein Vergütungsbetrag zwischen 3 und 3,3 Millionen Goldfranken ergibt, wird Ungarn nur den sich so ergebenden Betrag zahlen müssen. Der Unterschiedsbetrag auf die Minimalvergütung wird von Italien gezahlt werden und wird von dem „Überschuß" abgezogen, der sich zu Lasten Italiens aus dem Betriebe des italienischen Südbahnnetzes in dem betreffenden Jahr etwa ergibt.

Die vorbehandelten Vergütungen sind an den „Obligationenfonds" zu zahlen, der zur Bestreitung der Erfordernisse des Obligationendienstes geschaffen ist und noch zu besprechen sein wird.

Das Verhältnis der einzelnen Minimalvergütungen zueinander beruht auf den erstmals bei der Fahrparkaufteilung erwähnten Prozentsätzen. Es sind aus den Anlagekapitalien und Kilometerlängen gewonnene Schlüsselzahlen. Daß diese besonders in der Anwendung auf die Fahrparkaufteilung nicht gerechtfertigt erscheinen, liegt auf der Hand. Bei völlig gerechter Aufteilung hätte wohl in dieser Hinsicht das Verhältnis entscheiden müssen, das sich aus den auf den Leistungen der einzelnen Netze aufgebauten Verkehrsbedürfnissen ergibt. Teilweise waren jedoch nicht die nötigen Unterlagen für die Ermittelung eines solchen Schlüssels vorhanden; auch konnte eine Einigung schließlich nur auf der Basis erzielt werden, daß Aktiven und Passiven nach dem gleichen Schlüssel aufzuteilen sind.

Die Detailbestimmungen über die Termine und sonstigen Modalitäten der Abstattung der Pachtrenten und der anderen Zahlungen der Staaten, ferner über die Umschreibung des Begriffes Bruttoeinnahmen usw. können hier wohl übergangen werden. Erwähnt soll lediglich sein, daß die Transportsteuern, die bei Berechnung der „Vergütung" von den Einnahmen u. a. abzuziehen sind, bei Festsetzung des oben erwähnten Prozentsatzes von 22½ % mit dem am 1. Juli 1922 bestandenen Steuerausmaß in Rechnung gezogen worden sind und daß spätere Veränderungen in diesem Ausmaße auch eine Veränderung des Prozentsatzes von 22½ % in der Weise mit sich bringen sollen, daß das am 1. Juli 1922 bestandene Verhältnis dieses Prozentsatzes zu den Gesamteinnahmen (also einschließlich Transportsteuern) unverändert bleibt.

Bezüglich des hier und später wiederholt vorkommenden Ausdruckes „Goldfranken" bestimmt das Abkommen grundsätzlich, daß darunter die Goldmünze vom Gewicht und Feingehalt der lateinischen Union (Konvention vom 6. November 1885) zu verstehen ist (d. i. 1/20 eines Goldstückes im Gewichte von 6,45161 Gramm vom Feingehalt 900/1000). Sehr ausführliche Bestimmungen regeln die Möglichkeit der Zahlung in anderen Werten.

Im Zusammenhang mit den vorbesprochenen „Vergütungen" ist noch hervorzuheben, daß das Königreich **Italien die Garantie für die von Österreich zu leistende Minimalvergütung** bis zum Höchstbetrage von 6,76 Millionen Goldfranken übernommen hat.

Im Hinblick auf diese Garantie wird das Bruttoerträgnis der österreichischen Südbahnlinien für die Zahlung der garantierten Vergütung und für die Rückzahlung der aus dem Titel der Garantie etwa gezahlten Beträge bestimmt bzw. es werden diese Bruttoeinnahmen in ihrer Gesamtheit als ein der Verwaltung des Netzes anvertrautes Depot des garantierenden Staates (Italien) betrachtet. Zu diesem Zwecke sind Bruttoeinnahmen bis zur Höhe der auf das laufende Vierteljahr entfallenden Quote des „Minimums" von der Verwaltung des Netzes in der von Italien zu bezeichnenden Bank — nach einem Sonderübereinkommen ist es die Österreichische Nationalbank — für Rechnung des Garanten zu deponieren und unverzüglich in Goldfranken umzuwandeln.

Die Netzverwaltung kann über die in dem laufenden Vierteljahr eingehobenen, die Vierteljahrsquote des Minimums übersteigenden Bruttoeinnahmen und über die noch einzuhebenden Einnahmen nur dann frei verfügen, wenn die Bank bestätigt hat, daß sie entweder infolge der durch die Netzverwaltung erlegten Depots oder infolge eines durch den österreichischen Staat erlegten entsprechenden Depots die beim nächsten Fälligkeitstermin zu zahlende Quote des „Minimums" in Gold zur Verfügung des garantierenden Staates Italien hat. Durch ein Sonderübereinkommen ist festgesetzt worden, daß die bezeichnete freie Verfügung über die Einnahmen in Ermangelung der erwähnten Erklärung auch Platz greifen wird, wenn die Bank erklärt hat, daß ein Depot von 20 % der Bruttoeinnahmen der österreichischen Netze (Bundesbahnen) einschließlich des Netzes der Südbahn erlegt worden ist. Vorschriften mehr oder minder formaler Natur regeln den Fall der Inanspruchnahme der Garantie und können hier wohl übergangen werden (Kontrolle, Zahlungsaufforderung, Mahnung usw.).

Die der Gesellschaft von der Eisenbahn Wien-Aspang zukommenden **Einnahmen aus der Verzinsung des Anlagekapitals** der Péagestrecke Felixdorf-Wr. Neustadt und die Einnahmen aus der Verzinsung des Anlagekapitals der Gemeinschaftsstationen sollen der Gesellschaft weiterhin verbleiben.

Die Péageverträge zwischen der Gesellschaft und den Staatsbahnen über Südbahnlinien werden für die Dauer der Betriebführung des betreffenden Netzes durch den Staat suspendiert. Die besondere Vergütung, die der Gesellschaft außer den vorbehandelten Pachtrenten rücksichtlich der Péagelinien nach dem „Accord" noch zugeschieden werden soll, ist für Österreich einschließlich der vorerwähnten Einnahmen aus der Verzinsung des Anlagekapitals der Gemeinschaftsstationen und Péagestrecken durch eine Sondervereinbarung mit 200 000 Goldfranken pro Jahr pauschaliert worden.

Eine **besondere Beitragsleistung hat Italien** übernommen, das sich verpflichtet hat, für jede die Summe von 650 000 t pro Jahr übersteigende, aus dem Ausland kommende oder für das Ausland bestimmte Tonne des Importes und des Exportes auf dem Seeweg, die den Hafen von Triest transitiert, einen jährlichen Beitrag von 2 Goldfranken, insgesamt jedoch höchstens 4 Millionen Goldfranken pro Jahr zu bezahlen. Dieser an den Obligationenfonds zu leistende Beitrag Italiens soll den anderen beteiligten Staaten insofern zugutekommen, als der sogenannte Überschuß, das ist der das Minimum übersteigende Teil der Vergütung (Pachtrente) im Ausmaße des vorerwähnten italienischen Sonderbeitrages nicht zu zahlen sein wird. Die für diesen Zweck erforderliche Aufteilung des italienischen Beitrages erfolgt nach dem Verhältnis: 44,8 % für Österreich, 21,9 % für Ungarn und 33,3 % für S. H. S. — Allerdings werden die vertragschließenden Staaten während eines Zeitraumes von 25 Jahren vom Inkrafttreten des Abkommens dann, wenn der besondere Beitrag Italiens die Summe von 4 Millionen Goldfranken pro Jahr nicht erreichen würde, eine Ergänzungszahlung im Ausmaße des auf diese Summe fehlenden Betrages zu leisten haben, die den beteiligten Staaten, Italien mit eingeschlossen, in dem Verhältnis der Minimalvergütungen (33,8, 16,5, 24,6, 25,1 %) auferlegt wird. Unter allen Umständen wird Italien während 25 Jahren Vorschußzahlungen von insgesamt jährlich 4 Millionen Goldfranken in vier gleichen Raten leisten.

In diesem Zusammenhang ist noch von der durch das Südbahnabkommen geschaffenen Möglichkeit einer **Pauschalierung der von den Staaten zu leistenden Vergütungen** zu sprechen. Es hat nämlich vorerst der jugoslawische Staat das Recht, sich von den Verpflichtungen, betreffend die Zahlung einer Minimalvergütung, eines eventuellen „Überschusses" sowie der Verzinsung des Anlagekapitals von Péagestrecken und Gemeinschaftsstationen, ferner von der Bezahlung der Annuität aus dem Ankauf der Linie Zagreb-Karlovac per ö. W. Fl. 240 000 Gold, bezüglich deren das Königreich S. H. S. an Stelle Ungarns getreten ist, durch Zahlung einer Pauschalannuität von 5,8 Millionen Goldfranken zu befreien, wovon 50 000 Goldfranken der Verzinsung des Anlagekapitals der Gemeinschaftsstationen und Péagestrecken entsprechen. In diesem Falle wird das Königreich S. H. S. auch von der Zahlung der bereits fälligen, aus den Jahren 1919—1922 rückständigen Raten der erwähnten Annuität für Zagreb-Karlovac (Agram-Karlstadt) befreit sein, muß jedoch ein für allemal die Summe von 200 000 Goldfranken an den Obligationenfonds bezahlen. (Beitrag zur Bildung eines Fonds de roulement.) Auf die Pauschalannuität wird bis 1947 keine Rückvergütung aus dem Sonderbeitrag Italiens (aus dem Titel des Triester Verkehrs) Platz greifen, ab 1948 wird eine solche nur bis zum Höchstbetrage von 400 000 Goldfranken stattfinden.

Die Erklärung über die Ausübung des Pauschalierungsrechtes muß gleichzeitig mit der Ratifikation des Südbahn-Abkommens abgegeben werden; sie ist unwiderruflich und gilt für die ganze Dauer des Abkommens. Mit dieser Erklärung entfällt auch die Verpflichtung zur Aufstellung einer besonderen Rechnung für die jugoslawischen Südbahnlinien.

Macht das Königreich S. H. S. von dem mehrerwähnten Pauschalierungsrecht Gebrauch — dies ist tatsächlich geschehen —, dann kann auch Italien sich von den analogen Verpflichtungen durch Zahlung einer Pauschalannuität von 6 Millionen Goldfranken befreien, für welchen Fall die im vorstehenden Absatz genannten Bestimmungen sinngemäß Geltung haben. Auch Italien hat sich für die Pauschalierung erklärt.

Es haben dann nach den Bestimmungen des Abkommens unter den gleichen Modalitäten auch Österreich und Ungarn das Recht der Pauschalierung. Die betreffende Annuität beträgt 7,85 bzw. 3,425 Millionen Goldfranken (für das Jahr).

Die Begünstigung, die Ungarn bei der Zahlung der „Vergütung" eingeräumt ist, findet sinngemäß auch hier Anwendung. Wenn nämlich 22,5 % der Bruttoeinnahmen des ungarischen Netzes weniger als 3 Millionen Goldfranken ergeben, hat Ungarn nur 3,125 Millionen Goldfranken als Pauschalannuität zu zahlen. Ergeben 22½ % der Bruttoeinnahmen einen Betrag zwischen 3 und 3,3 Millionen Goldfranken, hat Ungarn den sich so ergebenden Betrag, vermehrt um 125 000 Goldfranken, zu bezahlen; sonst hat Ungarn die Pauschalannuität ungeschmälert zu zahlen (3,425 Millionen Goldfranken). Der jeweilige etwaige Fehlbetrag auf die Pauschalannuität wird von Italien bezahlt, das diese Zahlungen von seiner Pauschalannuität abzieht.

Verzichtet Ungarn auf die vorstehende Begünstigung, wird es von der Verpflichtung zur Aufstellung einer besonderen Rechnung für die ungarischen Südbahnlinien befreit sein.

Die Verpflichtung betreffs Ergänzungszahlungen zu dem italienischen Sonderbeitrag aus dem Titel des Triester Verkehrs erfährt durch die Pauschalierung keine Änderung.

Während nun Ungarn gleichfalls von dem Pauschalierungsrecht Gebrauch machte, hat Österreich allein, wiewohl die Pauschalannuität, gerechnet auf die ganze Dauer des Abkommens, günstiger wäre, diese nicht gewählt, da es sich in Österreich hauptsächlich um eine Entlastung für die nächsten Jahre handelt und durch die Wahl der Pauschalannuität gerade jene Begünstigung verlorengegangen wäre, die Österreich in Hinsicht des Ausmaßes der „Vergütung" während der nächsten Jahre eingeräumt worden ist. Was die Führung einer gesonderten Rechnung für die österreichische Südbahn betrifft, ist durch ein Sonderübereinkommen festgestellt worden, daß eine solche getrennte Rechnung für die ersten fünf Jahre, während welcher Österreich nur das „Minimum" zu zahlen hat, ohnedies gegenstandslos ist. In den folgenden Jahren kann dann, wie es im Südbahnabkommen vorgesehen ist, eine schlüsselmäßige Rechnung aufgestellt werden, wobei rücksichtlich der Einnahmenermittlung das Verhältnis maßgebend sein soll, das während des Jahres 1923 zwischen den Bruttoeinnahmen des österreichischen Netzes der Südbahn und der Gesamtziffer der Bruttoeinnahmen der österreichischen Bundesbahnen einschließlich der Einnahmen des österreichischen Netzes der Südbahn in diesem Jahre besteht.

Bisher ist nur von der staatlichen Betriebführung gesprochen worden; es ist daher noch der Fall der **Betriebführung durch die Gesellschaft** zu erörtern, was indessen, wie schon früher bemerkt, dermalen nur für Ungarn praktische Bedeutung hat. Im allgemeinen sind die Leistungen der Staaten materiell die gleichen, ob der Staat oder die Gesellschaft den Betrieb führt. Führt die Gesellschaft den Betrieb, so hat der in Betracht kommende Staat die Deckung des ganzen eventuellen Betriebsdefizites zu garantieren und darüber hinaus die oben besprochenen Zahlungen (Vergütung, Ergänzungszahlung zum italienischen Sonderbeitrag) an den Obligationsfonds zu leisten.

Der Staat hat jedoch in diesem Falle Anspruch auf Rückvergütung dieser Zahlungen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Netzes. Zur Sicherstellung dieses Rechtes wird ihm ein Pfandrecht an den Bruttoeinnahmen des Netzes eingeräumt.

Die Kosten für Investitionen und für Erneuerung gehen zu Lasten der Betriebsrechnung, der Staat hat das Recht, das jährliche Betriebsbudget zu genehmigen, kann eine wirksame Kontrolle ausüben, und die Betriebsrechnung unterliegt der staatlichen Genehmigung.

Wenn es erforderlich ist, hat der Staat nach Maßgabe der Betriebserfordernisse entsprechende Vorschüsse zu leisten.

Im übrigen gelten sinngemäß die bei staatlicher Betriebführung maßgebenden Grundsätze. Die Péageverträge zwischen Gesellschaft und Staatsbahnen sind jedoch im Falle des Eigenbetriebes durch die Gesellschaft nicht suspendiert.

Wenn nicht alle Netze der Gesellschaft von den Staaten betrieben werden, wird der Verwaltungsrat dem seine Agenden führenden Zentraldienste mit staatlicher Genehmigung jene Dienste angliedern, die notwendig sind, um den Erfordernissen der Betriebführung durch die Gesellschaft Genüge zu leisten. Im übrigen werden die Angelegenheiten des Betriebes für jedes Netz, dessen Betrieb nicht von dem betreffenden Staat geführt wird, durch eine besondere Betriebsdirektion geführt werden. Da nur in Ungarn Eigenbetrieb besteht, wird es zu der Einrichtung eines angegliederten Dienstes nicht kommen.

Besondere Bestimmungen gelten der **Förderung des internationalen Verkehrs** auf den Südbahnlinien. Die vertragschließenden Teile haben sich nämlich verpflichtet, **direkte Tarife** zu erstellen. Dies ist die Aufgabe eines aus den dem Verwaltungsrat angehörenden Staatenvertretern gebildeten Komitees. (Das Recht, die Lokaltarife festzusetzen, ist den betreffenden Staaten vorbehalten, gleichviel ob das Netz vom Staat oder von der Gesellschaft betrieben wird.) Das erwähnte Komitee wird auch noch andere Befugnisse haben, die sich namentlich auf Tarifermäßigungen im internationalen Verkehr beziehen. Die Tarifhoheit der einzelnen Staaten ist insofern gewahrt, als die Komiteebeschlüsse der letztgedachten Art den Staaten zur Genehmigung zu unterbreiten sind; die Entscheidung hat jedoch innerhalb einer Frist von 3 Wochen zu erfolgen. Im Interesse einer vereinfachten und rascheren Erledigung kann jeder Staat seine Vertreter ermächtigen, seine Genehmigung anläßlich der Abstimmung kundzutun. (Die Vertreter der Staaten können von Tarif- und wirtschaftlichen Sachverständigen der zuständigen staatlichen Verwaltung begleitet sein.)

Die Komiteebeschlüsse, betreffend die Erstellung direkter Tarife durch Zusammenstoß der Lokaltarife (unter Einrechnung eventuell zur Verfügung gestellter ermäßigter Anteile), und in Ausübung der dem Komitee eingeräumten weiteren Befugnisse sind stimmeinhellig zu fassen. In keinem Fall können sich die Staatenvertreter gegen den erwähnten Zusammenstoß der Lokaltarife aussprechen. Die Beschlüsse betreffs solcher durch Zusammenstoß gebildeter Tarife unterliegen auch der staatlichen Überprüfung nur hinsichtlich der Übereinstimmung des direkten Tarifs mit den Lokaltarifen. Etwaige Einwände sind dem Komitee innerhalb einer Maximalfrist von 2 Wochen mitzuteilen. Wird ein Einwand in dieser Frist nicht erhoben, sind die Beschlüsse unverzüglich durchzuführen.

Gleichartige Bestimmungen sowohl für den Fall des staatlichen Betriebes als auch des Betriebes durch die Gesellschaft sind weiter für die **Liquidierung** getroffen, nur mit dem Unterschiede, daß in dem einen Fall der Staat, in dem anderen die Gesellschaft die Liquidierung zu besorgen hat. Demgemäß wird im Falle staatlicher Betriebführung der Staat alle Schulden bezahlen und alle Forderungen der Gesellschaft eintreiben, die aus der Zeit vor dem 1. Januar 1923 stammen und weder den Obligationendienst noch den Privatbesitz oder die privaten Verpflichtungen der Gesellschaft betreffen, und zwar all dies im Einvernehmen mit der Gesellschaft, gegebenenfalls auch mit den anderen beteiligten Staaten, wenn sie finanziell interessiert sind.

Nach Beendigung der Liquidierung wird die Liquidierungsrechnung, und zwar in Goldfranken, umgerechnet nach dem Wechselkurs vom 31. Dezember 1922, aufgestellt. Der Saldo wird jener gesellschaftlichen, in gleicher Weise in Goldfranken umgerechneten Schuld an den Staat zugeschlagen oder von dieser abgezogen, die sich aus den während des Régime provisoire gewährten staatlichen Vorschüssen ergibt.

Gegenüber Jugoslavien und Italien verzichtet die Gesellschaft auf einen aktiven Liquidierungssaldo und ist andererseits von der Zahlung eines passiven Liquidierungssaldos befreit.

Gegenüber jenen Staaten, die der Gesellschaft während des Régime provisoire Vorschüsse gewährt haben, wird bis zur Höhe dieser Vorschüsse der Wert der Materialvorräte (nach ihrem Schätzwerte in Goldfranken am 31. Dezember 1922) abgezogen, wenn sich nach obiger Rechnung eine Schuld der Gesellschaft ergibt. Ist der Liquidationssaldo für die Gesellschaft aktiv, so findet der erwähnte Abzug nur bis zur Höhe der Vorschüsse abzüglich dieses Aktivsaldos statt.

Ein aus dieser Abrechnung zugunsten der Gesellschaft sich ergebender Aktivsaldo wird an diese bezahlt, ein Passivsaldo zu Lasten der Gesellschaft wie eine Régime provisoire-Schuld behandelt. Im Falle des Eigenbetriebes der Gesellschaft hat der Staat bei ungenügenden Aktiven der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu gewähren, um die fälligen Verpflichtungen zu erfüllen. Diese Vorschüsse werden so behandelt, wie die Vorschußschulden aus dem Régime provisoire.

Was nun diese **Régime provisoire-Schulden** betrifft, ist bestimmt, daß sie nicht verzinst werden. Ihre Tilgung hat aus jenen Beträgen zu erfolgen, die der Gesellschaft vom Obligationenfonds nach Bestreitung aller vorgesehenen Erfordernisse zur freien Verfügung gestellt werden. Diese Beträge werden zunächst auf alle Staaten, die in dem betreffenden Jahr tatsächlich Zahlungen über das „Minimum“ hinaus geleistet haben, im Verhältnis dieser Zahlungen aufgeteilt, und es werden dann diese einzelnen Quoten bis zur Hälfte zu der bezeichneten Rückzahlung verwendet. Gleichzeitig sollen jedoch die Régime provisoire-Schulden gegenüber Österreich und Ungarn je bis zur Hälfte des ursprünglichen Betrages in folgender Weise gekürzt werden. Die Schuld gegenüber Österreich wird vermindert um ¼ der Differenz zwischen der zu zahlenden Pachtrente und jener Summe, die sich bei einem gedachten Maximum des „Überschusses“ von 25 % des „Minimums“ für das 6. bis 15. Jahr und von 50 % des „Minimums“ für das 16. bis 25. Jahr ergeben würde. Die Schuld gegenüber Ungarn wird um ¼ jener Beträge vermindert, um welche Ungarn auf Grund der für dieses geltenden Sonderbestimmungen jährlich weniger als seine Minimalvergütung zahlt.

Zu den durch das Südbahnabkommen geregelten finanziellen Fragen gehören nicht in letzter Linie auch die im Art. 27 des Abkommens zusammengefaßten Angelegenheiten, denen eigentlich nur das gemeinsam ist, daß sie durch Verzichte erledigt werden. Es ist eine ganze Reihe von Dingen, die auf diese Weise geordnet werden, so daß diesem Artikel von mancher Seite die Inhaltsbezeichnung **„Generalausgleich“** beigelegt worden ist.

Der weitaus bedeutsamste Punkt nicht nur dieser Gruppe, sondern geradezu der Kernpunkt des ganzen Südbahnproblems ist die an erster Stelle erwähnte **„italienische Annuität“**. Es ist dies der Kaufpreis, den Italien nach den in den Jahren 1875 und 1876 abgeschlossenen Verträgen an die Gesellschaft für die Abtretung der oberitalienischen Südbahnlinien zu zahlen hätte. Die Bedeutung dieser Sache geht schon aus den Ziffern hervor; es beträgt diese Annuität bis einschließlich 1954 jährlich rund 29,57 Millionen Franken in Gold, für die Zeit ab 1955 bis einschließlich 1968 jährlich rund 12,77 Millionen Franken in Gold. Nun hat die italienische Regierung aus Art. 249 des Staatsvertrages von St. Germain (Friedensvertrag mit Österreich) für sich das Recht abgeleitet, diese der Südbahn-Gesellschaft gegenüber Italien zustehende Forderung als dem italienischen Staate zugefallen zu behandeln, und hat ihre Absicht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, unmittelbar vor Einleitung der Verhandlungen über die Regelung der Südbahnfragen auch offiziell erklärt. Hätte Italien diese seine Absicht ausgeführt, resp. ausführen können, wäre Österreich (und mit ihm wohl auch Ungarn) nach den Bestimmungen des Friedensvertrages verpflichtet gewesen, die Südbahn-Gesellschaft für die Beschlagnahme dieser Forderung schadlos zu halten. Speziell Österreich, das eine solche Belastung kaum hätte tragen können, fand sich somit vor die Entscheidung gestellt, entweder den Verhandlungsweg zu betreten oder an das im Friedensvertrag vorgesehene internationale Schiedsgericht zu appellieren und das damit verbundene Risiko zu übernehmen. Österreich hat sich für den ersteren Weg entschieden. Die Verhandlungen zur Herbeiführung des in Art. 320 des Staatsvertrages von St. Germain vorgesehenen Übereinkommens, betreffend die Reorganisation des Südbahnnetzes, bildeten den natürlichen Rahmen, innerhalb dessen auch die Frage der italienischen Annuität der Lösung zuzuführen war. Indem man dazu gelangte, in dem Südbahnabkommen festzusetzen, daß aus dem Titel der Forderung der Gesellschaft wider die kgl. italienische Regierung auf Zahlung der mehrerwähnten Annuität samt Rückständen und Zinsen gegen keinen der vertragschließenden Staaten ein Anspruch erhoben werden wird, war der Grundgedanke der finanziellen Konzeption des ganzen Abkommens fixiert, die Prioritäre der Südbahn unter gleichzeitiger Herabminderung ihrer Forderungen anstatt aus der italienischen Annuität aus den Zahlungen der Staaten zu befriedigen, die das Südbahnabkommen diesen aus dem Titel der Benutzung des Netzes bzw. aus dem Titel der Garantie auferlegt.

An den erwähnten Verzicht schließt sich eine ganze Reihe von Verzichterklärungen, vornehmlich aus dem Titel der staatlichen Beitragsleistung und Garantie für das 5%ige Prioritätsanlehen der Gesellschaft, der Jahresrente aus dem Verkauf des $^1/_6$-Anteiles an der Wiener Verbindungsbahn, der Entschädigung für den Verlust, die Beschädigung oder Beschlagnahme von Fahrbetriebsmitteln im Zusammenhange mit den Kriegsereignissen, der Restschuld der Gesellschaft aus der Erwerbung der lombardisch-venetianischen Linien samt Zinsen usw. — Im Zusammenhange mit diesen Verzichten wird festgestellt, daß das Walzwerk der Gesellschaft in Graz samt den zugehörigen Gründen freien Pri-

vatbesitz der Gesellschaft bildet, der dem Heimfallsrecht nicht unterliegt. Die Ausübung des Miteigentumsrechtes der Gesellschaft an dem Wasserwerk Aurisina soll durch ein besonderes Abkommen mit Italien geregelt werden.

Auf eine völlig neue Grundlage wird der **Obligationendienst der Gesellschaft** gestellt. Bekanntlich hatte die Gesellschaft 4 Prioritätsobligationen-Anlehen, und zwar ein 3%iges, ein 5%iges und zwei 4%ige Anlehen (Serie E und W). Das 4%ige Anlehen, Serie E vom Jahre 1885, lautete auf 40 Millionen Mark (Stücke zu 400 und 2000 Mark), die übrigen auf Franken, und zwar das 3%ige Anlehen ursprünglich auf rund 2169 Millionen Franken (Stücke zu 500 Franken = 200 Fl.), das 5%ige Anlehen vom Jahre 1869, Serie B (ein Spezialanlehen für den Bau der Linien St. Peter-Fiume und Villach-Franzensfeste) ursprünglich auf 50 Mill. Fl. ö. W. Silber oder 125 Millionen Franken (Stücke zu 200 Fl. ö. W. Silber = 500 Franken), und das 4%ige Anlehen vom Jahre 1900, Serie W auf 100 Mill. Franken = 81 Millionen Mark (Stücke zu 500 Franken oder 405 Mark).

Die am 31. Dezember 1922 noch unverlosten 4%igen Obligationen, Serie E (46 795 Stück zu je 400 Mark und 9358 Stück zu je 2000 Mark), sowie die bis zu diesem Zeitpunkte fällig gewordenen Kupons werden mit dem Nennbetrag auf einmal zurückgezahlt bzw. eingelöst. Alle anderen Obligationen werden unifiziert, und zwar wird das Kapital der am 31. Dezember 1922 noch unverlosten ehemals 3%igen Prioritätsobligationen (zusammen 3 783 974 Stück), der ehemals 5%igen Prioritätsobligationen Serie B (210 156 Stück), und der ehemals 4%igen Prioritätsobligationen, Serie W (193 176 Stück), zusammen 4 187 256 Prioritätsobligationen mit dem Betrage von 471 066 300 Goldfranken festgesetzt, so daß jede dieser Obligationen auf den Nennbetrag von 112,50 Goldfranken lautet.

Die Tilgung erfolgt jährlich mit der im Tilgungsplan vorgesehenen Anzahl durch freihändigen Rückkauf oder Verlosung.

Der Tilgungsplan umfaßt die Zeit von 1923 bis einschließlich 1968 und ist auf einer Annuität von rund 18 044 496 Goldfranken aufgebaut, wobei der Rückzahlungsbetrag mit 90 Goldfranken für die Obligation und die Verzinsung mit 3,6 Goldfranken für den Kupon angenommen ist. Die erste Tilgungsquote beträgt 2 970 360 Goldfranken (33 004 Stück), die letzte 17 350 560 Goldfranken (192 784 Stück).

Die in den Jahren 1919 bis einschließlich 1922 vorgenommenen Verlosungen der 5%igen Obligationen Serie B werden für ungültig erklärt.

Im Falle der Verlosung kann der Rückzahlungsbetrag niemals niedriger sein als 60 Goldfranken pro Obligation. Es ist jedoch, wie bereits gesagt, im Tilgungsplan vorgesehen, daß er bis zu einer anderen Entscheidung 90 Goldfranken beträgt, für welchen Betrag sich die Zinsen auf 3,60 Goldfranken belaufen.

Der freihändige Rückkauf erfolgt zu einem niedrigeren als dem im Tilgungsplane festgesetzten Preis.

Die Verzinsung und der Rückzahlungsbetrag für die verlosten Obligationen können nach Zulässigkeit der Mittel auch erhöht werden, jedoch höchstens auf 5,40 Goldfranken für den Kupon bzw. 112,50 Goldfranken für die Obligation.

Die Verlosung erfolgt in der zweiten Dezemberhälfte, die Einlösung der verlosten Stücke vom 1. März des folgenden Jahres ab.

Die Abonnementsgebühren in Frankreich können ganz oder zum Teil den Obligationenbesitzern (durch Abzug vom Kuponbetrage) auferlegt werden.

Alle Obligationen (mit Ausnahme der zur sofortigen Rückzahlung bestimmten Serie E) samt ihren nach dem 1. Januar 1923 fälligen Kupons werden gegen neue Titres umgetauscht.

Das Formular für den Text der neuen Obligationen und Kupons ist dem Südbahnabkommen als integrierender Bestandteil angeschlossen.

Das Abkommen hat die Rechtswirkungen eines gerichtlich bestätigten Zwangsausgleichs.

Die erforderlichen Beträge für die Tilgung der Obligationen aller Kategorien und für die Zahlung der laufenden Zinsen sowie für den Dienst der Rückstände werden ausschließlich aus einem „Fonds zur Sicherung des Zinsen- und Tilgungsdienstes der Obligationen der Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft)“, dem sogenannten „**Obligationenfonds**“ beigestellt.

Dieser Fonds hat folgende Zuflüsse:

1. a) im Falle der Betriebführung durch die Staaten die von diesen zu leistenden Vergütungen;

b) im Falle der Betriebführung durch die Gesellschaft die von den Staaten über die Bedeckung eines allfälligen Betriebsdefizits hinaus garantierten Beträge;

2. a) der besondere Beitrag Italiens auf Grundlage des Triester Verkehres;

b) die allfälligen Ergänzungszahlungen zu dieser Vergütung;

3. Die Annuitäten aus dem Verkauf der Linie Zagreb-Karlovac (Agram-Karlstadt) — gegenstandslos infolge der schon besprochenen Pauschalzahlung des Königreiches der S. H. S. —

4. Die Einnahmen aus der Verzinsung des Anlagekapitals der Gemeinschaftsstationen und Péagestrecken;

5. Die Zwischenzinsen der Gebarung.

Der Obligationenfonds wird durch ein Komitee verwaltet, dem auch die Organisation und Führung des gesamten Titresdienstes obliegt. Dieses Komitee besteht aus vier Vertretern der Obligationäre; es sind dies die dem Verwaltungsrat der Gesellschaft angehörenden vier Mitglieder, die von der Generalversammlung auf Grund einer Präsentation der Association Nationale des Porteurs français des valeurs mobilères (und eventuell anderer ähnlicher Vereinigungen) gewählt werden und die auch die Gesamtheit der Obligationenbesitzer ausschließlich vertreten.

Die jährlichen Zuflüsse des Obligationenfonds sind, soweit sie nicht unmittelbar dem Dienst der Rückstände gewidmet sind, folgendermaßen zu verwenden:

Bis zur Höhe von 20,6 Millionen Goldfranken zur Deckung der Verwaltungskosten (für Verwaltungsrat, Generalversammlung, Zentraldienst, Komitee, Pariser Bureau, Wiener Liquidatur) und zur Sicherung des Zinsen- und Tilgungsdienstes der Obligationen;

die gegenüber dieser Summe eventuell erzielte Ersparnis in jedem Jahre zur Bildung einer besonderen Vorsorge-Reserve (zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Obligationendienstes oder zu seiner allfälligen Verbesserung);

die Zuflüsse über die Summe von 20,6 Millionen Goldfranken hinaus in erster Linie zur Rückzahlung der Ergänzungszahlungen, die im selben Betriebsjahr durch die Vorschußzahlungen Italiens auf den ihm obliegenden besonderen Beitrag etwa geleistet werden;

Von einem etwaigen Rest ⅔ zur Erhöhung der Verzinsung oder des Rückzahlungsbetrages der verlosten Obligationen je nach Entscheidung des Komitees, jedoch innerhalb der bereits bekannten Grenzen;

der Restbetrag steht der Gesellschaft zur Verfügung.

Der Obligationenfonds wird auch einen **Spezialfonds für den Dienst der Rückstände** umfassen. Die Mittel dieses Spezialfonds sind auch zur Rückzahlung der 4%igen Prioritätsobligationen Serie E sowie in einem zu bestimmenden Ausmaße zur Deckung der Kosten der Vorbereitung und Durchführung des Abkommens bestimmt.

Diesem Spezialfonds wird, insolange die Rückstände nicht getilgt sind, der besondere Beitrag Italiens aus dem Titel des Triester Verkehres gewidmet werden.

Betreffs der Einlösung der am 31. Dezember 1922 bereits gezogenen resp. fälligen, aber noch uneingelösten Obligationen und Kupons wird folgendes bestimmt:

Die auf französische Franken lautenden gezogenen Obligationen werden mit dem im Tilgungsplan vorgesehenen Betrage (90 Goldfranken) und die 4%igen Obligationen Serie E (einschließlich der rückständigen Obligationen und Kupons) — wie schon gesagt — mit ihrem Nennbetrag in Reichsmark zurückgezahlt.

Sodann werden die rückständigen Vorkriegskupons (bis einschließlich 1. Juli 1914) mit jenem Betrag in französischen Franken, mit dem die Kupons der betreffenden Obligationen vor dem Kriege bezahlt wurden, zurückgezahlt.

Die neun aus der Kriegszeit rückständigen Kupons (nach dem 1. Juli 1914 bis einschließlich 1. Januar 1919) werden mit 2 Goldfranken für den Kupon bezahlt.

Die acht rückständigen Nachkriegskupons (nach dem 1. Januar 1919 bis einschließlich 1. Januar 1923) werden mit 1,40 Goldfranken für den Kupon bezahlt.

Die Einlösung aller dieser Kupons hat in 25 Jahren im Wege der Verlosung der Obligationen zu erfolgen.

Die Verjährungsfrist für verloste Obligationen wird mit 30 Jahren, vom Einlösungstermin angefangen, für Kupons mit 5 Jahren festgesetzt.

Für Titres und Kupons, deren Fälligkeit bis einschließlich 1. Juli 1914 eingetreten ist, wird die Verjährungsfrist um 9 Jahre verlängert.

Hinsichtlich der Anfechtungen und Ansprüche bezüglich vernichteter, verlorener oder gestohlener Obligationen und Kupons wird die französische Gesetzgebung und Gerichtsbarkeit Anwendung finden.

Eingehend sind die Pfand- und Hypothekarrechte der Obligationenbesitzer sowie die Ausübung dieser Rechte geregelt. Es soll hier nur hervorgehoben werden, daß in unmittelbarem Rang nach dem Betriebsrechte des Staates (Servitut des Ge-

brauches) das jugoslawische Netz mit einem Pfand- und Hypothekarrecht für eine Forderung bis zur Höhe von 118 237 641,30 Goldfranken, die in Österreich, Ungarn und Italien gelegenen Netze dagegen mit einem simultanen Pfand- und Hypothekarrecht für eine Forderung bis zur Höhe von 352 828 658,70 Goldfranken belastet sind.

Besondere Bestimmungen gelten der Führung der Eisenbahnbücher.

Es wäre noch einiges über die **Organisation der neuen Gesellschaft** nachzutragen.

Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Die Gesellschaft wird in jedem der vertragschließenden Staaten mit Ausnahme Österreichs eine Zweigniederlassung (Repräsentanz) haben.

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft besteht aus 29 Mitgliedern, und zwar aus 8 Mitgliedern, die von der Generalversammlung auf Vorschlag der beteiligten Staaten gewählt werden (je 2), aus 4 Mitgliedern, die auf Vorschlag der Association Nationale des Porteurs français des valeurs mobilières (eventuell gleichzeitig mit anderen ähnlichen Vereinigungen) gewählt werden, und schließlich aus 17 freigewählten Mitgliedern. Die Mandatsdauer ist eine dreijährige. Das Mandat der ersterwähnten 8 Mitglieder ist seitens der betreffenden Staaten jederzeit widerruflich.

Der Verwaltungsrat wird die ihm nach dem Abkommen obliegenden Agenden durch einen „Zentraldienst“ führen, für dessen erste Organisation das Personal vor allem dem Stande der bisherigen Generaldirektion entnommen wird. Es soll jedoch möglichst bald eine Zusammensetzung des Zentraldienstes herbeigeführt werden, bei der Angehörige aller vertragschließenden Staaten nach den bekannten Verhältniszahlen (33,8, 16,5, 24,6, 25,1 %) berücksichtigt sind.

In Hinsicht der Anwendbarkeit der Gesetze genießt die Gesellschaft eine in ihrem internationalen Charakter gegründete Sonderstellung. Auch sind der Gesellschaft bestimmte Steuer-, Abgaben- und Gebührenbegünstigungen und Befreiungen zugestanden, ferner sind Vorsorgen zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen getroffen.

Für die Geschäftsjahre 1919 bis einschließlich 1922 werden Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen und Betriebsrechnungen nicht aufgestellt. Wohl aber werden die betreffenden Aufschreibungen durch die Netzverwaltungen derart geführt werden, daß nach Beendigung der Liquidierungsarbeiten eine allgemeine Liquidierungsbilanz aufgestellt werden kann; aus dieser müssen insbesondere der Kassastand, der Stand des Betriebsmaterials und der Materialvorräte hervorgehen.

Per 1. Januar 1923 wird die Gesellschaft nach den vom Verwaltungsrat genehmigten Grundsätzen eine Eröffnungsbilanz auf Grund des sich aus dem Abkommen ergebenden Standes aufstellen, die als Grundlage für die künftige Rechnungsführung dienen wird.

Streitigkeiten über die Auslegung oder Ausführung des Abkommens werden durch ein **Schiedsgericht** entschieden. Dieses tritt auch an Stelle des in § 60 der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 vorgesehenen Schiedsgerichtes. Jede Partei wählt einen Schiedsrichter, diese ihrerseits einen Vorsitzenden. Mangels einer Einigung ernennt der Präsident des Völkerbundes den Schiedsrichter bzw. den Vorsitzenden. Das Schiedsgericht entscheidet endgültig.

Verschiedene Klarstellungen einzelner Bestimmungen des Abkommens bzw. ergänzende Erklärungen enthält das **Unterzeichnungsprotokoll** (Protocole de signature) vom 29. März 1923. In diesem Protokoll ist auch die inzwischen erfolgte Genehmigung des „Accord“ und der „Convention“ durch die Reparationskommission und die Kontrollkommission für Österreich vorgesehen.

Am gleichen Tage wurde auch noch das sogenannte **provisorische Protokoll** abgeschlossen, das die Stellung des Gebietes von **Fiume** zu dem „Abkommen“ und „Übereinkommen“ regelt und bestimmt, daß zur endgültigen Regelung eine Vereinbarung zwischen dem Königreich Italien und dem Königreich der S. H. S. abzuschließen ist, die das provisorische Protokoll ersetzen, einen integrierenden Bestandteil des „Abkommens“ bilden und den Signatarstaaten mitgeteilt werden wird.

Wir schließen mit den Worten des österreichischen Motivenberichtes: Das Südbahnabkommen ist gewiß ein Vertrag von allergrößter Tragweite, ein Werk internationaler Finanzpolitik, verwickelt und schwierig wie kaum je eines, mit Auswirkungen auf das Verkehrs- und Wirtschaftsleben von vier Staaten, die vorerst noch nicht abgesehen werden können.

Die deutschen Beamten der Regie.

Aus dem besetzten Gebiet geht uns folgende Zuschrift zu:

Seit dem Eintritt Deutscher Eisenbahnbeamten in den Dienst der Regie sind nunmehr fünf Monate verflossen. Die Erfahrung dieser Zeit hat gelehrt, daß die Regieverwaltung gar nicht daran denkt, den Beamten, wie sie zuerst zugesagt hatte, dieselben Rechte zu gewähren, die sie bei der Deutschen Verwaltung hatten. Alle vor dem Diensteintritt gegebenen Zusicherungen, daß sämtliche erworbenen Rechte, besonders hinsichtlich der dienstlichen Stellung, der Beschäftigungszeit und der Besoldungsverhältnisse unbedingt gewahrt blieben, werden mit Füßen getreten. Andere später gemachten Versprechen — erwähnt sei beispielsweise die klare Zusage, daß nach 2monatiger Beschäftigung das Gehalt im voraus gezahlt werden würde — werden ohne jeden Grund als Irrtümer bezeichnet und einfach nicht gehalten. Es offenbart sich immer mehr, wie berechtigt die vielen Bedenken waren, die die Beamten hatten, als sie sich überzeugt, daß es notwendig sei, dem Vaterland das Opfer zu bringen, schweren Herzens zur Dienstannahme bei der Regie entschlossen. Alle haben große Opfer gebracht.

Man vergegenwärtige sich die Lage der Beamten, die zu der Zeit bestand, als der passive Widerstand abgebrochen wurde und die Anweisung des Reichsverkehrsministers an das Personal erging, sich zum Diensteintritt bei der Regie zu melden.

Die Regie forderte bei Dienstantritt die Leistung eines Eides der folgenden Wortlaut hatte:

„Unter Eid verpflichte ich mich und beschwöre es:

1. Mit Ehrlichkeit, Eifer und Ergebenheit der Militär- und Zivilbehörde der Alliierten zu dienen, insbesondere der Regie der Rheinischen Eisenbahn.

2. Sämtliche Befehle pünktlich und ohne Vorbehalt auszuführen, die mir von den zustehenden Dienstvorstehern der Regie zugeteilt werden.

3. Nichts zu tun oder zu unternehmen und keiner Einflüsterung Gehör zu schenken, die den Interessen der alliierten Zivil- und Militärbehörden zuwider ist.

Ich erkläre davon in Kenntnis gesetzt zu sein:

1. Daß die Regie mir meine vor der Arbeitsniederlegung erworbenen Rechte auf Pension, Kranken- und Invalidenversicherung gewährleistet.

2. Daß ein neues Statut erlassen wird, welches die Rechte und Pflichten der Bediensteten vom Tage der Dienstleistung bei der Regie an regeln wird.“

Die Regie erklärte, um den Eid den Beamten schmackhaft zu machen, daß es ja nur ein Berufseid aber kein politischer Eid sei. Das ist aber unzutreffend, denn man kann sich keinen politischeren Eid denken, als den, mit dem der Schwörende allen Militär- und Zivilbehörden fremder Mächte Treue und Gehorsam gelobt. Gegen den Eid bestanden und bestehen auch aus dem Gesichtspunkte schwere Bedenken, daß den Beamten, die ihn leisten, im Laufe der Zeit unbedingt Konflikte zwischen ihrem vaterländischen Empfinden und ihrem dem Reich geleisteten Eid einerseits und den neuen der Regie gegenüber übernommenen Pflichten andererseits, erwachsen.

Die Mehrzahl der Beamten hat trotz erheblicher Gewissensbedenken den Eid geleistet, weil es hieß, das vaterländische Interesse verlangt, daß er geleistet werde. Das war das erste erhebliche Opfer, das gebracht wurde. Weitere folgten.

Das Beamtenstatut, das schon bei der Eidesleistung und nachher wiederholt mündlich versprochen wurde, ist niemals erlassen worden, so daß die Ansprüche der deutschen Beamten nirgends verbrieft sind. Das kommt auf eine beabsichtigte Entrechtung der deutschen Regiebeamten heraus. In dem Statut sollten alle Rechte und Pflichten der deutschen Regiebeamten einschließlich der Form der Beamtenvertretung geregelt werden. Nach mehrmaligen Anfragen über den Stand dieser so wichtigen Angelegenheit wurde im Jahre 1924 von höchster leitender Stelle den Beamten die Erklärung abgegeben, daß der Zeitpunkt des Erscheinens, wegen redaktioneller Schwierigkeiten und auch wegen der zeitraubenden Druckarbeiten nicht genannt werden könne, der festen Zusage gegenüber eine lächerliche Begründung. Seitdem verlautet über das Statut nichts mehr. Die verzögerte Behandlung dieser Angelegenheit, deren Lösung ernstliche Schwierigkeiten nicht entgegenstehen, die aber von außerordentlicher Wichtigkeit für die Beamten ist, deren ganzes Dienstverhältnis zur Regie völlig ungeklärt ist, beweist, daß Rechtlosigkeit und Hinhaltung der übergetretenen deutschen Beamten beschlossen ist.

Dieser Absicht entspricht auch die unwürdige dienstliche Stellung der übergetretenen Deutschen. Es ist hinreichend be-

kannt, daß die deutschen Beamten nirgendwo Anordnungsbefugnisse haben. Selbst den übernommenen höheren Beamten ist keine Befehlsgewalt gegeben. Sie werden nur gutachtlich gehört. Es kommt ferner nicht selten vor, daß Beamte, die in deutschem Dienst in leitenden Stellungen waren, und die in jahrelanger Arbeit gründliche Kenner der verschiedenen Gebiete des gerade im Ruhrgebiet bekanntlich sehr schwierigen Eisenbahnbetriebes geworden sind, einen Befehl ihres Chefs ausführen müssen, mit dem das gerade Gegenteil von dem angeordnet wird, was sie auf Grund ihrer genauen Kenntnis der Verhältnisse für richtig halten müssen. Im Außendienst ist das Personal überall mit Franzosen durchsetzt, die ausnahmslos Vorgesetzte der Deutschen sind und dementsprechend auftreten. Auch hier wird nur befohlen. Von der Leitung und Handhabung des komplizierten Betriebes des Ruhrgebietes, das wird immer wieder und allgemein mitgeteilt und erzählt, verstehen die Franzosen, die vielfach aus den untersten Stufen der französischen Personals und meist aus ganz kleinen Betriebsverhältnissen ihrer Heimat stammen, wenig oder gar nichts, um so mehr aber bedrücken sie ihre deutschen Untergebenen.

In diesem Zusammenhang verdient auch das Vorgehen gegen die Essener Bezirksleiter der beiden größten Eisenbahngewerkschaften erwähnt zu werden. Beide wurden vor kurzem verhaftet, einer wie ein Verbrecher schwer gefesselt abgeführt. Nach kürzerer Haft erfolgte ihre Ausweisung. Mit dieser Strafe würden sie belegt, weil sie sich unter anderem auch die Aufgabe gestellt hatten, die Belange der deutschen Regiebediensteten zu vertreten und versucht hatten, durch Beschwerdeführung bei der Regieverwaltung deren Dasein würdiger zu gestalten, und die Einhaltung der gegebenen Zusagen zu erreichen. Daß den Beamten außerdem, insbesondere dem Fahrpersonal, sehr häufig Dienstdauerleistungen, von unglaublicher Länge — 16 Stunden und mehr täglich — abgepreßt werden, ist bekannt.

Es ist schon richtig, daß die Regie in Ansehung ihrer Personalpolitik einer französischen Kolonialbahn vergleichbar ist. Wie bei dieser sind bei der Regie alle leitenden Stellen von Franzosen besetzt, die Ausführenden sind Eingeborene, die rechtlos und ohne Anordnungsbefugnis sind.

Materiell herrscht unter den deutschen Regiebeamten die größte Not. Die Bezahlung ist trotz aller Zusagen und insbesondere trotz der bei den Mainzer Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn getroffenen Vereinbarung, daß die deutschen Regiebeamten ebenso bezahlt werden sollten wie die Reichsbahnbeamten, außerordentlich gering und ganz erheblich schlechter, als die Bezahlung bei der Deutschen Reichsbahn. Beispielsweise erhielt in den Monaten Dezember und Januar ein Beamter der Gruppe IV, verheiratet, mit 1 Kind, in der Mittelstufe bei einem Kursstand von 1 Fr. — 200 Milliarden (das Gehalt wird in Franken ausgezahlt) 94,32 Billionen, während ihm bei der deutschen Verwaltung 169,52 Billionen zugestanden hätten. Ein Beamter der Gruppe VII bezog unter den gleichen Verhältnissen bei der Regie 120,24 Billionen, gegenüber 252,59 Billionen, die er bei der deutschen Verwaltung bekommen hätte. An Beamte der Gruppe IX zahlte die Regie in denselben Fällen 145,44 Billionen Mark, während bei der Reichsbahnverwaltung ein Anspruch auf 330,69 Billionen bestanden hätte. In den Gruppen X, XI und XII beziffern sich die von der Regie gewährten Monatsbeträge im Endgehalt in der genannten Zeit bei dem gleichen Familienstand auf 180,72, 210,24 und 236,16 Billionen, nach den deutschen Besoldungsgrundsätzen auf 422,99, 479,79 und 550,79 Billionen Mark.

Diese Zahlen enthüllen die Not und Bedrängnis der deutschen Regiebeamten, wobei zu bedenken ist, daß schon die Bezüge der bei der deutschen Verwaltung verbliebenen Beamten nach der Angabe der Regierung nur das Existenzminimum darstellen. Die Lage manches Regiebeamten wurde geradezu verzweifelt. Alle haben ihre Vorräte und ihre Ersparnisse längst verbraucht. Es muß erschüttern, wenn man sieht und hört wie es den meisten nicht möglich ist, sich die für ihre aufreibende dienstliche Inanspruchnahme erforderliche Ernährung zu verschaffen. Manche müssen tagelang warme Speisen entbehren, andere essen längere Zeit nur Brot, wieder andere können nicht heizen. Viele haben infolgedessen ein leidendes Aussehen. Was geschieht, wenn dazu noch Unglücksfälle oder Krankheiten die Ärmsten heimsuchen, ist nicht zu sagen.

Wiederholt sind die Beamten wegen Aufbesserung ihrer Gehälter und Einhaltung der gemachten Zusagen bei der Regie vorstellig geworden aber immer abschlägig beschieden oder vertröstet worden. Dazu sind die lächerlichsten Begründungen gegeben worden, die man nicht für ernsthaft und möglich halten sollte. Immer wird die Schuld auf die deutsche Regierung geschoben, die ihren Beamten zu hohe Gehälter gewähre und dadurch ihre Finanzen zerrütte. Der Appell an die Zusicherung, daß die früheren Bezüge ungeschmälert fortgezahlt werden sollen, bewirkt nur ein Achselzucken. Bei der letzten Vorstellung wurde wieder erklärt, eine Verbesserung der Bezüge sei beabsichtigt, zurzeit könne aber im Rahmen der der Regieverwaltung zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr gezahlt werden. Für die Regie sei oberster Grundsatz, Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht zu halten. Infolgedessen könnten die früheren Zusagen nicht eingehalten werden. Daß aber diese Begründung nicht der Wahrheit entspricht, beweist die Tatsache, daß dieselbe Verwaltung in einer Märznummer des französischen Nachrichtendienstes bekannt gibt, der Überschuß der Regiebahn betrage im Monat Januar 1924 15 Millionen Franken, im Monat Februar noch mehr. Es liegt auf der Hand, auf wessen Kosten dieser Reingewinn erzielt wurde, nämlich der der deutschen Regiebeamten. Die ferner von den Beamten erhobene Forderung auf nachträgliche Vergütung des im Dezember und Januar, infolge des Frankensturzes, erlittenen Einnahmeausfalls wurde grundsätzlich als undiskutabel abgelehnt. Im übrigen, so wurde erklärt, müßten die deutschen Beamten lernen, sich einzurichten, um mit den von der Regie gewährten Gehältern auszukommen. Wieder wurde gesagt, daß das Reich seine Beamten zu hoch bezahle. Dabei stellte das französische Propagandablatt „Der Nachrichtendienst" in einer seiner Dezembernummern unter den üblichen Ausfällen gegen die deutsche Regierung unter anderem die Behauptung auf, die deutsche Verwaltung bezahle ihre Beamten viel zu schlecht. Das nahmen die Beamten sofort zur wiederholten Veranlassung, eine Erhöhung ihrer Gehälter, wenigstens auf die Höhe der deutschen Gehälter zu fordern. Auch das natürlich wieder ohne Erfolg. Es bedarf wohl keiner weiteren Ausführung, was von der Gewissenhaftigkeit eines Regimes zu halten ist, daß, je nachdem wie es besser paßt, bald behauptet, die deutschen Gehälter seien zu hoch, bald, und zwar zur selben Zeit, sie seien zu niedrig. Bezeichnend für die Verhältnisse der deutschen Regiebeamten ist auch der Vergleich mit der Stellung und den Einkommensverhältnissen der französischen und derjenigen ehemaligen deutschen Regiebeamten, die unter Landesverrat, d. h. schon während des Ruhrkampfes, zur Regie gegangen waren. Sie stehen gehaltlich und dienstlich erheblich besser. Die erwähnten Landesverräter sind „auxiliaires", ranglich den Franzosen gleich geordnet und beziehen ein Gehalt, das annähernd doppelt so hoch ist wie das der übrigen deutschen Regiebeamten. In dieser Weise wird von den Franzosen der Verrat ausgezeichnet. Das Gehalt der französischen Regiebeamten ist, soweit bekannt, noch höher.

Als durch eine zweimalige Tariferhöhung am 1. Januar und am 1. Februar die Einnahmequellen der Regieverwaltung reichlicher flossen, wurde der Teuerungszuschlag von 80 % auf 140 % erhöht, was eine leichte Besserung der Notlage mit sich brachte, indem sich das Einkommen der deutschen Regieeisenbahner auf ungefähr ¾ der Höhe der deutschen Gehälter steigerte. Diese Besserung hat aber nicht lange gedauert. Sie ist inzwischen infolge der Valutaverschiebungen wieder geschwunden, und wie die Erfahrung gelehrt hat, ist auf Hilfe in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Schon allein aus diesem Grunde ist baldiges Verschwinden der Regie unbedingteste Notwendigkeit. Es wird von allen deutschen Regiebeamten sehnlichst herbeigewünscht.

Geschrieben im März 1924.

Einiges über Änderung der Entschädigungsvorschriften.

Zum Aufsatz „Der Abbau vom Standpunkt des Entschädigungsdezernenten" in Nr. 6 dieser Zeitung möchte ich mir gestatten, meine in einem Punkte etwas abweichende Ansicht darzulegen. Der Aufsatz enthält neben anderen sehr beachtlichen Vorschlägen, denen unbedingt zugestimmt werden kann, folgende Stelle: „Der überreiche Instanzenzug, der den auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung Ersatz Fordernden offensteht, muß verschwinden, dadurch, daß die Zuständigkeit für solche Ersatzansprüche den Abfertigungsstellen und Verkehrsämtern genommen und lediglich auf die Direktion übertragen wird," ferner: „Die der Direktion nachgeordneten Stellen bleiben, soweit und solange Entschädigungen bei ihnen beantragt werden, lediglich Übermittlungsstellen. Die zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlichen Ermittlungen erfolgen nur nach Anweisung der Reichsbahndirektion." Es ist zunächst richtig und wünschenswert, die Entscheidungen über Entschädigungsanträge möglichst an einer Stelle, der Direktion, zu zentrali-

sieren. Ob dies aber in der vorgeschlagenen Weise praktisch wäre und den Forderungen immer weiterer Kreise auf Durchdringung unseres Geschäftsverfahrens mit mehr kaufmännischem Geiste Rechnung tragen würde, ist eine Frage, die ich verneinen möchte. Es dürfte wahrscheinlich von vielen nicht verstanden werden, warum an Stelle der jetzigen einfachen mündlichen oder telephonischen Verhandlung der Abfertigungsstelle mit den Reklamanten, innerhalb der durch die Entschädigungsvorschriften gezogenen Grenzen über die Höhe seiner Entschädigung, wieder das frühere umständlichere und zeitraubendere schriftliche Verfahren der Reklamationserledigung treten soll; dies böte dem Publikum erneut willkommenen Anlaß, sich über das mangelnde kaufmännische Entgegenkommen der Verwaltung aufzuhalten. Ohne Zweifel sieht es auch einem Rückschritt in frühere bürokratische Formen sehr ähnlich, wenn die in Rede stehende Maßnahme zur Einführung gelangte. Im Gegensatz zu vorstehendem Vorschlage möchte ich daher empfehlen, die jetzige Zuständigkeit der Abfertigungsstellen hinsichtlich der Erledigung von Entschädigungsanträgen noch zu erweitern, und zwar erstens in der Weise, daß den Normaldienststellen neben der Erledigung von Reklamationen ihrer eigenen Station auch solche der ihnen benachbarten kleineren Dienststellen zugewiesen werden, zweitens, daß eine Grenze der Entschädigungshöhe im Binnenverkehr der Reichsbahn überhaupt nicht festgesetzt, und im Wechselverkehr diese Grenze bis zu dem Betrage erhöht wird, wo jetzt die Zuständigkeit des Verkehrsamts aufhört. Als Ausnahme von dieser Regel würden die jetzt bestehenden Bestimmungen der Entschädigungsvorschriften in § 1 Abs. 2 a und b bestehen bleiben können, und als weiterer neuer Absatz c zuzusetzen sein, daß sich die Berechtigung zur Erledigung von Reklamationen nur auf solche Fälle erstreckt, in denen unzweifelhaft feststeht, daß die Eisenbahnverwaltung ersatzpflichtig ist. Bei dieser Änderung der Entschädigungsvorschriften würden die Reichsbahndirektion und die Verkehrsämter von einem großen Teile der jetzt von ihnen zu erledigenden Reklamationen entlastet, so daß der noch verbleibende Rest nicht mehr wie bisher von zwei Instanzen, Verkehrsamt und Direktion, bearbeitet zu werden brauchte, sondern, wie auch in dem eingangs erwähnten Aufsatz vorgeschlagen ist, nur noch von einer Stelle, dem juristisch vorgebildeten Entschädigungsdezernenten bei der Direktion. Da aller Wahrscheinlichkeit nach bei der demnächstigen Reorganisation der Verwaltung die Reichsbahndirektionsbezirke infolge Verringerung der jetzt bestehenden Direktionen erheblich erweitert werden dürften, wird, obwohl die meisten Reklamationen nach meinem Vorschlage von den Abfertigungsstellen direkt erledigt werden, der noch verbleibende Rest wahrscheinlich immer noch einen solchen Umfang haben, daß dadurch die Arbeitskraft des Dezernenten bei der Reichsbahndirektion noch voll in Anspruch genommen wird.

Der Vorteil dieser Neuordnung liegt auf der Hand. Der größte Teil aller Entschädigungsanträge würde dann kurzerhand bei den Abfertigungsstellen erledigt, wodurch eine ganz erhebliche Vereinfachung und Beschleunigung in der Erledigung eintritt. Die Vorsteher der Abfertigungsstellen haben bei den Feststellungen von Schadensfällen mitzuwirken. Sie sind daher m. E. auf Grund der hierbei gemachten persönlichen Wahrnehmungen sowie auf Grund der bei den Verhandlungen gewonnenen Eindrücke, selbst in zweifelhaften Fällen, sehr wohl in der Lage, sich über Schuld oder Nichtschuld ein zutreffendes Urteil zu bilden, um hiernach die eingehenden Schadenersatzanträge anzuerkennen oder abzulehnen. Die etwaige Befürchtung, daß durch die erweiterte Entschädigungsbefugnis der Abfertigungsstellen der Verwaltung materielle Nachteile erwachsen könnten, wie dies auch in dem oben bezeichneten Aufsatz zum Ausdruck gebracht ist, glaube ich bestimmt als unbegründet bezeichnen zu können, denn durch die vorgeschlagene Bestimmung, daß Schadenersatzanträge über rechtlich nicht klarliegende Fälle der Direktion zur Erledigung vorzulegen sind, wird dieser Gefahr vorgebeugt. Andrerseits können zweifelsfrei feststehende Entschädigungsanträge auch in solcher Höhe, wie sie jetzt der Reichsbahndirektion vorbehalten sind, von den Abfertigungsstellen genau so erledigt werden, wie vom Entschädigungsdezernenten der Direktion. Wenn beispielsweise durch die Schuld eines Eisenbahnbediensteten eine Kanne Öl oder dergl. vom Handwagen fällt, zerbricht und ausläuft, so bleibt es sich in bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahn gleich, ob der Schaden 30 oder 3000 ℳ beträgt, er muß dem Reklamanten ersetzt werden, ganz gleich, ob diese Entscheidung von der Abfertigungsstelle oder dem Dezernenten bei der Reichsbahndirektion getroffen wird.

Schöder, Eisenbahninspektor.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Veränderungen in den Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums.** Am 1. April 1924 wird die Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums an die Abteilung für Wasserstraßen des Reichsverkehrsministeriums angegliedert. Damit übernimmt Staatssekretär Dr. Krohne auch die Führung des Luft- und Kraftfahrwesens. Die bisher noch beim Reichswirtschaftsministerium verwalteten Angelegenheiten der Binnenschiffahrt werden nunmehr bei der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums einheitlich bearbeitet. Der Reichsverkehrsminister ist nunmehr in allen Angelegenheiten der Binnenschiffahrt, soweit das Reich beteiligt ist, der jetzt zuständige Reichsminister. Die Wiederaufbauangelegenheiten der Binnenschiffahrt werden im Reichsverkehrsministerium für das Reichsministerium für Wiederaufbau in derselben Weise bearbeitet, wie dies früher im Reichswirtschaftsministerium der Fall war.

— **Bettkartenpreise.** Vom 1. April d. J. ab betragen die Bettkartenpreise in der 1., 2. und 3. Klasse 24, 12 und 6 M. Hinzu tritt die Vormerkgebühr von 10 %.

— **Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten usw.** Nach den Tageszeitungen soll die Eisenbahnverwaltung mit der Absicht umgehen, die Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten, gemeinsame Ausflüge von Studierenden, Fahrten zu Ferienkolonien und solche im Dienste der Jugendpflege aufzuheben. Wie wir von zuständiger Seite hören, denkt die Eisenbahnverwaltung nicht daran, die zur körperlichen Ertüchtigung unserer Jugend geschaffenen Tarifvergünstigungen zu beseitigen. Es ist nur in Aussicht genommen, die Tarifbestimmungen über diese Fahrpreisermäßigungen enger zu fassen, um Mißbräuche abzustellen, die sich im Laufe der letzten Jahre herausgebildet haben und deren Beseitigung nicht zuletzt im Interesse der zur Inanspruchnahme berechtigten Kreise selbst liegt. Die Beratungen über die Neufassung sind noch im Gange.

— **Die Platzbelegung in den D-Zügen.** Um die Verteilung der Reisenden in den D-Zügen und um auch den Fahrgästen selbst das Aufsuchen von freien Sitzplätzen zu erleichtern, weist der Reichsverkehrsminister in einem Erlaß auf die Notwendigkeit hin, die belegten und freien Sitzplätze zu kennzeichnen: „Es sei unter allen Umständen dafür zu sorgen, daß die Nummernschilder an den Abteiltüren zur Kennzeichnung der besetzten Sitzplätze nach Abfahrt des Zuges und beim Wechsel der Reisenden unterwegs durch die Schaffner richtig gestellt werden."

— **Neue Schlafwagenläufe.** Seit 1. April verkehrt zwischen Bremen und Berlin in den Zügen D 145/D 5 Bremen ab 11.38 nm., Friedrichstraße an 7.05 vm., und D 8/D 146 Friedrichstraße ab 10.42 nm., Bremen an 6.58 vm., über Hannover wieder ein Schlafwagen erster und zweiter Klasse. Der Wagen lief erstmalig von Bremen in der Nacht vom 31. März zum 1. April, von Berlin in der Nacht vom 1. zum 2. April. — In den Zügen D 47 München ab 11.00 nm., und D 48 München an 7.40 vm., verkehrt neben dem Schlafwagen zwischen München und Frankfurt (Main) neuerdings auch ein Schlafwagen zwischen München und Köln. Die Ankunft in Köln erfolgt 12.04 mittags, die Abfahrt von dort 4.43 nm.

— **Überwachung der Schlafwagen.** Zum Schutze gegen Diebstähle in den Schlafwagen war die Einrichtung von Alarmvorrichtungen und die Änderung der Türverschlüsse angeregt worden. Da der Erfolg dieser Maßnahmen sehr zweifelhaft erscheint, hat die Mitropa es vorgezogen, die Schaffner zu erhöhter Aufmerksamkeit anzuhalten und sie zunächst bei einzelnen Wagen angewiesen, ihren Sitz im Seitengang einzunehmen, um den Verkehr ständig überwachen zu können. Für die Reichsbahnschlafwagen ist angeordnet worden, nach Möglichkeit übereinstimmend zu verfahren und da, wo die Stellung der Schlafwagen im Zuge es gestattet, die Verbindungstür zu den anderen Wagen von 10 Uhr abends bis eine Stunde vor Ankunft des Zuges auf der Endstation geschlossen zu halten.

— **Sommerverkehr nach den nordfriesischen Inseln.** Auch in diesem Sommer werden die bekannten Bäderschnellzüge zwischen Hamburg und Hoyerschleuse in Niebüll den Verkehr nach und von Wyk und Amrum bedienen. Es sind dies die Züge D 52, D 54, D 56 Hamburg Hauptbahnhof ab 7.02 vm., 9.38 vm. und

1.38 nm., an Wyk 1.30, 3.45 und 7.45 nm., an Amrum 3.00, 5.15 und 9.15 nm. In der Gegenrichtung D 53, D 55, D 57 Amrum ab 7.45 vm., 11.30 vm. und 2.30 nm. Wyk ab 8.45 vm., 1.15 nm. und 4.00 nm. Hamburg Hb. an 3.05, 8.23 und 10.02 nm. Die Verkehrstage sind wie folgt festgesetzt:

D 52: am 16., 17., 30. Juni; 1., 2., 14.—16. und 28.—31. Juli; 12. bis 14. und 27.—29. August; 11.—13. September.
D 54: am 18.—21., 23.—24. Juni; 3.—5., 7.—9., 17.—19., 21. bis 23. Juli; 1., 2., 4.—8., 15., 16., 18.—22., 30. August; 1.—6., 15.—20. September.
D 56: am 12.—14., 25.—28. Juni; 10.—12., 24.—26. Juli; 9., 11., 23., 25., 26. August; 8.—10., 22.—23. September.
D 53: am 23.—27. Juni; 7.—12., 21.—26. Juli; 6.—9., 20.—23., 25. August; 4.—6., 8., 9., 19., 20., 22.—24. September.
D 55: am 13., 14., 16., 17., 28., 30. Juni; 1.—3., 14.—15., 28. bis 31. Juli; 11.—14., 26.—30. August; 10.—13. September.
D 57: am 18.—21. Juni; 4., 5., 16.—19. Juli; 1., 2., 4., 5., 15., 16., 18., 19. August; 1.—3., 15.—18. September.

— **Durchgehender Zugverkehr im Ruhrgebiet Richtung Berlin und Hamburg.** Seit 30. März werden die vordem über Elberfeld-Hamm verkehrenden Köln-Berliner Schnellzüge D 1/2, D 7/8, D 9/10 Köln ab 6.06 vm., 9.41 und 8.13 nm., Berlin Friedrichstraße ab 8.04 vm., 10.42 und 7.41 nm. sowie die Köln-Hamburger Tagesschnellzüge 95/96 in beiden Richtungen durch den Ruhrbezirk geleitet. Durchgehende Abfertigung zwischen Reichsbahnstationen der englischen Zone und dem unbesetzten Deutschland und Durchgang durch die Regie sowie von Stationen des unbesetzten Deutschland nach Regiestationen ist ausgeschlossen. Bei Benutzung der bezeichneten Schnellzüge ist daher folgendes zu beachten:

1. Abfertigung von Personen: a) Richtung aus der englischen Zone nach dem unbesetzten Deutschland. Von Stationen der englischen Zone werden Fahrkarten nur bis Dortmund Hbf. (Richtung Berlin) und bis Recklinghausen Hbf. (Richtung Hamburg) ausgegeben. Die Ausgabe von Fahrkarten für die Weiterfahrt erfolgt in Dortmund oder Recklinghausen im Zuge durch die örtlich zuständige Fahrkartenausgabe. b) Richtung aus dem unbesetzten Deutschland nach Stationen der englischen Zone und nach Regiestationen. Fahrkarten werden nur bis Recklinghausen oder Dortmund Hbf. ausgegeben. Dort erfolgt Neulösung bei der Regie im Zuge, worüber Näheres nicht bekannt ist.

2. Abfertigung von Gepäck: a) Richtung aus englischer Zone nach dem unbesetzten Deutschland. Reisegepäck wird nur bis Recklinghausen oder Dortmund Hbf. abgefertigt. Weiterabfertigung nach der Zielstation erfolgt im Zuge. Zu diesem Zwecke erhält der Gepäckschein den Zusatz z. B. Recklinghausen „(Übergang nach Osnabrück)". Reisende müssen sich in Dortmund und Recklinghausen am Gepäckwagen einfinden. Falls Weiterabfertigung im Zuge nicht erfolgt, ist Nachabfertigung auf der Zielstation vorzunehmen. b) Richtung aus dem unbesetzten Deutschland. Nach Stationen der englischen Zone und nach Regiestationen. Durchgehende Gepäckabfertigung nur bis Recklinghausen oder Dortmund Hbf. Weiterabfertigung durch die Regie, worüber Näheres nicht bekannt ist. Reisende mit Gepäck müssen sich auch in dieser Richtung auf der Übergangsstation am Packwagen einfinden. Der Gepäckschein erhält gleichfalls den Zusatz: $\frac{\text{Dortmund Hbf.}}{\text{oder Recklinghausen}}$ (Übergang nach Köln Hbf.). Bei fehlender Weiterabfertigung erfolgt die Nachabfertigung und Frachteinziehung in Köln.

3. Paß- und Zollkontrolle wird voraussichtlich im Zuge selbst vorgenommen. Reisende mit aufgegebenem Gepäck müssen sich auf den Kontrollstationen am Packwagen einfinden. Die über Vohwinkel ausgestellten Geleitscheine nach der englischen Besatzungszone sind nach Mitteilung der Regie auch bei Einreise über Recklinghausen oder Dortmund Hbf. zugelassen.

4. Die Einstellung von Schlafwagen in die einzelnen Schnellzüge ist unverändert geblieben. Die Schlafwagenschaffner haben den Reisenden bei der Lösung von Fahrkarten zur Weiterfahrt ab Dortmund behilflich zu sein.

Bei den über Elberfeld verkehrenden Zügen sind Änderungen nur insofern eingetreten, als die Züge D 5 und D 13 von Köln 8.14 nm. und 11.29 vm. abfahren und der Zug D 6 in Köln 7.01 vm. eintrifft.

— **Eisenbahner-Teilstreik in Süddeutschland.** Von der Reichsbahndirektion Stuttgart wird mitgeteilt, daß im Anschluß an die Arbeitsniederlegung auf dem Bahnhofe Kornwestheim weiter in den Streik getreten sind: Die Arbeiter auf dem Westbahnhof Stuttgart, in Feuerbach, auf dem Güterbahnhof in Untertürkheim, auf dem Haupt- und Rangierbahnhof Heilbronn und die Güterarbeiter in Bietigheim. Der Betrieb wurde trotzdem überall infolge Einsatzes der Technischen Nothilfe aufrecht erhalten.

Streikmeldungen liegen auch aus Mannheim und dem Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld vor. Die Forderungen der Arbeiter gehen auf Festlegung des Achtstundentages und Erhöhung der Löhne.

— **Ein schönes Stück planmäßiger Güterzugführung im Regiebetriebe** zeigt folgende Zugfahrt:

Ein linksrheinisch von Norden kommender Güterzug mit bunten Frachten für Stationen wie Ludwigshafen, Mainz, Kreuznach, Trier, Crefeld, Cleve, Aachen usw. fuhr in den Rangierbahnhof in Coblenz ein. Da dort infolge mangelhafter Abfuhr von Wagen kein Platz zum Rangieren war, wurde der ganze Güterzug ohne Lokomotiv- und Personalwechsel nach Mainz weitergeschickt. In Mainz dasselbe Bild. Um hier den Betrieb nicht weiter zu stören, wurde der Zug nach Oberlahnstein gefahren. Das Lokomotiv- und Zugpersonal, durch den langen Dienst ermüdet, ließ sich hier ablösen. Mit neuem Personal wurde nun der Zug an die Lahn geschoben, anstatt daß die Wagen ihren eigentlichen Empfangsstationen zugeleitet wurden.

Ein anderes Bild: Ein Güterzug der Regie mit Frachten für Crefeld, Duisburg usw. — in M.-Gladbach gebildet — trifft in Neuß ein. Hier erkennt man die Falschleitung; aber anstatt den Zug auf dem kürzesten Wege nach Crefeld laufen zu lassen, schickt man ihn nach M.-Gladbach zurück.

Wie sich diese Fahrerei der Güterwagen auswirkt, erhellt daraus, daß man im Rhein- und Ruhrgebiet, wo der Eisenbahnbetrieb in den Händen der Regie liegt, nicht selten Reisende treffen kann, die nach beim Empfänger nicht angekommenen Gütersendungen fahnden. Haben sie auf einem Bahnhof den gesuchten Wagen entdeckt, so fehlen meistens die Papiere. Sind die Papiere beschafft, so ist gewöhnlich der Wagen aufs neue verschwunden. Wird bei den Regiedienststellen nach dem Verbleib eines Wagens gefragt, dann kann oft keine Auskunft erteilt werden, denn einwandfreie Unterlagen über die Wagenbeförderung gibt es nicht. Es bleibt also nichts weiter übrig, als Bahnhof um Bahnhof nach den verlorengegangenen Sendungen abzusuchen. Diesen Übelstand beklagen alle Verkehrtreibenden. Insbesondere die großen Speditionsfirmen sind über solche Zustände höchst ungehalten. Ein Teil ihrer Angestellten ist stets auf der Achse, um fehlende Wagen zu entdecken. Hierdurch entstehen natürlich hohe Arbeitszeit- und Geldverluste. Für die unsinnige Beförderung der Güter kann das bei der Regie beschäftigte deutsche Personal keinesfalls verantwortlich gemacht werden, denn nach den bekannten Anordnungen der Regie obliegt die Dienstleitung und Betriebsführung nur den fremden Eisenbahnern.

— **Betriebstechnische Ausstellung in Breslau.** An der vom 8. Mai bis 10. Juni in Breslau stattfindenden von der Breslauer Messe Aktiengesellschaft veranlaßten Betriebstechnischen Ausstellung wird sich auch die Deutsche Reichsbahn beteiligen. Sie wird im Rahmen der Gesamtausstellung eine Sonderausstellung mit den Abteilungen: Werkstättenwesen, Stoffwirtschaft, Wärmewirtschaft, Psychotechnik, Elektrotechnik und Bautechnik beschicken. Der Umfang der Ausstellung wird im allgemeinen der gleiche sein, wie bei der Betriebstechnischen Wanderausstellung Ende vorigen Jahres in Berlin.

— **Der Reichsbund deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18** e. V., Sitz Berlin, teilt mit, daß Generalfeldmarschall von Hindenburg das Bundesprotektorat übernommen hat.

— **Wechsel im Präsidium der Reichsbahndirektion Berlin.** An Stelle des in den Ruhestand getretenen Reichsbahndirektionspräsidenten Wulff ist der bisherige Ministerialrat Geheimer Regierungsrat Dr. jur. Wilhelm Weirauch mit der Leitung der Reichsbahndirektion Berlin betraut worden. Dr. Weirauch ist 1876 in Limburg (Lahn) geboren, studierte in Halle (Saale) und wurde nach Beschäftigung im Justiz- und Eisenbahndienst 1919 in das damalige Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen. Im Ministerium hat er sich besonders bei der Bearbeitung von Arbeiter- und Lohnangelegenheiten bewährt. In den letzten Jahren bearbeitete er das wichtige Referat für Abfertigungsfragen im Güterverkehr.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbauräte Karl Kaufmann in Konstanz als Vorstand zur Eisenbahn-Maschineninspektion Karlsruhe, Nuß in Schwetzingen als Vorstand zur Eisenbahn-Maschineninspektion Konstanz, Noe in Karlsruhe als Vorstand zur Eisenbahn-Maschineninspektion Mannheim, Wilhelm Stratthaus in Karlsruhe als Vorstand zur Eisenbahn-Maschineninspektion Offenburg. — Übertragen ist dem Regierungsbaurat Peters in Schwetzingen die Stellung als Werkdirektor beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst. — Gestorben ist der Eisenbahnamtmann, Rechnungsrat Wittsack in Erfurt.

Österreich.

— Keine Tariferleichterungen für Geschäftsreisende. Der Verein reisender Kaufleute hatte sich an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen mit der Bitte um Wiedereinführung der früher bestandenen Zeitkarten- und Musterkofferbegünstigungen gewendet und in der Eingabe darauf hingewiesen, daß diese Forderungen in der Tschechoslowakei erfüllt seien und daher die Möglichkeit gegeben wäre, daß durch ein gegenseitiges Übereinkommen auch die österreichischen Kaufleute auf den tschechoslowakischen Eisenbahnen die gleiche Begünstigung erhalten könnten. Die Generaldirektion hat dieses Ansuchen abschlägig beschieden und in ihrem Bescheide als Begründung angeführt, daß die gegenwärtige finanzielle Lage der österreichischen Bundesbahnen ihr in der Frage der Tariferleichterung für den Reiseverkehr die größte Zurückhaltung auferlege. Es müsse daher die Beschlußfassung über eine etwaige Wiedereinführung der genannten Begünstigung dem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, in dem die österreichischen Bundesbahnen über eine gewisse Einnahmerücklage verfügen werden, aus der die Kosten solcher Maßnahmen bestritten werden können.

— Die Eisenbahnen in der Finanzgebarung des Bundes im letzten Vierteljahr 1923. In den Bundesausgaben für die Monate Oktober, November und Dezember 1923 erscheinen die Altpensionen der Bundesbahnen mit 15 931, 15 140 und 16 363 Mill. Kronen, die kassenmäßigen Zuschüsse an die Bundesbahnen mit 49 214,11, 15 369,6 und 63 886,8 Millionen Kronen.

— Die Elektrisierung der Bundesbahnen. Der Direktor für Elektrisierung, Sektionschef Ing. Paul Dittes, erstattete in einer Versammlung des Ingenieur- und Architektenvereins im Rahmen eines mit Lichtbildern ausgestatteten Vortrages Bericht über den gegenwärtigen Stand der Vollbahnelektrisierung unter besonderer Berücksichtigung der Arbeiten für die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen bis zu Beginn des Jahres 1924. Er setzte an die Spitze seiner Ausführungen die Mitteilung, daß die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1923 so befriedigend vorgeschritten sei, daß die seinerzeit verlautbarten Vollendungsfristen aufrechterhalten werden können. Danach wird die Arlberglinie von Innsbruck bis Bludenz zu Beginn des Jahres 1925, die Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim noch im Sommer dieses Jahres elektrisch befahren werden. Als Einleitung wählte er einen Überblick über die Elektrisierungsbestrebungen in der Welt, schilderte deren Ergebnisse in Chile, in Mexiko und Japan, in Schweden und Norwegen, in Italien, Frankreich, in der Schweiz und in Deutschland, und folgerte aus den Fortschritten, insbesondere in den beiden letztgenannten Ländern, daß die Elektrisierung gewisser Wettbewerbslinien des Auslandes einen starken Einfluß auf die eigenen Elektrisierungsbestrebungen ausüben werde. Das Beispiel der Schweiz zeige, daß auch zeitweilig ungünstig auf die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung einwirkende Verhältnisse sie im allgemeinen nicht aufzuhalten vermögen; vielmehr habe der vom Bund geleistete außerordentliche Beitrag von 60 Mill. Franken die Schweizer Bundesbahnen in die Lage versetzt, die Elektrisierung sichtbar zu beschleunigen. Bereits im Mai d. J. werde die große Durchzugslinie Nord-Süd, das ist die Strecke Basel-Luzern-Gotthard-Chiasso im elektrischen Betriebe stehen. Besonderem Interesse begegnete die Voraussage, daß die Elektrisierungsbestrebungen der Schweiz und Österreichs sich in dem Punkte begegnen werden, daß voraussichtlich Mitte 1926 der Verkehr von Innsbruck über Buchs-Zürich bis Bern und 1927 bis Genf elektrisch geführt werden wird.

In den Ausführungen, die Sektionschef Dittes dem österreichischen Elektrisierungsbau widmete, überwog die Schilderung des bereits Vollendeten. Ein Schaubild über die Ausgabenentwicklung des Jahres 1923 zeigte den Zusammenhang, der zwischen der Erhöhung der verfügbaren Geldmittel und dem Aufschwung der Bauarbeiten am Spullersee Mitte 1923 eingetreten war. Ähnliches müsse für das laufende Jahr erwartet werden, weil sonst die Wirtschaftlichkeit der Bauführung unverhältnismäßig unter der Beengtheit in der Baudisposition leide. Der dem Kostenerfordernisse nach bedeutende Umbau der bundlichen und bahneigenen Schwachstromleitungen wurde gestreift und ebenso ein flüchtiges Bild von den im Entstehen begriffenen elektrischen Zugförderungsanlagen und Betriebswerkstätten entworfen. Die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung, schloß Sektionschef Dittes, hat auch der kritischen Nachprüfung, die Sir William Acworth und Dr. Herold in ihrem gemeinsamen Gutachten über die Neuorganisation der Bundesbahnen vorgenommen haben, standgehalten. Zwar habe das Wort Dr. Herolds, daß die Elektrisierung der Bahnen keine „Goldgrube" sei, die Runde gemacht und in seiner Verallgemeinerung vielleicht die Erwartungen derer enttäuscht, die das Gesetz für die Einführung der elektrischen Zugförderung für eine genügend starke Bürgschaft der raschen Elektrisierung der hierfür ausersehenen Streckeneinheiten hielten. Diejenigen aber, die nur zu genau um die Schwierigkeiten einer zulänglichen Geldbeschaffung wissen, habe dieses Wort nicht überrascht, sondern nur daran erinnert, daß die Elektrisierung das Schicksal des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwunges teile, der nur dann möglich ist, wenn das Leihgeld zu erträglichen Bedingungen erhältlich ist. Gewiß sei die Elektrisierung keine „Goldgrube", sie solle und könne es aber auch nicht für diejenigen sein, die Leihgeld nur zu Bedingungen übrig haben, die von vornherein und auf längere Zeit hinaus die materiellen Vorteile der Elektrisierung wettmachen würden. Die baldige Senkung des Leihzinses sei auch für die Elektrisierung der Bahnen, die nicht mehr zum Stillstand gelangen werde, von größter Bedeutung.

Übrige europäische Länder.

— Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1922/23. Während der dänische Staatsbahnbetrieb in den Jahren 1916/17 bis 1921/22 als Folge des Weltkrieges und dessen Nachwirkungen ein immer ungünstigeres wirtschaftliches Ergebnis lieferte (Fehlbeträge von 1,75; 10,3; 16,1; 25,6; 53,6 und 62,4 Millionen Kronen in den Jahren 1916/17 bis 1921/22), bedeutet das Betriebsjahr 1922/23 (1. April 1922 bis 31. März 1923), wie schon im letzten Bericht (siehe d. Ztg. 1923, Nr. 17, S. 285) angedeutet wurde, einen Wendepunkt, da der Betrieb sogar mit einem Überschuß von gegen 1 Million Kronen abschloß. Die Einflüsse, die das Ergebnis des vorigen Jahres besonders ungünstig gestalteten, haben wir im letzten Bericht schon erwähnt. Andrerseits fielen im Berichtsjahre die Preise der Verbrauchsstoffe, die Lohnausgaben gingen zurück und auch die Durchführung der Vorschläge des Sparausschusses vom 21. Februar 1921 brachte in mancher Hinsicht eine Verminderung der Ausgaben. Die Ausgaben gingen gegen das Vorjahr um 88,6 Millionen Kronen zurück. Dagegen brachte die Herabsetzung der Tarife auf Grund des Gesetzes vom 13. März 1922 ab 1. Mai 1922 erhöhte Ausfälle, so daß man die Einnahmen von 1921/22 nur annäherungsweise erreichen konnte. Die Anzahl der Reisen nahm nur um 1,6 % und der Versand von Gütern nur um 5,3 % zu, so daß sich ein Einnahmeausfall von allein 25,2 Millionen Kronen ergab.

Eingeführt wurden für die Bahnen und Fähren etwa 310 000 Tonnen Kohle, alle von England. Der Einkaufspreis war im Mittel 35 Kr. gegen 52 Kr. im Vorjahr. Inlandstorf wurde namentlich für Beheizung von Stationsgebäuden verwendet. Er kostete 22 Kr. die Tonne gegen 32 im Vorjahre. Die Ausgaben für den Brennstoffverbrauch der Lokomotiven, Fähren und Schiffe, die vor dem Kriege (1913/14) 20,8 Kr. für die Tonne betrugen, 1920/21 bis auf 197,8 Kr. gestiegen waren und sich noch im Vorjahre auf 173,1 Kr. stellten, fielen im Berichtsjahre auf 39,5 Kr. für die Tonne. Bei den Einkäufen wurde die Generaldirektion durch eine besonders handelskundige Persönlichkeit, deren Wirksamkeit aber im Haushaltjahr 1922/23 noch keine festeren Formen annahm, unterstützt.

Auch im Berichtsjahre mußten infolge der beschränkten Werkstättenverhältnisse Arbeiten an Private übertragen und Doppelschichten eingelegt werden.

Im Bahnunterhaltungsdienst ist die Einführung einer neuen Regelweiche $^1/_9$ mit federnden Zungen für den Oberbau mit 45 kg/m Schienen von Bedeutung. Versuche mit Blinklicht an weit vorgeschobenen Signalen wurden sowohl mit Gas als mit elektrischem Licht fortgesetzt, und es wurden verschiedene neue Bauarten von Signalen an Schlagbäumen und von selbsttätigen Signalen an unbewachten Wegübergängen erprobt. Die Radiostationen der Linie Gjedser-Warnemünde wurden mit neuzeitlichen Röhrenempfängern ausgestattet, wodurch der Wirkungsgrad der Stationen sich bedeutend hob.

Getränkt wurden 328 022 Föhren- und 1056 (i. V. 21 548) Buchenschwellen. 68 km Hauptgleis erhielten Schotterbettung, so daß die dänischen Staatsbahnen jetzt auf 817 km in Schotter liegen.

Auf dem Gebiete des Fahrplanes ist besonders die Wiedereinlegung der Nachtverbindung mit Deutschland über Warnemünde zu erwähnen.

Die im vorigen Betriebsjahre eingeleitete Personaleinschränkung wurde fortgesetzt, und am Schlusse des Betriebsjahres (31. März 1923) war der bei Beginn des Betriebsjahres vorhandene Personalstand von 22 600 Mann auf 21 600 zurückgegangen. Da in der gleichen Zeit die Zug- und Schiffahrtkilometer von 14,75 Millionen auf 15,89 und die Wagenachskilometer von 481 auf 502 Millionen hinaufgingen, so ist die Personaleinschränkung noch bedeutender, als in den Zahlen unmittelbar zum Ausdruck kommt. Die Arbeitszeit in den Werkstätten betrug 48 Stunden die Woche.

Die Länge des vom Staat betriebenen ausschließlich normalspurigen Eisenbahnnetzes blieb mit 2419 km unverändert. Die Fähren- und Schiffahrtslänge betrug 170 km.

Von den 19 344 Festangestellten entfallen auf das Bahn- und Fährkilometer 7,81 (7,89 i. V.), auf 10 000 Zug- und Schiffkilometer 12,17 (13,24 i. V.) und auf 100 000 Wagenachskilometer 3.85 (4,06) Köpfe.

Am Schlusse des Betriebsjahres hatten die Staatsbahnen 692 Lokomotiven, 14 542 Wagen, 11 doppelgleisige und 14 eingleisige Fähren.

Neben 2410 km unter Staatsbetrieb stehenden Bahnen sind mehr als ebensoviel (2550 km) in Privatbetrieb befindliche Bahnen vorhanden, die aber an Bedeutung weit zurückstehen, was schon in der Personalmenge (bei den privat betriebenen Bahnen nur 3633 festangestelltes Personal gegen 19 344 bei den Staatsbahnen) zum Ausdruck kommt. Dr. S.

— **Eisenbahnpläne in Nordschleswig.** Die Eisenbahnpläne, die die dänische Regierung in Nordschleswig durchzuführen gedenkt, haben in der letzten Zeit einem Ausschuß des dänischen Folkething vorgelegen. Dieser hat die Pläne im allgemeinen gutgeheißen. Es handelt sich um eine vollspurige Bahn von Sonderburg nach Mommark, eine Mittelbahn von Gram über Arnum nach Bedstedt, eine Bahn von Taps nach Hadersleben, eine Bahn von Rothenkrug nach Lügumkloster und eine feste Eisenbahnbrücke über den Alsensund.

— **Die Brücke über den Kleinen Belt.** Der dänische Reichstag hat die Gesetzesvorlage, betreffend den Bau einer Brücke über den Kleinen Belt (vgl. Nr. 12, S. 215 d. Ztg.), angenommen. Die Baukosten werden auf 40 Millionen Kronen veranschlagt.

— **Eisenbahnen in Estland.** Im russisch-estnischen Durchgangsverkehr wurde von Rußland bei der Verwaltung der estnischen Bahnen in Reval die Ermäßigung der Gütertarife für die Strecke Reval-Baltischport beantragt, mit dem Hinweis, daß anderenfalls der Pachtvertrag über die Speicher in Baltischport, die für die Aufnahme russischer Flachsvorräte bestimmt sind, gelöst würde. Die Entscheidung der estnischen Verwaltung steht noch aus. Spode.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Im russisch-lettländischen Durchgangsverkehr über Windau vollzieht sich der Güterwagenumlauf derart langsam, daß zurzeit Hunderte von Wagen die Strecke Riga-Windau verstopfen. Nach „Latwijas Westnehsis“ dauert die Entladung der russischen Durchgangswagen in Windau zu lange; die Hauptverwaltung der lettländischen Eisenbahnen wird daher den Durchgangsverkehr über Windau drosseln müssen, falls nicht bald eine Besserung der Verkehrslage eintritt. Spode.

— **Der Güterwagenumlauf in Rußland** vollzieht sich außerordentlich langsam, worüber zahlreiche Klagen laut werden. Nach sowjetrussischen Nachrichten aus Kasan vom 19. März d. J. beschweren sich die Vertreter der wirtschaftlichen und Handelsorganisationen über die langsame Beförderung der Güter und die nicht rechtzeitige Aushändigung der Frachtpapiere. Eine Warensendung, die am 29. Februar d. J. in Moskau als Eilgut nach Kasan aufgegeben wurde, war nicht wie üblich zwei Tage, sondern zwei Wochen unterwegs. Der Metalltrust in Kasan kann seit zwei Monaten aus Moskau einige Wagen mit Eisenwaren für Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen nicht erhalten. Die Unzuverlässigkeit der Beförderung hemmt den Warenabsatz, verteuert die Frachtausgaben und damit die Erzeugnisse, wie ausdrücklich die russische Quelle zum Ausdruck bringt. Spode.

— **Massenbeförderung von Gütern im Ural mittels Fuhrwerks*)** ist nach Nachrichten aus Jekaterinburg vom 29. Februar d. J. in diesem Winter wieder üblich geworden, und zwar auf weite Entfernungen. So wurden aus Tobolsk nach Jekaterinburg auf rund 800 Werst und aus Kungur nach Jekaterinburg auf rund 300 Werst derartige Transporte ausgeführt, wodurch sich die Verwaltung der Permer Eisenbahn zu einer Nachprüfung der Ursachen für die Ausschaltung ihrer Bahn veranlaßt sah.

Auch dieser Vorgang ist ein Beweis für die unwirtschaftliche Betriebsführung russischer Bahnen, deren Werbekraft infolge hoher Tarife und nicht zuverlässiger Beförderung im Sinken begriffen ist. Spode.

— **Neue polnische Eisenbahnlinien.** Für das Jahr 1924 ist nach der Mitteilung der D.A.Z. der Bau folgender Bahnlinien vorgesehen: 1. Lodz-(Zgierz)-Kutno; 2. Kutno-Plock; 3. Hasielsk-Steipe; 4. Kutno-Strzalkow. Zur Verbindung Ost-Oberschlesiens mit den übrigen Teilen der Republik sind vier Linien vorgesehen, die so gebaut werden sollen, daß der Verkehr mit der Umgebung von Beuthen unabhängig von der Durchfahrt durch deutsches Gebiet erfolgen kann: 1. Chorzow-Szarlei; 2. Makoszowy-Mizerow; 3. Kochlowitz-N. Hafduki; 4. Pawlowice-Chydie.

*) Vergl. die Mitteilungen in Nr. 4 S. 59 d. Ztg. unter der Überschrift: „Die russischen Eisenbahntarife und der Fuhrwerksverkehr“.

— **Änderungen der Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Güterverkehr in der Tschechoslowakei.** Die tschechoslowakischen Staatsbahnen haben im Jahre 1919 die einheitlichen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Berner Übereinkommen übernommen. Dieses bildet mit den erwähnten Zusatzbestimmungen in der Regel die Rechtsgrundlage für die Beförderung von Frachtgütern von tschechoslowakischen nach ausländischen Stationen. Für die einzelnen Verkehre wurden jedoch noch besondere Bestimmungen vereinbart, die sich als Abweichungen der angedeuteten Rechtsregeln darstellen.

Laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums werden die eingangs erwähnten Zusatzbestimmungen mit Gültigkeit vom 1. April teilweise geändert bzw. ergänzt. Von Bedeutung für die Verfrachter ist, daß nach diesen neuen Bestimmungen, die hier nur auszugsweise angegeben werden, der Absender bei teilweiser Frankierung der Sendung statt der Angabe eines bestimmten Betrages vorschreiben kann, daß er die Fracht bis zur Grenze des Versandlandes oder noch weiter bis zu jener Grenze bezahlen will, bis zu der ein direkter Tarif mit der Versandstation besteht; die übrigen Gebühren müssen in diesem Falle vom Empfänger beglichen werden. Die Einholung der bis zum angegebenen Grenzpunkt berechneten Fracht und der in der Versandstation aufgelaufenen Nebengebühren erfolgt in dieser sofort bei der Auflieferung des Gutes. Die übrigen Beträge werden erst nach Rückkehr der Frankaturnote ausgeglichen. Eine weitere Bestimmung besagt, daß Ansprüche auf Rückerstattung der Fracht — bei teilweise frankierten Sendungen — bei jener Eisenbahnverwaltung eingebracht werden müssen, welcher die Versandstation untersteht. Neu ist die Bestimmung betreffend Umrechnung der Frachtgebühren und Nachnahmen. Sollen nämlich derartige Beträge, die in fremder Währung erstellt sind, in inländischer Währung bezahlt werden, dann erfolgt deren Umrechnung nach dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und entsprechend bekannt gemachten Kurs. Wo in den Zusatzbestimmungen die Rede vom Frank ist, sind darunter nur französische Franken zu verstehen.

— **Frachtermäßigung für die Kokseinfuhr nach der Tschechoslowakei.** Für Kokssendungen wurden mit Gültigkeit vom 15. März für die Strecke Halbstadt (deutsch-tschechoslowakische Grenzstation)-Königshof bzw. Alt Kladno besonders ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Die Ermäßigung beträgt rund 1,50 K für 100 kg. Die Fracht muß mindestens für 10 000 kg, bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t oder darüber, mindestens für 15 000 kg, bezahlt werden. Die Ermäßigung gilt bis zum 30. April d. J.

— **Frachtermäßigungen für Ausfuhrkohle in der Tschechoslowakei.** Von wesentlicher Bedeutung für die Ausfuhr von Braunkohlen und Briketts ist die Frachtermäßigung, welche die tschechoslowakischen Staatsbahnen derartigen Wagenladungen von den Stationen Einsiedel, Dallwitz, Daßnitz, Maria-Kulm, Falkenau, Grünlas, Helenenschacht, Karlsbad oberer Bahnhof, Königsberg, Neusattl, Zieditz, Zwodau-Davidstal nach den Grenzübergangsstationen Eger, Franzensbad, Johanngeorgenstadt, Klingenthal, Reizenhain und Weipert eingeräumt haben. Die Ermäßigung besteht in einem 15prozentigen Nachlaß von den normalen Frachten. Für Mineralkohle aus Radowenz nach Trautenau Übergang ist eine Ermäßigung von rund 140 Hellern für 100 kg eingetreten. Eine etwas geringere Ermäßigung ist für diese Kohle aus Radowenz und Petersdorf nach Wekelsdorf Übergang bewilligt worden.

— **Frachtermäßigung für Holz zur Ausfuhr aus der Tschechoslowakei.** Mit Gültigkeit vom 21 März bis zum 30. September wurde für durch die Nonne beschädigtes Rundholz für Grubenzwecke, bis zur Länge von 7 m, der ermäßigte Frachtsatz von 470 Heller für 100 kg bewilligt. Dies bedeutet eine Ermäßigung von 104 Heller für 100 kg gegenüber dem normalen Frachtsatz. Diese Frachtermäßigung gilt nur für Wagenladungen, die in der Station Bilan nach der deutsch-tschechoslowakischen Grenzstation Halbstadt zwecks Ausfuhr aufgeliefert werden, die Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg zu erfolgen.

— **Direkter Güterzugverkehr zwischen Italien und England.** Zwischen Italien und England beginnt Ende März ein direkter Güterzugverkehr über Gotthard-Basel-Zeebrügge, von wo die Züge mittels Fähre übergesetzt werden. Die Reise Brindisi-London wird anfangs vier Tage dauern, doch hofft man alsbald die Zeit verkürzen zu können.

— **Beginn der Sommerzeit.** Die Verhandlungen zwischen Frankreich, England, Belgien und Holland über den Tag der Einführung der Sommerzeit haben zu einer Einigung für dieses Jahr nicht geführt. Während in Frankreich, Belgien und Holland die Sommerzeit diesmal in der Nacht vom 29. zum 30. März begann, wird sie in England erst in der Nacht vom 12. zum 13. April eingeführt. Für die Anpassung der Fahrpläne der Continentalzüge während der Dauer der verschiedenen Zeitrechnung ist gesorgt. Zur künftigen übereinstimmenden Regelung ist vorgeschlagen, den Beginn der Sommerzeit für die Folge allgemein in der Nacht vom ersten Sonnabend zum ersten Sonntag im Monat April und als Zeitpunkt des Beginns der Winterzeit die Nacht des ersten Oktober-Sonntags festzusetzen. Im französischen Gesetz sind diese Fristen bereits vorgesehen.

— **Die Eisenbahnen von Portugal.*)** Portugal ist zwar ein reiches Land und gehört zu den „Siegerstaaten", trotzdem leidet aber sein Wirtschaftsleben und insbesondere sein Eisenbahnwesen zurzeit schwer unter dem schlechten Stande der portugiesischen Währung. Der Escudo ist auf etwas weniger als ein Zwanzigstel seines Friedenswertes gesunken. Der Unterhaltungszustand der Eisenbahnen ist nach einem englischen Bericht sehr schlecht; am schlimmsten sieht es auf den Staatsbahnen aus, von denen einige Strecken kaum benutzbar sind. Deutschland hat zwar Eisenbahnbedarf als Wiedergutmachung zu liefern, doch wird damit den portugiesischen Eisenbahnen nur wenig gedient. 90 Eisenbahnwagen sind z. B. im August in Barreiro eingetroffen, aber bis zum Dezember war es noch nicht gelungen, sie zusammenzubauen, und zu einigen fehlten die Räder; sie müssen wohl unterwegs verschleppt worden sein.

Der Versand von Gütern geht wegen der ungenügenden Größe der Anlagen augenblicklich langsam vor sich. In Lissabon liegen z. B. Güter wochenlang im Hafen und warten auf die Abbeförderung mit der Eisenbahn; sie können aber nicht verladen werden, weil die Gleise, auf denen die zu ihrer Aufnahme bestimmten Wagen herangeführt werden sollen, durch die Krane versperrt sind, mit deren Hilfe sie verladen werden sollen. Ebenso langsam geht der Binnenverkehr vor sich. Es geht z. B. schneller, Weizen zu Schiff aus Argentinien nach Oporto zu bringen als aus einem 400 km entfernten Bezirk mit der Eisenbahn. Die Staatsbahn braucht notwendig Betriebsmittel und Oberbaustoffe; aber auch ihr Personal bedarf der Auffrischung. Ein englisches Unternehmen erbaut Werkstätten in Barreiro; nach deren Eröffnung hofft man auf wesentliche Besserung.

Die Frachtsätze der Staatsbahnen sind um 700 %, diejenigen der Privatbahnen um 600 % erhöht worden, doch entspricht das bei weitem noch nicht der Entwertung des Geldes.

— **Londoner Verkehrsstreik.** Der Streik der Londoner Omnibus- und Straßenbahnangestellten, der am 22. März ausbrach (vergl. Nr. 13, S. 236 der Ztg.), ist beigelegt und die Arbeit am 1. d. M. wieder aufgenommen worden.

— **Lebende Lichtbilder im Eisenbahnzuge.** Die London und Nordostbahn hat in ihrem Schnellzug „The Flying Scotchman", der London um 10 Uhr vorm. verläßt, probeweise eine Lichtspielvorstellung veranstaltet. Zu diesem Zwecke war ein alter Salonwagen eingerichtet. Es waren in ihm 20 bis 30 Klubsessel aufgestellt, eine 1,5×1,2 m große Leinwand aufgehängt und ein feuersicherer Raum zur Unterbringung des Apparats und des Vorführenden eingebaut. In York wurde der Wagen abgehängt und mit dem nächsten Schnellzug nach London zurückgeschickt. Zu der Fahrt war eine Anzahl Pressevertreter eingeladen; die Vorführung, bei der auf der Rückfahrt sogar ein in Europa noch nicht gespielter amerikanischer Film als Uraufführung gezeigt wurde, nahm aber nicht die ganze Fahrtdauer — etwa 4 Stunden in jeder Richtung — ein, so daß die Aufführung für eine Anzahl Eisenbahnbeamte und Fahrgäste aus dem Zug wiederholt werden konnte, während die Pressevertreter im Speisewagen bewirtet wurden. Obgleich der Lichtspielwagen als letzter im Zuge lief und infolgedessen einigermaßen schwankte, waren die Bilder doch scharf und deutlich zu sehen. Es ist also erwiesen, daß man im fahrenden Eisenbahnzug lebende Lichtbilder vorführen kann, und die Eisenbahngesellschaft erwägt nun, wie sie den Betrieb ihres fahrenden Lichtspielhauses zu einer dauernden Einrichtung und zu einem werbenden Unternehmen machen kann.

— **Fahrkarten einschließlich Gasthauskosten.** Die englische Große Westbahn ist bemüht, den Verkehr gleichmäßiger über das Jahr zu verteilen und namentlich den starken Ferien- und Urlaubsverkehr des Sommers auf das Frühjahr abzudrängen. Sie gibt deshalb Fahrkarten 1. und 3. Klasse mit 4, 7 und 14tägiger Gültigkeit aus, in deren Preis zugleich die Kosten für den Aufenthalt im Gasthof inbegriffen sind. Sie kosten z. B. für den 14tägigen Aufenthalt in Lynton, einem Badeort an der Küste von Devonshire, von London aus 11 £ 15 sh in der 1. und 10 £ 7 sh in der 3. Klasse. Von London bis Taunton wird der „Cornish-Rivierea-Expreß", benutzt, von dem ein Wagen, nach dem bekannten „slip"-Verfahren abgehängt, nach Minehead weiterfährt. Von dort nach Lynton werden die Fahrgäste mit Kraftwagen befördert. Die Fahrkarten werden nur bis zum 7. Juli, also bis zum Beginn der Hauptreisezeit, ausgegeben.

*) S. a. Nr. 5 vom 31. I. 24, S. 76.

— **Untergrundverkehr in Charing Cross.** Charing Cross galt von jeher als der Mittelpunkt von London, und diese Eigenschaft ist durch die Entwickelung des Untergrundverkehrs noch betont worden. Auf der District-, der Bakerloo- und der Hampstead-Untergrundbahn verkehren in diesem Knotenpunkt des unterirdischen Verkehrs in den Morgen- und Abendstunden des Hochverkehrs nicht weniger als 167 Züge stündlich. Damit ist Charing Cross die verkehrsreichste Stelle des Londoner Untergrundnetzes; 54 Millionen Fahrgäste gehen dort jährlich aus und ein. Um den Verkehr besser bewältigen zu können, sind umfangreiche Um- und Erweiterungsbauten der unterirdischen Anlagen geplant. Unter anderem soll die Einmündung der Hampstead-Strecke in die Bakerloo-Strecke beseitigt werden; um beide selbständig nach dem rechten Themseufer weiterzuführen, soll ein neuer Doppeltunnel neben dem bereits vorhandenen unter der Themse vorgetrieben werden. Da zwischen beiden Strecken jährlich etwa 4,5 Millionen Fahrgäste übergehen, wird dadurch eine erhebliche Verkehrsverbesserung herbeigeführt werden.

Fremde Erdteile.

— **Bau der Semirjetschensker Bahnen in Russisch-Asien und die russische Baumwollindustrie.** In Russisch-Asien bestehen seit Jahren großartige Eisenbahnpläne für den Bau der Semirjetschensker Bahnen. Sie haben große wirtschaftliche Bedeutung, da sie durch eine weitausgedehnte Kornkammer führen. Die Entwicklung der Landwirtschaft in Semirjetschensk blieb bisher im Rückstand infolge Fehlens einer Eisenbahn für die Ausfuhr der Erzeugnisse. Der Betrieb der Bahnen gibt die Möglichkeit, aus Semirjetschensk Getreide nach Turkestan auszuführen, und damit die Flächen von Turkestan, die jetzt mit Getreide angebaut sind, für Baumwolle frei zu machen. Die Sicherstellung des Turkestaner Baumwollanbaues mit Semirjetschensker Getreide ist von bedeutendem Einfluß auf die Entwicklung der Baumwollanpflanzungen, was sich binnen kurzem in der Baumwolleinfuhr für die Bedürfnisse der russischen Industrie aus dem Auslande zeigen wird. Augenblicklich liegen in Semirjetschensk bedeutende Getreidevorräte, 160 000 t Weizen, die im ersten Jahre des Betriebs der Semirjetschensker Bahnen zur Ausfuhr gelangen werden. Die Ansiedlung des Kreises, die zweifellos der Vorstreckung der Bahn beschleunigt folgen wird, wird die Getreideanbaufläche vermehren und die Landwirtschaft zur Entwicklung bringen. Außerdem finden sich auch in Semirjetschensk weite Flächen, die sich für Baumwollanbau eignen. Trotz dieser wirtschaftlichen Bedeutung der Bahnen kam bisher der Bau wegen Mangel an Geldmitteln nicht zustande, das Volkskommissariat für Verkehrswesen hat aber jetzt durch Bildung einer besonderen Stelle die Sache in die Hand genommen. Die Aufgabe besteht in erster Linie im Bau der Strecke Aulicata-Pischpek (Mittelpunkt von Semirjetschensk) und in zweiter Linie in der Planung und dem Bau der Strecken Pischpek-Wjernji, Pischpek-Tokmak-Issik-Kul, Merke-Alakul, Wjernji-Semipalatinsk nebst entsprechenden Zufuhrstrecken und Zweigbahnen. Schon bis zum Herbst 1924 sollen 253 Werst der Strecke Aulicata-Pischpek gebaut sein. Am 13. November v. J. begann das Gleisvorstrecken auf dieser Linie wieder. Man will täglich 2 Werst Gleis legen und man hoffte, im vergangenen Jahre bei günstigem Wetter noch 60 Werst Gleis bis zur Station Moldabay auszuführen. Das nötige Baumaterial an Schienen und Schwellen ist sichergestellt. Zur Unterstützung des Bahnbaues hat das Textilsyndikat ein zinsloses langfristiges Darlehen von 300 000 Rubeln gewährt. Dr. S.

— **Anleihe für den Bahnbau in Kamerun.** Die französische Mandatsverwaltung in Kamerun scheint jetzt an die Vollendung des Bahnbaues der dortigen Mittellandbahn von Duala nach Jaunde herangehen zu wollen. Bei Ausbruch des Weltkrieges war die Anfangsstrecke bis Bidjoka, 150 km, fertiggestellt und stand seit dem 1. Dezember 1913 im Betriebe; die anschließende Neubaulinie Bidjoka-Njong, 133 km, war im Bau, die Arbeiten fanden aber im Mai 1915 ihr Ende. Der französische Kolonialminister hat jetzt dem Senat einen Gesetzentwurf vom 29. Januar v. J. zugehen lassen, der von der Deputiertenkammer in der Sitzung vom 27. November 1923 angenommen worden war. Danach soll die Verwaltung in Kamerun ermächtigt werden, für die Verlängerung der Mittellandbahn bis Jaunde (und für die Bewirtschaftung des Hafens von Duala) eine

in 50 Jahren rückzahlbare Anleihe von 25 Millionen Franken aufzunehmen; für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Anleihe soll die französische Regierung Bürgschaft leisten. Wenn der Weltkrieg nicht gekommen wäre, so hätte die von der deutschen Herrschaft geplante Baustrecke bis zum Njong wahrscheinlich schon im Jahr 1916 ihre Vollendung gefunden. F. B.

— **Bekämpfung von „Verschwendung" bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Die Ausgaben, die dadurch entstehen, daß für die Verletzung von Personen und Sachen, auch Vieh, im Eisenbahnbetriebe Entschädigungen gezahlt werden müssen, sehen die Amerikaner als „Verschwendung" an, ebenso auch die Kosten für Aufräumungsarbeiten nach Unfällen, und es muß ihnen insofern Recht gegeben werden, als diese Kosten durch erhöhte Sorgfalt hätten vermieden werden können. Die Bestrebungen, den Eisenbahnbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten, äußern sich auch in der Bekämpfung dieser Verschwendung, die mit Erfolg betrieben wird. Im Jahre 1916 machte der Betrag, der auf diese Weise verschwendet wurde, mit 65,7 Millionen Dollar 1,82 % der Gesamteinnahmen der Eisenbahnen I. Klasse aus, unter denen die auf größere Entfernungen durchgehenden Strecken verstanden werden. Im Jahre 1917 war diese Zahl auf 85,7 Millionen Dollar oder 2,14 % gestiegen; die Vermehrung hielt auch in den folgenden Jahren an. Das Jahr 1919 brachte 167,8 Millionen Dollar oder 3,26 % und 1920 216,1 Millionen Dollar oder 3,5 % vermeidbare Ausgaben. Dann setzte aber, als die Eisenbahngesellschaften wieder auf eigene Füße gestellt wurden und keine Zuschüsse vom Staat mehr erhielten, die Bekämpfung der „Verschwendung" ein, und schon 1921 wurden nur 2,43 % oder 134,3 Millionen Dollar Entschädigungen bezahlt. 1922 ging diese Zahl sogar auf 1,63 % oder 91 Millionen Dollar zurück. Sie ist damit zwar in Dollars immer noch höher als im Jahre 1913, ihr Anteil an den Einnahmen ist aber niedriger, und besonders bemerkenswert ist der starke Rückgang von 1920 bis 1922, der so stark ist, daß im letzten Jahre nur die Hälfte vermeidbare Ausgaben zu tragen war.

— **Fortschritte im Verkehrswesen von Mexiko.** Die in Nr. 12 d. Ztg. vom 20. März 1923 beschriebene Eisenbahn Tepic-La Quemada wird einen durchgehenden Verkehr zwischen der Stadt Mexiko über die Staatsbahn, die bis Tepic führt, nach der Westküste ermöglichen. Außerdem sind kürzlich noch Abmachungen getroffen worden, auf Grund deren ein durchgehender Verkehr, und zwar mit Pullmanwagen, zwischen der Stadt Mexiko und St. Louis eingerichtet worden ist; die Wagen sollen in Zukunft sogar bis Neuyork durchgeführt werden. Zwischen Chicago und der Stadt Mexiko sollte im Oktober vorigen Jahres ein durchgehender Verkehr mit Stückgut in Sammelladungen eingerichtet werden, und es ist anzunehmen, daß das mittlerweile geschehen ist. Die Ladungen werden in Chicago zusammengestellt, in Laredo an der Grenze zur Zolluntersuchung ausgeladen und dann nach Mexiko abgefertigt.

Eine mit englischem Kapital arbeitende Gesellschaft hat im Jahre 1922 die Genehmigung zum Bau einer Vollspurbahn von Pachuca nach Tampico erworben. 84 km dieser Strecke sind bereits im Betrieb, 50 km weiterhin im Bau; der Rest soll von Tampico aus vorgebaut werden. Dieselbe Gesellschaft, der auch die Strecke Mexiko-Vera Cruz gehört, hat Ende 1922 mit den Arbeiten zur Einrichtung elektrischen Betriebes auf dieser Eisenbahn begonnen und die hierzu nötigen Arbeiten einem amerikanischen Unternehmen übertragen. Hierzu werden 10 elektrische Lokomotiven von je 150 t Gewicht geliefert, die 300 t schwere Züge über eine maßgebende Steigung von 1 : 22¼ befördern sollen.

Eine ebenfalls stark mit englischem Geld arbeitende Gesellschaft hat die Verpflichtung übernommen, eine 155 km lange Eisenbahn von Huimanguillo nach Frontero mit einer 45 km langen Zweigstrecke nach Villa Hermosa zu bauen. In vier Jahren soll der Bau zu Ende geführt sein.

Die Regierung hat sich verpflichtet, den Betriebsgesellschaften die Staatsbahnen in demselben Zustande wieder zu überweisen, in dem sie von ihr übernommen worden sind. Die Wiederherstellungsarbeiten, die zu diesem Zwecke nötig sind, sind zwar weit vorgeschritten, aber bis zum Oktober 1923, bis zu dem ein Bericht des englischen Generalkonsuls reicht, waren sie den Gesellschaften noch nicht wieder übergeben. 10 % der Roheinnahmen der Staatsbahnen sowie der etwa aus ihnen erzielte Reingewinn soll zur Verzinsung der Staatsschulden verwendet werden.

— **Eisenbahnverbindung für die neue Hauptstadt von Australien.** Die im Entstehen begriffene Bundeshauptstadt von Australien, Cauberra, soll durch eine etwa 65 km lange Eisenbahn an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Soweit die neue Eisenbahn, die von Yass ausgeht, im Staate Neusüdwales liegt, d. i. auf etwa 50 km, wird den Bau die Staatsbahn von Neusüdwales ausführen; darüber hinaus übernimmt die Bundesregierung den Bau, da die Hauptstadt auch auf Bundesgebiet liegt. Die neue Eisenbahn ist, in europäischer Vollspur geplant, mit 500 000 £ veranschlagt. Technische Schwierigkeiten sind bei dem Bau nicht zu erwarten. In der Nähe der Hauptstadt sollen Straßenkreuzungen in Schienenhöhe grundsätzlich vermieden werden.

Rechtspflege.

— **Der gemeine Handelswert eines in Deutschland aufgegebenen Gutes bestimmt sich grundsätzlich in deutscher Währung. Fälligkeit des Ersatzanspruches gegen die Bahn tritt erst mit Ablauf der nach § 99 Abs. 4 EVO. zu gewährenden Prüfungsfrist nach Anmeldung des Anspruches ein.** (Urteil des Reichsgerichts vom 3. 3. 1924 — I. 280/23 —).

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach rechtskräftig festgestellt worden. Nachdem im Verfahren über den Grund des Anspruchs ein Urteil des Reichsgerichts ergangen war, haben die Parteien über den Betrag des Anspruchs verhandelt. In der Klageschrift hatte der Kläger ursprünglich als Wertersatz 21 427,60 Schweizer Franken nebst Zinsen gefordert. Dann war er vor Erlaß des erstinstanzlichen Urteils über den Grund des Anspruchs zur Forderung von 128 565,60 ℳ nebst Zinsen übergegangen. Im gegenwärtigen Verfahren über den Betrag ist er zur Forderung von Schweizer Franken zurückgekehrt. Dieser Forderung hatte das Landgericht stattgegeben. Die Berufung des Beklagten, gerichtet auf Aufhebung der landgerichtlichen Entscheidung und Abweisung der Klage, ist vom Oberlandesgericht zurückgewiesen worden.

Dieses Urteil hat der beklagte Eisenbahnfiskus mit der Revision angefochten.

Das Reichsgericht hat der Revision aus folgenden Gründen stattgegeben.

Das Berufungsgericht wendet auf die Ersatzpflicht des Beklagten die §§ 457 HGB., 88 EVO. an, indem es berücksichtigt, daß Elsaß-Lothringen zu der Zeit, als das Gut in Weißenburg von der Bahn zur Beförderung angenommen wurde, also am 18. Okktober 1919, noch zum deutschen Reiche gehörte. Für die Berechnung des zu ersetzenden Schadensbetrages sieht es aber die Schweizer Währung als maßgebend an, und zwar sowohl bei unmittelbarer Anwendung der §§ 457 HGB., 88 EVO. als auch bei Heranziehung des in zweiter Reihe geltend gemachten Gesichtspunktes des Verzugsschadens. In erster Hinsicht ist es der Meinung, daß der gemeine Handelswert des Gutes sich in Schweizer Währung bestimme, weil die Ware schweizerischen Ursprungs gewesen und mit schweizerischem Gelde bezahlt worden sei. Dabei erachtet es den Umstand, daß der Kläger im Verfahren über den Grund des Anspruches nach der Klageerhebung die Verurteilung des Beklagten zur Ersatzleistung in deutscher Währung verlangt hat, für unerheblich, da die vorübergehende Abänderung des Klageantrags keinen Verzicht auf die frühere Forderung enthalte.

Diese Ausführungen sind rechtlich nicht einwandfrei. Schon in prozessualer Hinsicht erscheint es bedenklich, ob der Kläger im Verfahren über den Betrag des Anspruchs auf seine ursprüngliche Frankenforderung zurückkommen konnte, nachdem er im Verfahren über den Grund schließlich nur noch eine Markforderung geltend gemacht hatte und allein eine solche ihm dem Grunde nach rechtskräftig zugesprochen worden ist. Eines näheren Eingehens hierauf bedarf es indes nicht, da die Revision den etwaigen Verstoß nicht zum Gegenstande einer Prozeßrüge gemacht hat (§ 554 Abs. 3 ZPO.). Was die materielle Seite der Streitfrage anlangt, so entbehrt die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der gemeine Handelswert, den das Gut zur Zeit seiner Absendung am Versendungsorte Weißenburg gehabt habe, in schweizerischer Währung auszudrücken sei, jeder rechtlichen Stütze. Da der Versendungsort in Elsaß-Lothringen gelegen ist, und dieses Land zur Zeit der Beförderungsübernahme noch einen Bestandteil des Deutschen Reiches bildete, so kommen für die Beurteilung der Rechte aus dem Frachtvertrage, wie der erkennende Senat bereits wiederholt, beispielsweise im Urteile vom 27. Juni 1923 — I 330/22 — ausgesprochen hat, nur die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches und der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung in Betracht. Der Umstand, daß nach Art. 51 des Versailler Vertrages Elsaß-Lothringen in staatsrechtlicher Hinsicht schon mit Wirkung vom 11. November 1918 ab an Frankreich gefallen ist, vermag auf die vor Inkrafttreten des Vertrages begründeten privatrechtlichen Beziehungen aus dem Frachtgeschäft keinen Einfluß auszuüben. Ebensowenig fällt ins Gewicht, daß die Franzosen alsbald nach der Besetzung Elsaß-Lothringens dort vermöge ihrer militärischen Gewalt die französische Währung eingeführt haben. Denn für den Geltungsbereich des deutschen Handelsgesetzbuches und der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt sich der gemeine Wert oder der gemeine Handelswert von Waren grundsätzlich in deutscher Währung als der gesetzlichen (§ 361 HGB.), mögen auch die

besonderen Verhältnisse, die in Elsaß-Lothringen während der Zeit vom Beginn der Besetzung bis zum Inkrafttreten des Versailler Vertrages infolge des eigenmächtigen, gewaltsamen Auftretens Frankreichs herrschten, gegebenenfalls eine Umrechnung des Wertes und der zwangsweise eingeführten französischen in die gesetzlich noch in Kraft gebliebene deutsche Währung notwendig machen. Daß schweizerische Währung im vorliegenden Falle etwa deshalb maßgebend sein könnte, weil die in Rede stehende Ware kraft eines Handelsgebrauchs zur Versandzeit in Weißenburg nur in Schweizer Franken gehandelt wurde, ist vom Kläger selbst nicht behauptet worden. Der Beklagte ist daher nur verpflichtet, dem Kläger gemäß § 457 HGB., § 88 EVO. den gemeinen Handelswert oder in dessen Ermangelung den gemeinen Wert, den Gut von der Art und Beschaffenheit des verlorengegangenen am 18. Oktober 1919 in Weißenburg hatte, in deutscher Markwährung zu ersetzen.

Hierzu tritt der Verzugsschaden, der sich gleichfalls in deutscher Währung bestimmt. Für seine Berechnung kommt es zunächst auf die Bestimmung der Fälligkeit der Ersatzforderung an. Gemäß § 99 Abs. 4 EVO. hatte die Eisenbahn, nachdem der Ersatzanspruch bei ihr angemeldet war, die Pflicht, den Anspruch mit tunlichster Beschleunigung zu prüfen und den Anmelder schriftlich zu bescheiden. Mit dem Ablauf der angemessenen Frist für diese Prüfung trat die Fälligkeit der Klageforderung ein, und mit einer nach der Fälligkeit ihm zugegangenen Mahnung geriet der Beklagte gemäß § 284 BGB. in Verzug. Die Folgen des Verzugs des Beklagten bestanden nun für den Kläger darin, daß er vom Tage der Abtretung an durch die Vorenthaltung des ihm gebührenden Markbetrages verhindert wurde, diesen, wie er es als schweizerischer Geschäftsmann aller Wahrscheinlichkeit nach getan haben würde (Warneyer Rechtsprechung, 1920, Nr. 36, RGZ. Bd. 102, S. 63), alsbald in schweizerische Währung umzusetzen. Den so entstandenen Schaden hat der Beklagte dem Kläger nach § 286 BGB. zu ersetzen. Es bedarf also noch der Ermittlung, an welchem Tage der Beklagte in Verzug geraten ist und wieviel Schweizer Franken der Kläger sich mit dem ihm zustehenden Markbetrage hätte beschaffen können. Der Unterschied zwischen diesem Frankenbetrage, abzüglich des in Schweizer Franken umzurechnenden Wertes der bisher geleisteten beiden Teilzahlungen, und demjenigen Betrage an Schweizer Franken, der am Tage und Orte der Zahlung des Restbetrages dessen Kurswerte entsprechen wird, ist neben der Hauptforderung und den gesetzlichen Verzugszinsen vom Beklagten dem Kläger als besonderer Verzugsschaden in deutscher Währung zu vergüten (§ 288 BGB., § 352 HGB.).

Bücherschau.

— **Elsner's Kalender für die Beamten des bautechnischen Außendienstes der Reichsbahn.** 1924. Unter Redaktion fachmännischer aktiver Kräfte. Zweiter Jahrgang. Mit 95 Abbildungen. Verlag und Eigentum: Otto Elsner, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin S. 42, Oranienstr. 140/42. Preis 3 ℳ.

Die Herausgeber weisen darauf hin, daß diesmal die nachfolgend aufgeführten Stoffgebiete nicht behandelt sind, da darauf bereits in „Elsners Kalender für Bahnmeister und Ingenieure der Deutschen Reichsbahn", Jahrgang 1923, eingegangen ist. Diese Stoffgebiete betreffen die Auszüge aus der Bau- und Betriebsordnung und aus den Unfallmeldevorschriften, ferner die Kapitel über Arbeitszüge und Kleinwagenfahrten, das Abstecken der Gleise nebst Uebergangsbögen, die Berechnung der S-Kurven, die Tafel zum Abstecken von der Tangente aus, das Abstecken der Schnittpunkte bei Gleisverbindungen mit Weichen verschiedener Neigung, das Abstecken der Weichen und Absteckmaße derselben in den einzelnen Ländern, die Zusammenstellung der Oberbauanordnungen in Preußen-Hessen, Baden, Bayern, Oldenburg und Württemberg.

Der Kalender berichtet im einleitenden Abschnitt kurz über die neuen Oberbauanordnungen mit Eisenschwellen auf der Deutschen Reichsbahn (Einheitsoberbau) und über die Anordnung und den Betrieb der Ablaufberge. Eingehender sind im zweiten Abschnitt die Fernsprech- und Fernschreibanlagen behandelt; hierdurch werden die diesen Stoff berührenden Kapitel in Elsners Kalender für Bahnmeister und Ingenieure, Jahrgang 1923, folgerichtig ergänzt. Das Gleiche gilt von dem dritten Abschnitt, der auf die Sicherungsanlagen (Blockanlagen) in umfassender Weise eingeht. Im vierten Abschnitt wird dargelegt, welche Vorkehrungen gegen Schneeverwehungen zu treffen sind.

Da bei der Bereitung von Mörtel und Beton nicht immer sachgemäß verfahren wird, sind im fünften Abschnitt die wesentlichen Merkmale und Eigenschaften des Portlandzements, des Eisenportlandzements und Hochofenzements sowie der übrigen hydraulischen Bindemittel und des zur Mörtel- und Betonbereitung verwendeten Luftkalkes und des Gipses, ferner die wichtigsten Vorschriften zu ihrer Verwendung besprochen. Wichtig sind auch die Mitteilungen im sechsten bis achten Abschnitt über Heizungsanlagen, Festigkeitsberechnungen und Belastung der Hochbaukonstruktionen. Abschnitt IX gibt Auskunft über die bei der Veranschlagung von Maurerarbeiten anzunehmenden Mörtelarten und Baustoffmengen, und in den Abschnitten X und XI ist in aller Kürze auf die elektrische und die Gasbeleuchtung (Lichtbedarf verschiedener Räumlichkeiten, Straßen- und Platzbeleuchtung usw.) und auf die Be- und Entwässerungsanlagen eingegangen.

Im Anhang finden sich u. a. ein Auszug aus den Bestimmungen über die Anwendung gleichmäßiger Signaturen für topographische und geometrische Karten, Pläne und Risse, Tabellen für die einheitliche Farbenbezeichnung von Rohrleitungen und für die einfache Darstellung der Form- oder Fassonstücke, und schließlich eine Zusammenstellung der Sätze und Zeichen des Ausschusses für Einheiten und Formelgrößen; auch das griechische Alphabet, eine Vergleichung der Thermometergrade, die Regelabmessungen für Schrauben und Bolzen usw. sind aufgenommen. Der Kalender wird den Beamten des bautechnischen Außendienstes als Nachschlagebuch gute Dienste leisten. W. M.

— **Taschenbuch für alle Angehörigen der Werkstätten der Deutschen Reichsbahn auf das Jahr 1924.** Herausgegeben unter Benutzung amtlichen Materials und unter Mitwirkung von Fachleuten. H. Apitz, Verlag technischer Zeitschriften, Berlin W. 57. Preis 1,20 ℳ.

Das von dem Hauptschriftleiter der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk", Oberregierungsbaurat Dr. Hans A. Martens im Vorjahre ins Leben gerufene Taschenbuch erscheint jetzt zum zweiten Male. Der Name des Herausgebers ist den Lesern dieser Zeitung durch seine zahlreichen schriftstellerischen Beiträge in früheren Jahrgängen bekannt. Aus dem gut verarbeiteten Inhalt des Taschenbüchleins sind besonders erwähnenswert die Liste über die „Werkstättenleitung, Ausbesserungswerke und Werkstättenämter der Deutschen Reichsbahn" mit den Namen und Amtsbezeichnungen der leitenden Beamten, der kurze Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung, die Werkstoff-Tabellen, die Zahlen- und Formeltafeln für Flächen- und Körperberechnung, die Zusammenstellung der spezifischen Gewichte, die Richtlinien für das Indizieren und die Beurteilung der Indikatorschaulinien der Lokomotiven unter Beigabe von 15 Bildern über fehlerhafte Schaulinien, die Richtlinien für die Arbeitsprüfung in Eisenbahnwerken, Auszüge aus der Dienstanweisung für Abnahmelokomotivführer und Abnahmewagenmeister, die nach dem Muster des preußischen Merkbuches für die Fahrzeuge angeordneten Tafeln „Die wichtigsten Lokomotivgattungen der Deutschen Reichsbahn", wobei leider auf die sächsischen Lokomotiven nicht eingegangen ist. Die in Stichworten alphabetisch geordneten 71 Ratschläge für die Geschäftserledigung werden erzieherisch insbesondere für den Anfänger wirken, das Verständnis für die amtlichen Bestimmungen vertiefen und letzten Endes zur Erleichterung und Beschleunigung des Geschäftsverkehrs beitragen.

Im Anhang ist auf wichtige Angelegenheiten allgemein-privatwirtschaftlicher Natur eingegangen. Aus dem vorstehenden geht hervor, daß auch in der vorliegenden Auflage des trefflichen und äußerst preiswerten Büchleins den Eisenbahn-Werkmännern, mögen sie am Schreibtisch, am Zeichenbrett, im Lager oder an der Werkbank arbeiten, viel Wissenswertes geboten wird. W. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Am 1. April d. J. wird die eingleisige Hauptbahn Frankfurt (Main), Lokalbahnhof—Offenbach (Main) Lokalbahnhof in eine Nebenbahn umgewandelt. Der Fahrplan und die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke liegenden Stationen werden durch diese Maßnahmen nicht berührt. (432)

Frankfurt (Main), den 29. März 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Ziegenhals-Jägerndorf gelegene Bahnhof IV. Klasse Langenbrück wird mit dem Ablauf des 25. März d. J. für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossen. Die verkürzte Ver-

3. Nachruf.

Am Dienstag, den 25. März starb unerwartet
Herr Regierungsbaurat
Fritz Schrank
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Cassel.

Der Verstorbene hat durch seine vorbildliche Pflichttreue, seinen unermüdlichen Fleiß und seine umsichtige Betätigung in schwieriger und verantwortungsreicher Stellung der Verwaltung hervorragende Dienste geleistet.
Wir werden das Andenken des treubewährten Beamten und liebenswürdigen Kollegen stets in hohen Ehren halten.

Cassel, den 27. März 1924. (427)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Cassel.

Am 23. März d. J. starb nach längerem Leiden
Herr Regierungsrat a. D.
August Berndt
kurz vor vollendetem 65. Lebensjahre, der vom 1. Januar 1910 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. August 1922 der Eisenbahndirektion Magdeburg als Rechnungsdirektor angehörte. Er war ein Beamter von großer Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue, der sich wegen seines ehrenwerten Charakters allgemeiner Hochschätzung erfreute.
Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Magdeburg, den 27. März 1924. (424)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

öffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).
Breslau, den 25. März 1924. (423)
Reichsbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. April 1924 ab wird der an der Strecke Glogau-Guhrau-Saborwitz zwischen den Stationen Lerchenberg und Schlichtingsheim gelegene Bahnhof 4. Kl. Wilkau (Kr. Glogau) für den Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und als unbesetzter Haltepunkt nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr beibehalten. (437)
Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder).

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Vom 1. April 1924 ab werden folgende Nebenbahnstationen der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft in Berlin in das Tarifheft 1 aufgenommen, und zwar Bindfadenfabrik, Furschenbach, Kappelrodeck, Oberachern, Ottenhöfen, Oberharmersbach-Riersbach, Zell (Harmersbach), Kandern, Münstertal, Staufen, Sulzburg, Fahrenbach, Limbach (Baden), Lohrbach, Mudau, Billigheim (Baden), Unterschefflenz und Ettenheim. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).
Breslau, den 24. März 1924. (409)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 43 des Tarifs ist Schauenstein . . .* und auf Seite 48 ist Weidesgrün . . .* zu ergänzen. Im Nachtrag I muß es Seite 30 Zamborst statt Zambost heißen. — Ab 1. April 1924 sind im Tarif zu streichen: Altmannshof (Seite 21), Arnhofen (Seite 22), Ernsgaden (Seite 26), Pobenhausen (Seite 41) und Steinheim (Seite 45). — Im Nachtrag I sind zu streichen: Weigmannsdorf (Seite 29), Neuhöfen (Seite 19) und Schwammelwitz (Seite 45).
München, den 24. März 1924. (406)
Tarifamt beim RVM, Z. B.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1924 wird die Station Ofenerdiek (Bez. Oldenburg) in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und einige weitere Tarifänderungen enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. (416)
Dresden, am 25. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife.

Im Abschnitt „Frachtberechnung" des Ausnahmetarifs 47 für Reis treten einige Änderungen der Stationsbezeichnungen ein.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (433)
Altona, den 28. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 10. April 1924 werden auf der Grundlage der deutschen Ausnahmetarife 42 und 43 ermäßigte deutsche Durchfuhrsätze für Sendungen über Warnemünde und Saßnitz Hafen in Form von Ausnahmetarifen eingeführt, die für Sammelgüter auch auf der schwedischen Strecke ermäßigte nordische Schnittsätze enthalten.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 31. März 1924. (446)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, erscheint der Nachtrag 2. Er enthält für den Abschnitt II „Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen der Unterabschnitte Zu 8a, 18, 39, 45, 56, 87, 93 und 110 (bei Lehnsten und Stuttgart Viehhof).

b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 erscheint der Nachtrag 1. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für die Stationen Basel Bad. Bf., Königsberg (Pr.) und Mannheim Rbf.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (434)
Berlin, den 28. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Am 1. April 1924 werden mehrere Stationen der von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft in Berlin betriebenen badischen Nebenbahnen in das Tarifheft 9 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (418)
Dresden, am 26. März 1924.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 30. April 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und B genannten Tarife ist erteilt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfd. Nr. 2071/1923 und lfd. Nr. 371/1924.
Oppeln, den 30. April 1924. (436)
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) und Deutschland im Durchgang durch den Direktionsbezirk Oppeln.

Mit Gütigkeit vom 1. April 1924 treten dem obengenannten Verkehr weitere Stationen der deutschen Reichsbahn bei. Ferner treten vom gleichen Zeitpunkt sonstige Änderungen in Kraft. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn lfd. Nr. 465 und 499 von 1924.
Oppeln, den 30. März 1924. (447)
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 wird das Heft C II (Ausnahmetarife) unter Aufhebung des bisherigen Heftes C II nebst Nachträgen und sonstigen Ergänzungen neu herausgegeben. Die Abschlagstafeln vom 20. Januar und 1. März 1924 treten daher mit diesem Zeitpunkt gänzlich außer Kraft. Einzelne Ausnahmetarife sind teils in der Fassung, teils in den Sätzen geändert oder durch Neuaufnahme von Stationen ergänzt. Außerdem haben einzelne Ausnahmetarife andere Nummerbezeichnungen erhalten. Der bisherige Ausnahmetarif 11 für Düngemittel wird in zwei Ausnahmetarife und zwar Ausnahmetarif 11 für Düngemittel zur Verwendung im Deutschen Reich und Ausnahmetarif 41 für Düngemittel zur Ausfuhr geteilt. In letzteren werden auch stickstoffhaltige Düngemittel einbezogen. Außerdem wird ein neuer Ausnahmetarif 49 für Hohlglaswaren usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt. Für die Frachtzahlung (5 t, 10 t oder das Ladegewicht des verwendeten Wagens) gelten künftig die Bestimmungen des § 9 der Allgemeinen Tarifvorschriften sowie auch die vorübergehend gültige Bestimmung zu § 9 im Teil I B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. In den Frachtsätzen treten zum Teil geringfügige Erhöhungen, zum Teil Ermäßigungen durch die Neuberechnung, sowie auch vereinzelt durch sonstige Änderungen der Ausnahmetarife ein.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Abzüge können vom 1. April d. J. durch die Auskunftei, Berlin, Bahnhof Alexanderplatz oder durch die Güterabfertigungen bezogen werden. (419)

Berlin, den 27. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungszeiger für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1924 sind die Entfernungen der Station Mannheim-Kolonie auf 2 km ermäßigt worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1924. (420)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 wird der Ausnahmetarif 11 für Düngemittel auf die Stationen Aszerden, Birten, Goch N. E., Hassum, Labbeck, Menzelen-Ginderich, Pr. Uedem, Uedemerfeld und Xanten N. E. der ehemaligen Nordbrabant-deutschen Eisenbahn ausgedehnt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1924. (429)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. Mai 1924 ab werden die Tarifentfernungen für einige nördlich von Eutin gelegene Stationen um rund 10 km erhöht. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 29. März 1924. (438)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 werden die Anstoßfrachten für Stuttgart Viehhof auf Seite 79 des Tarifs ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. März 1924. (412)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Nr. 501 des Tfv.).

Am 1. April 1924 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (s. RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. März 1924. (411)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 ab werden die im Abschnitt II Zuschlags- und Anstoßfrachten für die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn vorgesehenen Frachtzuschläge ermäßigt. Außerdem tritt mit gleichem Tage eine Herabsetzung des Frachtzuschlages für Sendungen der Ausnahmetarife 5 und 5 c von der Station Wurmberg der Südharz-Eisenbahn von 9 auf 7 Goldpfennig für 100 kg ein. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers für den Güterverkehr.

Berlin, den 31. März 1924. (441)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.
Direktion
der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Deutsch-dänischer Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Ab 1. April 1924 werden die deutschen Schnittsätze ermäßigt und einige deutsche Versandstationen in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (413)

Altona, den 26. März 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 3 c für Stein-, Siede- und Hüttensalz, 30 für Jute, 31 für Baumwolle, 32 für Schafwolle, 33 für Thüringische Waren usw. wird über den 31. März 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf verlängert.

Ferner wird in den Ausnahmetarifen 34 für Hanf, 35 für Eisen und Stahl usw., 36 für Bier der Vermerk über die Gültigkeitsdauer durch folgenden Vermerk: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf" ersetzt. (421)

Altona, den 27. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. wird der Ausnahmetarif 39 für Stückgut zur Ausfuhr über See ausgedehnt auf Wagenladungen bei Anwendung der Nebenklassen A 5 und A 10. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. März 1924. (445)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif, Teil II. (Tfv. 402).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1924, tritt ein Ausnahmetarif für

1. Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbriketts vom Ruhrbezirk (einschließlich Homberg (Niederrhein), Mörs, Rheinkamp und Trompet) zum Betriebe von Eisenerzbergwerken, einschließlich des Röstens der Erze, von Hochöfen, Stahlwerken, Siemens-Martin-, Puddel- und Schweißöfen, von Walz- und Hammerwerken,
2. Braunkohlenbriketts vom rheinischen, hessen-nassauischen und oberhessischen Bezirk zum Betriebe der Generatoren von Siemens-Martin-, Puddel- und Schweißöfen nach Stationen des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets in geschlossenen Sendungen von mindestens 60 t von einem Absender und einer Versandstation an einen Empfänger und eine Empfangsstation in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Direktionen. (422)

Elberfeld, den 27. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXXII in Kraft, der eine Ermäßigung der Bahnhofsfracht, neue Frachtstundungsbedingungen sowie — im Nebengebührentarif — eine Erhöhung der Umladegebühren enthält. Zum gleichen Zeitpunkt tritt ein neuer Tarif für Anschlußgebühren mit Ermäßigung der Gebührensätze in Kraft.

Oppeln, den 29. März 1924. (443)
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Deutschland- und Saargebiet-Österreich.

Am 1. April 1924 tritt ein neuer Eisenbahn-Gütertarif in Kraft, der im wesentlichen dem bisherigen Eisenbahn-Gütertarif entspricht und nur reglementarische und besondere Bestimmungen enthält. Der Eisenbahn-Gütertarif vom 1. April 1922 wird hierdurch aufgehoben. Der neue Tarif ist bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München käuflich zu erwerben. (425)

München, den 18. März 1924.
Tarifamt beim RVM, Z. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Nachtrag I ist folgendes zu ändern: Der Zusatz (Westpr.) ist in „(Grenzmark)" zu ändern bei den Stationen Buchholz, Flatow, Kujan, Linde, Seegenfelde, Wengerz und Wittenberg; bei Bischofswalde, Schönau und Woltersdorf heißt der Zusatz statt (Westpr.) nunmehr „(Kr. Schlochau)". Rakowken erhält den Zusatz „(Kr. Goldap)".

München, den 24. März 1924. (417)
Tarifamt beim RVM, Z. B.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

In der Kilometertafel L des Tarifs werden die Stationen Altmannshof und Heinersdorf b. Wilhermsdorf, ferner mit Wirkung vom 1. April 1924 die Stationen Arnhofen, Ernsgaden, Pobenhausen und in Kilometertafel I u. II die Station Steinheim (Donau) mit allen Angaben gestrichen.

München, den 24. März 1924. (405)
RVM, Z. B.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Ab 1. April 1924 werden ermäßigte deutsche Schnittsätze für Gaskoks für bestimmte Stationen des Bezirks Berlin eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen. (414)

Altona, den 26. März 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. April 1924 wird der Ausnahmetarif 32a für „rohe Schafwolle über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt zur Durchfuhr durch Deutschland" eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 30. März 1924. (440)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. April 1924:

Aufnahme von Scharfenstein in den A. T. 33 (Thür. Waren), Beierfeld, Chemnitz-Hilbersdorf, Gößnitz, Gräfenthal, Landsberg (Lech), Ohlau, Reddighausen und Scharfenstein in den A. T. 35 (Eisen und Stahl).

Altona, den 30. März 1924. (439)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr.

Infolge Einschränkung des Zugverkehrs auf den Strecken Chełmża-Mełno, Smętowo-Opalenie und Wejherowo-Zamoście hat die polnische Eisenbahnverwaltung für den Verkehr mit allen an diesen Strecken gelegenen Stationen außer den bereits bestehenden Zuschlägen zu den Lieferfristen noch einen besonderen Lieferfristzuschlag von 5 Tagen eingeführt. (431)

Breslau, den 28. März 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tschechoslowakisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Tarif (Tfv. 377) folgende Änderungen ein:

1. Abschnitt C. Die Ziffer 5) zu Art. 12 (Erhebung der Fracht) erhält folgenden neuen Wortlaut:

 „Die Sendungen unterliegen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur e r s t e n Grenzübergangsstation hinsichtlich der Frachten, Frachtzuschläge und der auf der Versandstation entstehenden Nebengebühren, Zölle und Barauslagen dem F r a n k a t u r z w a n g. Die bis zur ersten Grenzübergangsstation auflaufenden Unterwegskosten und die ab dort entstehenden Frachten, Gebühren und sonstigen Beträge werden auf den Empfänger überwiesen. G a n z f r a n k a t u r e n s i n d a u s g e s c h l o s s e n."

Die Fußanmerkung ** zu Ziffer 5 ist zu streichen.

2. Ziffer 6. Zu Art. 13 (Nachnahmen) erhält folgende Fassung:

 „Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüssen sind nicht zugelassen."

Die Fußanmerkung † zu Ziffer 6 ist zu streichen. (426)

München, den 18 März 1924.
Tarifamt, Deutsche Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

L o k a l g ü t e r t a r i f T e i l I, A b t. B, A b s c h n i t t D. Ä n d e r u n g.

Für alle Schleppladungen, die am 1. April l. J. oder später wartegeldpflichtig werden, wird der laut Punkt XI (Wartegeld) Ziffer 2 vorgesehene 50%ige Zuschlag zu den Wartegeldern schon für die Zeit nach dem vierten wartegeldpflichtigen Tage berechnet.

Wien, am 24. März 1924. (410)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

G ü t e r -, G e t r e i d e - u n d H o l z v e r k e h r. Ä n d e r u n g e n v o n N e b e n g e b ü h r e n.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1924 bis auf weiteres werden die Ansätze des Wartegeldes und der Verstellgebühren abgeändert.

Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (408)

Regensburg, den 24. März 1924.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

V e r k e h r s a u f n a h m e.

Wir geben hiermit bekannt, daß der Stückgut- und Wagenladungsverkehr von den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava und Budapest auch nach den Stationen Novisad und Vukovar eröffnet ist. (435)

Regensburg, den 28. März 1924.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

G ü t e r t a r i f, T e i l I, A b t e i l u n g B, v o m 1. A p r i l 1918.

Punkt 2 der Ziffer X (Wartegeld) des Abschnittes F wird mit Geltung ab 1. April 1924 folgend geändert:

2. Ab dem 5. wartegeldpflichtigen Tag wird zum Wartegeld ein Zuschlag von 50 v. H. erhoben. (428)

München, im März 1924.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

G ü t e r -, G e t r e i d e - u n d H o l z v e r k e h r.

Für alle Schleppladungen, die am 1. April l. J. oder später wartegeldpflichtig werden, wird künftig der vorgesehene 50%ige Zuschlag zu den Wartegeldern schon für die Zeit nach dem vierten wartegeldpflichtigen Tage berechnet. (430)

Regensburg, den 27. März 1924.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des Deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
 und
 den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
 sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 1. April 1924 werden die Zeitkartenpreise im gleichen Umfange wie bei der Deutschen Reichsbahn ermäßigt.

Oppeln, den 28. März 1924. (415)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

7. Verdingungen.

D i e L i e f e r u n g :

A. von Steinschlaggabeln, Feuerhaken, Stopfhacken, Kohlenkästen, Kohlenlöffeln, Hackenscheren, Signalhörnern, Handscheren, Bohrern für Holzschwellen, Beilen, Handlaternenbrustledern, Eimern, Handhämmern, Vorschlaghämmern, Ölkannen, Schraubenschlüsseln, Kohlenkörben, Signalpfeifen, Vierkantschlüsseln, Gashahnschlüsseln, Kohlenschaufeln, Hemmschuhen, Ölspritzen, Kneifzangen, Handlaternengehäusen, Schrotmeißeln, Handledern, Eimern für Lok-Laternenstützen und Vorhängeschlössern,

B. von Pinsel- und Bürstenwaren und Fußmatten,

C. von Laschen-, Schwellen- und Hakenschraubenschlüsseln für das Rechnungsjahr 1924 soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,— ℳ für Angebotsheft A und von je 0,30 ℳ für die Angebotshefte B und C vom Vorstande unseres Zentralbüros zu beziehen.

Eröffnung der Angebote am 24. April 1924, vormittags 11 Uhr. Zuschlagfrist bis 24. Mai 1924. (445)

Münster (Westf.), den 28. März 1924.
Reichsbahndirektion.

Die Maurerarbeiten zur Herstellung des Betriebswerkmeistereigebäudes auf dem Verschiebebahnhof Seddin sollen vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,— Gold-ℳ, soweit der Vorrat reicht, von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Zeichnung liegt in dem Büro der Bauabteilung zur Einsichtnahme aus.

Die versiegelten und mit der äußeren Anschrift: „Angebot für Betriebswerkmeisterei" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am 15. April 1924, vormittags 11¾ Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 29. März 1924. (448)
Eisenbahnbauabteilung.

8. Offene Stellen.

Bahnhofsvorsteher

für unsern Bahnhof Ostseebad Cranz s o f o r t g e s u c h t. Besoldung nach Gruppe VI der Reichsbesoldungsordnung. Dienstwohnung ist vorhanden. Umzug frei. Nur solche Bewerber wollen sich melden, die in allen Zweigen des Betriebs- und Abfertigungsdienstes für Haupt- und Nebeneisenbahnen abgeschlossene Ausbildung nachweisen können und sich in jeder Beziehung einwandfrei geführt haben. Schriftliche Angebote mit ausführlichem Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften und Angabe wann Dienstantritt erfolgen kann an die (407)

Direktion der Königsberg-Cranzer Eisenbahn in Königsberg (Pr.), Fuchsberger Allee 18.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. | Berlin, den 10. April 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Sammelgut und Sondergut.

Anregungen über wirtschaftlichere Beförderung von Eisenbahngütern.

Vom Ministerialamtmann a. D. **Reffler**, München.

In dem in Nr. 9 dieser Zeitung unter der vorbezeichneten Überschrift erschienenen Aufsatz führt der Verfasser einleitend aus, daß die Eisenbahnverwaltung größte Sparsamkeit üben und außerdem eine Erhöhung ihrer Einnahmen anstreben müsse. Dabei habe sie der Allgemeinheit gegenüber Pflichten volkswirtschaftlicher und gemeinnütziger Art zu erfüllen. Diesen Verpflichtungen müßten die Eisenbahnverwaltungen von sich aus gerecht zu werden trachten; sie dürften nicht erst durch das Dazwischentreten Dritter dazu veranlaßt werden und sie müßten sich deshalb so einrichten, daß sie allen Wettbewerbsbestrebungen von anderer Seite standhalten könnten.

Der Verfasser sucht dann zu beweisen, daß die Eisenbahn sowohl für sich als auch für die Allgemeinheit wirtschaftliche Vorteile erzielen könne, wenn sie sich bestrebe, *einem Teile der Güterbeförderung bestimmte Wege zuzuweisen und durch billigere und raschere Beförderung die Einhaltung bestimmter Zeiten und Richtungen gewissermaßen zu erzwingen.* Er will also durch Frachtermäßigung und die Zusicherung einer rascheren Beförderung erreichen, daß die Großstadtversender ihr Gut nach bestimmten Empfangsorten nur bei größeren Güterbahnhöfen aufgeben, die für diese Empfangsorte verkehrsgeographisch am günstigsten gelegen sind. Die Aufgabe soll für jedes einzelne Empfangsgebiet nur an bestimmten Wochentagen und Tageszeiten stattfinden. Er bezeichnet solche Sendungen als *Sondergut.*

Der Anreiz für die Verfrachter soll in einer Frachtermäßigung von 20—25 % liegen und die Eisenbahn soll ihren Nutzen daraus ziehen, daß durch das zeitlich eng begrenzte Zusammenströmen größerer Gütermengen an einer Stelle nach ein und demselben Bestimmungsort sich *eine vorteilhafte Gestaltung der gesamten Beförderungsvorgänge* ermöglichen lasse. Der Verfasser glaubt auch eine bessere Wagenausnutzung erzielen und noch Vorteile durch die Einführung eines besonders vereinfachten Abfertigungsverfahrens erreichen zu können. Die Wichtigkeit der hier angeschnittenen Frage veranlaßt mich, hauptsächlich vom transportdienstlichen Standpunkt aus, zur Sache Stellung zu nehmen. Ganz allgemein möchte ich bemerken, daß ich es nicht für erwünscht und auch nicht für notwendig erachte, für Sondergut ein eigenes Abfertigungsverfahren vorzusehen; die Neuerung könnte nach meinem Dafürhalten ohne Schädigung der Sache auch dann in die Praxis umgesetzt werden, wenn die Abfertigung nach dem allgemeinen Verfahren stattfinden würde. Ohne genügende Gründe sollte an dem bestehenden, gut eingelebten Verfahren nichts geändert werden. Ebenso kann ich keine Notwendigkeit einsehen, warum für Sondergut eine besondere *Ladeliste* angefertigt werden soll. Ist eine Ladeliste als Ladebehelf für Stückgut notwendig, dann muß sie allgemein gefordert werden. Ist sie aber für gewöhnliches Eil- und Frachtstückgut entbehrlich, dann muß sie es auch für Sondergut sein.

Zur *Tariffrage* möchte ich nur kurz bemerken, daß der Stückgutverkehr zu den wenigst ertragreichen Zweigen des Eisenbahnverkehrs zählt. Wenn für Sondergut eine Frachtermäßigung von 20—25 % gewährt werden soll, so könnte dies wohl nur dann als zulässig erscheinen, wenn der Frachtrück-

gang durch gleichwertige Vorteile auf transportdienstlichem Gebiet für die Eisenbahnverwaltung wieder ausgeglichen werden würde. Der Verfasser nimmt dies als zutreffend an. Ich bin nach dieser Richtung hin weniger zuversichtlich. Ich bezweifle aber auch, daß der Vorteil, den die Verfrachter aus der Neueinrichtung genießen sollen, so groß sein wird, um das vom Verfasser angestrebte Ziel der richtungsweisen Anlieferung der Güter bei den Güterabfertigungen der Großstädte wesentlich fördern zu können. Hier muß ganz besonders beachtet werden, welch wichtige Rolle bei den heutigen hohen Fuhrwerkskosten die Zufuhr der Güter nach den Bahnhöfen spielt. Es muß jedenfalls damit gerechnet werden, daß bei vielen Zubringungen die mit der Auflieferung als Sondergut erzielte Frachtersparnis durch höhere Zufuhrkosten teilweise oder auch ganz wieder aufgezehrt würde. Der Verfasser erkennt ganz richtig, daß nur finanzielle Vorteile die Verfrachter bestimmen können, von der Neueinrichtung Gebrauch zu machen. Daß Vorteile allgemeiner Natur, die aus der richtungsweisen Zufuhr sich ergeben würden, nicht ausreichen, um die Verfrachter für diese Übung zu gewinnen, haben die dahin zielenden Versuche der Eisenbahnverwaltung zur Genüge bewiesen. Beispielsweise hat die Reichsbahndirektion Berlin seinerzeit für die Berliner Güterbahnhöfe Zusammenstellungen über die beste Gelegenheit der Güteraufgabe nach Ort und Zeit für die Versender ausgegeben in der Absicht, die Versender in ihrem eigenen Interesse dahin zu bringen, ihre Güter bei jenen Güterabfertigungen zur Aufgabe zu bringen, von denen aus die beste Beförderungsmöglichkeit besteht. Der Erfolg war nicht zufriedenstellend; es wurde nach wie vor jedem Güterschuppen Gut für alle Richtungen zugeführt. Auch in anderen Großstädten haben die gleichen Bemühungen der Eisenbahnverwaltung nicht zum gewünschten Ziele geführt. Nicht einmal die viel kleinere Forderung ist erfüllt worden, das angefahrene Gut richtungsweise an bestimmten Luken des Schuppens aufzugeben. — Wenn auf dem vorgeschlagenen Wege ein voller Erfolg erreicht werden sollte, dann bliebe nur die Zwangsanlieferung übrig, ein Vorgang, der bei den heute gegebenen Verhältnissen kaum als durchführbar bezeichnet werden kann. — Die Lage der Güterbahnhöfe ist für Großstädte eine Frage von lebenswichtiger Bedeutung. Wie sehr Handel und Industrie hier interessiert sind, kann man schon aus der Baugeschichte verschiedener, namentlich auch der Frankfurter Bahnhöfe ersehen. Als es sich in Frankfurt (Main) seinerzeit darum handelte, unter Auflassung der Innenbahnhöfe einen großen Zentralgüterbahnhof an der Außenseite der Stadt zu errichten, wurde diese Absicht von den maßgebenden Kreisen des Handels und der Industrie lebhaft bekämpft; es wurde geltend gemacht, daß namentlich durch den Fortfall eines mehr zentral gelegenen Güterbahnhofes für den Handel und Verkehr der Stadt unzulässige Erschwernisse eintreten würden. Die Eisenbahnverwaltung hat diese Einwendungen gewürdigt und es ist dann zur Erbauung des zentral gelegenen Hauptgüterbahnhofes gekommen. Ganz besonders aber ist diese Frage in den Vordergrund gerückt worden, als es sich in Berlin um die Entscheidung handelte, ob es mit den Interessen von Groß-Berlin vereinbar sei, die Güterbahnhöfe aus der Innenstadt in die Außenbezirke zu verlegen. Der zum Studium dieser Fragen eingesetzte Ausschuß kam zu dem Ergebnis, daß die Güterbahnhöfe Berlins einen nicht mehr abzutrennenden Bestandteil der Stadt bilden; sie gehören zu den Hauptstützen des Handels und der Industrie und sind so eng mit der Entwicklung der Hauptstadt verbunden, daß sie in ihrer Lage erhalten bleiben müssen. Sie werden in Zukunft noch unentbehrlicher, wenn die Umwandlung der Innenstadt von Wohnstadt zur Geschäftsstadt wie bisher fortschreitet. (Siehe Glasers Annalen 1913, Band 73, Seite 147.)

Es zeigt sich also, daß die Lage der Güterbahnhöfe in den Großstädten für das Geschäftsleben von einschneidender Bedeutung ist. Wenn aber die Aufgabe der Güterbahnhöfe nur auf bestimmte Verkehrsgebiete zugeschnitten werden sollte, dann würden die mit ihrer örtlichen Lage verbundenen Vorteile zu einem großen Teil verlorengehen.

Das größte Bedenken aber, das der vorliegende Vorschlag bei mir ausgelöst hat, ist die Befürchtung, es möchte die von der Neuerung erhoffte bessere Zusammenfassung der Güter in einem größeren Ausmaße überhaupt nicht zu erreichen sein. Angenommen, es würde mit der Einführung des Sondergutes künftighin in Leipzig das nach Dresden und weiterhin bestimmte Stückgut in viel größerem Umfange als jetzt auf dem Leipzig-Dresdener Güterbahnhof zur Auflieferung gebracht, so würde sich damit für das Dresdener Ortsgut und auch für das über Dresden hinausgehende Gut, insoweit es nicht jetzt schon unmittelbar nach Dresden verladen werden konnte, die Ersparung einer Umladung und damit auch eine raschere Beförderung ermöglichen lassen. Voraussetzung ist dabei, daß auf dem Leipzig-Dresdener Güterbahnhof solche Gütermengen zusammenkommen, daß mindestens ebenso vorteilhaft geladen werden kann, wie dies jetzt von der Umladestelle Leipzig-Wahren der Fall ist. Für jenes Gut, das aus dem hinter Leipzig liegenden Verkehrsgebiet strömt und nach wie vor der Umladestelle Wahren zugeführt werden muß, würde sich dagegen voraussichtlich eine teilweise Verschlechterung ergeben, weil durch die Verringerung der Zufuhr von den Leipziger Güterbahnhöfen eine Schwächung der Umladestelle Wahren eintritt, die sich darin ausdrückt, daß diese nicht mehr soviel Ortswagen für das Dresdener Verkehrsgebiet bilden kann, weshalb für einen Teil der Güter gegenüber der bisherigen Beförderung eine weitere Umladung und damit eine Transportverzögerung eintreten wird.

Wenn man den Gedanken der richtungsweisen Ausnutzung der großen Güterbahnhöfe weiter verfolgt, dann müßte eine solche Ladeübung notwendigerweise dahin führen, daß diesen Güterbahnhöfen auch das im Hinterland für das von ihnen zu bedienende Verkehrsgebiet aufkommende Gut zugeführt würde. Nur dann könnte eine weiterreichende und zweckmäßige Verladung erzielt werden. Damit würde für die einzelnen Empfangsgebiete eine vollständige Zusammenfassung des aufkommenden Gutes erreicht; dagegen würde die jetzt bestehende Zusammenführung des Gutes auf einer gemeinsamen Umladestelle zerstört werden. Ganz besonders schwierig und auch unwirtschaftlich würde sich aber die Zufuhr der aus dem Hinterland stammenden Güter nach diesen verschiedenen Richtungsbahnhöfen gestalten. Güter, die jetzt bunt auf die gemeinsame Umladestelle Wahren geladen werden können, müßten getrennt nach den einzelnen Richtungsbahnhöfen verladen werden. Ich glaube nicht, daß eine solche Ladeanordnung betrieblich und wirtschaftlich vertretbar wäre. Fließt aber den Richtungsbahnhöfen nur das am Ort selbst aufkommende und für die Versender noch rentierliche Sondergut zu, dann werden mit diesem kaum Ladungen in größerer Zahl mit 15 t angefüllt werden können, wie dies der Verfasser annimmt. Im übrigen würde durch die Einführung des Sondergutes auch der Eilgutverkehr in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die erhobene Forderung auf eine sichere und rasche Beförderung des Stückgutes ist durchaus berechtigt. Nur glaube ich, daß dieser Forderung auch auf einem anderen und vielleicht aussichtsvolleren Wege Genüge geleistet werden kann. Wenn der Verfasser besonders betont, eine Aufsammlung der Güter sei für die Eisenbahn untunlich und es müsse diese den Sammelspediteuren überlassen werden, so hat er wohl eine zeitlich länger andauernde Niederlegung von Gütern im Auge. Darin ist ihm beizupflichten. Wenn aber auf großen Versandschuppen Güter, je nach der Entfernung ihrer Bestimmungsstation, ein oder zwei Tage zwecks Bildung von Orts- oder Umladewagen auf weite Entfernungen zurückgehalten werden, so ist eine solche Übung wohl nur zu billigen. In einem weiteren Ausbau dieser Übung, die eine Verminderung

der Umladungen bringt, in einer gut geordneten und beschleunigten Zu- und Abfuhr der Güter nach und von den Umladestellen und in einer glatten Abwicklung des Umladegeschäfts, namentlich der Vermeidung von Resten, werden Hauptstützen für einen beschleunigten und sicheren Umlauf des Stückgutes zu suchen sein. Das Bestreben muß dahin gehen, den Beförderungsdienst so einzurichten und auszubauen, daß diesen Anforderungen mehr und mehr entsprochen werden kann.

Beschleunigung des Wagenumlaufes[1–3]).

Vom Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Regierungsbaurat, Berlin.

Die folgenden Skizzen und die Tabelle zeigen die großen Unterschiede in der Umlaufszeit der Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugwagen. Die Angaben für die Schnellzug- und Personenzugwagen sind dem Zugbildungsplane für Personenzüge entnommen, die der Güterwagen durch besondere Untersuchungen gefunden. Die Angaben für die Güter-

Skizze 1.

		D-Zug-wagen	Personen-zugwagen	Güterwagen	Pendelzugwagen	Bemerkungen
1	Reisezeit Std.	12	$5^1/_2$	beladen 35, leer*) 10 } 45	beladen 2, leer*) 2 } 4	*) bei etwa 45% der Wagen ist ein Leerlauf nötig, etwa 55% werden wieder beladen.
2	Reiseweg für 1 Umlauf km	500	150	beladen 200, leer*) 50 } 250	beladen 60, leer*) 60 } 120	
3	Reisegeschwindigkeit km/Std.	42	28	5	30	
4	Aufenthalt auf der Station siehe Skizze Std.	$\frac{6+8}{2}$ 7 rd. $^1/_3$ Tag	$\frac{7+2+4}{2}$ = $6^1/_2$ rd. $^1/_4$ Tag	15+15+12+15+(55%·14)+[45%·(15+12)] = 77 rd. 3 Tage	4 $^1/_6$ Tag	
5	Umlaufzeit Z 1 + 4 Std.	19 rd. $^3/_4$ Tag	12 $^1/_2$ Tag	122 rd. 5 Tage	8 $^1/_3$ Tag	
6	Täglich zurückgelegter Weg $\frac{24 \cdot \text{Zeile 2}}{\text{Zeile 4}}$ km	630	300	50	bei 2 × Umlauf 240; bei 3 × Umlauf 360	
	im Verhältnis zum Güterwagen	13	6	1	5 bzw. 7	

wagen sind bei den wöchentlichen und jährlichen Verkehrsschwankungen, der verschieden langen Umlaufszeit der offenen, gedeckten und Spezialwagen und der wechselnden Entfernung, die die verschiedenen Güterarten zurücklegen, natürlich nur Durchschnittswerte. Unter günstigen Verhältnissen, z. B. bei Pendelzügen mit Selbstentladewagen (siehe Skizze), können sie weit besser, bei Stockungen wesentlich ungünstiger aus-

[1]) Jänecke, Ein Beitrag zur Besserung des Wagenumlaufes. Ztg. d. V. D. E.-V. 1920, Nr. 77, S. 837.

[2]) Jänecke, Ein Beitrag zur Besserung des Wagenumlaufes. Verkehrstechnische Woche 1921, Nr. 8, S. 71.

[3]) Schröter, Wagenmangel und Überwachung des Wagenumlaufes. Ztg. d. V. D. E.-V. 1921, Nr. 41, S. 751.

fallen. Ein Schnellzugwagen legt nach der Tabelle täglich eine 13 mal so lange (630 km) und ein Personenzugwagen eine 6 mal so lange Strecke (300 km) zurück, als ein Güterzugwagen (50 km). Der Personenwagen steht während eines Umlaufes ¼ Tag, der Güterwagen drei Tage im Bahnhofe. In anderen Ländern, z. B. Amerika, ist das Ergebnis übrigens nicht günstiger. Woher kommen diese großen Unterschiede und wie läßt sich der langsame Wagenumlauf bei den Güterwagen beschleunigen?

Der Zug- und Wagenumlauf wird in erster Linie durch den Verkehr bestimmt. Nun läßt sich der Personenverkehr, obwohl er auch wöchentlichen (Sonntag und Alltag) und jährlichen Schwankungen (Sommer und Winter) unterliegt und durch die Wirtschaftsverhältnisse und Tarife sehr beeinflußt wird, doch leichter übersehen als der Güterverkehr. Auch ist seine Bewältigung in mancher Hinsicht einfacher als die des Güterverkehrs. Denn beim Personenverkehr entspricht dem Verkehrsstrome nach einem Orte ein ziemlich gleicher Strom in der Gegenrichtung. Die für die Hinfahrt nötigen Wagen können daher für die Gegenrichtung wieder benutzt werden. Der Wagen braucht nicht leer zurücklaufen und zur neuen Einladestation verfügt zu werden. Für das Ein-, Aus- und Umsteigen, das Nachts genau so wie am Tage erfolgt, und für das Verladen des Genäck- und Eilguts sind nur Minuten erforderlich. Die Zeiten hierfür lassen sich genau bestimmen. Der Reisende muß sich dem Zugverkehr anpassen, kommt er nicht pünktlich, so bleibt er und nicht der Wagen zurück.

Beim Güterverkehr war es dagegen schon im Frieden schwer, den Lauf der einzelnen Güterarten zu übersehen[4]). Jetzt nach dem Kriege, wo durch die Abtrennung von Landesteilen, Besetzung großer und wichtiger Industriegebiete, Verminderung der Ein- und Ausfuhr und Änderung der Tarife, der Verkehr ganz andere Wege eingeschlagen hat, ist es bei den großen Verkehrsschwankungen noch schwieriger, einen Überblick zu erhalten[5]). Der Verkehr ist zwar schwächer geworden als vor dem Kriege, legt aber zum Teil längere Wege zurück. Auch sonst bietet die Bewältigung des Güterverkehrs größere Schwierigkeiten als die des Personenverkehrs. Den überwiegenden Versandgebieten (z. B. Oberschlesien und dem Ruhrgebiet für Steinkohle) stehen die überwiegenden Empfangsgebiete (Städte) gegenüber. Leerläufe und eine Wagenverteilung sind daher nicht zu vermeiden. Durch die Sonntags- und Nachtruhe in der Be- und Entladung stehen die Wagen lange Zeit still. Ferner kommt das Gut, das verladen werden soll, nicht wie der Reisende, zum Wagen, sondern der Güterwagen muß zum Verladen bereitgestellt werden. Wie der Reisende, so bleiben auch die Güter, wenn sie nicht pünktlich zur Abfahrt des Zuges entladen, abgeholt und ausrangiert sind, zurück und der Güterzug fährt ohne sie ab. Aber hier hat die Bahn den Schaden, denn nun steht der Wagen unnötig lange im Bahnhof. Weiter sind die Verkehrsströme beim Güterverkehr einander nicht entgegengerichtet.

Der sich in ziemlich festen Bahnen bewegende Personenverkehr und Personenwagenumlauf ist natürlich trotz der größeren Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Züge, auch betrieblich leichter durchzuführen und zu überwachen, als der Güterverkehr und Güterwagenumlauf. Man kann einen festen, dem Verkehr entsprechenden Personenwagenumlaufplan aufstellen. Dieser braucht auch nicht geändert zu werden, wenn einige Reisende mehr oder weniger fahren.

Beim Güterverkehr ist dies anders. Der Zuglauf ist zwar langsamer und braucht nicht so pünktlich durchgeführt zu werden. Dafür sind aber viel mehr Rangierarbeiten nötig. Über 80 % der Rangierarbeiten entfallen auf den Güterverkehr und nur höchstens 20 % auf den Personenverkehr. Beim Güterverkehr kommt eben die Zustellung, Abholung der Wagen nach und von den Ladestellen, die Einstellung in die Züge, Umbildung der Züge hinzu. Bei Verkehrssteigerung müssen neue Züge eingelegt werden. Die tägliche Verteilung der Leerwagen wirkt ferner mit. Es kann kein fester Güterwagenumlaufplan aufgestellt werden. Leitungsvorschriften und Güterwagenvorschriften können nur im allgemeinen den Lauf der Güterwagen festlegen.

Weiter bringen es die Schwierigkeiten des Güterverkehrs mit sich, daß in der Handhabung des Wagendienstes auch oft Fehler gemacht werden. Da verständigt der Verkehr die Empfänger und Versender nicht rechtzeitig, überwacht die Einhaltung der Be- und Entladezeiten nicht genügend, verzögert die Wagenverteilung und verteilt die Wagen unzweckmäßig. Da paßt sich der Betrieb im Fahrdienst, Rangierdienst und Fahrplan dem Güterwagenumlauf nicht genügend an, legt die Züge ungünstig, verzögert die Zugbildung und sorgt nicht für schnelle Zuführung und Abholung der beladenen und leeren Wagen. Da bestellt der Gewerbetreibende zuviel Wagen, verzögert die Be- und Entladung und sorgt nicht für einen dem Verkehr entsprechenden Ausbau seiner Anschlußgleise und Be- und Entladeeinrichtungen. Es ist nicht der Zweck dieser Zeilen, auf diese Mängel im Güterwagenumlauf näher einzugehen und hierfür Besserungsvorschläge zu machen. Ich möchte vielmehr auf zwei bisher

Skizze 2.

Skizze 3.

nicht besprochene Mängel hinweisen. Die vorstehenden Skizzen zeigen die Zeiten für die Be- und Entladung eines Wagens in einem kleinen, mittleren und größeren Bahnhof. Ein Wagen gebraucht danach 1 bis 2 Tage, bis er entladen ist. (Siehe auch Skizze 1.) Trifft die Beladung mit einem Sonntag zusammen, so dauert sie noch länger. Die Skizzen zeigen, ohne daß dies ihr Hauptzweck sein soll, den ungünstigen Einfluß auf die Ladezeiten durch den Fortfall der Nachmittags- und Nachtentladung. Der Grund für die langen Zeiten liegt aber noch wo anders. Einmal könnten die drei den Wagenlauf bestimmenden Faktoren (Betrieb, Verkehr, Gewerbetreibende, siehe Skizze 3) noch mehr Hand in Hand arbeiten und dann wird der Wagenlauf, insbesondere der Lauf der beladenen Wagen, nicht genügend verfolgt. Geht z. B. ein Wagen auf einer Station ein, so wird nur darauf gesehen, daß die Ladezeit eingehalten wird, aber nicht, ob durch schnellere Zustellung, geringe Verkürzung der Ladezeit der Wagen schnell und mit einem günstig gelegenen Zuge, wieder ausgehen kann[6]). So kommen diese langen Aufenthalte auf den Stationen. Bedienung, Wagenlauf und Entladung sind nicht harmonisch gegeneinander abgestimmt.

Eine engere Zusammenfassung der drei Stellen, Betrieb, Verkehr und Gewerbetreibende, die den Wagenumlauf bestimmen, wird sich wohl erst bei einer Organisationsänderung, bei dem Betrieb und Wagendienst zusammengelegt werden, voll erreichen lassen. Wie wertvoll dies enge Zusammenarbeiten sein kann, zeigt das Beispiel von Pendelwagen und Pendelzügen.

Tabelle 1 zeigt, wieviel schneller der Wagenumlauf bei Pendelzügen als bei gewöhnlichen Güterzügen ist. Für die Verwaltung haben die Pendelzüge und Wagen neben der schnellen Umlaufzeit und dem geregelten Wagenlauf den Vorteil der kürzeren Ladefrist und des Fortfalls der Wagenverteilung. Nachteilig kann die Einschränkung der Freizügigkeit und der längere Leerlauf sein. Diese Nachteile sind aber gering. Denn es kommt neben der schnelleren Umlaufzeit der weitere Vorteil hinzu, daß viele Rangierarbeiten gespart werden. Der Interessent hat von den Pendelwagen und -zügen den Vorteil der geregelten und gesicherten Wagenzuführung, wofür er gern den Nachteil einer kürzeren Frist für die Entladung in Kauf nimmt. Der Wagenumlauf wird beschleunigt, vereinfacht und verbilligt. Eine genauere wirtschaftliche Untersuchung über Pendelwagen und Pendelzüge, bei denen auch die Zugstärke und Entfernung zu berücksichtigen wäre, wird dies bestätigen. Ihre Einführung ist natürlich nicht allgemein, sondern nur beschränkt, je nach dem Verkehr möglich, und hängt sehr von der Zugstärke ab, die man fordert. Man wird wohl auf Zugstärken von 500 t herabgehen müssen, da größere Massen selten vom Versender zum Empfänger auf einmal verschickt werden können. Die Vorteile der Pendelzüge hängen mit der Einführung von Selbstentladewagen, die eine schnelle Wendezeit ermöglichen, eng zusammen, sind im übrigen aber von der Größe der Wagen unabhängig. Bei 20-t-Wagen ist derselbe Vorteil zu erreichen wie bei 50-t-Wagen.

[4]) Jänecke, Die Beförderung von Massengütern. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1921, Heft 23, S. 357.

[5]) Vögler, Deutsche Wirtschaftsfragen, Stahl und Eisen 1923, Nr. 2, S. 34.

[6]) Zur Beseitigung der von dem Verfasser beklagten Übelstände ist die Aufstellung von Bahnhofsbedienungsplänen und Wagenübergangsplänen auf den Bahnhöfen vorgeschrieben. Die Schriftl.

Der 50-t-Wagen hat den Vorteil der Verkürzung des Zuges, Verringerung des Leergewichts im Verhältnis zur Ladung und der Zugwiderstände. Ihre Einführung erfordert aber wegen der stärkeren Achsdrücke den Umbau der Strecken, Brücken und Anschlüsse und somit bedeutende Kosten[7]. Für die Einführung der 50-t-Wagen ist außerdem ein Massenverkehr vom Versender zum Empfänger Voraussetzung. Daß er in Deutschland nur im sehr beschränkten Umfange vorhanden, wurde seinerzeit von mir, unabhängig von der Frage der Einführung der 50-t-Wagen, untersucht[8]). Das Beispiel der Pendelzüge zeigt, worauf es mir ankam (Skizze 1, Tabelle), wie wertvoll die Zusammenarbeit von Betrieb, Verkehr und Gewerbetreibenden ist.

Doch dies nachzuweisen ist nicht der Hauptzweck dieser Zeilen. Es soll vielmehr auf die Überwachung des Wagenlaufes näher eingegangen und es sollen hierfür Vorschläge gemacht werden.

Der Wagenumlauf zerfällt bekanntlich in drei Teile, 1. (siehe Skizze 3) die Aufenthaltszeit auf den Be- und Entladestationen zur Be- und Entladung, 2. die Reisedauer des beladenen und leeren Wagens, 3. den Aufenthalt auf den Zugwechselstationen. Um einen Überblick über den Wagenumlauf zu bekommen, sind von Schröter stichweise Untersuchungen dieser drei Teile des Wagenumlaufes vorgeschlagen. Es ist zweifellos, daß solche Erhebungen für die Klärung der schwierigen Frage des Wagenumlaufes von größter Wichtigkeit sind. Ich möchte aber noch weitergehen und mich nicht auf stichweise Erhebungen beschränken, denen bei den Schwankungen des Verkehrs immer Zufälligkeiten anhaften, sondern eine dauernde Verfolgung des Wagenumlaufes, die bisher ganz fehlt, vorschlagen, um die Unregelmäßigkeiten und Verzögerungen im Wagenumlauf festzustellen und zu beseitigen[9]). Dies ist natürlich nur möglich, wenn man sich besonders in der jetzigen Zeit bei den hierfür nötigen Meldungen gewisse Beschränkungen auferlegt, damit sie nicht zuviel Zeit und Arbeit erfordern und schnell und richtig erstattet und auch verfolgt werden können.

Betrachten wir zunächst die Aufenthaltszeit auf den Be- und Entladestationen. So wichtig die eingehende Untersuchung der Feststellung nach der Laderechtstellung, Ent- und Beladung und Abholung der Wagen ist, so könnte man doch zunächst auf diese Unterteilung verzichten, um erst einmal die Bahnhöfe mit den längsten Aufenthaltszeiten und mit den gröbsten Fehlern im Wagenumlauf festzustellen und um hier eingreifen zu können. Ich würde daher Meldungen empfehlen, wie ich sie mir ähnlich im Felde an die Zugleitung meines Militärbetriebsamtes von meinen Frontbahnhöfen beim Aufmarsch der 18. Armee (März 1918) machen ließ (siehe Muster 1)[10]). Ohne

Überwachung des Aufenthalts auf der Be- und Entladestation.

Station ....

Tag	Eingang in den letzten 24 Std.		Ausgang in den letzten 24 Std.		Von den ausgehenden Wagen standen über		Bemerkungen. (Gründe der Verspätung)
	bel.	leer	bel.	leer	24 Std.	48 Std.	

Muster 1.

diese telephonisch zu erstattenden und mir täglich morgens vorzulegenden Meldungen wäre es mir nicht möglich gewesen, den gewaltigen Eingang an Nachschub neben den großen Transporten, auf den zum Teil sehr beschränkten Frontbahnhöfen ohne Störung des Betriebes durchzuführen. Die Meldungen wurden zunächst ungenau und unpünktlich erstattet. Als die Bahnhöfe aber sahen, daß die Richtigkeit der Meldung verfolgt und die Meldung benutzt und ihnen geholfen wurde, gingen die Meldungen pünktlich und richtig ein. Ihre Durchführung ist also möglich. Es ist natürlich erwünscht, sie von allen Bahnhöfen zu bekommen. Da aber auf den großen Bahnhöfen wohl dreimal soviel Wagen entund beladen werden wie auf den kleinen Bahnhöfen und auf den großen Bahnhöfen die Wagen am längsten stehen, so wird es wohl zunächst ausreichen, nur von ihnen tägliche, von den andern aber wöchentliche Meldungen zu verlangen. Die Meldungen sollen einen allgemeinen Überblick über den Ortsverkehr, den Wagenein- und -Ausgang, die Be- und Entladung geben und größere Unregelmäßigkeiten zeigen. Die einfache Meldung über die Zahl der verzögerten Wagen hätte daher nicht genügt, sondern man muß auch wissen, auf wieviel Wagen im Bahnhof die Verspätung sich erstreckt. Das Wichtigste ist nun, daß die so festgestellten Unregelmäßigkeiten und Überlastungen der Station sofort, möglichst noch am gleichen Tage telephonisch oder örtlich aufgeklärt und ihre Ursachen beseitigt werden. Denn nur dann haben die Meldungen überhaupt Zweck.

Betrachten wir nun weiter die Reisedauer und zunächst die Aufenthaltszeit auf den Zugwechselstationen. Hier möchte ich vorschlagen, nicht nur das „Ist", sondern auch das „Soll" für den Wagenübergang auf den einzelnen Übergangsstationen, nach Richtungen getrennt, festzustellen. Beim Personenverkehr läßt sich diese Zeit genau feststellen. Beim Güterverkehr dagegen mit seinen nicht zu entbehrenden Sonderzügen und den durch die Verkehrsschwankungen hervorgerufenen Verspätungen, ist es weit schwieriger, für jeden Bahnhof Durchschnittszahlen für den Übergang nach den einzelnen Richtungen festzulegen. Trotzdem halte ich ihre Feststellung für möglich und notwendig. Diese durchschnittlichen Übergangszeiten wären für jeden Bahnhof, nach Richtungen getrennt, in eine Tabelle aufzunehmen und, wie wir noch sehen werden, auch bei Verfolgung des Wagenlaufes zu verwerten. Die Meldung über die Aufenthaltszeit der Wagen müßte, um möglichst wenig Arbeit zu machen, nur wenige Unterteilungen erhalten. (Siehe Muster 2.)

Überwachung des Aufenthaltes auf den Zugwechselstationen.

Station ....

Tag	Die Übergangswagen waren im Bahnhof über						Bemerkungen. (Gründe der Verspätung)
	8 Std. für Richtung:			24 Std. für Richtung:			
	(A)	(B)	...	(A)	(B)	...	

Muster 2.

Dies läßt sich auch erreichen, da nur die Unregelmäßigkeiten und Abweichungen von den Durchschnittswerten verfolgt werden sollen. Da die Wagen oft gerade auf kleineren Übergangsbahnhöfen lange Zeit stehen, so würden diese Meldungen von allen Bahnhöfen mit etwas größerem Übergangsverkehr zu erstatten sein. Wie bei den Meldungen nach Muster 1 müssen auch sie, damit sie Zweck haben, auf ihre Richtigkeit geprüft und Unregelmäßigkeiten schnell aufgeklärt und beseitigt werden.

Wir kommen nun zur Überwachung der Reisedauer, in die auch der Aufenthalt auf den Übergangsstationen fällt. Diese Zeiten sind in den einzelnen Verkehrsbezirken und auch nach der Wagenart (offene, gedeckte und Spezialwagen) und nach dem beförderten Gut sehr verschieden. Im Ruhrgebiet sind die Wege nach den Umschlaghäfen Duisburg-Ruhrort sehr kurz, von den Häfen Hamburg und Bremen legen die Wagen lange Wege zurück. Je nach der Güterart sind die zurückgelegten Wege sehr verschieden lang und von den Tarifen abhängig. Weiter hängt die Laufzeit nicht allein von der Entfernung, sondern auch von der Zugart, mit der die Wagen befördert werden, ab. Doch wollen wir dies, da es sich ziemlich ausgleicht, nicht weiter berücksichtigen. 40 Stunden Reisedauer bei 200 km Reiseweg (Skizze 1) sind natürlich nur Durchschnitts- und Zufallswerte. Die langen Zeiten, die nicht zu hoch gegriffen sind, zeigen übrigens, daß es bei der Beschleunigung des Wagenumlaufes weniger auf die Fahrgeschwindigkeit der Züge als auf die schnelle Abfertigung der Wagen in den Bahnhöfen ankommt. Schröter schlägt vor, die Laufzeit stichweise, einmal durch die Begleitpapiere nach den Abgangs- und Ankunftsstempeln, und ferner durch besondere Begleitscheine zu verfolgen (Reisedauer, zurückgelegte Entfernung, Zahl der Übergangsstationen). Ich möchte auch hier weitergehen und eine dauernde Überwachung vorschlagen. Dabei wäre, wie beim Fahrbericht, das „Soll" des Wagenlaufes dem durch besondere Beförderungsweise gefundenen „Ist" gegenüberzustellen. Die Laufzeit der Wagen setzt sich bekanntlich aus Kilometerbeförderungsdauer und Übergangszeiten zusammen. Die kilometrische Beförderungsdauer läßt sich aus dem Fahrplane oder den Kilometertabellen ermitteln. Die Übergangszeit

[7]) Lauer: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1921. Heft 15, Seite 145.

[8]) Jänecke: Die Beförderung von Massengütern. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919. Heft 23, Seite 367.

[9]) In Nr. 2, S. 25, Jahrg. 1924 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist dargelegt, wie segensreich eine solche dauernde Verfolgung des Wagenumlaufes auf den englischen Bahnen gewirkt hat.

[10]) Jänecke: Betriebsstockungen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Heft 22, S. 845.

kann man nach Richtungen getrennt, wie bei Besprechung der Aufenthaltszeit auf den Zugwechselstationen beschrieben, für jeden Bahnhof in einer Tabelle festlegen. Die Kontrolle der Laufzeit würde dann zweckmäßig durch Beigabe eines Beförderungsnachweises zum Frachtbriefe erreicht. Als Muster hierzu könnte unter entsprechender Änderung die Anlage 10 der Güterwagenvorschriften verwendet werden (Muster 3). Frachtbrief und Nachweis müßten fest verbunden sein und dürften nur auf der Empfangsabfertigung getrennt werden. In dem Beförderungsnachweis sind „Soll“ und „Ist“ zu trennen. Auf den Übergangsbahnhöfen hat der Zugabfertiger, wenn die Durchschnittszeiten überschritten werden, dies zu bescheinigen. Durch dies Verfahren würde eine genaue Kontrolle des Wagenlaufes stattfinden. Bei der großen Zahl der täglich zu beladenden Wagen ist es natürlich nicht möglich, jeden Wagen in dieser Art zu verfolgen. Man wird sich darauf beschränken müssen, jeweils besondere Güterwagenarten, offene, gedeckte oder Spezialwagen, und besondere Verkehrsbeziehungen zu verfolgen und mit den Erhebungen von Zeit zu Zeit wechseln. Die Hauptsache bleibt auch hier wieder, daß der Wagenumlauf überhaupt verfolgt wird und daß die Meldungen nicht um ihrer selbst willen gemacht werden, sondern auch verfolgt und ausgenutzt werden. Alle Nachweisungen sind daher einer Prüfungsstelle bei der Direktion oder den Ämtern vorzulegen, die die Unregelmäßigkeiten zu verfolgen und vor allen Dingen ihr Augenmerk darauf zu richten hätte, beim Personal, von dem doch in erster Linie eine Besserung des Wagenumlaufes abhängt, Verständnis und Interesse für die Beschleunigung des Wagenumlaufes zu wecken. Bei einer späteren Organisationsänderung[11]) würden die Meldungen zweckmäßig der Zugleitung der Ämter zugehen, die für einen größeren Bezirk den Betrieb und Wagendienst überwachen. Wie bei der Prüfung der Fahrberichte, so würde auf diese Weise eine genaue Überwachung des Güterwagenumlaufes, die bisher fehlt, für die Be- und Entladung, die Übergangszeiten und den Wagenlauf erreicht werden.

Neben dieser Verfolgung des Wagenlaufes würden zweckmäßig Erhebungen (nach dem Taylor-System) über die Einzelvorgänge hergehen.

Die durch die Vorschläge erreichte genauere Überwachung des Wagenlaufes ist, worauf in der heutigen Zeit besonderer Wert gelegt werden muß, auch wirtschaftlich. Denn gelingt es nur, bei einer täglichen Gestellung von 100 000 Wagen, durch die genaue Überwachung 6 Stunden Verspätung zu ersparen, so werden 25 000 Wagentage und bei einem Wagenumlauf von 5 Tagen 5000 Wagen gespart.

Überwachung der Reisedauer der Wagen
(siehe Anlage 10 der G.W.V.).

Deutsche Reichsbahn.

1. Vom Abgangsbahnhof auszufüllen:

Beförderungsnachweis

für den Wagen ....

von .... nach ....

über .... im Plane ....

2. Vom Zugführer auszufüllen:

Einzutragen sind nur der Abgangs- und der Empfangsbahnhof und die Bahnhöfe, auf denen Lokomotiv- oder Zugpersonal wechselt oder Aufenthalte von mehr als 6 Stunden eintreten.

a) Soll.

1	2	3		4	5
Entfernung km	Beförderungszeit Std.	Übergangszeit auf dem Bahnhof	Std.	Gesamte Laufzeit (Spalte 2 u. 3)	Bemerkungen

b) Ist.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Bahnhof	mit Zug	Tag	Ankunft			Abfahrt			Entfernung	Beförderungszeit	Übergangszeit		Gesamte Laufzeit	Übernommen durch Zugführer		Bemerkungen: Begründung eines Aufenthaltes von mehr als 6 Std. Bescheinigung des Zugabfertigers über Verzögerung der Übergangszeit
	Nr.		Std.	Min.	später	Std.	Min.	später	km	Std.	auf dem Bahnhof	Std.	Sp. 11 u. 13	Name	Heimatbahnhof	

3. An das ....büro in ....

Muster 3.

[11]) Vgl. Jänecke: Ein Beitrag zu Organisation der Reichsbahnen. Verlag Gebr. Jänecke, Hannover.

Beitrag zur Frage der Abschätzung des Bodenwertes.

Die ausgezeichneten Ausführungen des Oberregierungsrates G. Schneider, Magdeburg, in Nr. 3, S. 39 ff. der Vereinszeitung veranlassen mich, die Erfahrungen durch österreichische gerichtliche Entscheidungen zu bestätigen.

Auch bei uns ist seit dem Kronensturze und der gänzlichen Geldentwertung die Frage der Bodenbewertung zu einer der umstrittensten und schwierigsten geworden. Auch bei uns werden die meisten Grundeinlösungen bei der Bahn auf gütlichem Wege vereinbart und nur ganz ausnahmsweise dort, wo die Grundbesitzer meinen, den Grundwert einfach valorisieren zu sollen, und zwar mit 15 000, ist es ausgeschlossen, ohne Widerstand derartige Beträge zu bezahlen.

So sollte im Zuge des Baues eines zweiten Gleises für die Verbindung mit Deutschland auch ein größerer Bahnhof in N. K. umgebaut werden. Hierzu wurden rund 7,5 ha fremder Grund erforderlich. Dieser Grund gehörte ausnahmslos Kleinbesitzern, denen durch die Enteignung fast durchschnittlich die Hälfte ihres Besitzes genommen wurde. Hierdurch gestaltete sich die Einlösung ganz besonders schwierig. Da eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt werden konnte, wurde die gerichtliche Preisfeststellung verlangt. Die Sachverständigen erklärten, daß die Verkehrswerte nicht ermittelt werden können, weil allgemein bekannt ist, daß die in den Verträgen oder Verlassenschaftsverhandlungen eingesetzten Beträge mit den tatsächlichen Ertragszahlen nicht im Einklange sind und daher für eine verläßliche Schätzung nicht in Betracht kommen. Mit anderen Worten wurde da unumwunden zugegeben, daß die Gründe verschieden gewertet werden, je nachdem es sich darum handelt, Steuer zu zahlen oder Gründe für den Staat einzulösen.

Die Sachverständigen berechneten daher den Ertragswert nach folgenden Grundsätzen: Da es sich um Gründe handelte, die zumeist im Überschwemmungsgebiete liegen und daher vielfach zweiter Güte sind, wurde ein Gesamtertrag von 50 bis 60 Doppelzentner Heu und Grumet für ein Jahr und einen Hektar angenommen. Ein Kilogramm Heu kostete damals in Oberösterreich durchschnittlich 1200 K., so daß sich ein Rohertrag von 6 Millionen Kronen für das Hektar im Jahre ergibt. Davon ein Dritteil als Gestehungskosten abgezogen, ergibt einen Reinertrag von 4 Millionen Kronen für das Hektar. Zum Zinsfuß von 4 % kapitalisiert, stellt sich somit der Wert eines Hektars auf 100 000 000 K. oder der Preis eines Geviertmeters auf 10 000 K. Bei den Gründen erster Güte mit einem Ertrag von 60 Doppelzentner stellt sich dieser Preis auf 12 000 K. für 1 qm. Da bei diesen Kleinhäuslern oft Flächen im Ausmaße bis zur Hälfte des Grundbesitzes enteignet werden mußten, rechneten die Sachverständigen bis zu 40 % Restgutentwertung. Schließlich kamen

sehr viele Obstbäume zur Einlösung, so daß sich eine Gesamtentschädigung von 1 047 000 000 K. ergab. Über eine Milliarde Kronen kostet daher allein der Grund, der zur Erweiterung eines mittleren Bahnhofes benötigt wird. Da sich der erste Richter bedingungs- und bedenkenlos dem Sachverständigengutachten anschloß, wiewohl er nach freiem Ermessen hätte entscheiden können, war es schon aus grundsätzlichen Erwägungen, um späteren Schätzungen nicht ein schlechtes Beispiel zu geben, selbstverständlich, daß die Bundesbahnverwaltung gegen diesen Beschluß Berufung einlegte. Im Instanzenzuge gelangte nun dieser Fall bis zum obersten Gerichtshofe, der einige sehr wichtige, auch die Allgemeinheit interessierende Grundsätze aufstellte, die im nachstehenden mitgeteilt werden.

Vor allem war strittig, welcher Tag für die Bemessung der Entschädigung maßgebend ist, ob der Tag der Enteignung oder der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung: früher war dieser Fall so gut wie bedeutungslos, denn die Werte der wirtschaftlichen Erzeugnisse waren ziemlich beständig. Insbesondere trat aber kein Wechsel im Werte des Geldes ein. Ganz anders heute. Heute sind die Preise und der Wert des Geldes ständig wechselnd.

Der oberste Gerichtshof entschied nun, daß der Tag des letzten, die Entschädigung festsetzenden Beschlusses maßgebend ist, mag dieser Beschluß von welcher Instanz immer ausgegangen sein. Gleichgültig ist nämlich, sagt die oberstgerichtliche Entscheidung, w a n n im Enteignungsverfahren das Eigentum auf jenen überging, zu dessen Gunsten die Enteignung erfolgte und es wird darum nur unter Hinweis auf §§ 19 und 33 des Enteignungsgesetzes bemerkt, daß Enteignungserkenntnis und Eigentumsübergang nicht zusammenfallen. Es enthalten allerdings weder § 365 a.b.G.B. noch die §§ 22 ff. des Enteignungsgesetzes eine Vorschrift darüber, nach welchem Tageswert der Entschädigungsbetrag zu bemessen sei.

Der § 1332 a.b.G.B. kommt auch nicht in Betracht, weil das Enteignungsgesetz allerdings von „Entschädigung" und § 365 a.b.G.B. von „Schadloshaltung" spricht, weil es sich aber trotz dieser Ausdrucksweise nicht um einen Schadenersatz im Sinne des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs handelt, sondern um einen Preis für die zwangsweise Eigentumsübertragung.

Es liegt somit eine G e s e t z e s l ü c k e hinsichtlich des maßgebenden Zeitpunktes für die Preisbestimmung für diese zwangsweise Eigentumsübertragung vor, und diese Lücke ist unter Heranziehung des im § 4/1 des Enteignungsgesetzes (daß alle . . . . . Nachteile zu vergüten seien) nach § 7 a.b.G.B. zu schließen. Daraus ergibt sich nun folgendes: Beim Kaufvertrag bestimmt die Preisvereinbarung, bei der Enteignung das Gericht den Preis. Es ist darum bei der Verwandtschaft dieser beiden Rechtsgeschäfte sinngemäß, daß in beiden Fällen der Tag der entscheidenden Erklärung für die Wertbestimmung maßgebend sei. Bei der Enteignung ist dies somit der Tag des Gerichtsbeschlusses, welcher die Entscheidung festsetzt und, da im Verfahren außer Streitsachen Neuerungen auch im Rechtsmittelverfahren zulässig sind, ist es der Tag des l e t z t e n Gerichtsbeschlusses.

Nun liegt allerdings zwischen dem Tage der Wertermittlung und jenem des letzten Gerichtsbeschlusses ein Zeitraum, und es ist nicht angängig, die Wertermittlung immer wieder mit Rücksicht auf diesen Zeitverlauf zu erneuern. Es wird daher dem ersten Gerichte obliegen, von den Sachverständigen nicht nur die Wertermittlung, sondern auch Schätzungen der voraussichtlichen Preisbestimmung innerhalb jener Zeit abzuverlangen, welche bis zur Zeit der Fällung des letzten Gerichtsbeschlusses voraussichtlich vergeht.

Weiter stellt der oberste Gerichtshof fest, daß die Gerichte die Grundbesitzbogen, die Steuerkataster, die Lage der Gründe, die übrigen gerichtlichen Schätzungsergebnisse bei Gründen ähnlicher Lage und Güte zu erheben und zu berücksichtigen haben. Hierbei betont der oberste Gerichtshof, daß eine allgemeine Bemerkung der Sachverständigen nicht genüge, wonach etwa diese Kaufpreisangaben aus Rücksichten der Steuerhinterziehung niedrigere als die wirklich vereinbarten Kaufpreise seien.

Was den K a p i t a l z i n s f u ß anlangt, so ordnet der oberste Gerichtshof die Feststellung des üblichen Kapitalzinsfußes zur Zeit der (neuen) Erhebungen an. Es ist bei Gericht offenkundig, daß der Zinsfuß 4 % für das Jahr oft übersteigt, und es geht nicht an, die Schätzung eines Grundes zu Enteignungszwecken nach jenem Ertragswerte vorzunehmen, der wirklich in einem bestimmten Zeitpunkte erzielt worden ist und diesen Ertragswert dann nach dem 4 % igen Zinsfuß zu kapitalisieren, obwohl dieser etwa zur kritischen Zeit vom üblichen Zinsfuß weit abweicht. (So zahlen alle Sparkassen gegenwärtig in Österreich mindestens 12 %.) Derartiges führt zur Ermittlung eines Schadloshaltungskapitals, welches den richtigen Betrag weitaus überschreitet.

Schließlich trägt der oberste Gerichtshof einem tatsächlichen Zustande Rechnung, wenn er die Untergerichte wie folgt ermahnt: Bei der Bemessung der Schadloshaltung für die Enteigneten sind deren Interessen ebenso zu wahren wie jene des Staates (der Bundesbahnen), und es darf nicht das eine Interesse, etwa jenes der Enteigneten, dem des Staates vorgezogen werden.

Aus diesen so entwickelten Grundsätzen ergeben sich die an sich gewiß allgemein bekannten, aber durchaus nicht immer angewandten Folgerungen: erstens es geht nicht an, dann wenn es sich um die Bewertung von Liegenschaften zur Berechnung von staatlichen Abgaben handelt, niedriger zu bewerten und wenn der Staat im allgemeinen, öffentlichen Vorteile Gründe benötigt, die Entschädigungsbeträge unerhört hoch zu bemessen. Zweitens der Staat ist in solchen Fällen den Privaten gleichzuhalten. Ihn als den angeblich wirtschaftlich Stärkeren mehr zu belasten als den privaten ist ungerechtfertigt und darf nicht Platz greifen. Für die Allgemeinheit müssen Opfer gebracht werden, die den einzelnen oftmals schwer treffen können, es geht aber nicht an, dem einzelnen zuliebe die Allgemeinheit schwer zu belasten. Es darf nicht vergessen werden, daß derartige Entschädigungsbeträge aus Steuergeldern hereingebracht werden müssen, worunter die Allgemeinheit der steuerzahlenden Staatsbewohner zu leiden hat. Daran ändert selbstverständlich auch nichts, daß die Bundesbahnen nunmehr ein selbständiger Verwaltungskörper, ein eigenes Unternehmen sind, weil ja letzten Endes jeder Abgang doch wieder durch Steuern oder Tariferhöhungen hereingebracht werden muß, demnach die Allgemeinheit trifft.

Hofrat Dr. W i l h e l m K o w a r z, Linz a. D.

Die Sommerzeit.

Von Ing. **Friedrich Bazant**, Ministerialrat,
Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen.

Die Sommerzeit hat wie jede tief in die Lebensverhältnisse eingreifende Maßnahme Anhänger und Gegner. Erstere sind meist unter den Bewohnern der Städte, letztere unter den Siedlern des flachen Landes zu finden. Die Stadtbewohner sind durch das Ineinandergreifen ihrer Tätigkeiten an die Einhaltung bestimmter Arbeits- und Geschäftsstunden gebunden. Die mit der Entwicklung der Lebensverhältnisse in den Städten im Lauf der Jahrzehnte erfolgte Hinausschiebung des Beginnes der Nachtruhe in späte Stunden hat dazu geführt, daß in der Sommerhälfte des Jahres zwischen dem Eintritte der Tageshelle und dem Arbeitsbeginn einerseits und dem Sonnenuntergange und dem Abklingen des Tagewerkes durch Rast, Erholung oder Zerstreuung anderseits, eine erhebliche Lücke klafft. Die überwiegende Zahl der Stadtbewohner ist aus verschiedenen Gründen nicht geneigt, die erforderliche Änderung der Lebensführung selbständig vorzunehmen, und vielen würde es schwer fallen, die dadurch erübrigte Morgenstunde voll nutzbringend auszuwerten. Die Vorrückung des Zeitmaßes um 1 Stunde durch Einführung der Sommerzeit legt diese Stunde mit anderen Resten der zweiten Tageshälfte für fallweise Mehrarbeiten, Erholung oder Zerstreuung günstig zusammen und zwingt den Zeitverschwender, das schnellere Zeitmaß des planmäßig arbeitenden fleißigen Menschen einzuhalten.

Die Ersparnisse durch Kürzung der Beleuchtung um eine Stunde sind schon an und für sich nicht unerheblich. Die neuzeitlichen Bestrebungen der Stadtbewohner, durch Bearbeitung einer kleinen Gartenfläche, durch Sportbetrieb aller Art, durch kurze Ausflüge in die Umgebung der Städte, die Abendstunden bis zur vollen Dunkelheit im Freien auszunützen, werden durch die Einführung der Sommerzeit außerordentlich gefördert und tragen mittelbar zu einer weiteren erheblichen Herabminderung des Aufwandes für Beleuchtung bei. Diese und noch viele andere Gründe verleihen der Sommerzeit als einer guten Spar- und Wirtschaftsmaßnahme unleugbar ein großes Gewicht.

Demgegenüber darf nicht verkannt werden, daß der Siedler auf dem flachen Lande sein Tagewerk in der Regel ziemlich selbständig einteilen kann und dadurch und durch die Art der ländlichen Beschäftigung sich das nötige Gleichmaß zwischen seiner Tätigkeit und dem Gange der Naturereignisse besser erhalten hat als der Stadtbewohner. Wird weiter die Lage der abseits der Bahn siedelnden Bevölkerung des flachen Landes berücksichtigt, die tägliche Reisen mit der Bahn sehr selten

unternimmt und erst durch längere Märsche oder Wagenfahrten die Bahnhöfe erreichen kann, und wird ferner bedacht, daß die Reisegelegenheit auf dem flachen Lande öfters spärlich und die Möglichkeiten, jederzeit zutreffende Auskünfte in Bahnangelegenheiten zu erhalten, recht eingeschränkte sind, so wird man verstehen, daß die vielfach überhastete Einführung der Sommerzeit zu verschiedenen Zeitpunkten eine Quelle zahlreicher Irrtümer, versäumter ganzer oder halber Arbeitstage und anderen Ärgers für die Landbewohner war und daher bei vielen von ihnen als eine unzweckmäßige und überflüssige Maßnahme stark in Verruf steht. Diese kühle Erwägung wird den tatsächlichen Verhältnissen besser gerecht als die Betonung der Meinung, daß der Landbewohner grundsätzlich zähe am Althergebrachten festhält und an und für sich jeder Neuerung abhold ist.

Für die Bahnverwaltungen erwächst aus diesem Zwiespalt der Meinungen die Pflicht des unvoreingenommenen Mittlers. In Österreich wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um den Städten und Industriegebieten die Erfüllung ihres Wunsches der Einführung der Sommerzeit und den Landbewohnern die gewohnte Beibehaltung des üblichen Zeitmaßes zu ermöglichen. Diese Versuche mußten jedoch an der Tatsache scheitern, daß taugliche Grenzen für die Scheidung der überwiegenden Einflußgebiete von Stadt und Land nicht gefunden werden konnten und die Fahrplanbildung gleichzeitig vor unlösbare Aufgaben gestellt wurde. Die außerordentliche Wohnungsnot und die durch das Mieterschutzgesetz begünstigte Versteinerung der Siedlungsverhältnisse eines gewissen Zeitpunktes führte in Österreich in der Nähe der Städte dazu, daß mit dem Wechsel des Beschäftigungsortes täglich große Reisen von der ängstlich gehüteten Heimstätte der Familie zu und von den Arbeitsstätten ausgeführt werden müssen. Dieser Zustand zwingt die Bahnverwaltungen dazu, täglich sich oft vielfach kreuzende große Beförderungsleistungen für ein Entgelt auszuführen, das dem einzelnen vielleicht schwer erschwinglich erscheint, den Bahnen aber kaum die knappsten Selbstkosten deckt. Die zonenweise Einführung der Sommerzeit würde daher die Bahnverwaltungen zu einer Verdopplung des an und für sich vielfach mit Verlusten verbundenen Nahverkehres zwingen, da das flache Land auf der Berücksichtigung der gewohnten Zugslage beharren würde, wogegen die Erfüllung der Beförderungsbedürfnisse der Städte nach der Sommerzeit nicht zu umgehen wäre. In vielen Fällen wäre die pünktliche Führung aller dieser Züge und ihre Einarbeitung in einen tauglichen Fahrplan überhaupt unmöglich. Die eingehende Prüfung dieser Frage hat vielmehr zu der Überzeugung geführt, daß nicht einmal Österreich für sich allein in der Lage wäre, die Sommerzeit selbständig und ohne Rücksicht auf die Nachbarstaaten einzuführen. Ein Blick auf die Formung der Grenzen Österreichs und die abseitige Lage seiner Bundeshauptstadt wird diese Tatsache begreiflich erscheinen lassen. So hat die ganze Bewegung zur Einführung der Sommerzeit in Österreich mit dem Beschlusse der Spitzen der Verwaltungsstellen, daß Österreich zur Einführung der Sommerzeit bereit ist, wenn auch der überwiegende Teil der Nachbarstaaten zu gleichen Zeitpunkten diese Maßnahme einführt, einen vorläufigen Abschluß gefunden. Dieser Beschluß steht im Einklange mit der Erwägung, daß die städtische Bevölkerung im Verkehrswesen den Hauptteil der Reisenden stellt und die vorzugsweise Berücksichtigung ihres Wunsches bei den nach geschäftlichen Grundsätzen zu verwaltenden Bahnen nicht mit Unrecht fordern darf. Wird anderseits Beginn und Ende der Sommerzeit durch ein Gesetz für einen bestimmten Kalendertag festgelegt und für den reibungslosen Übergang durch dauernde Verkündigung auf breiter Grundlage mit allen verfügbaren Mitteln von den amtlichen Veröffentlichungen angefangen über die Tageszeitungen bis herab zu einfachen Schulbelehrungen vorgesorgt, so kann als wahrscheinlich angenommen werden, daß sich auch die Bevölkerung des flachen Landes mit der ganzen Maßnahme abfinden würde.

Die Sommerzeit hat wiederholt den Gegenstand von Erörterungen in den zwischenstaatlichen Fahrplanbesprechungen gebildet, doch zeitigten diese Verhandlungen keinen günstigen Erfolg. Die Vertreter der Bahnverwaltungen eines Landes, in dem die Sommerzeit gesetzlich eingeführt ist, müssen die bezüglichen Gesetzbestimmungen beachten und können auf allfällige Verschiebungen der Einführungs- und Abschlußtage der Sommerzeit nicht eingehen. Die Bahnvertreter jener Länder, in denen noch keine Sommerzeit besteht, sind hingegen nicht bevollmächtigt, bindende Vereinbarungen über ganz abliegende und ungewöhnliche Fahrplanänderungen einzugehen und lehnen sie daher aus naheliegenden Gründen ab. Schließlich scheitert die einvernehmliche Lösung an der Vielheit der Meinungen und an dem heillosen Kreislauf der Vollmachten und Befugnisse. Es ist indessen zu hoffen, daß es bei dem zweifellos allerorts vorhandenen guten Willen gelingen wird, zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen.

Bahnbau in Marokko.

Die Eisenbahnen von Marokko verdanken wie diejenigen anderer französischer Siedelungen auch ihre Entstehung militärischen Gründen. 1911 begann dort der Eisenbahnbau, und in dem Maße, wie die Franzosen das Land unter ihre Gewalt bekamen, schufen sie auch Eisenbahnen. Freilich handelte es sich dabei nur um leichte Feldbahnen, und die Schnelligkeit der Ausführung fiel bei der Wahl der Linienführung mehr ins Gewicht als Rücksichten auf den zu erwartenden öffentlichen Verkehr. Im Kriege ist dieser militärische Eisenbahnbau fortgesetzt worden, und zur Zeit des Waffenstillstandes war eine Eisenbahnverbindung zwischen der Stadt Marokko (Marrakesch) im Südwesten bis Udjka an der Grenze von Algerien vorhanden. Diese Eisenbahn scheint auch nach dem Kriege noch im Militärbetrieb geblieben zu sein, denn neben ihren 1700 französischen Angestellten waren 450 Angehörige des Heeres als technische Beamte bei ihrer Verwaltung, deren Sitz in Rabat an der Küste des Atlantischen Ozeans ist, beschäftigt. Überdies arbeiteten noch 4500 Eingeborene im Eisenbahndienst. Der Oberbau besteht aus 9,5 kg/m schweren Schienen, die mit den Schwellen zu Jochen vereinigt sind (Bauart Péchot); teilweise sind aber auch aus Amerika gelieferte Breitfußschwellen von 15 kg/m Gewicht auf Holzschwellen verlegt worden. Im Osten fand sich Kies zum Verfüllen der Gleise, im Westen mußten zu diesem Zwecke Steine gebrochen und zerknackt werden. Der ganze Bahnbau hatte etwa 130 Mill. Franken gekostet, so daß auf 1 km rd. 100 000 Fr. entfallen. Die Mittel- und Ausgangspunkte des Eisenbahnnetzes von Marokko waren Casablanca an der Westküste und Udjda an der algerischen Grenze, und erst nachträglich ist zwischen den von diesen beiden Orten ausgehenden Strecken eine Verbindung und durchgehender Verkehr geschaffen worden. Erst seit 1915 ist anderer als militärischer Verkehr auf diesen Eisenbahnen zugelassen; er machte 1920 immer noch rd. 40 % des Gesamtverkehrs aus, indem z. B. 1920 von den 92 000 Reisenden, die befördert wurden, 36 000 der Zivilbevölkerung angehörten; 1917 waren unter den 49 000 Reisenden noch 30 000 Soldaten, also auch rd. 60 % gewesen. Beim Güterverkehr war die Verteilung zwischen Zivil und Militär ähnlich.

Die Militärbahnen von Marokko sind zurzeit in der Umbildung zu Vollbahnen begriffen. Die erste auf Vollspur umgebaute Strecke ist kürzlich in Betrieb genommen worden; sie führt von Rabat an der Westküste in einem nach Süden geöffneten Bogen über Kenitra, also zunächst entlang der Küste, dann landeinwärts über Petitjean und Meknesa nach Fes, dem Mittelpunkt des Landes. Wie in der Heimat seinerzeit haben die Franzosen auch in ihrer Siedelung einen umfassenden Plan für die Schaffung eines Eisenbahnnetzes aufgestellt, das, wenn es vollendet ist, über 1000 km umfassen wird; es reicht vom Fuße des Atlasgebirges im Südwesten bis Udjda im Osten, und von der in der West-Ost-Richtung verlaufenden Hauptstrecke zweigt bei dem schon genannten Petitjean ein Arm nach Norden, nach Tanger ab. Zu den Plänen, die die Entwickelung des Verkehrs in Marokko bezwecken, gehört auch der Ausbau des Hafens von Casablanca, das anscheinend durch gute Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterland zum Hauptausfuhrhafen des Landes gemacht werden soll.

Der Betrieb der 60 cm-Spurbahnen erwies sich im Laufe der Zeit als unwirtschaftlich, wenn auch die Feldbahn als schnell herzustellender Notbehelf in einem Land, wo Straßen und das Geld zum Bau von Vollbahnen fehlen, sich ganz nützlich zeigte. Es wurde daher alsbald nach dem Kriege die Schaffung eines auch höheren Ansprüchen genügenden Eisenbahnnetzes erwogen. Zum Bau von Vollspurbahnen drängte auch das Agadir-Abkommen von 1911, auf Grund dessen Frankreich den 203 km langen, in Marokko liegenden Teil der insgesamt über eine Entfernung von 310 km führenden Eisenbahn Fes-Tanger in Vollspur zu bauen hatte. Dabei sollten auch die Feldbahnen ausgebaut werden, und man entschloß sich, eine Eisenbahngesellschaft unter Beteiligung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Paris-Orléans-Bahn sowie des Staates von Marokko zu gründen; diese Gesellschaft soll zunächst die folgenden fünf Eisenbahnen bauen: von Petitjean an der Strecke Fes-Tanger nach Kenitra an der Westküste, 85 km; von Kenitra nach Casablanca entlang der Westküste, 145 km; von Kenitra nach einem Punkt der Eisenbahn Fes-Tanger bei Arbana, 80 km; von Casablanca in südlicher Richtung nach der Stadt Marokko, 240 km; von Fes quer durch das Land nach Udjda, 320 km.

Von diesen Eisenbahnen ist bis jetzt nur die Strecke Petitjean-Kenitra und eine Teilstrecke der Eisenbahn Kenitra-Casablanca bis Rabat fertiggestellt; mit Fes wird die Verbindung durch den fertiggestellten Teil der Eisenbahn Fes-Tanger von Petitjean über Meknesa hergestellt. Die Vollspurbahnen folgen zwar im großen ganzen dem Weg, den ihnen die Feldbahnen vorgezeichnet haben; es kommen aber, schon aus dem Grunde, weil für einen Dauerbau andere Vorarbeiten im Gelände gemacht werden als für eine Heereszwecken dienende Feldbahn, auch ganz erhebliche Abweichungen vor. Scharfe Krümmungen und steile Neigungen werden bei dem Umbau beseitigt.

Die Arbeiten sind so weit vorgeschritten, daß nach Fertigstellung der erwähnten Teilstrecken demnächst die Inbetriebnahme der Eisenbahn bis Casablanca zu erwarten ist. Von dort führt über Ber-Rechid eine Eisenbahn nach den Phosphatfeldern von Ued-Zern, deren Umbau auch beinahe beendet ist. Noch im Laufe dieses Jahres ist zu erwarten, daß Züge zwischen Tanger und Fes verkehren können, und dann soll die Strecke Casablanca-Marokko in Angriff genommen werden. Als letzte Umbaustrecke soll Fes-Udjda folgen. Den Abschluß wird dann noch eine Verbindung zwischen Casablanca über Masagan nach Safi an der Westküste und eine Querverbindung zwischen Safi und Marokko bilden.

Nach dem Abkommen von Algericas sollten die Lieferungen für den Bahnbau in Marokko ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der anbietenden Unternehmer an diejenigen unter ihnen vergeben werden, die das vorteilhafteste Angebot einreichen. Bis jetzt hat für die Vollspurbahnen die Orléansbahn die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebsmittel aus ihren Beständen abgegeben, während die Mittelmeerbahn die Betriebsmittel für die Bauarbeiten gestellt hat. Für die Feldbahn waren die Lokomotiven zunächst von französischen Lokomotivbauanstalten geliefert worden; als diese aber durch Heeresaufträge für andere Zwecke voll in Anspruch genommen waren, wurden Baldwin-Lokomotiven von 10 und 12 t Gewicht aus Amerika bezogen. Bei Beendigung des Krieges wurde eine Anzahl Benzinlokomotiven, die für Heereszwecke entbehrlich geworden waren, nach Marokko abgegeben, und neuerdings sind Lokomotiven mit fünf Triebachsen im Gewicht von 15 t für die erwähnte Phosphatbahn nach Ued-Zem bestellt worden. Personen- und Güterwagen stammen in der Mehrzahl von der Firma Decauville, doch befinden sich unter ihnen auch solche amerikanischen Ursprungs. Die Lokomotivkessel leiden sehr unter der schlechten Beschaffenheit des Wassers in Marokko, das viel Kalk und Magnesiasalze enthält, doch sind mit Wasserreinigungsanlagen nach dem Muster derjenigen, die in Algerien benutzt werden, gute Erfolge erzielt worden.

Die Werkwoche der Deutschen Reichsbahn.

Planmäßig nahm die Werkwoche am 31. März d. J. im Aulagebäude der Berliner Universität ihren Anfang. Der Eröffnung wohnten bei: Vom Reichsverkehrsministerium Staatssekretär Kumbier, Ministerialrat Geh. Baurat Dr. Ing. Schwarze, Oberregierungsbaurat Scheel und vom Handelsministerium Ministerialrat Geheimer Regierungsrat Dr. Alfred Kühne, außerdem der Verwaltungsdirektor der Akademie, Regierungsrat Pietsch. Unter den Hörern befanden sich neben Angehörigen der Deutschen Reichsbahn auch Beamte von Privatbahnen und von der Großen Berliner Straßenbahn sowie Gäste aus Dänemark, Rußland und Schweden.

Oberregierungsbaurat Dr. Martens vom Eisenbahn-Zentralamt entbot als Leiter der Werkwoche namens der Akademie allen Anwesenden herzlichen Willkommgruß und eröffnete die Veranstaltung mit dem Hinweise, daß alle unsere Arbeit dem Nutzen des heißgeliebten Vaterlandes gelte. Hierauf nahm Ministerialrat Geh. Baurat Peter Kühne vom Reichsverkehrsministerium das Wort zu einem einleitenden Vortrage, den wir wegen Raummangels leider nur in kurzem Auszuge wiedergeben können. Er entwarf zunächst einen Überblick über die Entwicklung des Werkstättenwesens der Deutschen Reichsbahn und über die Bemühungen der Verwaltung zu wirtschaftlicher Betriebsführung auf dem Wege der Organisation der Arbeit, der tunlichsten Einschränkung der Fehlerquellen in der Stoffwirtschaft und der rationellen Bewirtschaftung des in Fahrzeugwerten investierten, namhaften Kapitals. Er warnte vor einer zu weitgehenden Mechanisierung der Arbeit, deren Qualität niemals ein Erzeugnis rein technischer Überlegung sein kann, sondern immer von dem Menschen und seiner mehr oder minder freien Leistungsbetätigung maßgebend beeinflußt wird.

In seinen weiteren Ausführungen behandelte er die große Bedeutung der Selbstkostenberechnung unter Gegenüberstellung der kameralistischen Titelabrechnung und betriebswirtschaftlichen Vollabrechnung. Er erblickt in der richtigen Selbstkostenrechnung ein wichtiges Organ der Betriebskontrolle und ein wirtschaftlich notwendiges Mittel zur Belebung des technischen Fortschrittes und zur Entwicklung der Arbeitsorganisation, wobei allerdings eine genaue Kenntnis des Wesens des technischen Arbeitsproblems unbedingte Voraussetzung ist. Die Ermittlung der Selbstkosten, die in den Arbeitsvorgängen hängen, ist eine klare, technisch wirtschaftliche Aufgabe, zu deren Lösung der Techniker allein berufen ist.

Als den empfindlichsten Nerv des Betriebes bezeichnete Ministerialrat Kühne das Lohnwesen. Nach seiner Ansicht müssen wir unter allen Umständen bemüht bleiben, die guten Qualitätsarbeiter durch eine richtige Lohnpolitik richtig einzugliedern. Es ist daher zu begrüßen, daß in dem letzen Lohntarif eine höhere Bewertung der Qualitätsarbeiter erreicht wurde; denn der materielle Erfolg bleibt, wie der Redner besonders betonte, der stärkste Ansporn für die große Masse der Arbeitleistenden. Einen wesentlichen Bestandteil des in Aussicht genommenen neuen Lohntarifes bilden die Grundsätze für die Ausführung von Zeitaufnahmen. Redner fordert, daß gewisse Arbeiten, bei denen es auf ganz besondere Qualität ankommt und eine vorherige Zeitbestimmung nicht möglich ist, nicht in Stücklohn vergeben werden. Ähnlich lägen die Dinge im gesamten Verkehrs- und Betriebsdienst der Deutschen Reichsbahn, wenn die Arbeit nach bestimmten Fahrplänen verlaufen muß. Hier kommt alles darauf an, daß die Fahrpläne innegehalten werden, und dazu ist in erster Linie beste Werkdisziplin notwendig. In gleicher Weise sei ja auch die Bezahlung der großen Masse geistiger Arbeiter nur nach dem gewöhnlichen Zeitverfahren möglich, denn es handle sich um Tätigkeiten, die vorwiegend von anderen moralischen Einflüssen abhängig sind. Der wiederholte Versuch, für die Zeitlöhner durch Prämien einen Anreiz zu schaffen, habe sich immer wieder zu einem bloßen Zulagesystem ausgewirkt.

In dem Verhältnis des Menschen zu seiner Arbeit sei in der letzten Zeit wieder viel über die Richtigkeit der Arbeitszeit gestritten und an vielen Stellen vielleicht nicht das richtige Maß gehalten worden. Redner vertritt folgenden Grundsatz: In der Arbeitszeit kann kein Schema aufgestellt werden, sondern es bleibt einzig und allein der Wirkungsgrad der Arbeit maßgebend. Die eingetretene Ermüdung muß in ausreichenden Ruhepausen ausgeglichen werden können. Niemals darf der Arbeiter gezwungen sein, vom Kapital seiner Arbeitsfähigkeit zu zehren.

Schließlich wurde noch das wichtige Kapitel der sozialen Löhne gestreift. Wenn die Verwaltung mit Hilfe dieser Löhne besondere Rücksicht auf Familie, Wohnung und andere Kulturbedürfnisse des Arbeiters nehme, werde sie den Grund zu einer guteingearbeiteten Stammbelegschaft legen und dadurch gerade dem Werkstättenbetrieb der Reichsbahn, der eine stete und feste Zusammensetzung seiner Belegschaft zur ersprießlichen Erledigung der Ausbesserungsarbeiten verlangt, den allerbesten Dienst erweisen.

Ministerialrat Kühne schloß seine wertvollen Ausführungen mit folgender Feststellung: Wir gehen Zeiten schwersten wirtschaftlichen Ringens aller Kulturvölker um ihre Existenz entgegen. Wir Deutsche können, umgeben von reichen Rohstofflagern, die uns in absehbarer Zukunft in der Lieferung von Halbfabrikaten immer überlegen sein werden, nur durch Qualitätsarbeit unter den wirtschaftlichsten Bedingungen bestehen. Wir müssen, dieses Ziel im Auge behaltend, unsere Gesamtarbeit auf wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Grundlage aufbauen. Auf dem Wege nach diesem Ziel muß jedes politische und privatwirtschaftliche Dogma verschwinden, denn es darf keine Gegensätze zwischen privatwirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und nationalen Bedingungen geben. Diese Dinge sind immer eng miteinander verknüpft. Sie bilden die Grundlage für gesunde Wirtschaftsverhältnisse und für den Fortschritt.

Eine neuzeitliche Eisenbahnwerkstätte aber ist ein sehr empfindlicher Mechanismus. Die Elemente dieses Mechanismus sind nicht allein Maschinen, Werkstoffe und tote Einrichtungen, sondern in erster Linie Menschen, Arbeitskräfte mit guten und schlechten Eigenschaften, mit Fähigkeiten und Kenntnissen verschiedenster Art. Der Mensch läßt sich von der Arbeit nicht trennen, ebenso wie Technik und Wirtschaft unlöslich miteinander verbunden sind. Wissenschaftliche Erkenntnis und

industrielle Auswertung sind in der Technik in ständiger Wechselwirkung verknüpft. Diese Wechselwirkungen zu einer Werkharmonie zu führen, soll in Zukunft unsere vornehmste Aufgabe sein.

Mit dem Thema „Verbrauchswirtschaft und Statistik" eröffnete sodann Dr. Martens die eigentliche Vortragsreihe, die in ihrem sachgemäßen Aufbau und packenden Szenenwechsel die glückliche Hand des erfahrenen Regisseurs verrät. Pp.

Die Wagenfrage bei der Regie.

In dem französichen Nachrichtendienst Nr. 339 vom 18. März 1924 findet sich ein Artikel „Berichtigung falscher Behauptungen über die Wagenfrage bei den Regiebahnen", der u. a. folgendes bringt:

„Die „Deutsche Allgemeine Zeitung" vom 5. März beschäftigt sich mit einer Berichtigung des „Nachrichtendienst" (Nr. 321), nach welcher nachgewiesen wurde, daß in den zwei letzten Februarwochen die Regiebahnen 11 000 Wagen weniger von der Reichseisenbahn zurückerhalten haben, als nach dem unbesetzten Gebiet abgeführt wurden. Die „D. A. Z." behauptet, daß der vorhandene Wagenpark der Regiebahnen hätte genügen müssen, allen Anforderungen der Zechen gerecht zu werden, wenn die Wagen dieselbe Umlaufszeit wie früher haben würden.

Wir können die „D. A. Z." über den ehemaligen Betrieb aufklären. Während des Monats Februar 1922 z. B., um im Bilde zu bleiben, betrugen die Wagenlieferungen für den Kohlentransport im Ruhrgebiet 436 191 Wagen, und die Lieferungen standen um 166 205 Wagen hinter den Anforderungen zurück. Das tägliche Wagendefizit betrug 4150 Wagen. Im Februar 1924 war der Ausfall 3423 Wagen; im Vergleich zu den Forderungen bewegt sich demnach der Ausfall in demselben Verhältnis.

Man kann der Regie gewiß keinen Vorwurf machen, nicht besser zu arbeiten als die Reichsbahn, deren tadellose Organisationsfähigkeit, besonders was den Ruhrbetrieb anbelangt, gefeiert wird. Nebenbei bemerkt, stand damals der Reichsbahn ein lückenloser wohlausgestatteter Wagenpark zur Verfügung."

Dieser Artikel ist geeignet, von den früheren Verkehrsleistungen der Deutschen Reichsbahn falsche Vorstellungen zu erwecken. Sein — offenbar beabsichtigter — Fehler ist der, daß aus den Zahlen eines aus einem bestimmten Grunde besonders verkehrsschwachen Monats ganz falsche Schlüsse auf das beiderseitige Leistungsverhältnis gezogen werden. Allerdings wurden im Februar 1922, der als Vergleichsmonat gewählt ist, für den Kohlentransport im Ruhrgebiet nur 436 191 Wagen gestellt. Diese Gestellungszahl ist aber außerordentlich beachtlich, wenn man bedenkt, daß vom 1. bis 9. Februar 1922 der Eisenbahnerstreik gedauert hat, der den Verkehr im Ruhrgebiet fast vollständig zum Erliegen brachte. Auch noch in der ersten Zeit nach Beendigung des Streiks waren die Bahnhöfe vollständig mit beladenen Wagen verstopft, da die Zechen und Werke das vorhandene Leermaterial weiter geladen hatten. Außerdem waren die Lokomotiven durch unsachgemäße Behandlung des Personals während des Streiks zum großen Teil beschädigt. Infolgedessen mußte auch das Leermaterial im Zuführungsgebiet der östlichen und südlichen Linien längere Zeit zurückgehalten werden. Überhaupt waren größte Schwierigkeiten noch längere Zeit nach Beendigung des Streiks zu überwinden, um den Betrieb auch nur einigermaßen wieder in Gang zu bekommen.

Bei gerechter Würdigung dieses Tatbestandes kann man ohne Überhebung sagen, daß es nur einer derartig guten Verwaltung wie der Deutschen Reichsbahn gelungen ist und gelingen konnte, in den noch verbleibenden 18 Tagen des Monats Februar 1922 den Anforderungen des Kohlenverkehrs im Ruhrgebiet mit einer Gestellung von, wie bereits erwähnt, fast 500 000 Wagen nachzukommen. Die Regieverwaltung hat es demgegenüber im ganzen Monat Februar 1924 nach ihren eigenen Angaben, trotz aller Propaganda und allen Eigenlobes, nur fertiggebracht, der Ruhrkohlenindustrie 394 686 Wagen zuzuführen, also noch rund 100 000 Wagen weniger als die Reichsbahn unter erschwerenden Umständen für eine Zeit von etwas über einem halben Monat im gleichen Monat des Vorruhreinbruchsjahres stellte.

Fast noch deutlicher wird die Unzulänglichkeit der Regie, wenn man den Verkehr im Februar 1921 zum Vergleich heranzieht. In diesem Monat betrug die Gestellungszahl für den Kohlentransport im Ruhrgebiet 587 314 Wagen, also fast 200 000 Wagen mehr, als die Regie im Februar 1924 zu stellen in der Lage war.

Es war nötig, das einmal für einen von der Regie selbst gewählten Monat in aller Öffentlichkeit zahlenmäßig festzustellen, damit die wahre Bedeutung der Leistungen der Regie bekannt wird. Es ist das um so nötiger, als sonst bei der fortgesetzten und aufdringlichen Propaganda der Regie und ihren unausgesetzten und unerhörten Ausfällen gegen die Deutsche Reichsbahn und ihren guten Willen, die in jeder Nummer des „Nachrichtendienstes" gebracht werden, das deutsche Publikum Gefahr läuft, Unwahres für wahr zu halten.

Entwicklungsfragen der Deutschen Reichsbahn.

Über dieses Thema hielt Reichsverkehrsminister Oeser am 4. April auf Einladung der Handelskammer in Berlin vor den Mitgliedern der Handelskammer und ihrer Fachausschüsse einen Vortrag, in dem er den zahlreich erschienenen Zuhörern einen Einblick in den heutigen Stand der vielen der Reichsbahn gestellten Probleme gab.

Der Minister schilderte zunächst die ungeheuren Schwierigkeiten, die für die Reichsbahn bestanden, als sie am 15. November 1923 mit der Stillegung der Notenpresse und der Schaffung der Rentenmark aus der Reichsfinanzverwaltung losgelöst und ohne Betriebsfonds und sonstige Mittel auf eigene Füße gestellt wurde. Die Schwierigkeiten wurden noch verstärkt dadurch, daß auch die durch den Ruhreinbruch verursachten großen Ausgaben, obwohl eigentlich politische Ausgaben, nicht von der Finanzverwaltung, sondern von der Reichsbahn getragen werden mußten. Durch den Ruhreinbruch war das im Jahre 1922 schon erreichte finanzielle Gleichgewicht der Reichsbahn zerstört worden. Es folgte der schwere vergebliche Kampf mit der Geldentwertung, die unter anderem zur Folge hatte, daß der Betriebskoeffizient von März bis Oktober 1923 auf den hoffentlich nie wiederkehrenden Stand von etwa 475 % anwuchs. Auf der Grundlage der Markstabilisierung im November 1923 setzte dann der Umschwung ein. Über den Mangel an Betriebsmitteln kam die Reichsbahn zuerst durch Kredite mit Hilfe der Industrie und einen inzwischen übrigens schon zum großen Teil abgedeckten englischen Kohlenkredit hinweg. Harte und rigorose Ersparnismaßnahmen, und auch die nach der Stabilisierung einsetzende Zunahme des Verkehrs brachten dann bald Erfolg. Schon im Dezember 1923 war die Reichsbahn keine Zuschußverwaltung mehr. Bald war sie imstande, den Kredit der Rentenbank über das verlangte Maß hinaus zurückzuzahlen. Auch ist jetzt der ordentliche und außerordentliche Etat gedeckt. Der Erfolg, der ohne Einsetzung eines Zensors nach dem Vorgange in Österreich erreicht wurde, ist außerordentlich. Er beweist die innere Gesundheit der Reichsbahn. Allerdings war er nur ermöglicht durch eine Wirtschaftsbehandlung, wie sie in vieler Hinsicht nicht auf die Dauer haltbar ist. Die Einschränkungen der Lieferungen, der starke Personalabbau, die starke Herabsetzung der Bezüge von Beamten und Arbeitern sind nur erträglich, bis die Rentenmark aus der Gefahrzone herausgeführt ist. Der Personalstand ist von 1 080 000 wieder ungefähr auf den Friedensstand von 710 000 bis 750 000 verringert. Der Abbau ist in den letzten Monaten mit äußerster Energie durchgeführt worden, um die finanzielle Lage der Reichsbahn zu sichern. Dabei ist zu bedenken, daß die Reichsbahn so viele wertvolle Teile in Ost, West und Norden verloren hat. Die Abtretung der Gebiete zwingt außerdem zu beträchtlichen unwirtschaftlichen Ausgaben für den Bau neuer Übergangsbahnhöfe, für zahlreiche Umwege usw. Insgesamt 485 Millionen Mark sind durch die gegenwärtigen Verhältnisse jährlich dem Reingewinn laufend entzogen. Überall, wo irgend die Möglichkeit vorhanden ist, werden starke Betriebsvereinfachungen durchgeführt. Der Minister gab zahlenmäßigen Aufschluß über den Umfang der Einschränkungen, der Stillegung von Strecken, der Schließung von Stationen, der Umgestaltung des Personen- und Güterzugfahrplanes usw., durch die 65 000 Mann erspart wurden, neben den damit verbundenen Ersparnissen an Lokomotiven, Kohlen usw. Daneben gehen die ebenso wichtigen Bestrebungen zur Verbesserung des Betriebes. Zur Besserung der Wärmewirtschaft ist die Reichsbahn eingeteilt

in 11 Wirtschaftsbezirke, und überall wird daran gearbeitet, unsere Wärmewirtschaft zu steigern und die Ausnützung der Kohle zu verbessern. Auf diesem Wege gilt es um so mehr fortzufahren, als die Finanzlage die weitere Elektrisierung von Strecken schwer hemmen wird. Noch im Laufe dieses Jahres werden auch praktische Versuche mit Diesellokomotiven (Ölheizung) gemacht werden.

Jeder Erfolg auf diesen Gebieten kommt auch der deutschen Wirtschaft zugute. Dies drückt sich aus in der Gestaltung der Tarife. Der Minister erläuterte die Entwicklung der Tarife von dem Wettlauf mit der Geldentwertung bis zur Gegenwart. Die zum 1. März 1924 beschlossene Ermäßigung der Gütertarife um 10 % bringt der Reichsbahn einen Ausfall von 210 Millionen Mark, der von der Reichsbahn im Interesse der deutschen Produktion getragen werden sollte, aber nicht ganz getragen werden kann. Einen Ausgleich bietet nur die Erhöhung der Personentarife. Diese waren ohnedies lange Zeit hindurch viel zu niedrig. Im gegenwärtigen Zeitpunkt kommt es in erster Linie darauf an, die Gütererzeugung zu fördern. Die Rücksicht hierauf ist höher zu stellen, als die Rücksicht auf die Personenbeförderung. Der Minister führte den Nachweis für die Notwendigkeit der scheinbar unsozialen Erhöhung der Fahrpreise III. und IV. Klasse zur Deckung der Selbstkosten. Die Fahrpreiserhöhung hat auch nach den Ergebnissen einer Rundfrage keineswegs ungünstig auf die Verkehrsentwicklung gewirkt, auch eine bessere Ausnützung der höheren Wagenklassen erreicht. Zu der in der Presse teilweise ungünstig aufgenommenen Einführung des Lichtbildzwangs für Zeitkarten im Berliner Verkehr erwähnte der Minister, daß die Notwendigkeit hierzu schlagend dargetan werde durch die praktischen Ergebnisse in den Bezirken Dresden und Breslau, wo nach Einführung des Lichtbildzwangs in Dresden 30 %, in Breslau sogar 60 % Zeitkarten mehr gelöst wurden als vorher.

Der Minister ging sodann zu den schwebenden Organisationsfragen über. Der Verkehrsminister hat nach der Neuorganisation eine durchgreifende Anordnungsbefugnis. Er kann von sich aus alle Dinge regeln, die er für eine zentrale Regelung für geeignet hält. Es ist eine Zentralisation mit Dezentralisation geplant, eine Ausübung aller wichtigen Bestimmungen von der Zentrale, aber ein Hinabschieben aller derjenigen Dinge, die in einer anderen Instanz erledigt werden können. Die Abmachungen mit Bayern sind nicht zugunsten der bayerischen Regierung, sondern zugunsten einer Reichsbehörde, der Gruppenverwaltung in München getroffen worden. Das, was durch diese Abmachungen vorgesehen ist, steht der bayerischen Zweigstelle mit wenigen Ausnahmen auch heute schon zu. Neu ist nur die selbständige Verfügung über die Personalgruppen X—XII. Weiter ist neu eine finanzielle Dezentralisation, durch die wirtschaftliches Denken gefördert werden soll. Durch die den Präsidenten größerer Direktionen und dem Führer der Gruppe München auferlegte Abrechnungspflicht wird ein innerer Wettbewerb innerhalb der Direktionen erreicht. Dabei soll jedem Abrechnungsbezirk ein Vorteil geboten werden, für das was er erreicht und über den Etatsansatz hinaus herausarbeitet. Die Präsidenten der Direktionen werden ferner künftig sozusagen Gesandte der Reichsbahn bei den Landesregierungen sein, um ein gutes Verhältnis zwischen Reichsbahn und den Ländern und eine gegenseitige Verständigung zu sichern. Sie sind ermächtigt und beauftragt, über alle Dinge, an denen die Landesregierung ein berechtigtes Interesse hat, Auskunft zu erteilen und den Standpunkt der Reichsbahn zu vertreten. Neue Reservatrechte für Bayern werden durch die Abmachungen nicht geschaffen. Alle diese Dinge gelten für die eine wie die andere Direktion und für alle Länder. Es besteht auch nicht die Absicht, etwa eine Gruppendirektion außer Bayern zu errichten. In Bayern sind die Dinge historisch gewachsen und sollen so gelassen werden wie sie sind.

Zur Frage der Reparationen erklärte der Minister nur ein vorläufiges Urteil abgeben zu können, da die Vorschläge der Gegenseite noch nicht in authentischer Form vorliegen. Er hob hervor, daß die Verständigung eine freiwillige sein muß, weil sie sonst keine Dauer versprechen könne. Die Reichsbahn ist sich klar darüber, daß sie bereit sein muß, das ihrige zur Befreiung und zur Wiedererlangung der Unabhängigkeit Deutschlands beizutragen. Soll die Reichsbahn eine Garantie für bestimmte Leistungen übernehmen, dann ist die erste Forderung, die sie zu stellen hat, daß sie die Verantwortung auch voll tragen kann und von jedem äußeren Zwange frei bleibt. Die zweite Forderung ist, daß die Verwaltung der Rhein- und Ruhrbahnen wieder frei in unsere Hände gelegt wird. Wir können auch keine Lösung auf uns nehmen, die uns nur eine halbe Bewegungsfreiheit gibt. Ohne Rhein und Ruhr wird die deutsche Wirtschaft niemals reparationsfähig werden. Dies haben auch alle Sachverständigen ausgesprochen. Die Reichsbahn braucht auch ihrerseits ein Moratorium. Außerdem muß für die Konjunkturschwankungen der Reichsbahn unter allen Umständen ein Ausgleichsfonds geschaffen werden. Aus volkspsychologischen Gründen wäre es auch unerträglich, wenn der ganze Ertrag der Reichsbahn und der Arbeit von über 700 000 Köpfen restlos auf Reparationskonto gutgeschrieben und nicht auch ein Teil zu den Einnahmen des Reichs übrig bleiben würde. Eine Sicherung des Zinsendienstes für die Obligationen, die angeblich im ungeheuren Betrage von 11 Milliarden Mark ausgegeben werden sollen, ist nur bei Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte anzunehmen. Die Reichsbahn wird alle erträglichen Lasten aus der Reparationsfrage willig auf sich nehmen und im guten Willen durchführen, in der Überzeugung, daß dieser beste deutsche Besitz dem deutschen Volke noch mehr am Herzen liegen wird, wenn er dazu beiträgt, ihm die Freiheit und die Unabhängigkeit wieder zu erwerben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 23. März d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt, die in der Hauptsache den Abschnitt 1 b (Munition) betreffen. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 12 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Sitzung des Organisationsausschusses.** Am 2. April trat der zu gleichen Teilen aus Vertretern der Verwaltung und des Personals bestehende Organisationsausschuß im Reichsverkehrsministerium zu einer Sitzung zusammen. Behandelt wurde die Frage der Erweiterung der Zuständigkeiten der Ämter in der Reichsbahnverwaltung.

— **Die Verpfändung der Reichsbahn.** Nach den französischen Zeitungen geht der Vorschlag der in Paris tagenden Sachverständigen, soweit die Reichsbahn in Betracht kommt, dahin, daß die Eisenbahnen 50 Jahre eine Gesellschaft zu bilden haben mit einem Kapital von 26 Milliarden, geteilt in 2 Milliarden Vorzugsaktien (ein Viertel die Alliierten und drei Viertel die Gesellschaft), 13 Milliarden gewöhnliche Aktien (Verzinsung je nach Geschäftsgang) in der Hand des Reiches. 11 Milliarden privilegierte Obligationen zu 6 % (5 % Zinsen, 1 % Amortisationen), vom 4. Jahre an durch 37 Jahre hindurch gesichert in der Hand der Reparationskommission, 660 Millionen tragend. Die Reparationskommission hat das Recht, ihre Obligationen zu verkaufen und auf diese Weise rasch 10 Milliarden Goldmark zu mobilisieren.

— **Beilegung des Eisenbahnerstreiks.** Auf Grund des endgültigen Beschlusses des Kabinetts ist in den Beratungen zwischen den Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und des Personals eine Einigung zustandegekommen. In allen Lohngruppen und allen Lohnbezirken wird der Stundenlohn um 6 ₰ erhöht. Ueber die Arbeitszeit der Eisenbahnarbeiter wurde folgendes Abkommen getroffen: Die Arbeitszeit beträgt während vier Monaten 8 Stunden, in den weiteren vier Monaten 9 Stunden und in den letzten vier Monaten 10 Stunden. Für die zehnte Stunde wird ein besonderer Zuschlag von 5 ₰ gewährt. Über die übrigen Fragen des Manteltarifs wird weiter verhandelt werden. Das Reichsverkehrsministerium erklärte sich ferner bereit, mit den Organisationen über die Dienstdauervorschriften für Beamte in Verhandlungen einzutreten. Dabei soll der Neunstundentag Regel sein. Die Streikenden müssen wieder eingestellt werden, und Maßregelungen aus Anlaß des Streiks dürfen nicht stattfinden.

— **Wiedereinlegung von Zügen.** Vom 15. April ab werden die vorübergehend weggefallenen Berlin-Stuttgarter Tagesschnellzüge D 32 und D 33, Berlin Anhalter Bhf. ab 7.50 vm., Stuttgart an 9.18 nm. und Stuttgart ab 9.45 vm., Berlin Anhalter Bhf. an 10.32 nm. wieder eingelegt. Sie führen durchgehende Wagen zwischen Berlin und Kissingen. Ebenso werden vom 17. April die Eilzüge 169 und 170 zwischen München und Lichtenfels über Augsburg-Nürnberg nach dem veröffentlichten Fahrplane wieder in Gang gesetzt. München ab 11.50 vm., Lichtenfels an 5.30 nm. und Lichtenfels ab 11.39 vm., München an 5.35 nm. — Die Züge D 32 Hindenburg ab 7.30 vm., Berlin Friedrichstraße an 4.22 nm. und D 37 Friedrichstraße ab 3.42 nm., Beuthen an 1.11 nachts, verkehren vom Karfreitag, 18. April, ab auch wieder an den Sonn- und Feiertagen.

— **Ostersonderzug Berlin-Ostpreußen.** Am Donnerstag, den 17. April, verkehrt ein Sonderzug zu ermäßigten Fahrpreisen von Charlottenburg ab 6.11 nm., nach Königsberg an 10.37 vm. Fahrkarten nach Marienburg, Elbing, Braunsberg und Königsberg werden vom Mittwoch, 9. April, an bei der Fahrkartenausgabe Zoologischer Garten in der Zeit von 10 vm. bis 6 Uhr nm. ausgegeben. Die besonderen Bestimmungen und die Fahrpreise sind durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgemacht. Deutsche Reichsangehörige brauchen bei Benutzung dieses Zuges für die Fahrt durch polnisches Gebiet weder Personalausweis noch visierten Paß. Zollabfertigung an den Grenzen unterbleibt. Unter gleichen Bedingungen verkehrt am 17. April auch ein Sonderzug von Insterburg über Königsberg nach Berlin.

— **Sonntagskarten.** Die zu Karfreitag und den beiden Ostertagen d. J. gelösten Sonntagskarten haben vom Gründonnerstag (17. April) 12 Uhr mittags bis Ostermontag (21. April) Gültigkeit. Die Rückfahrt muß vor Mitternacht vom 21. zum 22. April angetreten werden.

— **Schlafwagenverkehr München-Rheinland.** Der Schlafwagenverkehr in den Zügen D 47, München ab 11.00 nachm. und D 48, München an 7.40 vorm., wird vom 5. April neu geregelt. Der neben dem München-Frankfurter Schlafwagen in diesen Zügen zurzeit laufende Schlafwagen München-Köln wird auf die Strecke München-Gießen beschränkt. Für den rheinischen Verkehr werden in ihm 8 Plätze vorbehalten.

— **Schlafwagen Berlin-Stuttgart.** Der zurzeit in den Zügen D 238 Anhalter Bhf. ab 6.50 nm. und D 237 Stuttgart ab 9.00 nm. zwischen Berlin und Stuttgart verkehrende Schlafwagen III. Kl. wird vom 25. April ab den Zügen D 38 Anhalter Bhf. ab 5.40 nm. und D 37 Stuttgart ab 8.17 nm. beigestellt werden. Durch die Einstellung in diese Züge, die mit dritter Klasse ausgestattet sind, wird mit seiner stärkeren Benutzung zu rechnen sein.

— **Fahrplanänderung auf der Strecke Berlin—Köln.** Der von Berlin, Friedrichstraße, 12.45 nachm. abfahrende Zug D 14, Berlin—Hannover—Elberfeld—Köln, ist seit 1. April früher gelegt. Er verkehrt Berlin, Schles. Bhf., ab 11.37 vorm., Friedrichstraße ab 11.54, Charlottenburg ab 12.13 nachm.

— **Hapag-Seebäderdienst.** Durch die Hapag-Seebäderdienst-G. m. b. H. wird in diesem Jahre der Verkehr von Hamburg nach den Nordseebädern in dem früheren Umfange mit dem Turbinendampfer „Kaiser" und dem Salondampfer „Bubendey" wieder aufgenommen. Es besteht in der Vorsaison wöchentlich mehrmalige Verbindung mit Cuxhaven, Helgoland und Sylt und in der Hauptsaison (Juli und August) tägliche Verbindung mit Cuxhaven und Helgoland und viermal wöchentlich mit Sylt. Sonderfahrten zu ermäßigten Preisen finden statt: Tagesfahrten mit „Kaiser" nach Helgoland über Cuxhaven an Sonn- und Feiertagen, Wochenendfahrten mit Dampfer „Bubendey" nach Sylt. Abfahrt: Sonnabends, Rückkehr: Montags.

— **Einreise nach Wiesbaden.** Gesuche um Einreise zum Kurgebrauch nach Wiesbaden sind fortan an das Städtische Verkehrsbüro Wiesbaden, Theaterkolonnade, zu richten. Dem schriftlichen Antrage sind beizufügen: 1. Ein Personalausweis mit Lichtbild (ausgestellt von der Polizeibehörde des Wohnorts), 2. eine Aufenthaltsbescheinigung, 3. zwei Paßbilder, 4. sechs Goldmark (einschließlich Postgebühren); außerdem ist eine schriftliche Erklärung abzugeben, daß der Antragsteller aus dem besetzten Gebiet nicht ausgewiesen ist. Der Zugverkehr mit Wiesbaden ist wesentlich verbessert. Nach und von Frankfurt verkehren täglich drei durchgehende Schnellzüge und 15 durchgehende Personenzüge. Direkte Fahrkarten nach Wiesbaden sind in Frankfurt und Darmstadt erhältlich. Zollschau in Höchst oder Griesheim.

— **Etwas über Äußerlichkeiten bei der Regie.** Aus dem Ruhrgebiet wird uns geschrieben: Jeder Reisende, der sich in einen Regiezug begibt, ist erstaunt über die darin herrschende Unsauberkeit. Manche Hände haben ihre geistlosen Erzeugnisse an die Wände hingeschrieben oder sind mit ihren schmutzigen Fingern darüber gefahren. Die Wände putzt auf den Abstellbahnhöfen aber anscheinend niemals die säubernde Bürste der Wagenreiniger; sie bleiben wie sie sind und legen, wenn man die Inschriften verfolgt, Zeugnis ab von der wechselnden Politik unserer kurzlebigen Zeit.

Mindestens ebenso schlimm steht es mit dem Äußern der Regiewagen. Blind sind die äußeren Flächen; sie starren vor Schmutz, und nicht selten sieht der Reisende auf den Wänden Rost, der schon die Farbe abgefressen hat.

Die Wartesäle vervollständigen dieses Bild der Unordnung. In Ökoven z. B. ist er gänzlich zerstört. Die Fenster sind zerbrochen und die Rahmen hängen nur noch lose in ihrer Befestigung. Ähnliche Bilder allenthalben.

Wie es mit den Bedürfnisanlagen der Regie aussieht, entzieht sich der genaueren Schilderung. Die Sitzbecken auf den Aborten sind herausgerissen, dafür ist nur noch eine Bodenöffnung, wie sie in Frankreich Mode ist, vorhanden. Man rechnet jedenfalls damit, daß die Reisenden bei den ekelerregenden Zuständen von einer Benutzung Abstand nehmen.

— **Reinlichkeit als Entlassungsgrund.** (Eine wahre Geschichte.) Jüngst begegnete in Crefeld auf dem Betriebswerk ein deutscher Lokomotivführer, der sich nach Beendigung seines Dienstes in einer Viertelstunde gebadet und umgezogen hatte, seinem französischen Chef, der ihn zur Rede stellte, weil er seinen Dienst noch nicht abgeleistet habe. Der Lokomotivführer bestritt das und bemerkte, daß er nach Verlassen der Lokomotive sich sofort zum Waschraum begeben und sich beim Baden und Umziehen geeilt habe. Diese Darstellung wollte der Chef jedoch nicht gelten lassen und behauptete, daß ein Mensch so kurze Zeit nach Verlassen einer schmutzigen Arbeit noch nicht wieder sauber dastehen könne. Der Lokomotivführer wurde trotz aller Beteuerungen des Gegenteils wegen Dienstversäumnis mit Täuschungsversuch sofort entlassen.

— **Die Richtungsschilder bei der Regie** sind an den Regiezügen in ungenügender Zahl vorhanden; schlimmer ist, daß sie häufig die deutschen Ortsnamen ins Französische übertragen aufweisen, z. B. de Treves à Cologne. Die Bewohner des Rheinlandes sind Deutsche; sie müssen verlangen, daß eine öffentliche Verkehrsanstalt sich der Landessprache bedient. Außerdem kann die große Masse der Bevölkerung solche Richtungsschilder nicht lesen und wird dadurch gezwungen, die Eisenbahnbediensteten um Auskunft zu fragen. Statt die Reisenden zur Selbständigkeit zu erziehen, wird dadurch nur eine Mehrbelastung des Personals erzielt. Man weiß nicht, ob man diese Aufschriften auch als eine der französischen Durchdringungsbestrebungen am Rhein betrachten, oder ob man die Schuld der Bequemlichkeit der französischen Regiebediensteten zuschieben soll, die es unterlassen haben, vor Anfertigung der Schilder die deutschen Namen im Wörterbuch nachzusehen.

— **Übersichtskarte der besetzten Gebiete.** Die Reichsbahndirektion in Karlsruhe hat eine mehrfarbige Übersichtskarte der besetzten und anschließenden Gebiete herausgegeben, aus der die Besetzungs- und Zollgrenzen, die Regiestrecken, die Betriebsendbahnhöfe der Reichsbahn und die Anfangsbahnhöfe des Regiebetriebes, die Paß- und Zollkontrollstellen für den Orts- und Durchgangsverkehr, die Tarifstationen und sonstige einschlägige Angaben zu ersehen sind.

— **Kraftwagenverkehr im Schwarzwald.** Die Kraftwagenlinien Waldshut - St. Blasien und Titisee-Bärental (Feldberg) sind wieder eröffnet. Am 6. April ist auch der regelmäßige Kraftwagenverkehr Titisee-St. Blasien wieder aufgenommen worden, der wegen der Schnee- und Wegeverhältnisse längere Zeit geruht hat.

— **Ein deutsch-französisches Rheinschiffahrtsübereinkommen.** Die französische und die belgische Kommission für die Rheinwassertransporte haben mit dem bekannten Fendelkonzern ein Übereinkommen betreffend die Kohlentransporte auf dem Rhein abgeschlossen. Danach garantiert der Fendelkonzern die Lieferung eines Teiles des neuen Fahrmaterials, das vom Reich gemäß dem Versailler Vertrag an Belgien und Frankreich noch zu liefern ist. Er tauscht ferner einen seiner Schnelldampfer gegen Schiffahrtsmaterial aus, das bereits in französischem Besitz ist, und nimmt Teil an den Transporten von Reparationskohle aus dem Ruhrgebiet. Sollten Frankreich und Belgien nicht in der Lage sein die notwendige Schleppkraft für die Kohlentransporte zu beschaffen, so wird der Fendelkonzern einspringen und soviel Kohlentransporte übernehmen, als mit 1000 PS in einem Monat bei mittlerem Wasserstand aus dem Ruhrgebiet nach Straßburg befördert werden können.

— **Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie** beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 26. März d. J. mit den Grundlagen der Finanzpolitik der Reichsbahn sowie mit der Frage der Seehafenausnahmetarife. Ein Beschluß zu diesen Fragen wurde nicht gefaßt, dagegen trat der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes von neuem einstimmig für eine Herabsetzung des 10%igen Gewichtszuschlages für die Beförderung in bedeckten Wagen um mindestens 5 % ein, womit der weitergehende Wunsch auf Abschaffung dieser als außerordentlich drückend empfundenen Sondergebühr nicht aufgegeben werden soll. Mit diesem Beschlusse ist insbesondere einem Wunsche der fertigverarbeitenden Industrie, die ihre Erzeugnisse in der

Hauptsache in gedeckten Wagen befördern läßt, entsprochen worden.

Außerdem hielt es der Verkehrsausschuß für dringend erforderlich, daß die 1%igen täglichen Verzugszinsen, von der Reichsbahn Vertragsstrafe genannt, sowie die 6 pro Mille Provision für gestundete Frachtbeträge, die einer rund 60%igen jährlichen Verzinsung entspricht, auf ein billiges Maß so schnell wie möglich herabgesetzt wird.

— **Der Seeschiffsverkehr in Hamburg.** Im März 1924 und 1913 sind angekommen im ganzen
1924 734 Seeschiffe mit 1 071 582 N.-R.-T.
1913 1227 Seeschiffe mit 1 242 936 N.-R.-T.

Abgegangen sind
1924 744 Seeschiffe mit 846 077 N.-R.-T.
1913 1297 Seeschiffe mit 1 123 753 N.-R.-T.

Von den ankommenden Seeschiffen führten
die deutsche Flagge 365 mit 400 007 N.-R.-T.
von den abgehenden 423 mit 311 447 N.-R.-T.

Die gegenüber Februar wesentlich geringere Menge abgegangener Güter ist auf den Hafenarbeiterstreik zurückzuführen.
K.

— **Über die Verkehrsverhältnisse in Hamburg** berichtet der Spediteur-Verein Hermann & Theilnehmer in Hamburg: Auch der Monat März stand zu seinem größeren Teil noch im Banne des ungewöhnlich langen Winters, den wir nun hinter uns haben. Schneefälle und starker Frost überwogen in der ersten Monatshälfte noch durchaus, aber im Hinblick auf die Hochwasser- und Überschwemmungsgefahr, die bei plötzlichem Witterungsumschlag einzutreten pflegt, war das allmähliche Absterben der Kälte nur zu begrüßen; so tauten die enormen Schneemengen, die in diesem Winter gefallen waren, nur langsam weg und Hochwassererscheinungen zeigten sich nur in viel geringerem Maße als man gefürchtet hatte. Der Flußschiffahrtsverkehr konnte nach und nach wieder aufgenommen werden, aber der regelmäßige Betrieb ist offiziell noch nicht eröffnet worden, obwohl alle Ströme jetzt völlig eisfrei sind. Allerdings sind die Verhältnisse in der Flußschiffahrt zurzeit noch ganz ungewöhnliche und zwar wirkten die Erschütterungen, denen der Hamburger Verkehr im vergangenen Monat wiederum ausgesetzt war, gerade auf Angebot und Nachfrage in der Flußschiffahrt besonders stark ein. Der Hafenarbeiterstreik, der am 11. März, veranlaßt durch Lohn- und Arbeitszeitstreitigkeiten, ausgebrochen war, und volle 14 Tage gedauert hat — lange genug, um dem Hamburger Platz gewaltigen Schaden zu bringen —, hat nämlich zur Folge gehabt, daß sich eine beträchtliche Anzahl Schiffe hier ansammelte und eine große Menge Ladung sich an den Kais anhäufte, und als am 26. März die Arbeit wieder in vollem Umfange aufgenommen wurde und diejenigen Dampfer, die keinen Kaiplatz bekommen konnten, in Schuten und Kähne zu löschen begannen, trat bald ein starker Kahnraummangel zutage und die Flußfrachten zogen kräftig an. Es steht aber zu erwarten, daß die Dinge sich binnen kurzem wieder zurechtziehen werden und von der Entwicklung des Einfuhrgeschäftes wird es dann abhängen, welche Gestaltung der Flußfrachtenmarkt nehmen wird. Im allgemeinen wirkt der starke Wettbewerb unter den Gesellschaften natürlich verflauend.

Die Frachten sind stark gestiegen und stellten sich am 1. April für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt:

nach Magdeburg	0,43	nach Dresden	0,68
„ Schönebeck	0,44	„ Laube	0,87
„ Barby	0,45	„ Tetschen	0,87
„ Aken	0.46	„ Aussig	0,94
„ Wallwitzhafen	0,47	„ Halle	0,60
„ Kleinwittenberg	0,58	„ Berlin Kohlen	0,48
„ Torgau	0,62	„ „ Getreide	0,56
„ Riesa	0,65	„ Breslau	0,86

Goldmark für 100 kg,
alle Raten ausschl. Bugsierlöhne.

— **Ausbau des Bremer Hafens.** Die Deputation für Hafen und Eisenbahnen in Bremen hat beschlossen, den Hafen I durch Vermehrung der Kräne und der Schuppenräume den Bedürfnissen entsprechend, auszubauen. (D. A. Z.)

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Schnitzspahn in Karlsruhe als Vorstand zur Bahnbauinspektion 2 Heidelberg, Abele in Karlsruhe als Vorstand zur Bahnbauinspektion Freiburg, Rave in Erfurt als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt a/M., Zugwurst in Breslau als Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, die Regierungsbauräte Bon in Brieg als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 4 Breslau, Dr.-Ing. Gerstenberg in Breslau als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, Bätzing in Göttingen zur Reichsbahndirektion Cassel, Messerschmidt in Freiburg als Vorstand zur Bahnbauinspektion 2 Karlsruhe, Blum in Eberbach als Vorstand zur Bahnbauinspektion 1 Heidelberg, Leußler in Lauda als Vorstand zum Bahnunterhaltungsbüro bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, Fleiner in Bretten als Vorstand zur Bahnbauinspektion Offenburg, Kölmel in Pforzheim als Vorstand zum Bahnbau- und Stellwerkbüro bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, Burger in Karlsruhe als Vorstand zur Bahnbauinspektion Lauda, Eisenlohr in Heidelberg als Vorstand zur Bahnbauinspektion Eberbach, Kirsch in Freiburg zur Reichsbahndirektion Karlsruhe, Michael in Paderborn als Vorstand zum Eisenbahn-Maschinenamt Cassel, Wachsmuth in Lauban als Mitglied zur Reichsbahndirektion Altona, Erwin Rosenthal in Altona zur Reichsbahndirektion Königsberg, Schleifenheimer in Trier als Vorstand zum Eisenbahn-Maschinenamt Erfurt, Karl Witte in Berlin als Vorstand zum Eisenbahn-Werkstättenamt in Stendal, Marx in Neumünster als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt, die Regierungsräte Bornheimer in Wiesbaden als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt 1 Berlin, Hock in Konstanz zur Reichsbahndirektion Karlsruhe, die Eisenbahnamtmänner Jennen in Stettin als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Elberfeld, Kollmann in Halle (Saale) zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Jäger in Heidelberg zur Reichsbahndirektion Karlsruhe, die Regierungsbaumeister Augustin in Duisburg zur Eisenbahn-Bauabteilung Münster (Westf.), Bothe in Limburg (Lahn) zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Überwiesen wurden: der Oberregierungsrat Angelkort beim Reichsverkehrsministerium in Berlin der Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied, die Regierungsbauräte Willi Behrens beim Eisenbahn-Zentralamt der Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied, Hülsenkamp bei der Reichsbahndirektion Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Kärcher bei der Bahnbauinspektion 2 in Freiburg der Bahnbauinspektion Freiburg.

Übertragen wurden: dem Oberregierungsrat Ludwig Schultz bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe die Stellung als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion daselbst, den Oberregierungsbauräten Peine, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 5 in Magdeburg, die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahndirektion, Meilicke, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 4 in Breslau, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Braun, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Frankfurt (Main), die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahndirektion, den Regierungsräten Haertel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 in Stettin, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst, Wosnik, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 3 in Berlin, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 4 daselbst, Dr. jur. Sperber bei der Reichsbahndirektion in Hannover die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst, den Regierungsbauräten Reese bei der Reichsbahndirektion in Magdeburg die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 5 daselbst, Ernst Dorpmüller beim Reichsverkehrsministerium in Berlin die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1 daselbst, dem Eisenbahnamtmann Voigt in Frankfurt (Main) die Stellung als Leiter der Verwaltungsabteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst.

In den Ruhestand sind getreten: der Präsident einer Reichsbahndirektion, Staatsrat Julius Schulz in Karlsruhe, der Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion Bassenge in Dresden, der Oberregierungsbaurat, Geheimer Baurat Frießner in Dresden, der Regierungsbaurat Sieh in Altona, die Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Lohre in Essen, Buchholz in Königsberg (Pr.), Gollmer in Altona, Schlette in Berlin-Schöneberg, Potstada in Opladen und Kroeffges in Köln sowie Traum und Eter in Frankfurt (Main), Held in München, und Hoffer von Ankershoffen in Augsburg.

Österreich.

— **Die Zentralisierung bei den Bundesbahnen.** In Beantwortung einer im Nationalrat gestellten Anfrage, betreffend die Zentralisierungsbestrebungen der Generaldirektion der Bundesbahnen, hat der Bundesminister für Handel und Verkehr folgendes mitgeteilt:

Die Frage, ob dem eingeschränkten Umfange des österreichischen Verkehrsgebietes und den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Bundes ein System dezentralisierter oder zentralistischer Betriebsführung besser entspricht, ist schon durch die gesetzlichen Grundlagen für die Reform der Bundesbahnen im Sinne einer Konzentration gewisser Dienstzweige, im übrigen aber der Betriebsführung durch die Bundesbahn-

direktionen entschieden worden. Von einschneidender Bedeutung für das Arbeitsgebiet der Bundesbahndirektionen waren die Zentralisierungsmaßnahmen im Verkehrseinnahmendienste, im Werkstättendienste und im Beschaffungsdienste, deren Geschäfte bis dahin nur rücksichtlich der obersten Leitung im Ministerium, im übrigen aber von den Bundsbahndirektionen besorgt worden sind. Die Übertragung aller einschlägigen Aufgaben an die Generaldirektion konnte naturgemäß nicht ohne Einfluß auf die innere Gliederung der Bundesbahndirektionen bleiben. Die Verschiebung in der Zuständigkeit hat nämlich ganze Abteilungen oder einzelne Geschäftsgruppen entweder entbehrlich oder so geschäftsarm gemacht, daß ihre Zusammenlegung mit sachverwandten Zweigen des ursprünglichen Wirkungskreises der Bundesbahndirektionen in Erwägung gezogen werden mußte. Von einer Bedrohung des Bestandes der Bundesbahndirektionen durch diese Maßnahmen oder von einer Absicht, das Verbot der Auflassung von Bundesbahndirektionen ohne Zustimmung der Regierung durch Geschäftsentziehung zu umgehen, kann daher nicht gesprochen werden. Denn es wäre nicht leicht möglich, den Betrieb ohne höher organisierte Zwischenstellen des ausführenden Dienstes zu führen. Die Unternehmung kann den Bundesbahndirektionen eine den geänderten Aufgaben besser angepaßte Organisationsform und Gliederung geben, aber nicht auf die Mitarbeit derartiger Stellen verzichten. Die Generaldirektion befindet sich also mit ihren bereits durchgeführten Maßnahmen auf dem Boden der gesetzlichen Grundlagen der Reform.

— **Neuordnung des Verkehrseinnahmen- und Rückvergütungsdienstes bei den Bundesbahnen.** Seit 1. Januar ist der Verkehrseinnahmen-, Verrechnungs-, Abrechnungs-, Saldierungs- und Rückvergütungsdienst der Bundesbahnen in der Generaldirektion zusammengelegt, während die damit bisher bei den Bundesbahndirektionen befaßten Einnahmenkontrollen bis 1. Juli 1924 aufgehoben sein werden. Hand in Hand mit dieser organisatorischen Verfügung geht eine bis in die untersten Dienststellen durchgreifende Dienstreform und -vereinfachung, deren Vorteile nicht nur der Verwaltung, sondern auch den Verfrachtern zugute kommen. Die raschere Erledigung der Reklamationsfälle wird den Verfrachter früher in den Besitz des zu viel bezahlten Frachtbetrages oder zur Kenntnis einer schuldigen Nachzahlung gelangen lassen, Vorteile, die bereits von den beteiligten Wirtschaftskreisen wiederholt anerkannt wurden. Der Verwaltung erwächst aber der Vorteil, daß sie bereits im Folgemonat ihre Verkehrseinnahmen verrechnet und mit den mitbeteiligten Bahnverwaltungen abgerechnet sieht, was bisher mehrere Monate gedauert hat.

Eng verbunden mit dieser Reform steht die Verbesserung des Verrechnungswesens. Die vollkommene Beseitigung der umständlichen, veralteten, für einen kaufmännischen Betrieb unbrauchbaren Kameralistik und deren Ersatz durch eine den modernen kaufmännischen Buchführungs- und Verrechnungsgrundsätzen angepaßte Hauptbuchführung, die künftig für den ganzen Bereich von der Generaldirektion besorgt werden wird, schafft zugleich mit der Reform des Verkehrseinnahmendienstes die Grundlage einer richtigen Finanzwirtschaft der Unternehmung. Ebenso hat eine Vereinfachung der Kassengebarung eingesetzt, welche zinsenverlustbringende Bargeldanhäufungen bei den Stationskassen und umständliche Kontrollen beseitigt, andererseits eine verzinsliche Anlage der täglich von den Kassen abgeführten verfügbaren Gelder gestattet.

— **Auszahlung von Nachnahmen im Eisenbahnverkehr.** Die Bundesbahnen haben im Einvernehmen mit den österreichischen Privatbahnen ein neues vereinfachtes Verfahren für die Auflage und Auszahlung von Nachnahmen im Eisenbahnverkehr vorgesehen, das bereits am 1. d. M. in Wirksamkeit getreten ist. Von diesem Zeitpunkte an werden im innerösterreichischen Eisenbahngüterverkehr Nachnahmen nach Eingang nur noch durch die Post oder das Postsparkassenamt an den frachtbrieflichen Absender ausgezahlt. Jeder Bahnbenutzer, der eine Sendung im Inlandsverkehr mit einer Nachnahme nach Eingang belasten will, hat dem Frachtbriefe eine unfrankierte Postanweisung oder einen auf sein Konto lautenden Postsparkassenerlagschein beizuschließen und dies im Frachtbriefe zu vermerken. In der Postanweisung hat der Absender lediglich den Betrag der Nachnahme und seine eigene Anschrift als Geldempfänger, im Postsparkassenerlagschein nur den Betrag der Nachnahme einzutragen. Die Eintragungen in der Postanweisung und im Postsparkassenerlagschein müssen selbstverständlich mit den Angaben des Eisenbahnfrachtbriefes übereinstimmen. Als Bescheinigung über die Nachnahmebelastung dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über die Auflieferung des Gutes. Die bezahlten Nachnahmebeträge werden von den Empfangsstationen mittels der dem Frachtbriefe beigegebenen Postanweisung oder des beigegebenen Postsparkassenerlagscheines unmittelbar an den frachtbrieflichen Absender überwiesen. Der zur Frankierung der Postanweisung erforderliche Betrag wird vom frachtbrieflichen Empfänger eingehoben.

Das neue Nachnahmeverfahren enthebt die Bahnbenutzer nicht nur der Unannehmlichkeiten, die mit der Behebung der Nachnahmen bei den Stationskassen verbunden waren, sondern es bietet ihnen auch die Vorteile einer beschleunigten und für sie mühelosen Auszahlung des Nachnahmebetrages. Im Güterverkehr mit dem Auslande bleibt das bisher für die Auflage und Auszahlung von Nachnahmen vorgesehene Verfahren auch weiterhin aufrecht.

— **Reform des Steuerdienstes.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen wird vom 1. Mai d. J. ab alle gegenwärtig zum Wirkungskreise der Bundesbahndirektionen gehörigen Angelegenheiten der Erwerbsteuer, der Realsteuern, des Gebührenäquivalents und der auf Grundlage dieser Steuern zur Vorschreibung gelangenden selbständigen Abgaben für den ganzen Bundesbahnbereich zur unmittelbaren Besorgung übernehmen. Die Bundesbahndirektionen werden sich somit von diesem Zeitpunkte an im eigenen Wirkungskreise weder mit den diese Steuern betreffenden rechtlichen und Verwaltungsfragen, noch mit der Abstattung und Verrechnung der einschlägigen Steuerschuld zu befassen haben. Dagegen bleibt die Berechnung und Abführung der Fürsorgeabgabe und der Abzug der Einkommensteuer von den Bezügen der Bediensteten sowie deren Verrechnung mit den Steuerbehörden nach wie vor Aufgabe der Bundesbahndirektionen und der auszahlenden Außendienststellen. Die Generaldirektion behält sich in diesen Angelegenheiten nur die Regelung grundsätzlicher Fragen und die fortgesetzte Überwachung der Gebarung vor. Den Steuerdienst der Generaldirektion besorgt eine besondere Geschäftsstelle, die als „Abteilung 4 für den Steuerdienst“ der finanziellen Direktion eingegliedert wird.

— **Fahrplanmäßiger, beschleunigter Güterverkehr auf der Donau.** Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat 1923 einen fahrplanmäßigen und beschleunigten Frachtgutverkehr eingerichtet, der sich zwischen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Preßburg, Budapest, Belgrad bis Russe und Giurgiu erstreckte. Dieser nicht ohne erhebliche Opfer geschaffene Verkehr hat sich sowohl für das Ausfuhrgeschäft nach den Ländern der unteren Donau wie auch für die Einfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse nach Mitteleuropa und endlich vom Standpunkte der Interessen des Handels zwischen Wien und Budapest ganz außerordentlich bewährt. Er wurde auch vom deutschen Ein- und Ausfuhrgeschäft sehr stark beansprucht.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat diesen Verkehr in den letzten Tagen neuerlich eröffnet, wobei sie aber die Fahrten erheblich verdichtet und durch Verkürzung der Ein- und Ausladezeiten — insbesondere in Wien und Budapest — auch beschleunigt hat. Für den Dienst zwischen den beiden Hauptstädten wurde auch ein Motorschiffsverkehr eingerichtet, der dank seiner Raschheit in der Lage sein wird, die Verbindung mit den Zwischenstationen der Strecke Wien-Budapest in einer besonders günstigen Weise abzuwickeln. In beiden Richtungen wird im allgemeinen zweimal wöchentlich gefahren; zwischen Wien und Budapest dagegen viermal.

Die Reisedauer im Talverkehr wird z. B. betragen: von Regensburg nach Wien 4 Tage, nach Budapest 7 Tage, nach Belgrad 10 Tage, nach den bulgarischen Stationen und Giurgiu 14 Tage; von Wien nach Budapest 2 Tage, in die untere Donau (bulgarische und rumänische Stationen) 9 Tage. Im Bergverkehr wird Budapest von der unteren Donau in 14 Tagen, von Turn-Severin, Orsova in 10 Tagen, von Semendria, Belgrad und Semlin in 9 Tagen erreicht, Wien in 18 und 15 Tagen. Die Fahrt von Budapest nach Wien wird vom Zeitpunkt der Einladung bis zur Verfügung über das Gut in Wien nicht mehr als 4 Tage beanspruchen. Die Fahrtdauer von Wien nach Linz beträgt 3 Tage, nach Passau 4 und nach Regensburg 6 Tage.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein, Wien.** Der zweite Kongreß dieses Vereins findet am 4. und 5. September d. J. in Homburg v. d. Höhe statt. Die Mitglieder erhalten noch eine besondere Verständigung. Anfragen von Nichtmitgliedern wegen Beitritts zum Verein und Teilnahme an dem Kongreß sind an das Sekretariat des Vereins in Wien, IV/1, Favoritenstraße 9, zu richten.

Ungarn.

— **Neuorganisation der Staatsbahnen.** Die Frage der Neuorganisation der Staatsbahnen in Ungarn ist mit der ausländischen Anleihe in den Vordergrund getreten. Als wichtiges Moment ist zu erwähnen, daß die Einnahmen der Staatsbahnen für die Sicherung der Anleihe nicht in Anspruch genommen

werden und daß die Regierung in der Staatsbahnenfrage freie Hand hat. Die Pressenachrichten über eine Verpachtung haben gar keinen Grund. Die gegenwärtige Organisation, für Groß-Ungarn mit einem Streckenumfang von 18 416 km eingerichtet, ist den geänderten Verhältnissen, nachdem die Verwaltung nur noch ⅓ des alten Netzes umfaßt, nicht entsprechend; sie ist bürokratisch, schwer durchsichtig und zu kostspielig. Voraussichtlich werden die Staatsbahnen, wie in Österreich und Deutschland, als selbständiges Unternehmen reorganisiert, unter Einführung kaufmännischer Verwaltung mit weitgehenden Vereinfachungen und Ersparungen. Einen weiteren Personalabbau wird man nicht vermeiden können, hauptsächlich in der Direktion und bei den Betriebsleitungen, denn der äußere Exekutivdienst leidet schon heute, als Folge der früheren Personalersparnisse, an Schwierigkeiten. Notwendige Maßnahmen wurden inzwischen bereits durchgeführt; die Organisation der Direktion wurde dadurch vereinfacht, daß die Zahl der Abteilungen wesentlich vermindert wurde; der Wirkungskreis der Betriebsleitungen — es gibt deren 6 — wurde erweitert; im allgemeinen richteten sich die Bestrebungen auf Beseitigung der Doppelarbeit und Beschränkung des schriftlichen Verkehrs.

Die Vorarbeiten einer gründlichen Neuorganisation sind im Gange. Wir werden seinerzeit auf die Frage noch zurückkommen.

— **Die Betriebsergebnisse der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen** waren im Februar 1924, eingerechnet die verwalteten Lokalbahnen: durchschnittliche Linienlänge 7238 km, Zahl der beförderten Personen 4 938 300, der Güter 2 029 600 t; Einnahme: im Personen- und Gepäckverkehr 13 204 900 000 K., im Güterverkehr 38 584 202 000 K., im ganzen 51 789 102 000 K., für 1 km 7 155 167 K. Die Menge der beförderten Güter umfaßte 125 826 Wagenladungen.

Dies bedeutet gegen Januar eine Vermehrung um 5,2 % und gegen Januar 1922 um 17,2 %. Von den Wagenladungen entfallen 7993 auf Getreide, 3939 auf Mehl, 38 712 auf Kohle, 11 340 auf Holzwaren, 11 816 auf Stückgut, 19 069 auf Baumaterial und sonstige verschiedene Güter.

— **Das Netz der Staatsbahnen** umfaßt zurzeit — mit den verwalteten Lokalbahnen — 7257 km, die in 6 Betriebsleitungen eingeteilt sind. Die Einteilung wurde vom 1. März d. J. neugeregelt, und zwar entfallen auf die einzelnen Betriebsleitungen die folgenden Streckenlängen: Budapest 1734, Szombathely (Steinamanger) 1184, Miskolcz 758, Debreczen 1116, Szeged 1055 und Pécs (Fünfkirchen) 1410 km.

— **Die Betriebsergebnisse der Györ-Sopron (Raab-Ödenburg)-Ebenfurter Eisenbahn** und der von ihr verwalteten ungarischen Eisenbahnen waren im Januar d. J.: durchschnittliche Länge zusammen 154 km, Zahl der beförderten Personen 79 754, der Güter 37 055 t, Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 179 510 460 K., im Güterverkehr 354 830 780 K., für 1 km 910 962 K.

— **Frachtbegünstigungen für Sendungen über Triest.** Österreich und die Tschechoslowakei ließen schon im Jahre 1921 für überseeische Sendungen Frachtbegünstigungen in Kraft treten, dagegen waren die Tarife der in Ungarn aufgegebenen Waren bedeutend höher, so daß die ungarische Industrie nicht wettbewerbsfähig sein konnte. Das Ergebnis der daraufhin stattgefundenen Verhandlungen ist, daß im Verkehr mit Triest und Fiume (verlorenes ungarisches Gebiet) für mehrere Frachtgegenstände eine Frachtbegünstigung von 30—35 % bewilligt wurde. Solche Gegenstände sind: Möbel, Zucker, Farbstoff, Kupfer, Kupfervitriol, Seife, Eisen- und Stahlwaren, landwirtschaftliche Maschinen, Holz usw.

— **Neue Wohlfahrtseinrichtung der Staatsbahnen.** In Hinsicht der Krankenunterstützung gehörten die Staatsbahnangestellten bisher zu drei verschiedenen Kassen, je nachdem sie Lohnarbeiter, Subalterne oder im Beamtenstand sind. Nach der Neuregelung wurde eine Krankheits-Versicherungsanstalt gegründet, der alle Angestellten ohne Rücksicht auf Lohn, Gehalt, Geschlecht und Alter sowie die Pensionäre, Witwen und Waisen angehören verpflichtet sind. Im Krankheitsfalle ist die folgende Unterstützung kostenlos gesichert: Arzt, Arznei, Krankenhaus, Sanatorium, Heilbad und Zahnhilfe. Während der Krankheit bekommen die nicht mit Jahresgehalt angestellten eine tägliche Krankenunterstützung, und zwar: in den ersten vier Wochen von 540—8100 K., über vier Wochen von 675—10 125 K., je nach der Taglohnklasse. Die nicht mit Jahresgehalt angestellten Frauen bekommen eine tägliche Schwangerschafts- und Kindbetthilfe von 900—13 500 K. und eine Stillprämie in der I. Taglohnklasse von 900 K., in der II.—VIII. Klasse von 1200 K. Die tägliche Höchstsumme der Schwangerschafts- und Kindbetthilfe der mit dem Versicherten in demselben Haushalte lebenden weiblichen Familienmitglieder steigt von 450—900 K. und die Stillprämie von 240—480 K. Die Beerdigungshilfe schwankt nach der Klasse zwischen 27 000 und 405 000 K.

Die vorerwähnten Unterstützungen für Angestellte mit Jahresgehalt werden neugeregelt. Die Versicherungszulage beträgt 3 %.

Niederlande.

— **Verkehrsbeschränkung am Karfreitag.** Am Karfreitag, in der Nacht vom 18. zum 19. April, fallen die Dampferfahrten zwischen Hoek van Holland und Harwich aus. Reisende nach England (Berlin Fri. ab 8.59) finden also am Abend des 18. April in Hoek van Holland keinen Anschluß nach Harwich. Die Dampferfahrten zwischen Vlissingen und Folkestone werden am Karfreitag dagegen nicht eingestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Lage der privaten Kleinbahnen in Schweden.** Eine große Anzahl der Eisenbahngesellschaften, die für ihre Anlage oder Inbetriebsetzung vom Staate Darlehen erhielten, konnten in den letzten Jahren die Zins- und Tilgungsbeträge auf ihre Schuld bei der Reichsschuldenverwaltung nicht begleichen. Am 30. Juni 1923 erreichten die ausstehenden verfallenen Forderungen der Staatskasse 10 450 062 Kr. Eine Anzahl von Eisenbahngesellschaften wurde zahlungsunfähig, wie die Landskrona-Kävlinge-Sjöbo-Eisenbahn, die jetzt von den Staatsbahnen betrieben wird, bis der Konkurs sich abgewickelt hat. Die bevorrechtigten Forderungen des Staates auf die Bahn belaufen sich auf ungefähr 1 300 000 Kr. Um diesen Betrag wird die Bahn jedenfalls der Reichsschuldenverwaltung zugeschlagen und dann vom Staat betrieben werden.

Andere Bahnen, die immer mehr beim Staat in Schuld kommen, sind u. a. die Södra Öland-Eisenbahn und die Borgholm-Näsbybahn. Mit der letzteren scheint es annähernd zu Ende zu gehen. Die Unfähigkeit der Gesellschaft, Zahlungen auf ihre Schuld zu leisten, hat den Staat als Gläubiger veranlaßt, an die Direktion eine Anfrage wegen etwaiger Übernahme der Eisenbahn durch den Staat zu richten. Die Eisenbahndirektion hat eine Prüfung der Verwaltung und des verkehrstechnischen Gebarens der Bahn anstellen lassen und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß ein vereinfachtes Betriebsverfahren unter Verwendung billigeren Personals als bisher in Anwendung kommen muß. Schließlich äußert sich die Direktion folgendermaßen: Da es den Anschein hat, als ob der Staat gezwungen würde, mehrere kleine Bahnen zu übernehmen, wäre es nach Ansicht der Direktion am Platze, für die wirtschaftliche Verwaltung dieser Bahnen einen besonderen Beamten in die Eisenbahndirektion abzuordnen, der der Direktion für diese Bahnen verantwortlich wäre. Unter dieser Voraussetzung würde die Direktion kein Bedenken hegen, die Kleinbahnen, die der Staat zu erwerben genötigt sein könnte, zu übernehmen. Es könnte dies sogar für die Staatskasse vorteilhaft sein, da dadurch die Möglichkeit einer Verzinsung des in die Eisenbahnen hineingesteckten Staatskapitals erhöht würde. Dr. S.

— **Über die englische Eisenbahnanleihe für Litauen** ist man jetzt, wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg.“ berichtet, zu einer Einigung gelangt, die nur noch der Bestätigung des litauischen Parlaments bedarf. Nach Mitteilungen des litauischen Verkehrsministers sind die näheren Bedingungen folgende: Die englische Bank gibt von der englischen Regierung garantierte Schuldscheine aus, wobei die Emissionskosten 2 % des Wertes nicht übersteigen dürfen. Die ganze Schuld in Höhe von 1 Million £ muß innerhalb 20 Jahren mit 8 % jährlich getilgt werden. Diese Anleihe für Litauen bewegt sich in dem Rahmen der von der englischen Regierung genehmigten Gesamtsumme von 25 Millionen £, aus der Darlehen für Unternehmungen gewährt werden können, die zum Wiederaufbau von Ländern und zugleich zur Verringerung der Arbeitslosigkeit in England dienen. Diese Anleihe soll ausschließlich zur Bezahlung von Aufträgen verwendet werden, die in England für die Zwecke der litauischen Eisenbahnen (Schienen, Brücken, Zement usw.) auszuschreiben sind. Die Ausgaben zur Errichtung von Eisenbahnlinien werden nur von der litauischen Regierung garantiert. Um dieser die Abzahlung zu erleichtern, verzichtet die englische Regierung auf drei Jahre auf die Bezahlung der Tilgungsbeträge, so daß, wie das Kownoer „Echo“ schreibt, die litauische Regierung zunächst 45 000 und dann im Laufe von 17 Jahren 85 000 £ bezahlen muß. Der Rückkauf der Schuldscheine erfolgt nach dem Börsenkurs, aber nicht über den Nennwert.

— **Wahl eines neuen Leiters des russischen Verkehrswesens.** Zum Volkskommissar für das russische Verkehrswesen wurde

ab 2. Februar d. J. Genosse Rudsutak gewählt. Über dessen Lebenslauf erfahren wir folgendes: Ernestowitsch Rudsutak wurde 1887 in einem kleinen Dorfe Lettlands als Sohn eines Taglöhners geboren. Bis zu seinem 13. Lebensjahre war er Hirte, dann arbeitete er ein Jahr bei einem großen Bauern. 1901 ging er nach Riga in eine Instrumentenfabrik, wo er auch die erste Bekanntschaft mit geheimen revolutionären Vereinigungen anknüpfte. 1905 trat er der Rigaer Bolschewikenvereinigung bei, 1907 wurde er verhaftet und zu zehn Jahren Zuchthaus verurteilt. Die Zuchthausjahre füllte er mit zähem Studium aus. Von sich selbst lernte er, im Zuchthause sitzend, außer Gegenständen der allgemeinen Bildung englisch, französisch und deutsch und erfuhr endgültige theoretische Ausbildung im Marxismus. Die Februarrevolution 1917 befreite auch ihn, und er widmete sich nun ganz der revolutionären Bewegung der Bolschewiken.

Rudsutak scheint also irgendwelche Fachbildung nicht mitzubringen und eine reine politische Größe zu sein. Über das Verkehrswesen äußert er sich wie folgt: Die augenblickliche Hauptaufgabe der russischen Verkehrspolitik ist vollständige Verkettung von Verkehr und Volkswirtschaft. Das Verkehrswesen nimmt in der Lösung der Aufgabe der Verschmelzung von Stadt und Land nicht die letzte Stelle ein. Es muß auch hier mit den Wirtschaftsorganen besonders eng zusammenarbeiten, um an der Verbilligung der Erzeugnisse und an der Lieferung der ländlichen Verbraucher teilzunehmen. Aber diese Verbilligung kann natürlich nicht ausschließlich auf Rechnung des Verkehrswesens vor sich gehen. Man muß an der wirtschaftlichen Wiederaufrichtung des Verkehrswesens arbeiten und als weiteres Ziel den Verkehr wieder ertragreich gestalten.

In enger Verbindung mit der Verbesserung der Verfassung des russischen Verkehrswesens steht die Hebung der materiellen Lage der Verkehrsarbeiter. Hier bietet sich nicht nur der Weg der Lohnerhöhungen. Durch Stärkung des Genossenschaftswesens kann den Arbeitern bessere Versorgung verschafft werden. Dr. S.

— **Heizstoffversorgung der russischen Eisenbahnen für das Geschäftsjahr 1923/24.** Der von „Topplan" genehmigte Plan der Heizstoffversorgung der russischen Eisenbahnen im Geschäftsjahr 1923/24 ist insofern von Interesse, als er Vergleiche mit Vorkriegsverhältnissen zuläßt und auf die gegenwärtige Einstellung der russischen Eisenbahnen in bezug auf die Heizstoffversorgung Schlüsse erlaubt. Es ist der Heizstoffberechnung eine voraussichtliche Leistung von 230,5 Millionen Lokomotivwersten zugrunde gelegt. Bei einem mittleren Verbrauchsbedarf von 1,4 Kubiksaschen auf 100 Lokomotivwerst, einem sonstigen Bedarf von 14,86 Kubiksaschen im Jahr auf eine Werst Betriebslänge und bei einer zu 80 % vorgesehenen Versorgung der Arbeiter und Bediensteten der Eisenbahnen sind, auf Holz umgerechnet, 4 746 700 Kubiksaschen erforderlich. Im einzelnen verteilt sich dieser Bedarf wie folgt:

Brennholz	1 258 600 Kubiksaschen	oder 26,5 %,
Kohle	298 190 000 Pud	oder 45,9 %,
Naphtha	85 720 000 Pud	oder 27,4 %,
Torf	2 000 000 Pud	oder 0,2 %.

Nach Kohlenbecken verteilt sich die Kohlenlieferung laut Plan:

Donezbecken	200 035 000 Pud,
Moskauer Becken	11 700 000 Pud,
Tscheljabinskisches Becken	9 910 000 Pud,
Kiselowskisches Becken	18 543 000 Pud,
Kusnezkisches Becken	30 240 000 Pud,
Tscheremchowskisches Becken	8 690 000 Pud,
Aus dem Ausland	2 270 000 Pud.

Der obigen prozentualen Verteilung der Heizstoffe standen im Vorjahre nach Plan und nach tatsächlichem Verbrauch gegenüber:

	1923/24 Plan	1922/23 Plan	1922/23 Verbrauch
Brennholz	26,5 %	40,2 %	37,0 %
Kohle	45,9 %	33,3 %	35,0 %
Naphtha	27,4 %	25,8 %	27,7 %
Torf	0,2 %	0,7 %	0,3 %

Bei Holz sind also gegenüber dem vorjährigen Verbrauch 10,5 % weniger, bei Naptha fast genau das gleiche und bei Kohle 10,9 % mehr vorgesehen. Was die Verteilung der Kohle auf die einzelnen Becken betrifft, so ist das Donezbecken gegenüber dem vorjährigen Verbrauch mit 54 %, das Kiselowskische mit 30 % und das Kusnezkische mit 27 % mehr beansprucht, während das Tscheremchowskische um 9 % und der Auslandsbezug um 52 % weniger liefern sollen. Man geht also immer mehr auf Mineralheizstoffe über, und zwar im wesentlichen unter Heranziehung des Donezbeckens, weniger des Kiselowskischen und Kusnezkischen Beckens; es ist dies auch ganz erklärlich, da das Absatzgebiet des Kiselowskischen Beckens sich auf die Permsche und die Samara-Slatouster Bahn, die des Kusnezkischen auf die sibirischen Bahnen beschränkt.

In der Vorkriegszeit deckte Holz 13 %, Naptha 22 % und Kohle 65 % des Bedarfes. Noch 1920 deckte das Holz 62 % und 1921 46 % des Bedarfes.

Es ist auch nicht ohne Interesse, die verhältnismäßige Verteilung der einzelnen Kohlenarten in der Vorkriegszeit und im Verteilungsplane 1923/24 zu vergleichen.

	1913	1923/24
Donezbecken	39,9 %	33,8 %
Moskauer Becken	0,5 %	1,0 %
Uralkohle	3,4 %	3,6 %
Sibirische u. a. Kohle	7,3 %	7,3 %
Dombrowskische Kohle	7,7 %	—
Auslandskohle	6,2 %	0,2 %

Das Verhältnis hat sich also schon ziemlich dem Vorkriegszustande genähert. Man erwartet in der Durchführung des Planes der Heizstoffversorgung keine Schwierigkeiten, da Überfluß in der Erzeugung vorhanden ist. Dr. S.

— **Weitere Tariferhöhung in Polen?** Nach einer Mitteilung des Allgemeinen Tarifanzeigers (Wien) steht in naher Zeit eine neuerliche Erhöhung der polnischen Gütertarife um 25 bis 33% bevor, welche durch Änderungen der Güterklassifikation im Wege von Aufklassifizierungen und Erhöhung der Ausnahmetarife herbeigeführt werden soll. Die Klasse VIII des Tarifes soll ganz in Wegfall kommen.

— **Polnisch-russische Eisenbahnverhandlungen.** In Warschau begannen nach der „D. A. Z." polnisch-russische Verhandlungen zwecks Abschlusses einer Eisenbahnkonvention.

— **Elektrisierung der bulgarischen Eisenbahnen.** Nach einer bulgarischen Pressenachricht beschäftigt sich die bulgarische Regierung mit der Elektrisierung des Eisenbahnnetzes. Die Vorarbeiten sollen bereits sehr weit gediehen sein und die kleinsten Einzelheiten umfassen. Nach Schätzung der Wasserbauabteilung des Landwirtschaftsministeriums überschreitet die Stärke der bulgarischen Wasserkräfte eine Million Pferdestärken, wovon für die Eisenbahnen nur 130 000 bis 150 000 gebraucht werden würden.

— **Das Ende einer Alpenbahn.** Die Furkabahn, die wenige Jahre vor dem Kriege zum größten Teile mit französischem Kapital teilweise fertiggestellt wurde und die bis Gletsch in Betrieb kam, wird bald ausgerungen haben. Die Bahn, welche die Simplonlinie über die Furkastraße mit dem Kanton Uri und weiter über die Oberalpstraße mit den rätischen Bahnen und dem Bündnerland hätte in Verbindung setzen sollen, ist nur bis zum Rhonegletscher ausgebaut worden, während man infolge des Kriegsausbruches nie dazu kam, den Bahnbau fortzusetzen. Wohl ist das Baumaterial in die Höhe befördert worden und verrostet nun in den feuchten Höhen an den Straßenrändern. Die Bahn, soweit sie im Betrieb war, hatte einige Bedeutung für den Touristenverkehr, wurde aber durch das Aufkommen der Alpen-Autobuskurse stark in Mitleidenschaft gezogen und derart beeinträchtigt, daß sie schließlich nur noch für den Lokalverkehr einige Bedeutung hatte. Seit einiger Zeit sprach man von einer Hilfsaktion, die durch eine ansehnliche finanzielle Subvention der schweizerischen Eidgenossenschaft hätte gestützt werden sollen, aber es kam nie zu einer Einigung, weil man wahrscheinlich in Bern wohl einsah, daß jede Hilfsaktion erfolglos wäre und die Subventionsgelder höchstens den französischen Obligationenbesitzern zugeflossen wären. Einzig im Kanton Wallis, und zwar auch da nur am obersten Laufe der Rhone, hat man an der Bahn noch ein Interesse, weil sie das durch Gebirge abgeschlossene Oberwallis in engere Verbindung mit der übrigen Schweiz gebracht hätte. Das lange Stillschweigen der schweizerischen Behörden veranlaßte nun den Walliser Abgeordneten Troillet, im Nationalrat den Bundesrat über den Stand der Sache zu interpellieren. Er stellte folgende Anfrage an den Bundesrat: „Welche Maßnahmen gedenkt der Bundesrat bezüglich der Eisenbahn Brig-Furka-Disentis zu ergreifen? Will der Bundesrat den Verkauf an den Meistbietenden zulassen und damit allfällig den Abbruch der Linie, oder beabsichtigt der Bundesrat den Rückkauf, der die Vollendung der Linie gestatten würde mit allfälliger Mithilfe der beteiligten Kantone oder der Privatindustrie, wenn nicht sofort, so doch in einigen Jahren, wenn die wirtschaftliche Lage sich günstiger gestaltet haben wird? Ist der Bundesrat bereit, Vorkehrungen zur Sicherung des Weiterbetriebes auf der Strecke Brig-Gletsch zu treffen?" Die Interpellation beantwortete Bundesrat Dr. Haab als Vorsteher des Eisenbahndepartements folgender-

maßen: Die Furkabahn besteht aus dem im Betriebe stehenden Teilstück Brig-Gletsch und dem unvollendeten Teilstück Gletsch-Disentis, auf dem die Betriebsarbeiten seit 1916 ruhen. Das Bundesgericht hat den von der Bahngesellschaft vorgelegten Nachlaßvertrag im Dezember letzten Jahres verweigert. Für die Vollendung des Bahnbetriebes wären noch etwa 6 Millionen Franken nötig. Die Gesellschaft ist an den Bund und an die Kantone Wallis, Uri und Graubünden mit dem Ersuchen um Übernahme der Betriebskosten herangetreten. Der Bundesrat nahm eine Beteiligung mit 3 Millionen Franken in Aussicht, doch gelang es nicht, den Restbetrag aufzubringen. Man wird nun das Schicksal der Bahn abwarten müssen. Der Bundesrat ist nicht verpflichtet und kann nicht verpflichtet werden, helfend einzugreifen, und auch aus der Konzessionsbewilligung kann eine solche Verpflichtung nicht abgeleitet werden. Die militärische Bedeutung der Bahn ist namentlich wegen der zahlreichen Zahnstangenstrecken unbedeutend. Die Furkabahn kann auch keine Billigkeitsgründe anrufen, denn der Bund hat zur Herstellung der Linie Brig-Gletsch bereits eine Viertelmillion Franken beigesteuert. Es kann also von einem selbständigen Hilfswerk des Bundes nicht die Rede sein, höchstens von einer freiwilligen Hilfsaktion aus den betreffenden Landesgegenden. Der Bundesrat kann mit Recht einwenden, daß die beteiligten Kantone noch nichts zur Rettung der Bahn unternommen haben. Wenn etwas getan werden soll, dann kann es sich nur um die Erhaltung des Betriebes auf der Strecke Brig-Gletsch handeln, aber die wirtschaftlichen Aussichten der Bahn sind auch hier sehr schlecht. Von jeher wurde mit Defiziten gearbeitet, die bisher je zur Hälfte der Bund und der Kanton Wallis übernommen hatten. Zudem ist die Bahn in derart schlechtem Zustande, daß das Departement im Interesse der Betriebssicherheit die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit anordnen mußte. Die Schweiz hat also nicht das geringste Interesse, die verfehlte Bahnanlage zu übernehmen und deren Betrieb durch die Bundesbahnen durchführen zu lassen. Trotzdem aber ist der Bundesrat bereit, entgegenzukommen, indem er sich verpflichtete, dem Kanton Wallis oder einem anderen Bewerber, der für den Ausbau und den künftigen Betrieb der ganzen Furkabahn die nötigen Garantien bietet, ein Darlehen von 3 Millionen Franken zu gewähren. Sollte aber nur von der Strecke Brig-Gletsch die Rede sein, so würde ein Darlehen von nur einer Million zu ermäßigtem Zinsfuß gewährt. Von einem Rückkauf durch die Bundesbahnen kann keine Rede sein.

Bei diesen Bedingungen wird sich natürlich angesichts der Sachlage kein Bewerber finden, und die Folge wird sein, daß die Bahn sehr wahrscheinlich in absehbarer Zeit den Betrieb ganz einstellen wird.

— **Elektrisierung der Strecke Brenner-Verona.** Die italienische Staatsbahn beabsichtigt, wie die „D. A. Z." meldet, zur Elektrisierung der Brennerbahn ein großes Elektrizitätswerk zu bauen, und zwar soll die Rienz bei Mühlbach, die Eisack unterhalb Franzensfeste gefaßt werden. Das Werk wird in den wasserreichsten Monaten 77 000 und im wasserärmsten Monat immer noch 32 000 PS erzeugen.

— **Die Eisenbahn im Fiume-Vertrag.** Nach dem Vertrag zwischen Italien und Jugoslawien, durch den die Fiumefrage geregelt worden ist, ist die Leitung des Betriebes im Bahnhof Fiume, der als Übergangsbahnhof zwischen den Netzen beider Länder dient, den italienischen Staatsbahnen übertragen worden. Der gesamte Personenverkehr wie der Betrieb überhaupt ist Sache der italienischen Staatsbahnen, die auch den Telegraphendienst zu besorgen, die Sicherungsanlagen zu überwachen und die Wasserversorgung in Gang zu halten haben. Der Zolldienst wird von beiden Ländern gemeinschaftlich wahrgenommen.

— **Die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.** Nach der „Chronique des Transports" ist durch Gesetz vom 19. Februar d. J. die Verordnung vom 28. Juli 1921 ratifiziert worden, nach welcher im Eisenbahnverkehr Elsaß-Lothringens, und zwar sowohl im Binnenverkehr wie im Wechselverkehr mit französischen Stationen, das französische Bürgerliche Gesetzbuch (Code civil) und das französische Handelsgesetzbuch (Code de commerce) Anwendung zu finden haben.

— **Güterverkehr in Frankreich.** Die französische Zeitung „Chronique des Transports" bringt in ihrer neuesten Nummer eine bildliche Darstellung der durchschnittlichen wöchentlichen Wagengestellung bei den großen französischen Eisenbahnen in den Jahren 1922, 1923 und 1924. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Güterverkehr im Jahr 1923 gegenüber dem Vorjahr beträchtlich zugenommen hat. Auch im Jahr 1924 scheint sich die Verkehrssteigerung fortsetzen zu wollen. Im Januar des Jahres 1924 wurden durchschnittlich täglich 57 363 Wagen gestellt, gegenüber 55 052 im gleichen Monat des Jahres 1923.

— **Die Tariferhöhung in Frankreich.** Die „Chronique des Transports" sucht an Hand einer Zusammenstellung nachzuweisen, daß die neuerdings in Frankreich eingeführten Tariferhöhungen keinesfalls so erheblich seien, wie es nach den in Papier berechneten Sätzen scheine. Setze man die Vorkriegstarife von 1913 gleich 1 und rechne die neuen Papiersätze nach dem Dollarkurs in Gold um, so stellten sich die Tarife wie folgt: 1. Personentarife: I. Klasse 0,58, II. Klasse 0,56, III. Klasse 0,54. 2. Gütertarif: 0,76.

Für Deutschland werden nach derselben Rechnung die Zahlen wie folgt angegeben: 1. Personentarife: I. Klasse 1,88, II. Klasse 1,46, III. Klasse 1,27. 2. Gütertarife: Wagenladungen zu 5 t: 1,32, Wagenladungen zu 10 t: 1,55.

Was Frankreich betreffe, so gehe aus den mitgeteilten Zahlen hervor, daß die Personentarife nur wenig mehr als die Hälfte der Vorkriegszeit betrügen und daß die Gütertarife sich auf drei Viertel der Vorkriegszeit stellten. Nach der beschriebenen Berechnung habe Frankreich mit Ausnahme von Belgien die niedrigsten Tarife von allen zum Vergleich herangezogenen Ländern.

— **Die Neuorganisation der belgischen Staatseisenbahnen.** Die belgischen Zeitungen veröffentlichen einen Gesetzentwurf über die Neuorganisation der belgischen Staatseisenbahnen, die nach folgenden Richtlinien erfolgen soll: 1. Die Finanzgebarung der Eisenbahnen ist von der des allgemeinen Staatsschatzes zu trennen. 2. Die Eisenbahnen behalten ihre sämtlichen Einnahmen, haben dafür aber auch alle Ausgaben gemäß dem Voranschlag allein zu bestreiten. Eine Mitwirkung des Finanzministeriums oder des Rechnungshofes bei der Verausgabung bewilligter Mittel findet nicht statt. 3. Die Eisenbahnen haben ihre ordentlichen Ausgaben durch ihre ordentlichen Einnahmen zu decken, was zur Voraussetzung hat, daß die Tarife in Einklang gebracht werden mit den Ausgaben. Zur Deckung außerordentlicher Ausgaben werden besondere Anleihen vom Finanzministerium ausgegeben, für welche das Vermögen der Eisenbahn als Pfand dient. 4. Die Eisenbahnverwaltung hat nicht den Zweck, Gewinne zu erzielen, aber sie darf sich nicht darauf beschränken, nur die Einnahmen mit den Ausgaben in Einklang zu bringen, sondern sie muß darüber hinaus für die Bildung von Spezialfonds sorgen. 5. Es wird ein Tilgungs- und Erneuerungsfonds geschaffen, ebenso ein Versicherungsfonds, um den wechselnden Ausgaben der einzelnen Jahre entsprechen zu können. 6. Ferner wird für außerordentliche Vorkommnisse im Betriebe ein Reservefonds gebildet. 7. Es wird die kaufmännische doppelte Buchführung eingeführt. 8. Jedes Jahr wird eine Bilanz sowie eine Gewinn- und Verlustrechnung den Kammern zur Genehmigung vorgelegt. Der Minister hat einen Geschäftsbericht beizufügen. 9. Der Rechnungshof prüft die Ausgaben nach ihrer Anweisung und überzeugt sich von der Richtigkeit der Rechnungen. (Chronique des Transports.)

— **Der Seeschiffverkehr in Antwerpen.** Angekommen sind im Februar

1924 725 Schiffe mit 1 418 183 (belg.) Tonnen
1923 693 Schiffe mit 1 330 965 (belg.) Tonnen.

Davon führten 90 die deutsche, 323 die britische Flagge. K.

— **Werbevortrag der Londoner Untergrundbahn.** Um für die Benutzung ihrer Strecken Stimmung zu machen, hat die Londoner Untergrundbahn einen Vortrag ausarbeiten lassen, der ihren Bau und ihre Entwicklung, ihren Betrieb und Verkehr schildert. Belebt wird der Vortrag durch mehr als 80 Lichtbilder, die neben Ansichten von London auch den Neubau der Strecken, die Abwicklung besonders lebhaften Verkehrs, die Betriebsmittel und Sicherheitsanlagen, die Aufzüge und Rolltreppen, den Fahrkartenverkauf mit mechanischen Hilfsmitteln, die Kraftwerke, die nächtliche Streckenunterhaltung usw. veranschaulichen. Der Vortrag dauert etwa eine Stunde. Er wird unentgeltlich abgegeben. Es ist nur eine Gebühr von 21 Shilling als Haftsumme zu hinterlegen, die bei Rückgabe des Vortrags und der Bilder zurückerstattet wird. Bei dem engen Zusammenhang zwischen Verkehrswesen und allgemeiner Entwicklung einer Stadt bildet der Vortrag mit den Bildern in seinem dem Entstehen des heutigen Untergrundnetzes gewidmeten Teil zugleich einen Beitrag zur Entwicklungsgeschichte von London in den letzten 20 bis 30 Jahren.

Fremde Erdteile.

— **Einteilung der sibirischen Bahnen.** Die sibirischen Bahnen werden in drei, nicht wie bisher vorgesehen, vier Direktionen eingeteilt, und zwar in die Transbaikaldirektion und die Direktionen in Omsk und Tomsk. Außerdem werden zwei Neubauabteilungen, die Koltschuginsker und die südsibirische, abge-

trennt. Die Grenzen sind die folgenden: Die Omsker Bahn reicht von Tscheljabinsk bis Tatarskaja und von Tjumen bis Omsk mit der Zweigbahn von Tatarskaja nach Slawgorod (Gesamtausdehnung 1745,81 Werst); die Tomsker Bahn reicht von Tatarskaja bis Tschernorjetschinskaja mit den Zweigbahnen von Station Taiga bis Station Tscheremoschniki, von Station Jurga bis Station Koltschugino, von Station Nowo-Nikolajewsk bis Station Semipalatinsk und von Station Altajskaja bis Station Bijsk (Gesamtausdehnung 2280,89 Werst); die Transbaikalbahn von Station Tschernorjetschinskaja bis Station Werchneudinsk (Gesamtausdehnung 1593,43 Werst). Die Koltschuginsker Neubauabteilung reicht von der Station Koltschugino bis Kusnezk (173,9 Werst Ausdehnung) und die südsibirische Neubauabteilung von Station Slawgorod bis Pawlodar (199,14 Werst Ausdehnung). Dr. S.

— **Wochenend- und Sonntagsverkehr in Australien.** Obgleich in England der Personenverkehr der Eisenbahnen am Sonntag stark eingeschränkt ist, empfinden es Engländer, die Australien besuchen, doch sehr lästig, daß dort die Eisenbahnen nur an sechs Tagen in der Woche betrieben werden, daß also entweder am Sonnabend oder Sonntag die Züge ausfallen. Darunter leidet nicht nur der Wochenendverkehr, den die Engländer sehr schätzen, sondern auch der Geschäftsverkehr. Wer z. B. von Sydney aus am Montag früh in Melbourne Geschäfte zu erledigen hat, muß bereits am Freitag abend aus Sydney abreisen, weil am Sonnabend kein Zug geht und der am Sonntag abfahrende Zug erst am Montag nachmittag in Melbourne eintrifft. Es sind schon wiederholt Vorstellungen bei den Eisenbahnen erhoben worden, um zu erreichen, daß auch am Sonntag eine Verbindung zwischen den einzelnen Bundesstaaten geschaffen werde, doch wird dieser Antrag immer mit der Begründung abgelehnt, der schwache Fernverkehr am Sonntag könne eine solche Maßnahme nicht rechtfertigen; die vermehrten Betriebskosten würden zu hoch sein. Der Geschäftswelt bleibt also nichts anderes übrig, als sich mit ihren Reisen nach dem Fahrplan zu richten und es zu unterlassen, Sitzungen und andere Zusammenkünfte, zu denen auswärtige Teilnehmer erwartet werden, auf Montag anzuberaumen. Man ist aber gespannt, wie lange die Eisenbahnen sich den Anträgen auf Einrichtung eines Sonntagsfernverkehrs werden verschließen können.

Rechtspflege.

— **Befindet sich ein Vermerk „in Jute eingenäht“ in der Spalte vorgeschriebene oder zulässige Erklärungen des Frachtbriefs, so kann er nur die Bedeutung eines Anerkenntnisses mangelhafter Verpackung haben. Zu den Gefahren mangelhafter Verpackung gehört auch die Diebstahlsgefahr.**

Urteil des Reichsgerichts v. 3. 3. 1924 — I. 318/23. — Die Kommanditgesellschaft Bremer Textil-Gesellschaft m. b. H. und Co. in Bremen, sandte am 24. September 1922 an die Firma Wulf & Meklenburg in Kiel mit der Bahn einen Ballen Baumwollwaren. Auf dem Frachtbrief befand sich unter der Spalte: „zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ der gedruckte Vermerk: „In Jute eingenäht“. Der Ballen wurde auf dem Transport beraubt; beim Nachwiegen ergaben sich 27 kg Mindergewicht. In Rechten der Empfängerin macht die Klägerin unter der Behauptung, der Schaden betrage 107 113,32 ℳ, die Eisenbahn ersatzpflichtig. Das Landgericht hat den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht die Berufung des beklagten Eisenbahnfiskus zurückgewiesen und auf die Anschlußberufung der Klägerin auch wegen des auf 1 000 000 ℳ erweiterten Anspruchs die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des Beklagten bezweckt Abänderung dieser Entscheidungen und Klageabweisung. Das Reichsgericht hat der Revision mit folgenden Gründen stattgegeben.

Das Oberlandesgericht nimmt an, daß der Vermerk auf dem Frachtbrief: „In Jute eingenäht“, im konkreten Fall nicht als ein Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung anzusehen sei. Er erwägt hierzu, daß zwar der Vermerk nicht in der Spalte: „Art der Verpackung“ stehe, daß aber der durch Druck hergestellte und hervorgehobene Vermerk darauf schließen lasse, daß hierdurch ein für allemal allen Beteiligten die Art der Verpackung der versandten Waren zur Erkennung gebracht werden sollte. Eine Anerkennung der mangelhaften Verpackung könne nur dann angenommen werden, wenn aus der Art der Verpackung sich deren Mangelhaftigkeit ergebe. Das sei hier nicht annehmbar. Es wäre Sache des Beklagten gewesen, durch Befragen festzustellen, ob der Absender durch den Vermerk die Mangelhaftigkeit der Verpackung habe anerkennen wollen. Ohne ein solches Vorgehen könne er keine Rechte aus dem Vermerk herleiten.

Diese Gründe sind nicht frei von Rechtsirrtum. Für beliebige und belanglose Erklärungen ist auf einem Frachtbrief kein Raum. Ob eine bloße Bezeichnung der Verpackungsart vorliegt, ist allerdings zunächst Tatfrage. Diese ist aber hier auf Grund rechtsbedenklicher Erwägungen festzustellen versucht worden. Es kann dahin stehen, ob z. B. die Bezeichnung in der Spalte Verpackung: „Juteballen“ ein Anerkenntnis dafür darstellen würde, daß mangelhafte Verpackung vorliege. Wenn aber in der Spalte für zugelassene und vorgeschriebene Erklärungen sich der Vermerk findet, „in Jute eingenäht,“ dann muß sich die Absenderin so behandeln lassen, wie dieser Vermerk objektiv nach der Verkehrssitte aufzufassen ist. Für bloße Verpackungssbeschreibung war in dieser Spalte kein Platz. Ein versehentliches Einsetzen in diese Spalte ist — gerade weil Buchdruck vorliegt — nicht annehmbar. Also hat verkehrsrechtlich dieser Vermerk die Bedeutung einer „zulässigen oder vorgeschriebenen Erklärung“. Zulässigkeit im Sinne einer Verpackungsbeschreibung scheidet aus. Mithin konnte die Annahmestelle davon ausgehen, daß hier eine Angabe über eine Verpackungsart gemacht sei, die eine „vorgeschriebene“ Erklärung enthielt. Wollte die Absenderin einen anderen Sinn damit verbinden, als er nach allgemeiner verkehrsüblicher Auffassung hatte, so mußte sie ihrerseits die Annahmestelle davon in Kenntnis setzen, daß hier kein Anerkenntnis oder eine sonstige, mit Rechtsfolgen verknüpfte Erklärung vorlag, sondern nur eine für ihre Kunden bestimmte Bezeichnung. Denn der Frachtbrief richtet sich zunächst an die Eisenbahn und nicht an die Adressaten.

War somit ein Anerkenntnis für mangelhafte Verpackung gemäß § 62 (2) der Eisenbahnverkehsordnung als vorliegend anzunehmen, dann haftete die Bahn zufolge § 459 Abs. 1 Nr. 2 HGB. und § 86 Abs. 1 Nr. 2 EVO. bei Gütern, die ihrer Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung während der Beförderung erfordern, trotzdem aber nach Erklärung des Absenders im Frachtbriefe mangelhaft verpackt aufgeliefert worden sind, nicht für den Schaden, der aus der mit der Verpackungsart verbundenen Gefahr entsteht, wobei nach § 459 Abs 2 HGB. und § 86 Abs. 2 EVO. vermutet wird, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden sei, wenn er den Umständen nach hieraus entstehen konnte. Daß zu solchen Gefahren auch die Diebstahlsgefahr gehört, ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts wiederholt anerkannt. Letzteres hat auch wiederholt ausgesprochen, daß die Verpackungsart in Jute für Textilwaren in der Nachkriegszeit objektiv als mangelhaft anzusehen sei, sowohl wegen der Gefahr der Beschädigung durch Flüssigkeiten wie auch wegen der des Diebstahls. Die Aufgabe erfolgte im Herbst 1922, also zu einer Zeit, in der — wie gerichtsnotorisch — schon längere Zeit die Sicherheitsverhältnisse auf der Bahn sehr betrübliche waren. Der Schadenersatzanspruch der Empfängerin und mithin auch der Klägerin war sonach nicht begründet.

Bücherschau.

— **Kompendium der Statik der Baukonstruktionen.** Von Dr.-Ing. J. Pirlet, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Aachen. Zweiter Band: Die statisch unbestimmten Systeme. Zweiter Teil: Berechnung der einfacheren statisch unbestimmten Systeme: Gerade Balken mit Endeinspannungen und mehr als zwei Stützen. — Einfache Rahmengebilde. — Zweigelenkbogen. — Gewölbe. — Armierte Balken. VIII u. 314 S. in 8° mit 298 Textabbildungen. Berlin 1923. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 7,50 ℳ, geb. 9 ℳ.

Das genannte Buch bildet den zweiten Teil des II. Bandes eines zweibändigen Werkes über Statik der Baukonstruktionen. Der erste Band, der noch nicht erschienen ist, wird die statisch bestimmten (vollwandigen und fachwerkartigen) Systeme behandeln. Der erste Teil des zweiten Bandes ist bereits der Öffentlichkeit übergeben worden (vgl. Nr. 27, S. 554, Jahrg. 1922 d. Ztg.); er umfaßt die allgemeinen Grundlagen zur Berechnung statisch unbestimmter Systeme, die Untersuchung elastischer Formänderungen, die Elastizitätsgleichungen und deren Auflösung. Im vorliegenden zweiten Teil ist unter Bezugnahme auf die im ersten Teil dargestellten allgemeinen Verfahren eine Reihe der einfacheren statisch unbestimmten Systeme besprochen, wie sie in mannigfaltigen Formen, besonders in der Baupraxis, vorkommen. Die Aufgaben sind auf rechnerischem Wege gelöst, wobei neben den äußeren Lasten auch Wärmeänderungen und Widerlagerverschiebungen berücksichtigt sind. Die Endergebnisse sind unter den üblichen Annahmen, meist in geschlossener Form dargestellt. Die übersichtlich zusammengefaßten Formeln können für die Praxis unmittelbar verwendet werden. Ebenso zeigen die vorgeführten Beispiele den Weg, der auch bei anderen Tragwerkformen gleicher Art zum Ziele führt. Die praktische Berechnung der wichtigsten Systeme ist an Zahlenbeispielen gezeigt. Die Lösung der verwickelten statisch unbestimmten Aufgaben, wie z. B. die Berechnung der

tockwerkrahmen, ist dem dritten Teil dieses Bandes vorbehalten, während der vierte und letzte Teil das statisch unbestimmte Fachwerk sowie Aufgaben des Brücken- und Eisenhochbaues behandeln soll. Der Studierende sowie der in der Praxis stehende Ingenieur werden demnach in dem besprochenen Werk in übersichtlicher Darstellung alles finden, was zur Berechnung der gewöhnlich im Bauwesen vorkommenden statisch unbestimmten vollwandigen Systeme, einschließlich der Gewölbe, erforderlich ist; es kann daher zur Anschaffung bestens empfohlen werden.

Dr. Gesteschi.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Zu den „Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen" ist ein Nachtrag II, zu dem „Übereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld" (FEÜ.) ein Nachtrag I erschienen; ferner sind Sonderabdrucke des Blattes XVI d und XVI e der Technischen Vereinbarungen „Schaulinien zur Bestimmung der Einschränkungen der Breitenmaße der Wagen in natürlicher Größe" hergestellt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 7,74 km lange Güternebenbahn Feldmoching-München-Milbertshofen-Freimann ist den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, zugerechnet worden.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. April 1924 ab wird die Teilstrecke Arnsdorf (Sa.)-Dürröhrsdorf der Linie Kamenz-Pirna nach den in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen betrieben.

Änderung in der Abgrenzung zweier Reichsbahndirektionsbezirke.

Die Grenze zwischen den Bezirken der Reichsbahndirektionen Berlin und Halle (Saale) auf der Strecke Jüterbog-Treuenbrietzen-Wildpark wird mit dem 1. April 1924 von km 41,7 nach km 32,4 verlegt. Infolgedessen gehen die Stationen Beelitz Stadt und Elsholz mit diesem Tage aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale) in den Reichsbahndirektionsbezirk Berlin über.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Von einer gänzlichen Aufhebung des Personenverkehrs auf Bahnhof Ottendorf-Okrilla ist abgesehen worden. Die Bekanntmachung in Nr. 11 Seite 197, Absatz 3 wird daher aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai 1924 wird der zwischen den Stationen Frankleben und Merseburg links der Bahnstrecke Querfurt-Merseburg gelegene Haltepunkt Niederbeuna, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Die Haltepunkte Neustadt-Süd an der Strecke Neustadt-Weidhausen, Katzberg an der Strecke Eisfeld-Sonneberg, Einöd, Gellershausen und Westhausen an der Strecke Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall und der Bahnhof Rother Haag an der Strecke Eisfeld-Unterneubrunn, die seit dem 1. Juni 1923 für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen sind, bleiben dauernd geschlossen. In Rother Haag sind nur Bedarfshalte für Güterzüge für die industriellen Betriebe vorgesehen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 erhalten die an der Bahnstrecke Cöthen-Roßlau gelegenen Stationen „Alten" und „Dessau" die Bezeichnung „Dessau-Alten" und „Dessau Hbf."

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 67 vom 2. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Sonderabdruck des Blattes XVI d und XVI e der Technischen Vereinbarungen;

Nr. I 70 vom 3. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bezugspreis für Heft 1 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Ab 1. April d. J. wird die zweigleisige Hauptbahn Bad Homburg v. d. H.-Friedberg (Hessen) vorübergehend in eine Nebenbahn umgewandelt und das Teilstück Friedrichsdorf (Taunus)-Friedberg (Hessen) eingleisig betrieben. Der Fahrplan und die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke liegenden Stationen wird durch diese Maßnahme nicht berührt. (456)

Frankfurt (Main), den 31. März 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 erhalten die an der Bahnstrecke Cöthen-Roßlau gelegenen Stationen „Alten" und „Dessau" die Bezeichnung „Dessau-Alten" und „Dessau-Hbf.". (462)

Halle (Saale), im April 1924.
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Güterabfertigung Breslau Odertorbahnhof wird am 31. Mai 1924 für den Frachtstückgutverkehr geschlossen. Vom 1. Juni 1924 ab dürfen nur Wagenladungen und Eilgüter dort aufgeliefert oder dahin abgefertigt werden. (449)

Breslau, den 1. April 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Schließung von Stationen.

Die Haltepunkte Neustadt-Süd an der Strecke Neustadt-Weidhausen, Katzberg an der Strecke Eisfeld-Sonneberg, Einöd, Gellershausen und Westhausen an der Strecke Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall und der Bahnhof Rother Haag an der Strecke Eisfeld-Unterneubrunn, die seit dem 1. Juni 1923 für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen sind, bleiben dauernd geschlossen. In Rother Haag sind nur Bedarfshalte für Güterzüge für die industriellen Betriebe vorgesehen.

Erfurt, den 31. März 1924. (457)
Reichsbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Das Hauptbahngleis Würzburg-Aschaffenburg und Bahnhof Würzburg-Zell waren am 29. März 1924 wegen Zugzusammenstoßes in Würzburg-Zell gesperrt.

München, den 1. April 1924. (467)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Wegen Hochwassers sind die Gleisanlagen des Bahnhofs Dresden-Elbufer-Altstadt seit 27. März 1924 unfahrbar.

Dresden, den 2. April 1924. (468)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Dresden-Elbufer-Altstadt sind seit 3. April 1924 wieder fahrbar.

Dresden, den 5. April 1924. (469)
Reichsbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. April 1924 tritt die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 9 für Bier bei.

Berlin, den 7. April 1924. (470)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. April werden die Stationen Nordenham und Nordenham Fischereihafen in den Ausnahmetarif 41 für Düngemittel als Empfangsstationen aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen. (471)

Altona, den 5. April 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II. Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 8. April 1924 wird Seidenberg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 30a (Rohjute) aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. April 1924. (459)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 12. April d. J. wird der Ausnahmetarif 4 für Stückgut usw. auf Nebenklassen A 5 und A 10 ausgedehnt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. April 1924. (454)

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 8. April 1924 wird der Ausnahmetarif 51 für Holzschliff und Holzzellstoff (Zellulose) der Tarifklasse D zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. April 1924. (452)

Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6.

Ab 1. Mai 1924 wird Niederbeuna als Braunkohlengewinnungsstelle in den Ausnahmetarif 6 einbezogen. (455)

Halle (Saale)), den 2. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Tfv. 500. Internationaler Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der einheitlichen Zusatzbestimmungen.

Preis des Nachtrags 5 Goldpfennig.

München, den 26. März 1924. (450)

Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Bayerisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Entfernungen für „Selbitz" durch Anstoß von 24 km an die Entfernungen der Station Münchberg zu bilden. Die Entfernungen sind nur gültig für den örtlichen Verkehr der Station Selbitz.

München, den 31. März 1924. (451)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Stationen Schauenstein und Weidesgrün sind in den Tarif einbezogen worden. Die Entfernungen für die Stationen Helmbrechts und Selbitz sind geändert worden. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (460)

München, 1. April 1924.

Tarifamt b. RVM., Z. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

I. Der größte zulässige Raddruck für Güterwagen nach und von den Stationen Gumpenried-Asbach, Ruhmannsfelden, Teisnach und Viechtach beträgt bei reinen Güterzügen nicht 6000 sondern 5500 kg.

II. Die Dienstbeschränkungen nachstehender Stationen lauten nunmehr wie folgt: Bruckdorf (OR), Ellenbrunn (OR, St bed, W), Gaisthal (OR), Laubendorf (OR, St bed, W), Mistelbach, Ofr. (St bed, W), Mönchsambach (OR, St bed, W), Niederlauterbach, Obb. (OR, St bed, W), Pertolzhofen (OR), Schwarzenbach b. Tirschenreuth (OR), Stechendorf-Welkendorf (OR, St bed, W), Wörnitz (OR, St bed, W).

III. Zu streichen ist: Queienfeld und Taubachsmühle.

IV. Unrathshausen Bahnhof ist in Unrathshausen Bahnhof zu berichtigen.

München, den 3. April 1924. (461)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 8. April 1924 an wird für Getreide und Hülsenfrüchte sowie für Mühlenerzeugnisse, die über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt und durch Deutschland durchgeführt werden, von deutschen Seehäfen nach deutsch-schweizerischen, deutsch-österreichischen, deutsch-tschechoslowakischen, deutsch-polnischen, deutschoberschlesisch-polnisch-oberschlesischen Grenzübergangsstationen sowie den Donauumschlagsplätzen der Ausnahmetarif 50 eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im April 1924. (464)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II. Ausnahmetarif 33 für thüringische Waren usw.

Mit Gültigkeit vom 7. April 1924 wird das Warenverzeichnis erweitert, ergänzt und geändert.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Bekanntmachung in den Tarif- und Verkehrsanzeigern der Reichsbahn hingewiesen. (453)

Altona, den 1. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Oderberg. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Passau. Polnischoberschlesisch - Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr durch Deutschland (einschließl. Deutschoberschlesien). Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschoberschlesien - Tschechoslowakei. Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach dem übrigen Auslande durch Deutschland. Kohlenverkehr von Deutschoberschlesien über Polnischoberschlesien nach dem übrigen Polen.

Bis auf jederzeitigen Widerruf wird im Verbandsverkehre die Fracht für Kohlen usw. nach den Sätzen des durchgerechneten Ausnahmetarifs 6 auch bei Verwendung im Auslande berechnet. Die Anwendungsbedingung „zur Verwendung in Deutschland oder in Polnischoberschlesien" ist somit bis auf weiteres aufgehoben. Ferner wird mit Genehmigung des Oberkomitees im Oberschlesischen Wechselverkehre sowie in allen Verkehren mit dem Auslande und dem übrigen Polen sowie Danzig, welche auf diesem Tarife aufgebaut sind, die Fracht für Kohlen ab den Gewinnungsstätten innerhalb der Strecken der Staatsbahndirektion Katowice und der Reichsbahndirektion Oppeln nach den Sätzen des durchgerechneten Ausnahmetarifs 6 berechnet. Auch hier wird die Anwendungsbedingung „zur Verwendung in Deutschland oder in Polnischoberschlesien" aufgehoben.

Die von der Reichsbahndirektion Oppeln erlassene gegenteilige Bekanntmachung vom 20. März d. J. wird hiermit aufgehoben. (463)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. April 1924: Aufnahme von Finsterwalde (Niederlausitz) in A. T. 32 (Schafwolle), Deggendorf Hafen und Lippstadt in A. T. 34 (Hanf), Deggendorf Bahnhof, Deggendorf Hafen, Feucht, Herscheid, Mannheim Rheinau, Mannheim Rheinau Hafen, Milspe Klutert, München Isartalbahn, Neckargemünd und Sprockhövel in A.T.35 (Eisen usw.), Reutlingen Süd in A. T. 38 (Felle usw.). (465)

Altona, den 5. April 1924.

Reichsbahndirektion.

7. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Personentarife Teile I.

Am 15. April 1924 treten in Kraft:

1. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I A. Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. Februar 1922 nebst Nachträgen I—X aufgehoben.
2. Ein neuer Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I A, enthaltend das alphabetische Verzeichnis der in der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände.
   Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe von 1922 aufgehoben.
3. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B mit Erläuterungen und Entscheidungen.
   Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. Januar 1923 nebst Nachträgen I bis XVIII aufgehoben.
4. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I.
   Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. Oktober 1922 nebst Nachträgen I bis XX aufgehoben.

Die Neuausgaben der Tarife enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen, der Anlage C zur EVO. und der Güter-Einteilung nebst Nebengebührentarif.

Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt worden.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 7. April 1924. (466)

Reichsbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Entwässerungsleitung Bezirk III auf dem Verschiebebahnhof Seddin soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 0,60 Goldmark für das Stück soweit der Vorrat reicht, von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für Entwässerungsleitung Seddin" versehenen Angebote sind spätestens ¼ Stunde vor der Eröffnung am Mittwoch, den 16. April 1924 vormittags 11¾ Uhr pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 2. April 1924. (458)

Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 16. Berlin, den 17. April 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Deutscher Eisenbahnkraftwagenverkehr.

Vom Dr. jur. **Teubner**, Berlin.

Als der Herr Reichsverkehrsminister im September 1922 den Kraftwagenausschuß berief, wurde er von dem Gedanken geleitet, daß bei der immer mehr steigenden Bedeutung des Kraftwagens als Beförderungsmittel versucht werden sollte, eine engere Verbindung zwischen den beiden Verkehrsmitteln, Eisenbahn und Kraftwagen, herzustellen. Unter Zuziehung von Sachverständigen aus den beteiligten Verkehrs- und Wirtschaftskreisen sollte deshalb der Ausschuß prüfen, wie das Zusammenarbeiten der Eisenbahn mit den Kraftverkehrsunternehmungen gewährleistet werden könnte, wie die Aufgaben des Kraftwagens bei der Bedienung des öffentlichen Verkehrs abzugrenzen sein werden, und in welcher Form endlich ein Zusammenschluß der Kraftverkehrsunternehmungen unter Beteiligung der Reichsbahnverwaltung zweckmäßig und möglich wäre. Gleichzeitig sollte der Ausschuß die aus der Übertragung der Eisenbahnbeförderung auf den Kraftwagen sich ergebenden Rechtsfragen behandeln.

Nach eingehenden Erörterungen und auf Grund praktischer Versuche hat dieser Studienausschuß seine Arbeiten beendet und das erforderte Gutachten dem Herrn Minister vorgelegt. Er ist zu dem gleichen Ergebnis gekommen wie die Handelskammer der Vereinigten Staaten in Amerika, die durch einen von ihr eingesetzten Ausschuß kürzlich die Beziehungen der Landstraßen und des Kraftwagenverkehrs zu anderen Verkehrsmitteln untersuchen ließ. Nach dem Ergebnis dieser Prüfung[1] sowie nach dem Gutachten des Deutschen Kraftwagenausschusses sollen die Eisenbahnen durch den Kraftwagen da entlastet werden, wo die Beförderung mit der Eisenbahn unwirtschaftlich ist. Man dürfe deshalb nicht die Frage stellen: „Kraftwagen *oder* Eisenbahn", sondern müsse sagen: „Kraftwagen *und* Eisenbahn". Es komme allein darauf an, *durch planmäßiges Zusammenarbeiten beider Verkehrsmittel nach einheitlichen Grundsätzen* den allgemeinen Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten. Demgemäß empfahl der Ausschuß dem Herrn Minister den organisatorischen Zusammenschluß der Eisenbahn mit dem Kraftwagen in einem Vertragsverhältnis, das die wirtschaftliche Vereinigung beider Verkehrsmittel in der Weise vorsieht, daß die Interessen der Allgemeinheit sicher geschützt werden und jede ungesunde und unwirtschaftliche Entwicklung und Verwendung des Kraftwagens unterbunden wird.

Der Herr Minister ist diesem Gutachten gefolgt. Die Deutsche Reichsbahn hat mit den Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, die sich zu diesem Zweck zu einer Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. vereinigten, einen Gesellschaftsvertrag geschlossen, *um den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugliedern und einander anzupassen.*

Der gemeinsame Kraftwagenverkehr soll sich nach dem Vertrage *vorläufig* erstrecken

1. unter Mitwirkung der Eisenbahn auf die Beförderung des Stückgutes im verdichteten Verkehr und im Nahverkehr, soweit dieses wirtschaftlicher im Kraftwagen als mit der Eisenbahn gefahren wird;

[1] Abgedruckt in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1924, Seite 72.

2. ohne Mitwirkung der Eisenbahn auf die Verkehrsbedienung im Zubringerdienst und in der Beförderung von Haus zu Haus, soweit nicht eisenbahnseitige Belange verletzt werden;
3. auf Erledigung anderer Verkehrsaufgaben, die der Gesellschaft durch die Eisenbahn zugewiesen werden.

Man unterscheidet hiernach drei Arten der Verkehrszuweisungen, und zwar solche, bei denen die Verkehrsbelange der Reichsbahn erstens unmittelbar betroffen, zweitens mittelbar berührt werden, oder drittens als solche überhaupt nicht in Frage kommen. Es liegt auf der Hand, daß es im höchsten Maße unwirtschaftlich wäre, wollte man den gleichen Verkehr auf der Schiene mit der Eisenbahn und daneben auf der Landstraße mit dem Kraftwagen bedienen. Hier mußte von vornherein streng geschieden werden, entweder das eine Verkehrsmittel oder das andere. Man hat deshalb einen fahrplanmäßigen Parallelverkehr in der Weise, daß gleichzeitig Güter derselben Art auf derselben Strecke mit der Eisenbahn und im Kraftwagen abgefertigt und befördert werden, ausdrücklich ausgeschlossen.

Die Gesellschaft wird sich durch eine in einfachster Weise gebildete Geschäftsstelle betätigen, in welche die Reichsbahn und die Kraftverkehr G. m. b. H. je einen Beauftragten entsenden, die gemeinsam raten und taten. Sitz der „Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr“ ist Berlin. Der Vertreter der Reichsbahn ist der erste Geschäftsführer. Ihnen zur Seite steht ein Ausschuß von drei Mitgliedern der Reichsbahn und drei Mitgliedern der Kraftverkehr G. m. b. H. unter dem Vorsitz eines von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn bestellten Beamten zur Unterstützung der Geschäftsstelle und zur Förderung der Gesellschaftszwecke.

Die Geschäftsstelle hat die Aufgabe, den Eisenbahnkraftwagenverkehr im Benehmen mit den zuständigen Reichsbahndirektionen und Kraftwagengesellschaften einzurichten, zu fördern und zu überwachen. Über den Kraftverkehr unter Mitwirkung der Eisenbahn werden Verträge abgeschlossen zwischen den zuständigen Reichsbahndirektionen und Kraftverkehrsgesellschaften, wie dies bereits in Berlin geschehen ist[2]). Darüber hinaus soll die Geschäftsstelle den einzelnen Kraftverkehrsgesellschaften Verkehrsaufgaben zuführen, auch wenn die Eisenbahn dabei nicht Verkehrsträger ist. Sie soll die Verbindungen mit Handel und Industrie und Verkehrsgewerbe anknüpfen, die einheitlichen Grundsätze des Kraftverkehrs fortbilden, die notwendigen Änderungen der Eisenbahnvorschriften und der Vorschriften für den Kraftverkehr anregen, mit den Zentralbehörden, insbesondere mit den Ländern, wegen des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung verhandeln, kurz alle zentralen Geschäfte führen.

Von den gegenseitigen Rechten und Pflichten ist hervorzuheben, daß sich die Vertragschließenden verpflichten, zur Durchführung der Geschäftszwecke nicht sowohl im Sinne ihrer eigenen besonderen Belange, als vielmehr im Sinne des obersten Zieles der Gesellschaft, nämlich der Eingliederung und Anpassung des Eisenbahn- und Kraftwagenverkehrs ineinander, tätig zu sein und zu wirken. Über das Maß ihrer engeren Obliegenheiten hinaus werden die Vertragsteile bestrebt sein, ihren Einfluß auf die Zentralstellen und Behörden sowie auf Industrie, Handel und Verkehrsgewerbe in dem Sinne zu betätigen, daß dem Eisenbahnkraftwagenverkehr nach Möglichkeit Erschwernisse und Hemmungen bei seiner Entwicklung erspart bleiben.

Von besonderer Bedeutung ist die Pflicht der Reichsbahndirektionen, die Geschäftsstelle zur Erreichung der Ziele der Gesellschaften zu unterstützen und dem Beauftragten der Reichsbahn und dessen Vertretern, soweit sie Eisenbahnbeamte sind, die erforderliche Auskunft zu erteilen, auch örtliche Erhebungen zu gestatten. In gleichem Maße obliegt den Kraftverkehrsgesellschaften die Pflicht zur Auskunfterteilung und zur Gestattung örtlicher Erhebungen. Gerade auf dieses freundwillige Zusammenarbeiten wird es wesentlich ankommen; die gegenseitigen Beziehungen müssen von Vertrauen getragen sein. Besonders die wertvolle Unterstützung der Eisenbahnstellen ist unentbehrlich. Diese müssen sich daran gewöhnen, in dem Kraftwagen nicht, wie es häufig noch geschieht, den lästigen Wettbewerber zu erblicken, sondern den dienstwilligen Mithelfer, der in der gleichen Weise wie die Eisenbahn selbst berufen ist, die Verkehrsbedürfnisse, die die Wirtschaft bringt, zu befriedigen. Nur dann wird es möglich sein, das Ziel zu erreichen, den Güteraustausch im Nahverkehr einfacher und wirtschaftlicher zu gestalten und die größtmögliche Transportleistung zum Nutzen der Allgemeinheit zu erzielen.

Diese vertrauensvolle Zusammenarbeit setzt natürlich voraus, daß die Vertragschließenden nicht gegeneinander Wettbewerb treiben. Demgemäß hat sich die Reichsbahn verpflichtet, zur Durchführung der Gesellschaftszwecke Verträge nur mit solchen Kraftverkehrsunternehmungen abzuschließen, die der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. angehören oder dieser beitreten. Zuverlässige Kraftverkehrsunternehmungen muß die Kraftverkehr G. m. b. H. in ihre Vereinigung aufnehmen, wenn die Geschäftsstelle dies verlangt. Andererseits sind die Kraftverkehrsgesellschaften verpflichtet, sowohl den Verkehr zu fahren, den die Geschäftsstelle nach sorgfältiger gemeinsamer Prüfung mit den beteiligten Reichsbahndirektionen und Kraftverkehrsgesellschaften ihnen zuweist, als auch keinen regelmäßigen Verkehr gegen den Willen der Geschäftsstelle zu übernehmen oder einzurichten. Auch müssen die Kraftverkehrsgesellschaften eine von der Deutschen Reichsbahn vorgeschlagene Person in ihren Aufsichtsrat aufnehmen, eine Bestimmung, der bereits jetzt in vielen Fällen Rechnung getragen ist. Sie müssen ferner freiwerdende Aktien oder Geschäftsanteile — auch bei Kapitalserhöhungen — der Deutschen Reichsbahn zum Erwerb zum Börsenpreise oder, soweit ein solcher nicht besteht, zu einem dem inneren Werte entsprechenden angemessenen Preise anbieten.

Endlich ist auch die Möglichkeit vorgesehen, die jetzt bestehende Gesellschaftsform in eine strengere Form, sei es in eine Aktiengesellschaft oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht umzuwandeln, und für den Fall von Streitigkeiten ist unter Ausschluß des Rechtsweges ein Schiedsgericht eingesetzt.

Dies ist in großen Zügen der wesentlichste Inhalt des Vertrages. Ein Band, den Sachverhältnissen entsprechend schmiegsam geknüpft, umschließt fortan Eisenbahn und Kraftwagen. Der Weg zu gemeinsamer fruchtbringender Arbeit ist freigegeben, bei der die gemeinwirtschaftlichen Ziele voranstehen, ein Erfolg, der überall richtig bewertet und eingeschätzt werden sollte und um den uns das Ausland vielleicht nicht mit Unrecht beneiden wird. Denn nicht nur in dem verarmten Deutschland, sondern auch in allen anderen Ländern, vor allem auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, wird der Gedanke lebhaft bewegt, die Verkehrsproduktion durch Zusammenfassung von Eisenbahn und Kraftwagen im Interesse der Wirtschaft zu vereinfachen und zu verbilligen. Überall da, wo nicht wie in Deutschland ein einheitliches Bahnunternehmen vorhanden ist, ist es natürlich viel schwieriger, den organisatorischen Zusammenschluß zu finden. Jedenfalls haben die Bemühungen in Amerika noch nicht zum Ziele geführt. Wohl arbeiten dort schon seit längerer Zeit die einzelnen Bahngesellschaften mit einzelnen Kraftverkehrsunternehmungen zusammen, eine planmäßige Organisation ist aber noch nicht gelungen. Um diese vorzubereiten, ist im Mai dieses Jahres in Detroit, Michigan, U. S. A., ein Weltmotortransportkongreß in Aussicht genommen, zu dem auch die in Deutschland beteiligten Kreise eingeladen sind und auf dem, wie es in dem Einladungsschreiben heißt, „die Frage der Zusammenarbeit des

[2]) Näheres hierüber findet sich in dem Aufsatz „Eisenbahn und Kraftwagen“ in dem ersten Heft der Verkehrstechnischen Woche des Jahrgangs 1924.

Eisenbahnbetriebes und des Motorlastwagenverkehrs zwecks Steigerung der Leistungsfähigkeit des Transportwesens erörtert werden soll."

Nur ganz langsam und allmählich kann sich der Eisenbahnkraftwagenverkehr entwickeln, es bedarf in jedem Falle der Verkehrszuweisung der eingehendsten örtlichen Prüfung und sorgfältiger wirtschaftlicher Berechnungen mit den zuständigen Stellen. Gestützt auf das Erreichte, wird man vorsichtig tastend vorwärts schreiten müssen. So wird jetzt aufbauend auf den Erfahrungen des nunmehr vor zwei Jahren in Berlin eingeführten Eisenbahnkraftwagenverkehrs für Eilstückgut die Frage geprüft, ob es wirtschaftlich richtig ist, den gesamten Stückgutverkehr des Berliner Bezirks ganz oder zum Teil auf den Kraftwagen zu übernehmen. Das gleiche gilt natürlich in demselben Maße für andere Großstädte und Industriegebiete, wo ähnliche Verhältnisse verdichteten Verkehrs und schwierigen Betriebes wie in Berlin bestehen. Daneben ist beabsichtigt, den Stückgutverkehr mit einzelnen Werken zur Bahn und umgekehrt von der Bahn zu den Werken sowie von Werk zu Werk durch den Kraftwagen ausführen zu lassen. Dies soll selbstverständlich nicht auf Großstädte beschränkt bleiben, sondern soll überall dort — auch in kleineren Orten — geschehen, wo industrielle Werke und mehrere Bahnhöfe vorhanden sind, die gar keine Schienenverbindung miteinander haben oder die nur durch weite und umständlich zu bedienende Schienenwege verbunden sind. Auch im Zubringerdienst und als Ersatz und Vorläufer von Bahnen sind Kraftwagenlinien geplant und in Arbeit. Weiter ist in der Prüfung begriffen, in welcher Weise und in welchem Maße der Umzugsverkehr der Reichsbahnbeamten durch Benutzung des Kraftwagens in geeigneten Fällen einfacher und vorteilhafter für die Beamten und das Reich bewirkt werden kann. Man sieht, daß ein reiches Feld der Betätigung für den Eisenbahnkraftwagenverkehr gegeben ist. Ich bin überzeugt, daß das Ziel erreicht wird, wenn ein jeder sein Bestes gibt und in rastloser Arbeit und mit unermüdlicher Tatkraft vorwärts strebt. Den Nutzen wird unsere Wirtschaft haben.

Kilometerhefte in Österreich.

Von **Dr. A. Kuntzemüller**-Triberg.

Die Idee des Kilometerheftes — Verkauf einer bestimmten Anzahl von Kilometern Eisenbahnfahrt gegen entsprechende Rabattgewährung — stammt aus Nordamerika. Die „1000 Mile Books" und „1000 Mile Tickets" der amerikanischen Eisenbahngesellschaften enthielten eine Reihe abtrennbarer Abschnitte, die bei Antritt der Fahrt jeweils in Zahlung genommen wurden. Sie kamen dann in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auch auf der englischen North Eastern Railway (Sitz York) zur Einführung; da sie hier jedoch auf die erste Klasse beschränkt blieben, vermochten sie den dortigen Personenverkehr weder hinsichtlich seiner Dichte noch der Einnahmen daraus entscheidend zu beeinflussen.

Auf dem europäischen Festland wurden sie — freilich in wesentlich anderer Gestalt — zum 1. Mai 1895 im Gebiet der ehemaligen badischen Staatseisenbahnen eingeführt und in dieser veränderten Form dann auch in Holland nachgeahmt. Die badischen Kilometerhefte sahen von einem Tausch abtrennbarer Abschnitte völlig ab und ließen den Eintrag ins Heft als solchen die Stelle der Fahrkarte einnehmen. Dieser Eintrag, der nach Anfangs- und Zielstation sowie Zahl der Reisenden vom Inhaber des Heftes gefertigt werden mußte, wurde vom Schalterbeamten hinsichtlich der abzufahrenden Kilometerzahl (bei Mitfahrt mehrerer Personen wurde die Zahl entsprechend multipliziert) ergänzt und mit dem Datumstempel der Station versehen. Eine solche Art der Abfertigung hatte ihre Licht- und Schattenseiten; da keinerlei Geldgeschäfte nötigfielen, konnte die Abfertigung bei einiger Übung des Personals sehr rasch vor sich gehen, doch kamen bei undeutlicher Schrift öfter Additionsfehler vor. Fälschungen sind im allgemeinen weniger bekannt geworden.

Die Kilometerhefte lebten sich in Baden unerwartet schnell ein. Sie stellten einen in der deutschen Verkehrsgeschichte wohl beispiellosen Erfolg dar, der sich im Durchgangsverkehr des eigenen Landes und seiner Nachbarn sehr bald fühlbar machte*). Obwohl das sogenannte Rabattkilometerheft, das eine Schnellzugsfahrt III. Kl. u. U. schon zu dem unerhört niederen Tarif von 1,25 ₰/km ermöglichte, nach kaum mehr als halbjähriger Dauer wieder abgeschafft wurde, nahm der Absatz der Hefte in allen drei Klassen doch ununterbrochen zu. Es wurden solche zu 1000 und später für die III. Klasse auch solche zu 500 km ausgegeben. Mit Einführung der deutschen Personentarifreform vom 1. Mai 1907 verschwanden gleich den anderen Sondertarifen der einzelstaatlichen Verwaltungen (württembergische Landeskarte usw.) auch die Kilometerhefte wieder, nachdem in den letzten Tagen ihres Verkaufes noch viele Tausende solcher Hefte abgesetzt worden waren.

Seither ist in Deutschland wohl gelegentlich von Kilometerheften wieder die Rede gewesen; eine Neueinführung ist jedoch nie ernstlich in Frage gekommen. Auch in der benachbarten Schweiz hat man sich trotz vielfacher Erörterung des Tarifproblems niemals dazu entschließen können, während nun in neuester Zeit die österreichischen Bundesbahnen einen weiteren Versuch damit gemacht haben. Obwohl dieser Versuch keineswegs als geglückt bezeichnet werden kann, dürften nähere Angaben über das Wie und Wann doch vielleicht interessieren.

Der 15. August 1922 war der Geburtstag des österreichischen Kilometerheftes. Dieser Tag bedeutete einen jener im neueren deutschen und österreichischen Verkehrsleben leider allzu häufigen Termine, wo eine Tariferhöhung nötig fiel. „Um namentlich den erwerbenden Bevölkerungskreisen — so hieß es in der betreffenden Kundmachung — die Tariferhöhungen weniger fühlbar zu machen, werden auf den Bundesbahnen auf Namen lautende Kilometerhefte zur Ausgabe gelangen, die gegenüber den Fahrpreisen für Einzelfahrten nicht unbedeutende Preisnachlässe gewähren." Die neuen Hefte (Querformat 21 × 14 cm) waren zwar nicht so handlich wie die früheren badischen und holländischen Hefte; in ihrer Anordnung glichen sie ihnen aber in vielem.

Die Kilometerhefte lauteten auf 2000 und 4000 km, vom 8. Oktober 1922 wurden auch solche zu 1000 km ausgegeben. Ihre Geltungsdauer betrug bei 1000 km zwei, bei 2000 km drei und bei 4000 km vier Monate; sie war somit wesentlich niedriger gehalten als bei den badischen Heften, die unterschiedslos ein volles Jahr galten. Es versteht sich auch von selbst, daß auf einem lokal beschränkteren Netz wie dem badischen die Geltungsdauer weiter ausgedehnt werden mußte. In Österreich berechtigten sie zur Fahrt auf allen vom Bund betriebenen Bahnlinien mit Ausnahme einiger Privatbahnen und der Nahverkehrsstrecken Wien Westbahnhof-Neulengbach, Wien Franz Josefsbahnhof-Tulln und der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn.

Die Abfertigung ging wie folgt vor sich: Am Schalter wurden die einzelnen Fahrten eingetragen, während im Zug oder auf Haltestellen (wie auch in Baden) eine Eintragung nicht möglich war. Der Beamte trug den Reisetag, die Fahrtantrittstation (mittels Stationsstempel), die Zielstation, den Fahrweg, die kilometrische Länge der Strecke, auf 10 km aufgerundet, und die verbleibende Restsumme von Kilometern unter Beifügung seiner Unterschrift ein. Eine Fahrtunterbrechung war ursprünglich nicht gestattet, wurde aber später gegen Anbringung des Unterbrechungsvermerkes im Heft zugelassen. Die Hefte wurden entweder für Personen- und gemischte Züge oder (gegen entsprechenden Preisaufschlag) für Schnellzüge ausgestellt. Für die Benutzung höherer Wagenklassen oder von Zügen, die einen besonderen tarifmäßigen Zuschlag erforderten, galten die üblichen Bestimmungen.

Eine wichtige Einschränkung bedeutete die Vorschrift, daß das Kilometerheft nur für die Person, auf deren Namen es lautete und deren Lichtbild es trug, galt. Damit war einer mißbräuchlichen Benutzung des Heftes, wie sie in Baden früher häufig genug zu Beanstandungen Anlaß gegeben hatte, ein Riegel vorgeschoben, andererseits natürlich auch die Verwendungsfähigkeit des Heftes stark eingeschränkt.

Über die Preise der einzelnen Hefte hier Mitteilungen zu machen, erübrigt sich. Entsprechend der Geldentwertung in Österreich mußten sie zu wiederholten Malen heraufgesetzt werden, so daß ein kilometrischer Einheitstarif nicht angegeben werden kann. Da der Absatz der Hefte ziemlich zu wünschen übrig ließ, trug man sich Anfang 1923 mit dem Gedanken, die Benutzungsbestimmungen der Hefte abzuändern. Doch konnte

*) Vgl. dazu Ztg. d. V. D. E.-V. 1901 Seite 1322 ff., 1406 und 1902, Seite 680 ff.

auch so ein regerer Absatz nicht erreicht werden, eine Erscheinung, die — nach einer Mitteilung der Verwaltung — „mit dem allgemein zu beobachtenden Rückgang der Bahnfrequenz in erster Linie auf die auf dem Gebiet des gesamten Wirtschaftslebens eingetretene Stagnation zurückzuführen“ war. Die Tatsache, daß der Hefteverkauf auch weiter hinter den gehegten Erwartungen zurückblieb, veranlaßte die Generaldirektion dann, „aus innerdienstlichen Gründen sowie im Hinblick auf das geringe Interesse, das seitens des Publikums der Einrichtung der Kilometerhefte entgegengebracht wurde“, die Ausgabe der Hefte ab 1. Januar 1924 wieder einzustellen.

So hat dieser neuerliche tarifarische Versuch mit dem Kilometerheft ohne Erfolg geendet. Seine Dauer — beinahe anderthalb Jahre — hätte an sich gewiß genügen können, um die Brauchbarkeit der Einrichtung zu erproben. Wenn er trotzdem negativ ausfiel, so zweifellos aus dem Grunde, weil er in einer Zeit äußerster wirtschaftlicher Not und zerrütteter Währungsverhältnisse unternommen wurde. Die Einführung der Hefte als solche schien vielleicht geeignet, den daniederliegenden Personenverkehr neu zu beleben; der dazu gewählte Zeitpunkt mußte jedoch alle derartigen Erwägungen von vornherein zuschanden machen.

Trotzdem darf der österreichische Versuch vom tarifarischen Standpunkt aus zum mindesten interessant genannt werden, bildet er doch einen weiteren Beitrag zur Lösung des schwierigen Problems der Personentarife. Auch künftig wird die Idee des Kilometer- oder Meilenheftes bei den vielen unbestrittenen Vorzügen für Eisenbahn und Publikum sicherlich noch da und dort verwirklicht werden, und wenn ein solcher Versuch in wirtschaftlich ruhigeren Zeitläuften geschieht, dann wird zweifellos auch der Erfolg — ähnlich wie es in Baden unter der zwölfjährigen Herrschaft des Kilometerheftes der Fall gewesen ist — ein besserer werden. Das Tarifproblem ist zu verwickelt, als daß es sich im Handumdrehen lösen ließe; hier kann nur die Erfahrung zur Vervollkommnung führen. Um so mehr muß der Wirtschaftspolitiker alle derartigen Versuche begrüßen, die geeignet sind, uns einer Lösung des Problems näherzubringen.

Die Steuern vom Grundbesitz der Deutschen Reichsbahn.

Vom t. E. O. S. **Bertels**, Cassel.

Die bis zum 1. April 1923 von den unbebauten und bebauten Liegenschaften in Preußen zu zahlenden Steuern stützen sich auf die Bestimmungen des Grund- und Gebäudesteuergesetzes vom 25. Mai 1861. Der gesamte Besitz in Preußen (so auch der der Reichsbahnverwaltung) ist bei den Katasterämtern auf Artikeln der Mutterrolle und auf Rollennummern der Gebäudesteuerrolle nach besonderen Bestimmungen der Katasteranweisungen I und III — für die einzelnen Besitzer zusammengefaßt — verzeichnet. Auszüge aus der Mutterrolle und der Gebäudesteuerrolle bildeten bei den Liegenschaftsbüros der Direktionen die Unterlagen zur Prüfung der von den Gemeinden vorgelegten Steuerforderungen. Der Mutterrollenauszug enthält den Grundsteuerbetrag, der Gebäudesteuerrollenauszug den Betrag der Gebäudesteuer. Diese Steuer — ursprünglich Staatssteuer — wurde durch das Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 als Staatssteuer nicht mehr erhoben. Die Veranlagung wird jedoch bis auf den heutigen Tag lediglich zu Zwecken der kommunalen Besteuerung weitergeführt.

Diese Grund- und Gebäudesteuersätze wurden den Gemeinden in Form einer summarischen Mutterrolle mitgeteilt. Von diesen Steuersätzen erhoben nun die Gemeinden ihren Bedarf in Hundertteilen. Meistens geschah dies bei beiden Steuerarten in gleich hohen Hundertteilen, nur in einigen Fällen wurden sie unterschiedlich berechnet. Letztere Fälle wurden später beim Inkrafttreten des Reichsmietengesetzes fast überall die Regel, da naturgemäß der Hausbesitz bei den Zwangsmieten im Gegensatz zur freien Bewirtschaftung des Grund und Bodens nicht so ertragfähig war.

Bis dahin waren die Steuersachen einfach zu bearbeiten. Große Gemeinden hatten auf Grund der Befugnisse des § 25 des Kommunalabgabengesetzes schon seit Jahren eine Steuer nach dem gemeinen Wert eingeführt, da diese erheblich höhere Beiträge einbrachte, als die Besteuerung in Hundertteilen der staatlichen Grund- und Gebäudesteuer. Wie die von diesen Gemeinden erfolgten Wertschätzungen nachzuprüfen waren, braucht heute nicht mehr besonders erörtert zu werden, da es kaum noch vorkommen wird, daß jetzt noch Gemeinden eine Besteuerung nach dem gemeinen Wert wegen der hohen Kosten der Veranlagung einführen, um so mehr als der Staat durch die Einführung der Steuer vom Grundvermögen den Gemeinden kostenlos gute Steuerunterlagen in die Hand gibt.

Am 1. April 1923 wurde die Steuer vom Grundvermögen eingeführt. Als Wert der Veranlagung gilt der Wert, der für den Ergänzungssteuer-Veranlagungszeitraum 1917/19 maßgebend war. Während nun die Katasterämter diese Unterlagen für alle Grundstücke vorrätig hatten, war dies für die Grundstücke und Gebäude der Reichsbahnverwaltung nicht der Fall, da die Verwaltung nicht ergänzungssteuerpflichtig war. Es mußte also das Eigentum der Eisenbahnverwaltung neu eingeschätzt werden, und zwar nach den gleichen Gesichtspunkten, die für die Ergänzungssteuer 1917/19 maßgebend waren. Das Ergebnis der Veranlagung wurde den Reichsbahndirektionen durch einen Veranlagungsbescheid „Staatliche Steuer vom Grundvermögen“ mitgeteilt. Gegen die Höhe der Veranlagung konnte innerhalb vier Wochen Einspruch erhoben werden. Um die Verwaltung vor unberechtigter Heranziehung zu bewahren, mußten die mitgeteilten Werte eingehend nachgeprüft werden. Da die Einspruchsfrist wohl überall abgelaufen ist, wäre es eigentlich unnötig, über die Durchführung der Prüfung noch etwas zu sagen, wenn nicht jetzt durch Gesetzänderung vom 28. Februar 1924 im § 21 doch noch Gelegenheit gegeben wäre, etwa zu hoch angenommene Werte — wenigstens bei den landwirtschaftlich benutzten Grundstücken — auf den angemessenen Wert herabzumindern. Der Wert für Gebäude ist verhältnismäßig leicht nachzuprüfen. Bei Wohngebäuden (Miet- oder Dienstwohnungen) in den Städten kann aus den Mietseinkünften (ortsübliche Friedensmieten 1914) ohne weiteres auf den Wert geschlossen werden, indem diese mit dem Satz 16—25 multipliziert werden, je nachdem man in der betreffenden Gemeinde mit einer 6—4proz. Verzinsung rechnen muß. Bei Gebäuden in Kreis- und Landstädten ist dies Verfahren seltener anwendbar, hier müssen vielmehr die in dem Gebäudenachweis der Betriebsämter vorhandenen Baukostenwerte zum Vergleich herangezogen werden. Hierbei ist indessen zu beachten, daß die eingetragenen Werte nicht immer reine Baukosten sind. Es empfiehlt sich deshalb, die Werte nach den Erfahrungssätzen für 1 cbm umbauten Raum nachzuprüfen.

Bei den Schätzwerten für ein großes Bahnhofsgelände würden die tatsächlichen Baukosten zu einer zu hohen Wertannahme führen. Ganz abgesehen davon, daß Bahnhöfe einen verhältnismäßig geringen gemeinen Wert darstellen, da sie nur für einen ganz bestimmten Zweck und nur in geschlossener Einheit verwendbar sind, ist noch zu berücksichtigen, daß die Gebäude eines Bahnhofes meist erheblich mehr kosten, als wenn sie als Privatgebäude an eine andere Stelle gesetzt würden. Durch die Erschütterung infolge des Zugverkehrs und die Zwangslage, ein Gebäude wegen der Gleisanlagen an einen ganz bestimmten Platz setzen zu müssen, sind stärkere Mauern und zum Teil tiefere Gründungen erforderlich, die die Kosten erheblich vergrößern. Hier kann nur durch langjährige Erfahrungen im Schätzungswesen eine annähernd zutreffende Wertermittlung gefunden werden. Auch die Wertermittlung für die unbebauten Grundstücke ist schwierig. Zwar werden die Kaufpreise in allen Gemeinden von den Katasterämtern gesammelt und bereinigt. Sie können aber für die Eisenbahngrundstücke nur als Anhalt dienen, da die von den Eisenbahnen gezahlten Preise öfters nicht nach dem Ertragswert berechnet wurden. Die Eisenbahn wird häufig über den Wert bezahlen müssen, z. B. wenn sie das Stück Land beschleunigt haben muß, oder wenn es sich nur um kleine Flächen handelt. Nach den hiesigen Erfahrungen haben die Katasterämter die Ländereien in den Landgemeinden durchweg nach dem Ertragswert geschätzt. Die angenommenen Werte für 1 preuß. Morgen (2553 qm) schwanken zwischen 250—1000 ℳ. Im ersten Falle handelt es sich selbstverständlich nur um ganz minderwertiges Land oder schlechte Holzungsflächen.

Die unbebauten Grundstücke an oder in der Nähe von Großstädten, Industrieorten u. dergl. sind teilweise als Baugelände angesprochen und als solche im Gegensatz zum Ertragswert nach dem gemeinen Wert geschätzt. Daß hierdurch eine erheblich höhere Steuer erzielt wird, braucht nicht besonders betont zu werden. Durch diese Besteuerung würden aber die Eigentümer derartigen Baugeländes zurzeit hart betroffen. Durch die ungünstige Lage des Geldmarktes (hohe Verzinsung) kann der Eigentümer selbst seltener wie früher bauen. Auch durch Verkauf wird er den angenommenen Wert nicht erreichen können, weil derartige Grundstücke zu den geschätzten Werten keinen Käufer finden. Wohl aus dieser Erkenntnis heraus hat der Preußische Finanzminister (Finanzministerialblatt Nr. 2/1924)

eine Nachprüfung angeordnet, wobei die augenblickliche Zweckbestimmung maßgebend sein soll. Wo also die Grundstücke in den letzten Jahren landwirtschaftlich benutzt sind, können sie unbedenklich der nach dem Ertragswert zu bewertenden Gruppe zugeteilt werden. Dadurch ist es möglich, durch das Katasteramt die Grundstücke nach dem Ertragswerte neu schätzen zu lassen und die Steuern erheblich zu vermindern.

Noch auf eine andere Möglichkeit (selbst bei abgelaufener Einspruchsfrist), die Werte und damit die Steuern herabzumindern, mag hingewiesen werden. In den Mutterrollen der Katasterämter finden sich aus früherer Zeit sehr oft die Parzellen des Bahnhofs mit der Kulturart „Hofraum" eingetragen (Flächen von 10 ha sind vorgekommen), obwohl sie ganz oder doch zum größten Teil mit Schienen bedeckt sind.

Während nun der Eintrag „Hofraum oder Schienenweg" bei der früheren Steuer in Hundertsätzen der staatlichen Grund- und Gebäudesteuer gleichgültig war, da sowohl Hofraum wie auch Schienenwege grundsteuerfrei waren, ist dies bei der jetzigen Steuer vom Grundvermögen nicht der Fall. Jetzt sind alle Hofraumflächen steuerpflichtig. Es muß daher sorgfältig nachgeprüft werden, ob die im Kataster als Hofraum verzeichneten Flächen tatsächlich noch solche sind. Wo dies nicht der Fall ist, sind die Flächen im Kataster nach Kategorie Ca zu überführen. Sind Parzellen teilweise Hofraum, teilweise Schienenweg, so sind sie zu sondern (s. Seite 31/32 im Leitfaden für die Bearbeitung der Grund- und Gebäudesteuersachen). Dies geschieht am zweckmäßigsten, indem man in einen Bahnhofsplan die Parzellengrenzen einträgt, die steuerpflichtigen und die steuerfreien Flächen verschieden farbig anlegt und mittelst graphischer Berechnung auseinanderrechnet. (Polarplanimeter u. a., Seite 46/47 obigen Leitfadens). Da die Bahnhofsflächen durchweg hochwertig veranlagt sind, können hierdurch erhebliche Steuerbeträge erspart werden.

Vom 1. Januar 1924 ab trägt die Reichsbahn die Grundvermögenssteuer wieder allein. Vor dieser Zeit richtete sich die anteilige Steuer nach den Bestimmungen des Reichsmietengesetzes und den dazu erlassenen örtlichen Ausführungsbestimmungen.

Um die Reichsbahn vor Schaden zu schützen, sei noch auf folgendes hingewiesen: Bis heute ist es einzelnen Gemeinderechnern — selbst bei größeren Kassenverwaltungen — noch nicht bekannt, daß die Reichsbahnverwaltung von der Staatsabgabe befreit ist, und nur Gemeindeabgaben zu zahlen hat. Im hiesigen Bezirk kam es öfters vor, daß Gemeinden 200 % erhoben (wozu sie gemäß § 18 des Gesetzes berechtigt waren), später stellte sich dann heraus, daß die Gemeinden 100 % Staatsabgabe und 100 % Gemeindeabgabe erhoben hatten. Nachdem nun die Wiedereinziehung veranlaßt ist, ergeben sich neue Schwierigkeiten mit den Gemeindekassen bezl. der ab 1. Februar 1924 eingetretenen Steuerermäßigung. Während ein kleinerer Teil der Gemeinden die Steuerermäßigungen bereits bei ihren Forderungen für Februar/März berücksichtigt, wollen die anderen Gemeinden erst die endgültig feststehenden neuen Sätze der Veranlagungsbehörde abwarten. Hier wird nun für das Rechnungsjahr 1924 durch Abzug der für Februar/März zuviel gezahlten Beträge ebenfalls für die Verwaltung einzusparen sein, wenn alle Fälle aufmerksam verfolgt werden.

Im Gegensatz zu früher (1914), wo die Steuern fast durchweg nur einmal im Jahre erhoben wurden, kann die Steuer vom Grundvermögen jetzt jeden Monat verlangt werden. Um die hierdurch entstehende Mehrarbeit möglichst einzuschränken, ist hier mit Erfolg versucht worden, die Gemeinden zu wenigstens ¼jährlicher Zahlungsweise zu bewegen. Etwa sieben Zehntel aller Beteiligten sind auf diesen Vorschlag eingegangen, so daß eine bemerkenswerte Vereinfachung erzielt wurde.

Durch die völlige Umgestalung der Steuergesetze sind den Gemeinden manche Einnahmequellen verschlossen (Einkommensteuer usw.), so daß sie ihre Hauptausgaben durch die Grundvermögenssteuer decken müssen. Der Geldbedarf der Gemeinden ist gegen früher meistens größer geworden, weil während der Kriegs- und Nachkriegszeit an Wegeunterhaltungen u. dergl. kaum das Allernotwendigste vorgenommen ist. Es müssen daher die Steuerpflichtigen bis zur äußersten Grenze herangezogen werden. Daher ist es Pflicht der Steuerbearbeiter bei den Reichsbahndirektionen, alle für eine Ermäßigung der Steuer sprechenden Bestimmungen anzuwenden, um so mehr als die Reichsbahn inzwischen auf privatwirtschaftliche Grundlage eingestellt ist.

Die Deutsche Reichsbahn im Gutachten der Reparations-Sachverständigen.

Aus dem Gutachten des Pariser Sachverständigen-Ausschusses geben wir den auf die Deutsche Reichsbahn bezüglichen Teil nachstehend nach der in der D. A. Z. enthaltenen Übersetzung wieder:

Wir haben mit Hilfe zweier maßgebender Eisenbahnsachverständiger die Lage der deutschen Eisenbahnen genau geprüft. Der Gegenstand ist wichtig, denn die Eisenbahnen haben seit dem Waffenstillstand mit ständig wachsendem Verlust gearbeitet, der für den deutschen Staatshaushalt schwere Lasten mit sich brachte.

Die meisten, wenn nicht alle, Eisenbahnnetze haben seit dem Kriege eine Zeit großer Schwierigkeiten durchgemacht, und zwar aus Gründen, die größtenteils außerhalb ihres Machtbereichs lagen. Beim Lesen des Berichts der Sachverständigen, der in Anlage III zu finden ist, wird es jedoch klar, daß die Deutschen an den größten Schwierigkeiten selbst schuld waren. Die deutsche Eisenbahnverwaltung muß sich zu zwei ernsten Anklagen als schuldig bekennen. Erstens wird durch den jetzt möglichen Abbau bewiesen, daß sie viel zu viel Personal hatte, selbst wenn man der Einführung des Achtstundentages und den Lasten des Versailler Vertrages Rechnung trägt, mit denen sich eine vorübergehende mangelhafte Organisation entschuldigen läßt. Zweitens hat die Verwaltung übertriebenen Kapitalaufwand getrieben, was sie öffentlich damit entschuldigt, daß zur Abhilfe gegen die Arbeitslosigkeit in weitem Maße gebaut worden ist.

Es ist nur recht und billig zu bemerken, daß die Lage jetzt sich in kaum wiederzuerkennender Weise gebessert hat, obgleich mehr zu tun übrig bleibt. Die Deutsche Regierung hat die Eisenbahnen von der ordentlichen Verwaltung getrennt und sie der Form nach soweit wie möglich einem geschäftlichen Großunternehmen angeähnelt. Das Bauen im großen hat nachgelassen und die Tarife sind mit Gewalt so erhöht worden, daß die Eisenbahnen sich nicht nur selbst erhalten, sondern Nutzen abwerfen.

Diese Maßnahmen sind jedoch noch unzureichend. Der Kapitalwert der Eisenbahnen wird von den Sachverständigen bei vorsichtiger Schätzung auf 26 Milliarden angegeben. Durch alte Schulden werden sie nicht behindert, denn ihre Lasten von früher sind durch die Markentwertung gelöscht worden, und diese Lasten von früher beanspruchten in der Vorkriegszeit die Hälfte der Bruttogewinne, die annähernd eine Milliarde Goldmark betrugen, unbeschadet der Tatsache, daß große Ausgaben, die ordnungsgemäß zu Lasten des Kapitalkontos hätten gebucht werden können, gewohnheitsmäßig in die Betriebs- und Instandhaltungskosten eingeschlossen wurden.

Die Eisenbahnsachverständigen, und wir mit ihnen, sind überzeugt, daß die Eisenbahnen unter geeigneter Leitung, bei einheitlicher Kontrolle und bei geeigneter Tarifpolitik ohne Schwierigkeit ein ihrem jetzigen Kapitalwert angemessenes Einkommen bringen können.

Man braucht auch nicht zu denken, daß diese Besserung des Ertrages durch Erhöhung der Fahrpreise und der Preise aller Eisenbahn-Gütertransporte auf Kosten des deutschen Volkes geht. Sie kann im wesentlichen durch wirtschaftlichere Verwaltung der Eisenbahnen selbst erreicht werden.

Wenn wir das sagen, denken wir nicht an unzureichende Löhne, sondern eher an die Ausmerzung gewisser Verschwendungsfaktoren, sowie der Ausgaben, die eigentlich auf Kapitalkonto gehören, aus den Betriebs- und Instandhaltungskosten.

Die Eisenbahnsachverständigen kamen jedoch höchst widerstrebend zu dem Schluß, daß es nutzlos wäre, irgend etwas zu erwarten, das dem vollen Maß der möglichen Besserung auch nur annähernd gleichkommt, solange die Eisenbahnen unter der Kontrolle der Regierung bleiben. Der ganze Geist der vergangenen Zeit des Regierungsbesitzes war darauf gerichtet, die Eisenbahnen in erster Linie im Interesse der deutschen Industrie und erst in zweiter Linie als ein gewinnbringendes Unternehmen zu betreiben. Nach Ansicht der Sachverständigen ist ein völliger Bruch mit alten Überlieferungen dringendes Erfordernis.

Wir nehmen ihre Schlußfolgerungen an und empfehlen die Umwandlung der deutschen Eisenbahnen in eine Aktiengesellschaft. Es liegt nicht in unserer Absicht, Deutschland dadurch der Verwaltung seiner Eisenbahnen zugunsten der Alliierten zu berauben; im Gegenteil, unser Plan verlangt nur eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals, und solange diese Zinsen einkommen, erwarten wir keinerlei Eingriff in die deutsche Leitung des Unternehmens.

Für den Fall der Zerlegung des Eisenbahnbetriebes in mehrere Systeme, wie dies von der deutschen Regierung selbst vorgeschlagen worden ist, möchten wir hinzufügen, daß diese Teilung ihre finanzielle Einheit nicht nachteilig beeinflussen dürfte.

Die Einzelheiten unserer Vorschläge sind in Anlage IV zu finden; wir begnügen uns hier, nur einen groben Umriß daraus zu geben.

Das Komitee empfiehlt, daß von den deutschen Eisenbahnen als Zahlungsbeitrag 11 Milliarden Goldmark in Form von Hypothekenpfandbriefen angefordert werden, die mit 5 % verzinst und mit einer jährlichen Amortisationsquote von 1 % getilgt werden. Das Anlagekapital der deutschen Eisenbahnen wird von unseren Sachverständigen nach Goldmarkberechnung auf 26 Milliarden geschätzt. Der Reingewinn dieser Eisenbahnen vor dem Kriege betrug nach weitgehender und tatsächlich übertriebener Belastung auf Kapitel Betrieb- und Instandhaltung eine Milliarde. Die Zinsen- und Tilgungslast, die auf diesen Obligationen liegt, beträgt weniger als 3 % des Anlagekapitals, was im Vergleich mit der Belastung des Anlagekapitals die in vielen anderen Ländern der Welt erforderlich ist, wirklich sehr gering ist.

Wir verstehen, daß während der Zeit der Reorganisation der Eisenbahnen die vollen Beträge für Zins- und Tilgungszahlungen nicht gefordert werden sollten und stimmen deshalb für die folgenden Zahlungen auf Zinsenkonto:

1924/25 . . . 330 Millionen Goldmark
1925/26 . . . 465 „ „
1926/27 . . . 550 „ „
1927/28 . . . 660 „ „
und folgende Jahre.

Dieses Jahr wird als normales Jahr angesehen.

Außer den 11 Milliarden Schuldverschreibungen soll die neue Eisenbahngesellschaft ein Kapital von 2 Milliarden Vorzugsaktien erhalten, und der Rest ihrer Kapitalsanlage, nämlich 13 Milliarden, soll durch gewöhnliche Aktien vertreten werden. 1½ Milliarden der Vorzugsaktien sollen im Gewahrsam der Gesellschaft beiseitegestellt werden, um durch den Verkauf derselben an das Publikum die Mittel zur Bezahlung schwebender Schulden und späterer Kapitalausgaben zu beschaffen.

Der Erlös aus dem Verkauf der übrigen 500 Millionen Vorzugsaktien und aller gewöhnlichen Aktien fällt der deutschen Regierung zu. Die Eisenbahnen sollen durch einen Rat von 18 Direktoren geleitet werden, von denen neun von der deutschen Regierung und den privaten Inhabern von Vorzugsaktien gewählt werden; die übrigen neun werden von dem Treuhänder für die Schuldverschreibungen ernannt, fünf unter ihnen können Deutsche sein. Es ist also beabsichtigt, daß der Rat 14 deutsche Mitglieder hat. Der Vorsitzende des Rates und der Generaldirektor der Eisenbahnen werden Deutsche sein.

Es ist beabsichtigt, der Eisenbahngemeinschaft Freiheit in der Führung ihrer Geschäfte zu lassen, so wie sie es für gut befindet, jedoch unter der ständigen Voraussetzung, daß die deutsche Regierung eine so weitgehende Aufsicht über Eisenbahntarife und -betrieb hat, wie nötig ist, um unterschiedliche Behandlung zu verhindern und das Publikum zu schützen.

Eine solche Regierungsaufsicht darf jedoch niemals derart ausgeübt werden, daß sie die Eisenbahngesellschaft außerstand setzt, einen billigen und angemessenen Gewinn aus ihrer Kapitalanlage zu erzielen.

Der Eisenbahnkommissar vertritt die Interessen der Inhaber von Schuldverschreibungen. Solange kein Rückstand in den Zinszahlungen eintritt, wird seine Hauptaufgabe darin bestehen, Berichte entgegenzunehmen, statistische und finanzielle Angaben zu erhalten und überhaupt darauf zu achten, daß die Interessen der Inhaber von Schuldverschreibungen nicht gefährdet werden.

Rußland.

Zwei Bücher über Rußland liegen mir im Augenblick vor, die jedes in seiner Art das Interesse fesseln und die sich zudem in mancherlei Hinsicht ergänzen. Sie sind auch geeignet, die Kenntnis über Rußland zu vertiefen und, wo diese überhaupt noch nicht vorhanden ist, zu verbreiten. So möge hier einiges aus ihnen den Lesern der Vereinszeitung mitgeteilt werden. Damit soll aber keineswegs dem Gedanken Ausdruck verliehen werden, als müsse alles, was die beiden Bücher zum besten geben, als unumstößliche Tatsache hingenommen werden. Das ist keineswegs geboten, schon deswegen nicht, weil der Standpunkt, von dem aus die bewegenden Dinge aufgefaßt und angeschaut werden, weitab von dem liegt, der in den Spalten der Vereinszeitung vertreten werden kann oder soll. Aber ganz abgesehen hiervon, sind die niedergelegten tatsächlichen Geschehnisse von nicht geringem Interesse, auch schon deswegen, weil die ehemaligen Nachbarreiche, meiner Auffassung nach, alles aufbieten sollten, um die leider zum großen Nachteile beider Reiche eingetretene räumliche Trennung auf alle mögliche Weise zu überbrücken. Dazu hilft natürlich sehr die Kenntnis dessen, was hüben und drüben vor sich geht. Von diesem Gesichtspunkte aus ist auch das, was die beiden Bücher uns — in Deutschland — zu sagen haben, von Bedeutung. Ich meine die beiden Bücher:

a) Das heutige Rußland 1917—1922. Wirtschaft und Kultur in der Darstellung russischer Forscher. 330 Seiten. Berlin u. Moskau, April 1923. L. D. Frenkel-Verlag, Berlin.

b) Fridtjof Nansen: Rußland und der Friede. Mit 34 Abbildungen. 180 Seiten. Lysaker, April 1923. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig[1]).

Um zunächst mit dem anzufangen, was dem Interessenkreise der Vereinszeitung am nächsten liegt: dem Verkehr. Unsere Quelle zu a) bringt hier nicht sehr viel Unbekanntes, dafür nebenher aber manches Unverständliche. So z. B. wird auf Seite 24 in einer Tabelle die monatliche Veränderung in der Ausdehnung der Sowjeteisenbahnen dargestellt. Da steht, es bestanden Werst Eisenbahnen:

im Jahre	1917	1918	1919	1920	1921
im Januar	63 221	29 275	27 297	41 428	60 868
im Dezember	44 791	24 105	33 882	59 584	63 337

dazu kann man auf Seite 30 lesen, daß Rußland durch den Frieden 10 046 Werst (= 10 719 km) in Europa, und in Asien an die fernasiatischen Republiken 3828 Werst (= 4084 km) verloren hat. Wenn man sich erinnert, daß Rußland 1913 überhaupt 63 749 W (= 68 019 km)[2]) zur Verfügung hatte, so fragt man unwillkürlich, wie hat man die Angaben zu verstehen? Es scheint, als sei der Verlust an Eisenbahnwerst, den der unglücklich abgelaufene Krieg mit sich brachte, nicht berücksichtigt. Wie dem nun aber auch sein mag, das Wichtige im gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht, ob 13 000 Werst Eisenbahnen mehr oder weniger dem Lande zur Verfügung stehen, sondern wie der verbliebene Rest des einstmaligen, recht stolzen Eisenbahnnetzes dem Lande gegenüber seine Dienste zu leisten vermag. In dieser Beziehung gehen die Auffassungen unserer beiden Quellen ziemlich weit auseinander. Die Zahlenangaben zu a) zeigen deutlich, wie gering bisher die Leistungen des Eisenbahnnetzes sind und — es muß gleich der Gerechtigkeit wegen hinzugefügt werden — auch kaum viel größer sein konnten, wenn man nicht vergißt, wie während der Zeit der Revolution die Bahnen in unerhörter Weise von den Russen selbst zerstört worden sind. Es hat an dieser Stelle kaum einen besonderen Wert zu erfahren, was alles an Bauwerken, an Lokomotiven und Wagen vernichtet worden ist. Es kann genügen festzustellen, daß nicht sehr viel geblieben ist, und daß dieser traurige Rest sich in einem noch traurigeren Zustande befunden hat, ja zum großen Teil sich noch gegenwärtig befindet, wenn man sich durch die Zahlen dieser Quelle belehren läßt. Man braucht in dieser Beziehung nur an den baulichen Zustand des Schienengleises, an die vielen unbenutzbaren Lokomotiven, Wagen usw. zu denken.

Zum Teil ganz anders tritt uns das Bild bei Nansen entgegen. Es ist viel optimistischer und trägt der Entstehung des gegenwärtigen Zustandes in vieler Beziehung besser Rechnung, als das in dem Werke zu a) geschieht. So macht Nansen mit gutem Recht darauf aufmerksam, daß ein großer Teil des gegenwärtigen Zustandes darin seine Begründung findet, daß die Marxistischen Doktrinen und die Folgerungen, die in Rußland aus ihnen gezogen wurden, dazu führen mußten, daß das, was der Verwüstung durch rohe Gewalt entgangen war, verfallen mußte, weil die Verkehrsmittel der unentgeltlichen Benutzung freigegeben waren, daher keine Mittel der Staatskasse zur Instandhaltung zuflossen. Die sonst verfügbaren, staatlichen Mittel waren bald verbraucht, die Staatskasse war leer und die Folgen waren daher unvermeidlich. Andererseits verdient es durchaus hervorgehoben zu werden, daß der gegenwärtige Leiter des Eisenbahnwesens Dsershinski mit großer Energie an die Wiederherstellung der Eisenbahnen und des Betriebes auf ihnen gegangen ist. Aber auch hier ist das Fehlen der Mittel und zwar der erforderlichen sehr großen Mittel ein schweres Hindernis auf dem Wege zum Ziele. Inzwischen hat ja Marx mit seiner Lehre in Rußland jämmerlich Bankrott gemacht — wie das ja garnicht anders zu erwarten und möglich war —, und man ist zu den Methoden der vorrevolutionären Zeit zurückgekehrt. Es wird wieder jede Leistung bezahlt, und der Handel ist von den lästigsten Fesseln befreit worden. Jetzt kann wieder Handel

---

[1]) Vgl. die Betrachtung in Nr. 4, S. 61 d. Ztg.
[2]) Siehe Seite 32 des Werkes zu a.

und Verkehr den Versuch machen, sich zu entfalten. Aber von dem was einst war, ist zurzeit noch kaum viel mehr als eine Andeutung zu verspüren. Jedenfalls hat Dsershinski mit seiner Behauptung Nansen gegenüber: „die russischen Eisenbahnen sind allen Anforderungen vollkommen gewachsen und sie sind imstande, alle Waren zu verfrachten, die ihnen russische und ausländische Spediteure übergeben,“ nur deshalb recht, weil die russische Wirtschaft mit Hilfe des Marxismus so gründlich aus allen Fugen gebracht worden ist, daß die Produktion auf ein Minimum zusammengeschmolzen ist. Dieses Wenige soll angeblich 30 % der Vorkriegszeit entsprechen. Ob die Schätzung nicht etwas reichlich optimistisch ist? Selbst Nansen, der die Verhältnisse in Rußland mit sehr wohlwollenden Augen anschaut, meint, der Auffassung Dsershinskis: „als ob die Eisenbahnen nur deshalb mit verminderter Kraft arbeiteten, weil das wirtschaftliche Leben in Rußland nicht mit der gleichen Geschwindigkeit gewachsen ist und ihnen nicht die Gütermenge zur Verfügung stellen kann, die notwendig ist, um die Bahnen mit voller Kraft zu betreiben“, kann man nicht beitreten. „In Wirklichkeit funktioniert das russische Transportwesen noch recht langsam und auch schlecht.“ So stellt Nansen einen Fall fest, in dem ein von seinen Mitarbeitern begleiteter Transport für die Hilfsaktion auf der Strecke Ssamara-Moskau (981 Werst = 1046 km) eine Verspätung von drei Wochen erlitt! Das ist allerdings reichlich! obgleich diese Transporte vertragsgemäß alle Begünstigungen und die Privilegien der Diplomaten genossen. Wie groß wäre wohl die Verspätung gewesen, wenn Transporte in Frage gekommen wären, die nicht zu so bevorzugten gehörten? Wahrscheinlich sehr viel länger, aber — der Gerechtigkeit halber — muß man zugeben, daß ein derartiger Fall, wenn er eine Ausnahme darstellt, wenig beweist. Ob das der Fall ist oder nicht, ist aber nicht zu erkennen. Immerhin im Zusammenhalt mit dem, was sonst durch die Presse bekannt wird, ist das Urteil Nansens vermutlich zutreffend. Und es muß gesagt sein, daß dieser Zustand zurzeit noch sehr wenig Aussicht hat, eine wesentliche Änderung zum besseren zu erfahren, denn die Entwicklung dieses Vorgangs, soweit die Beförderungsmenge in Frage kommt, geht langsam vor sich. Nansen gibt an: „Die Gütermenge, die auf allen Bahnen zusammen verfrachtet worden ist, betrug 1919: 17%, 1920: 20 %, 1921 und 1922: 22 % von 1913.“

Damit wäre der Verkehr auf den Eisenbahnen kurz umrissen. Nansen teilt aber in sehr dankenswerter Weise auch einiges über die Güterbewegung auf den Wasserwegen mit und vervollständigt damit die Angaben zu a) über das Verkehrswesen in sehr erwünschter Weise. Nach Nansen bewegen sich die Transportmengen auf Flüssen, Kanälen und Seen ungefähr in denselben Grenzen, denn „1913 beliefen sie sich auf etwa 37 Millionen Tonnen, in 6 Monaten des Jahres 1922 nur auf 4,3 Millionen Tonnen“. Auch hier spielt die Zerstörung der Fahrzeuge eine sehr verhängnisvolle Rolle. Die Boote und Schiffe konnten nicht rechtzeitig ausgebessert werden, sie verfielen schnell und machten damit die Bewegung der Güter unmöglich. Dazu kam dann noch, daß weder den alljährlich stetig wiederkehrenden Versandungen, namentlich des Wolgastromes, noch der Erhaltung des Mariensystems (Rybinsk-Onegasee-Newa) die unerläßliche Aufmerksamkeit geschenkt werden konnte. Die Folgen waren böse. Denn für den Güterverkehr in Rußland hängt sehr viel von der Möglichkeit, die Flußläufe benutzen zu können, ab. Man denke da nur an die Naphthaindustrie des Kaukasus, die, soweit Rußland als Verbraucher auftritt, zum allergrößten Teil auf die Wolga angewiesen ist, die die Naphtha auf ihrem Laufe bis Rybinsk erst den Eisenbahnen zur Weiterbeförderung zuführt. Das sei nur als Beispiel genannt. Daneben kommen Baumwolle, Salz, Fische und ungezählte andere Güter in Betracht. Neben der Wolga darf die wichtige Kama mit ihren Zuflüssen, die weit nach Asien hineinreichen, nicht übersehen werden. Wenn man sich nun vergegenwärtigt, daß alle diese bedeutsamen Zubringer zum großen Teil versagen, da kann man doch leicht dazu kommen, sich der Auffassung Dsershinskis anzuschließen, daß die Eisenbahnen zu wenig Güter zur Beförderung überwiesen erhalten, um einen rentablen Betrieb führen zu können. Ich sage ausdrücklich, man kann sich der Auffassung anschließen, soweit die Menge der zu befördernden Güter in Frage kommt, damit ist aber noch lange nicht zugegeben, daß die Bahnen zurzeit in der Lage wären, auch tatsächlich mehr leisten zu können. In dieser Beziehung wird Nansen wohl recht behalten, wenn er sagt „in Wirklichkeit funktioniert das russische Transportwesen noch recht langsam und auch schlecht“. Es ist das auch durchaus erklärlich, denn, ganz abgesehen von dem Zustande, in dem sich das rollende Inventar befindet, braucht man nur an den baulichen Zustand der Bahnen zu denken, wie ich das schon anführte, um sich zu sagen, daß auf einem Gleis, in dem 1922 43 Millionen Schwellen lagen, die ausgewechselt werden mußten und doch nur 8,5 Millionen ausgewechselt werden konnten, es von selbst ausgeschlossen ist, schnell zu fahren. Voraussichtlich wird sich hierin nicht bald die Lage ändern, denn, um das zu ermöglichen, dazu gehört sehr viel Geld. Geld hat Rußland aber nicht, und die maßgebenden Stellen sind „gegen eine direkte Beteiligung fremden Kapitals an den russischen Verkehrsmitteln“, wie Nansen mitteilt. „Man glaubt, mit der Entwicklung der Landwirtschaft und Industrie, entsprechend der Zunahme der zu befördernden Güter, müsse auch der Betrieb der Bahnen zunehmen. — — — Die Finanzierung müsse durch Vermittlung des russischen Staates geordnet werden, dessen wirtschaftliche Organe den allgemeinen Wiederaufbau der einzelnen Gouvernements vorzubereiten und zu leiten hätten.“ Mir scheint, daß damit die Kardinalfrage, nach dem erforderlichen Gelde, um das alles durchführen zu können, keineswegs gelöst wird. Namentlich in diesem Falle nicht, weil hier schnell, und zwar sehr viel Geld notwendig ist.

Die gleiche Geldnot, die den Wiederaufbau des Eisenbahnwesens verhindert, steht auf fast allen Gebieten des Wirtschaftslebens der Wiederaufrichtung störend und hindernd im Wege. So in der Landwirtschaft, dem Bergbau, der Industrie usw.

Will Rußland wieder hochkommen, so muß vor allem die Landwirtschaft wiederaufgebaut werden. Augenblicklich (bis 1922 einschl.) liegt sie noch arg darnieder. Nach Nansens Angaben sind in Rußland (ohne Kaukasus und Turkestan)

im Jahre	bestellt Hektare	geerntet Tonnen
1916	90,8 Millionen	64,8 Millionen
1920	62,5 „	28,5 „
1921	54,0 „	26,5 „
1922	49,5 „	33,3 „

Das sind Zahlen, die doch zu denken geben und über die man nur schwer hinwegkommt, selbst wenn man die Ungunst der Verhältnisse in Rechnung stellt und die Mißernten und in deren Folge die furchtbare Hungersnot nicht ausschaltet. Man darf bei Beurteilung dieser Dinge nicht übersehen, daß sowohl Mißernten als auch Hungersnot immerhin nur einen verhältnismäßig kleinen Teil des weiten Reiches getroffen haben. Dagegen ist die bestellte Fläche und die darauf erzielte Ernte um die volle Hälfte zurückgegangen. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde sich das Verhältnis noch erheblich ungünstiger stellen, wenn als Anfangszahl die Angaben für das Jahr 1913 zur Verfügung ständen, also aus einem vollen Friedensjahr. Die Hungersnot wird aber trotz alledem in der Hauptsache eine Folge der Verkehrsverhältnisse sein. Die Eisenbahnen, die Flußschiffahrt haben versagt, kaum aber liegt ein Fehlen des erforderlichen Brotgetreides vor. Ganz die gleiche Erfahrung machte Rußland bei der schweren Hungersnot der Jahre 1891/92. Nun kann ja wohl zugegeben werden, daß 1891/92 die Eisenbahnen noch leistungsfähiger gewesen sind als heute, und doch konnte keine Hilfe gebracht werden! Gewiß, die Tatsache wird dadurch aber keineswegs verschoben, sie sollte, unterstützt durch diese zweifache traurige Erfahrung, im Laufe von nur 30 Jahren dazu führen, mit möglichster Beschleunigung alles aufzubieten, um eine Wiederholung eines ähnlichen Unglücks zu verhüten, selbst wenn dazu fremde Hilfe nicht entbehrt werden kann.

Hierbei drängt sich die Frage auf, ob in Zukunft überhaupt noch für den Handel soviel an Ernteüberschüssen frei werden kann wie ehedem, nachdem die Besitzverhältnisse durch die Revolution von Grund aus verschoben worden sind. Die großen Begüterungen der alten Adelsgeschlechter bestehen nicht mehr, die Bauern haben sie zerstückelt und unter sich verteilt. Damit sind die großen Lieferanten, die ihr Land vielfach nach wissenschaftlichen Grundsätzen bewirtschafteten und daher auch reiche Ernten erzielten, verschwunden. Und was ist an ihre Stelle getreten? Eine große Zahl kleiner Besitzer ohne Inventar, ohne Kapital, ohne die Möglichkeit, von den Errungenschaften der wissenschaftlichen Hilfsmittel auch nur den geringsten Gebrauch machen zu können. „Trotzdem“, so führt Nansen aus, „glaube ich, daß diese Verminderung — nämlich im Umfang der Ernte — nur eine zeitweilige sein wird, und daß auch ohne Wiederherstellung der großen Güter eine beträchtliche Vermehrung der Gesamtproduktion eintreten wird.“ Wie sich das vollziehen soll, bleibt eine ungelöste Frage. Unsere Quelle zu a) gibt an, daß 79.3 % des gesamten Ackerlandes Bauernwirtschaften gehören. Ist das so, dann wird aller Voraussicht nach wohl der Bedarf im Land selbst gedeckt werden, aber der Überschuß zwischen Ernte und eigenem Bedarf wird kleiner werden. Dieser Überschuß brachte ja aber gerade nach Rußland Gold, das es zu seinem Aufbau dringend bedarf. Man kann also annehmen, daß dem Bauern Geld zufließen wird und daß auch nach Zerstückelung der großen Begüterungen die Volksernährung voraussichtlich nicht leiden wird.

Nun sind sich alle darüber einig, daß ohne zahlungsfähige Bauern eine allgemeine Hebung der zurzeit arg darniederliegenden Wirtschaft nicht wohl denkbar ist. Entwickeln sich die Dinge so wie vor dargestellt, dann lassen sich auch für Bergbau und Industrie allmählich bessere Zeiten erwarten. Aber es wird eine Geduldprobe sein, dieses „erwarten“, denn darüber darf man sich keiner Täuschung hingeben, das Endergebnis der Ernte wird immer

ein Zufälligkeitserfolg sein, je nachdem die Witterung das Wachstum begünstigt oder nicht. Die Verwertung wissenschaftlicher Erkenntnis ist natürlich gänzlich bei einem Ackerbau treibenden Volke ausgeschlossen, das weder lesen noch schreiben kann und das voraussichtlich noch auf viele Jahrzehnte hinaus unter diesem Manko zu leiden haben wird. Sind also Sonnenschein und Regen günstig verteilt, so gibt es eine gute Ernte, bleibt dieser Segen des Himmels aus, so wird auch ein guter Ernteertrag fehlen. Wie es mir scheint, ist diesen Zufälligkeiten gegenüber zurzeit wenig zu tun, solange nicht die größeren Wirtschaften wenigstens zum Teil wiederhergestellt werden können. Das ist der größte Schaden, der dem Staate durch die Vernichtung der großen Begüterungen zugefügt worden ist.

Nansen läßt sich von dem Vorsitzenden des Obersten Volkswirtschaftsrates berichten: „Die Ernte des letzten Sommers (also 1922) war besser; die Wirkung davon hat sich in der Industrie geltend gemacht, deren Erzeugung um 23 % gestiegen ist. Sobald sich der Zustand der Landwirtschaft bessert, bekommen die Bauern Geld in die Hand, das ihnen erlaubt, Einkäufe zu machen: dadurch werden der Industrie Lebensmöglichkeiten verschafft. Die Wirkung dieser Ernte ist namentlich auf dem Textilmarkt zu spüren gewesen.“

„Was die Schwerindustrie anlangt, wird sie sich nicht heben lassen, ohne daß man ihr einen beträchtlichen Kredit zur Verfügung stellt. Fremdes Kapital ist daher unentbehrlich, es sei denn, daß eine Reihe guter Jahre mit reichen Ernten die Bildung des notwendigen Betriebskapitals in Rußland selbst ermöglicht. (Das ist sehr richtig! Der Verf.) — — — Unsere Metallindustrie hat mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, aber man kann in gewissen Gegenden schon eine beträchtliche Besserung wahrnehmen.“

Es wäre dem Lande dringend zu wünschen, daß diese optimistische Auffassung sich mit den tatsächlichen Verhältnissen deckte. Aber — in dem Werke zu a) wird festgestellt, daß die Eisenerzförderung betrug

in Südrußland:	1913	1920
Kriwoi-Rog	390.8	—
Kertsch	29.3	—
Korsak-Mogila . . .	0.4	—
Zusammen Mill. Pud	420.5	—

	1913	1920
im Uralgebiet	109.9	7.7
in anderen Gebieten	32.1	1.7
„ „ „	0.4	—
Zusammen Mill. Pud	142.4	9.4

Laut dem Bericht des Haupterzkomitees sind die Ursachen dieser Produktionsabnahme: ungeheuere Schwierigkeiten in der Lebensmittel- und Futterversorgung, Mangel an Arbeitskleidung und Schuhen, insbesondere an Winterkleidung. Infolgedessen war es ungeheuer schwer, die notwendige Zahl der Arbeiter zu bekommen und sie an der Arbeitsstätte festzuhalten. Die Arbeitsleistung betrug nur 20—23 % der Vorkriegsleistung. Außerdem war die Arbeit noch durch den Mangel an Betriebsmitteln, an Werkzeugen und Maschinen, insbesondere an Holzmaterial und Baustoffen erschwert. „Die Arbeitseinstellung in den meisten Eisenerzgruben ist eine ungeheure Gefahr nicht nur für die Gegenwart — — — (jetzt beträgt die Produktion nur 4 % der Vorkriegsproduktion), sondern auch für die Zukunft. Insbesondere ist das Gebiet Kriwoi-Rog gefährdet, dessen Gruben nach den Angaben des Haupterzkomitees seit 1917 sich unter Wasser befinden, für deren Wiederherstellung längere Zeit erforderlich ist.“

Wie wenig von einer Aufwärtsbewegung geredet werden kann, geht aus derselben Quelle hervor, wonach in Rußland überhaupt im Jahre 1921 8,5 Millionen Pud und in den ersten 9 Monaten des Jahres 1922 6,5 Millionen Pud Erz gefördert worden sind. Wobei besonders hervorgehoben werden muß, daß das Kriwoi-Rog-Gebiet, also die Hauptfundstätte, bis Ende 1922 nichts geliefert hat. Um das Bild zu vervollständigen, kann noch aus dem Werke zu a) angeführt werden, daß die Kohlenförderung, wenn auch nicht im gleichen Maße, immerhin aber erschreckend zurückgegangen ist. Es wurden im europäischen

und asiatischen Rußland	1913	1921	
überhaupt gefördert, Mill. Pud	1728.4	538.9	der Rückgang betrug also: 220,3 %.
dabei lieferte das Donezgebiet	85 %	15,5 %	

Nach Nansen ist in der Zeit Oktober 1921/22 die Förderung auf 592 Millionen Pud, also sehr wenig, gestiegen.

Leider muß ich es mir versagen, an dieser Stelle die Entwicklung des Bergbaus (Erdöl, Kupfer, Manganerz, Edelmetalle usw.) noch weiter zu verfolgen. Immerhin gibt die Gewinnung von Eisenerz und Kohle, als die Grundlage für alle Industrien, einen Maßstab, an der Hand dessen man sich wohl ein Urteil über die Entwicklung der Industrie bilden kann.

Zum Schluß sei hier nur noch dem Endurteil, das Nansen sich gebildet hat, das Wort gegeben: „Übrigens muß ich sagen, daß die Energie und der Ernst, mit denen Rußland tatsächlich seine Industrie wiederherzustellen sucht, mich in Erstaunen gesetzt haben. Die Zeit der Zerstörung und Anarchie, die im Anfang der Revolution herrschte, liegt weit zurück. Die wirkliche Gefahr besteht jetzt mehr im Bureaukratismus als in einem Mangel an Disziplin. Die Arbeiterssowjets (Arbeiterräte) haben nicht mehr das Recht, sich in die Leitung des Betriebes einzumischen, und es ist interessant zu beobachten, wie die Durchschnittsleistung der Arbeiter allmählich zunimmt.“

Den Abschluß dieses ersten Teils des Werkes zu a) bildet ein Abschnitt: Die Erforschung der Bodenschätze Rußlands durch die russische Akademie der Wissenschaften. Das Thema ist schon mehrfach in Rußland behandelt, denn als Einleitung hat die Akademie zunächst festgestellt, was auf diesem Gebiete in der Literatur zu finden ist. Diese Vorarbeit über die „Produktiven Naturkräfte Rußlands“ ist in einem sechsbändigen Sammelwerke zusammengetragen. Es wird also in Rußland — seit 1915 — eifrig gearbeitet und mächtig gedruckt. An diesen ersten Abschnitt der Arbeit schließt sich der zweite, an dem zurzeit eifrig gearbeitet wird: gebietsweise Beschreibung und Erforschung der Naturschätze Rußlands, um dann endlich als Abschluß den dritten Teil: die vertiefte Anwendung wissenschaftlicher Methoden zur Erforschung der produktiven Kräfte der einzelnen Gebiete, dieser groß angelegten Arbeit folgen zu lassen. Sollte die Arbeit zu Ende geführt werden, so wird sie aller Voraussicht nach einen ganz außerordentlich großen Umfang haben, so groß, daß es leicht kommen kann, daß diesem wissenschaftlichen Unternehmen das Schicksal kaum erspart bleiben wird, das in Rußland groß angelegte, wirtschaftliche Pläne so oft ereilt hat. Da man nicht überall zugreifen und durchgreifend helfen kann, so unterbleibt, weil die Mittel zu Allem fehlen, schließlich alles. Man kann nicht anders als zuzugestehen, daß in Rußland viel gearbeitet wird und manches gelernt worden ist, zu seinem eigenen Schaden aber nicht Maß gehalten wird. Aber gerade im Maßhalten zeigt sich der Meister, weil er richtig einschätzt, wie weit die Kräfte reichen. Das hat Rußland aber nie gekonnt. So auch bei dem augenblicklichen Vorhaben. Das große Werk wird gewiß außerordentlich viel Interessantes bieten und wissenschaftlich, dafür bürgt die Akademie der Wissenschaften, gründlich durchgearbeitet sein, darauf kommt es aber augenblicklich, wie es scheint, viel weniger an, als auf die Beantwortung einiger brennender Fragen, deren glückliche Lösung geeignet wäre, Rußland über die augenblicklich schwierige wirtschaftliche Lage hinwegzuhelfen.

Der zweite Teil des Werkes zu a), der dem Umfange nach ebenso stark ist als der erste, darf für sich ein ganz außerordentliches Interesse in Anspruch nehmen, da hier die Kunst, die Wissenschaft und die allgemeinen Fragen der Kultur behandelt werden. Leider gehört die Besprechung aller dieser Fragen nicht recht in den Rahmen der Zeitung des Vereins, wohl aber wird es gestattet sein, um dem Leser ein möglichst abgerundetes Urteil über das heutige Rußland zu ermöglichen, ganz kurz darauf hinzuweisen, daß hier zum erstenmal festgestellt wird, wie es den Schätzen der Literatur („das Schicksal der russischen Bücherschätze“) und ebenso der Kunst („Schutz der Kunst- und Altertumsdenkmäler in Rußland“) während der Revolution ergangen ist. Hiernach ist natürlich vieles vernichtet, aber nach den beiden, vorstehend bezeichneten Kapiteln zu urteilen, nicht so viel als man unter den Verhältnissen annehmen dürfte. Es kommt dabei hinzu, daß der Staat sich berechtigt gehalten hat, die reichen Sammlungen der kunstliebenden Magnaten an sich zu nehmen und sie in Moskau anzuhäufen. Ob das eine Errungenschaft ist, um die man Rußland beneiden kann, dürfte mehr als zweifelhaft sein. Aber es ist vermutlich auf diese Weise mancherlei dem Untergang entrissen worden. Es ist nur bedauerlich, daß dieser gewaltige Lehrstoff an einer einzigen Stelle, die dazu doch nur ganz Bevorzugten zugänglich ist und immer sein wird, zusammengebracht ist. Es ist dieses Vorgehen das genaue Gegenteil von dem, was theoretisch vom Marxismus erstrebt wird.

Ein Beispiel, wie wenig Theorie und Praxis sich decken, gibt die Gestaltung der Schule. Alles, was das zaristische Rußland mit vieler Mühe und großen Opfern aufzubauen begonnen hatte, wurde sofort beseitigt, die Schule mußte sofort allen zugänglich gemacht werden, selbstverständlich hatten Schule und Kirche nichts miteinander zu schaffen. Alle mußten in die Schule — vom 8. Lebensjahr ab — und die Schule mußte vollkommen frei in den Dienst der allgemeinen Bildung gestellt werden. Da aber nicht alle Kinder die Schule besuchen konnten, ohne gleichzeitig verpflegt zu werden und ohne die nötigen Schulkleider, Schulbücher usw. zu erhalten, so sollte ihnen auch das geliefert werden. Kurz, der marxistische Staat ging wieder aufs Ganze, um ganz schnell zu entdecken, daß er das ja gar nicht leisten könne, weil ihm das Geld fehlte. Das Ergebnis war

hungernde Kinder, Lehrer und Professoren auf der einen Seite, und ein Fehlschlag auf dem Gebiete der Schulerziehung. „Was kann der aufopferndste Lehrer leisten", fragt Nansen, „wenn seine Schüler weder Bleistift noch Schreibhefte, weder Tafeln noch Griffel haben, und wenn Bücher eine Seltenheit sind? — — — Tatsächlich hat sich die Zahl der Elementarschulen so vermindert, daß es jetzt weniger sind als unter der Zarenherrschaft. Ich habe verzweifelte Briefe von russischen Lehrern erhalten, deren Schulen aus Mangel an Mitteln geschlossen worden sind."

Wie es hier mit den Schulen geht, genau so ist es um die Universitäten bestellt. Auch hier wieder eine Überschätzung der Leistungsfähigkeit und die Unfähigkeit, an Stelle des vorhandenen Wenigen auch nur etwas Gleichwertiges, Lebensfähiges zu setzen.

Dr. Mertens.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verordnung über die Bildung eines vorläufigen Direktoriums der Deutschen Reichsbahn.** Vom 3. April 1924. Zur Ausführung des § 2 der Verordnung der Reichsregierung über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 57) wird verordnet: Der Reichsverkehrsminister wird hiermit zum Generaldirektor des Unternehmens Deutsche Reichsbahn bestellt. Zur Unterstützung in der Leitung des Unternehmens wird ihm ein vorläufiges Direktorium zur Seite gestellt. Die Verantwortlichkeit des Reichsverkehrsministers für die Leitung des Unternehmens wird hierdurch nicht berührt. Als geschäftsführende Mitglieder des Direktoriums sind die Staatssekretäre der Deutschen Reichsbahn, als weitere Mitglieder die Leiter der Abteilungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn nach näherer Anweisung des Reichsverkehrsministers von diesem zu bestellen.

— **Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und die Gütertarife.** Dem Deutschen Industrie- und Handelstage ist nach Mitteilung der Sped. u. Schiffahrts-Ztg. auf die Anträge und Eingaben zur Neugestaltung des deutschen Eisenbahngütertarifs folgender Bescheid von der Reichsbahnverwaltung zugegangen: Die zwischenzeitlich durchgeführten Ermäßigungen um 8 und 10 % sowie die Einführung zahlreicher Ausnahmetarife für die Ausfuhr oder Einfuhr über die Seehäfen (Ausfuhrstückgut, Hanf, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge, Linoleum, Felle und Häute, Gerbstoffauszüge usw.) beweisen, daß die Reichsbahn, soweit es ihr bei der eigenen Lage nur irgendwie möglich war, bestrebt gewesen ist, den wirtschaftlichen Verhältnissen der deutschen Industrie, des Handels, der Landwirtschaft usw. Rechnung zu tragen. Auch für die Folge wird die Reichsbahn bemüht sein, auf diesem Wege fortzufahren und einerseits durch Nachprüfung der Gütereinteilung sowie andererseits durch Einführung weiterer Ausnahmetarife mit den Seehäfen und über die trockene Grenze zur Belebung der deutschen Wirtschaft beizutragen. Es sind der Reichsbahn hierbei allerdings auch gewisse Grenzen gezogen, indem die Preise für die hauptsächlichsten Betriebsstoffe, wie: Eisen, Kohle, Öle usw. noch weit über den Friedenspreisen liegen und sie jetzt als selbständiges Unternehmen ihre Ausgaben durch die eigenen Einnahmen decken soll. Die Ständige Tarifkommission wird sich in nächster Zeit nochmals mit einer Durchprüfung der Gütereinteilung befassen. Außerdem befinden sich noch zahlreiche Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Seehäfen und über die trockene Grenze in Behandlung. Hinsichtlich der Frage des 10prozentigen Gewichtszuschlages für die Beförderung in gedeckten Wagen, die in den letzten beiden Jahren wiederholt in der Ständigen Tarifkommission und in dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates behandelt worden ist, hat der Ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrates in seiner Sitzung im Dezember 1923 mit großer Mehrheit den Wünschen auf Aufhebung dieses Zuschlages widersprochen. Eine Beseitigung des Zuschlages kann daher zunächst nicht in Betracht gezogen werden. Ebenso wird eine tarifarische Begünstigung des Sammelgutverkehrs vorläufig nicht beabsichtigt.

— **Der Streik der Eisenbahnarbeiter in Württemberg.** Am 18. März d. J. legten die Arbeiter des Rangierbahnhofes Kornwestheim die Arbeit nieder, weil ihnen die geforderte 48-Std.-Woche nicht zugestanden worden ist. Der Betrieb wurde durch den Einsatz von unteren und mittleren Beamten sowie auswärtiger Arbeiter in vollem Umfang aufrecht erhalten. Vor dem Beginn der Bewegung war dem im regelmäßigen Nachtdienst eingeteilten Personal im Hinblick auf die besonders anstrengende Beschäftigung eine planmäßige Arbeitszeit von 50 Stunden wöchentlich zugebilligt worden. Am 22. März nahmen die Arbeiter den Dienst bedingungslos wieder auf. Schon länger war unter der Arbeiterschaft eine von außen hereingetragene Unruhe zu beobachten. Fortgesetzte Verhetzung bewirkte denn auch, daß am 23. März die Stationsarbeiter in Ulm und am 27. März trotz vorhergehender Warnung die Arbeiter auf den wichtigsten Bahnhöfen und Güterstellen des Bezirks Stuttgart, wie Stuttgart Hbf., Nord und West, Rangierbahnhof Kornwestheim und Untertürkheim, Ludwigsburg, Umladestellen Plochingen und Bietigheim, bei dem Betriebswerk Kornwestheim sowie auf dem Haupt- und Rangierbahnhof in Heilbronn in den Streik traten. Dieser erstreckte sich also gerade auf die Brennpunkte des Betriebs und Verkehrs in Württemberg. Die Arbeiter des Bahnbetriebswerks Stuttgart-Rosenstein wurden an dem gleichen Tage entlassen, weil sie trotz Mahnung zur Einhaltung der 9stündigen Arbeitszeit dreimal hintereinander nach 8 Stunden aus dem Betrieb sich entfernten. Bei einigen Bahnmeistereien verweigerten die Arbeiter die Leistung der zehnten Arbeitsstunde und wurden deshalb alsbald entlassen. Von 3190 Arbeitern der betroffenen Dienststellen waren zuletzt 2160 ausständig und ausgesperrt. Am 26. März hatten die Vertreter der drei beteiligten Gewerkschaften Deutscher Eisenbahnerverband, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter und Anwärter der Reichsbahndirektion Stuttgart unter der Androhung sofortigen Streiks für den Fall der Ablehnung drei Forderungen gestellt, und zwar Festsetzung des Stundenlohnes für Gruppe VII in Ortsklasse A auf 45 Pf. ab 23. März, Wiedereinführung der vor dem 10. Februar 1924 gültigen (achtstündigen) Arbeitszeit spätestens am 1. April und Erhöhung der Nachtdienstzulage von 3 auf 10 Pf. für die Stunde und der Rangierprämie um 100 %. Die Forderungen waren schon im Hinblick auf die schwebenden Verhandlungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn mit den Tarifgewerkschaften über einen neuen Lohntarifvertrag ab 1. April 1924 abzulehnen. Durch den Einsatz von Beamten bis zur Gruppe XI und der Technischen Nothilfe (im ganzen 258 Mann) sowie durch Einstellung neuer Arbeiter, die trotz des Terrors der Streikenden in großer Zahl kamen, gelang es, den Betrieb reibungslos und den Verkehr fast uneingeschränkt abzuwickeln. Die mittleren und höheren Beamten haben wie die unteren frisch zugegriffen und mit anerkennenswerter Ausdauer und Geschicklichkeit Bremsschuhe gelegt und Sackkarren gefahren, so daß das Publikum von dem Streik der Arbeiter nicht viel zu spüren bekam. Die Beamten fragten im allgemeinen nicht erst lange, ob sie über die Dauer des Notstands rechtlich auch zu solchen Arbeiterverrichtungen verpflichtet seien. Im Hinblick auf die ungewohnte körperliche Inanspruchnahme war es erfreulich, daß sie nach mehreren Tagen infolge der Einstellung neuer Arbeitskräfte zum großen Teile zurückgezogen werden konnten.

Die Streikleitung leugnete die Verpflichtung der Beamten zu Arbeitsverrichtungen im engeren Sinne und bestritt der Verwaltung das Recht, die Beamten zu solchen Diensten heranzuziehen und die Technische Nothilfe zur Aufrechterhaltung eines Regelbetriebs einzusetzen. Sie verlangte von der Landesregierung die Zurückziehung der Technischen Nothilfe, die nur zur Ermöglichung eines beschränkten Notbetriebs aufgerufen werden dürfe. Die Landesregierung lehnte das Ansinnen als unberechtigt ab. Weiter forderte die Streikleitung, allerdings ohne Erfolg, die Beamten zum Ungehorsam gegen die Anordnungen ihrer vorgesetzten Dienststelle auf, indem sie ihnen gebot, strikte Neutralität zu üben und keine Arbeiten zu verrichten, die bisher von Arbeitern ausgeführt wurden, und ihnen verbot, Kommandierungen zu den bestreikten Dienststellen zu befolgen.

Nach Verständigung der Hauptverwaltung mit den Tarifgewerkschaften über die wesentlichsten Punkte des Lohntarifvertrags auf der Grundlage einer Erhöhung der Stundenlöhne um 6 Pf. für den 24jährigen Arbeiter ab 30. März nahmen die Ausständigen am 10. April nach 14- bis 18-tägiger Streikdauer fast restlos die Arbeit wieder auf. Auch die Ausgesperrten wurden wieder eingestellt. Maßregelungen fanden nicht statt; die Streiktage wurden nicht bezahlt.

Zeitungsnachrichten zufolge hat eine am 9. April in Stuttgart gehaltene Versammlung der Funktionäre des Deutschen Eisenbahnerverbands das in Berlin geschlossene Abkommen für völlig ungenügend und die jetzige Wiederaufnahme der Arbeit nur als einen Abbruch des Kampfes bezeichnet. Mit den maßgebenden Stellen soll sofort in neue Verhandlungen getreten werden, um die Löhne in Württemberg den Lebensverhältnissen und den Löhnen der vergleichbaren Industrie anzupassen.

Schwarzseher kündigen schon für die nächste Zukunft einen neuen, diesmal allgemeinen, Streik der Arbeiter an, in den die

Gewerkschaftsverteter auch die Beamten hineinzuziehen versuchen werden. Es ist dringend zu wünschen, daß der Deutschen Reichsbahn und der deutschen Volkswirtschaft solche Erschütterungen erspart bleiben.

— **Güterverkehr Deutschland-Memelgebiet.** Die Reichsbahndirektion Königsberg gibt unterm 21. Februar d. J. bekannt: Die Abfertigung von Sendungen nach dem Memelgebiet erfolgt nach dem deutsch-litauischen Gütertarif vom 15. Oktober 1923. Dieser Tarif gilt nur von allen ostpreußischen Tarifstationen nach den wichtigsten litauischen Stationen. Eine direkte Abfertigung von Sendungen aus dem Reich nach dem Memelgebiet ist nicht möglich. Derartige Sendungen sind in dem deutsch-polnisch-ostpreußischen Durchgangsverkehr auf eine ostpreußische Tarifstation abzufertigen und auf dieser im deutsch-litauischen Wechselverkehr neu aufzugeben.

— **Eröffnung des Durchgangsverkehrs Gemünden-Kissingen.** Die Bahnstrecke Gemünden-Hammelburg ist bis Bad Kissingen verlängert worden. Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke war für den 15. April in Aussicht genommen. Es sind vorgesehen Anschlußschnellzüge an die Nachmittagszüge D 57 und D 58 zwischen Gemünden und Frankfurt (Main) sowie an die Nachtschnellzüge D 87 und D 88 nach und von Hamburg und Bremen in Gemünden. Der Zug D 58 von Frankfurt erhält zur Ermöglichung des Übergangs nach Bad Kissingen Aufenthalt in Gemünden, während der Zug D 57 Würzburg-Frankfurt rund eine Stunde früher gelegt wird. Außerdem verkehren noch vier Personenzugpaare zwischen Gemünden und Bad Kissingen sowie ein Personenzugpaar zwischen Gemünden und Hammelburg. An den Sonn- und Festtagen ist ein weiteres Personenzugpaar zwischen Gemünden und Hammelburg sowie die Durchführung eines Personenzugpaares zwischen Würzburg und Bad Kissingen vorgesehen.

— **Sonntagsrückfahrkarten.** Die im vorigen Herbst aufgehobenen Sonntagsrückfahrkarten dritter und vierter Klasse von Berlin Stettiner Bhf. und Gesundbrunnen nach Lindow (M.), Neuruppin und Rheinsberg (M.) sind wieder eingeführt. Die Preise betragen nach Lindow 3,90 ℳ und 2,70 ℳ, nach Neuruppin 4,10 ℳ und 2,70 ℳ, nach Rheinsberg 5,10 ℳ und 3,50 ℳ. Die Karten nach Neuruppin sind zur Rückfahrt auch von Rheinsberg über Löwenberg gegen Lösung einer Zuschlagskarte gültig, deren Preis 1 bzw. 0,80 ℳ beträgt. Neu eingeführt werden Karten Berlin Stettiner Bhf.-Hohenlychen über Fürstenberg oder Löwenberg-Templin zum Preise von 4,40 ℳ und 3,10 ℳ.

— **Neue Schlafwagenläufe.** Zurzeit verkehrt wieder ein Schlafwagen Berlin-Aachen über Hamm-Hagen-Elberfeld-Düsseldorf-Neuß-München-Gladbach in Zuge D 38 Potsd. Bhf. ab 10.20 nachm. — Der bisher in den Zügen D 308 und D 307 zwischen Köln und Karlsruhe laufende Schlafwagen wird seit Weiterführung der Züge nach und von Basel gleichfalls bis dorthin durchgeführt. Außerdem läuft in den bezeichneten Zügen noch ein Schlafwagen zwischen Vohwinkel und Karlsruhe. — Aus Anlaß des Ärztekongresses in Kissingen läuft in der Zeit vom 19. bis einschließlich 28. April im Zuge D 238 Anhalter Bhf. ab 6,50 nachm. ein Schlafwagen nach Kissingen. Er kehrt vom 20./21. bis 29./30. April im Gegenzuge D 237 nach Berlin zurück.

— **Wiedereinlegung von Zügen.** Seit 17. April werden die bisher nur zwischen München und Kempten verkehrenden Schnellzüge 84 und 85 wieder nach und von Lindau durchgeführt. München ab 6.20 nm., Lindau an 11.00 nm., und Lindau ab 6.00 vm., München an 10.30 vm. — Seit 15. April verkehren auch die Tagesschnellzüge D 32 und D 33 zwischen Berlin und Stuttgart mit ihren Anschlußzügen nach und von Kissingen wieder. Es wird jedoch besonders darauf aufmerksam gemacht, daß die Abzweigung der Züge zwischen Osterburken und Mannheim, wie sie früher bestand (Mannheim an 9.32 vm. und Mannheim ab 8.43 vm.) vorläufig noch nicht wieder vorgesehen ist. — Am 14. April sind auch die Schnellzüge D 118 Stuttgart ab 1.02 nm., Mühlacker an 1.56 nm., und D 117 Mühlacker ab 3.43 nm., Stuttgart an 4.48 nm., mit durchgehenden Wagen nach und von Karlsruhe wieder eingelegt worden.

— **Zugverbindung Frankfurt (Main)-Rheine und Köln.** Seit 15. April sind die bisher von Frankfurt (M.) Hbf. bis Holland durchgeführten Schnellzüge D 281/282 (Frankfurt-M.) Hbf. ab 7.20 vm. und Frankfurt an 10.54 nm. zwischen Rheine und Holland ausgefallen. Zwischen Frankfurt und Rheine ist die Verbindung bestehen geblieben. Mit den Zügen werden die bisher in den Zügen D 47/48 laufenden Wagen München-Elberfeld-Vohwinkel vereinigt und unter der gemeinsamen Nummer D 247/248 zwischen Frankfurt und Kabel geführt. Der Vohwinkler Teil behält auf seinem weitern Lauf die Nummer D 247/248, der Teil nach Rheine die bisherigen Nummern D 281/282. Der Kurswagen München-Hoek verkehrt nur noch zwischen München und Rheine. Der bisher in den Zügen D 281/282 geführte Speisewagen wird künftig in den Zügen D 247/248 Frankfurt-Vohwinkel geführt. D 47/48 befördern alsdann nur noch Kölner Wagen. Der Fahrplan gestaltet sich wie folgt: D 47 Frankfurt ab 7.20 vm., Siegen 10.23 bis 10.27 über Troisdorf, Köln Hbf. an 12.37 nm., D 247 Frankfurt ab 7.32 vm., Siegen 10.34 bis 10.42, Kabel 12.45 bis 12.53, Vohwinkel an 2.01 nm., D 281 Kabel ab 1.05 nm., Rheine an 3.26 nm. In der Gegenrichtung D 282 Rheine ab 2.55 nm., Kabel an 5.20 nm. D 48 Köln Hbf. ab 5.34 nm., über Troisdorf, Siegen 7.54 bis 7.57, Frankfurt an 10.54 nm. D 248 Vohwinkel ab 4.26 nm., Kabel 5.34 bis 5.46, Siegen 8.01 bis 8.09, Frankfurt an 11.03 nm. In der Zahl der bisherigen Aufenthaltsstationen tritt eine Aenderung nicht ein.

— **Erleichterung im Grenzverkehr.** Von zuständiger Stelle wird bekanntgegeben, daß die Zoll- und Paßschau in Tetschen und Bodenbach in den durchgehenden Wagen Wien-Berlin im Zuge stattfindet, die Reisenden die Wagen daher nicht mehr zu verlassen brauchen.

— **Einreise in das besetzte Gebiet.** Die Beschaffung der sogenannten Geleitscheine für die Einreise in das besetzte Gebiet ist erleichtert worden. Für die Zeit vom 15. April bis 15. September ist es nicht nötig, zum Besuch der Bäder des besetzten Gebietes die Einreise beim Bezirksdelegierten in Coblenz zu beantragen. Die Besucher der Bäder haben lediglich an die Kurdirektion des Badeortes einen entsprechenden Vordruck nebst einem bei jedem Polizeirevier kostenlos zu erhaltenden Personalausweis, zwei lose Photographien, ein ärztliches Zeugnis und 6 ℳ mit entsprechendem Porto einzureichen. Die Erleichterung ist für die rheinischen Bäder, die in den letzten Jahren besonders schwer gelitten haben, sehr zu begrüßen.

— **Wagengestellung bei der Regie.** Der öffentliche Güterverkehr bei der Eisenbahnregie ist im Gegensatz zum Micumverkehr noch immer schwach. Der Wasserumschlagsverkehr in Neuß-Hafen beträgt etwa ⅙—¼ des Verkehrs aus dem Herbst 1922. Die Gestellung von O-Wagen durch die Regie ist nur im Bereich der Einbruchstrecken zum Ruhrgebiet (Neuß-Crefeld-Friemersheim bzw. Trompet) gut. Die Crefelder Hafenbahn erhält z. B. alle Anforderungen regelmäßig voll gestellt. Dagegen wird in anderen Teilen des Bezirks (z. B. Coblenz und Eifel) dauernd über O-Wagenmangel geklagt. Demnach scheint bei der Regie noch immer eine planmäßige Wagenverteilung zu fehlen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß dieser Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 10. d. M. beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1923, vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung, auf 2 % festzusetzen, also auf 24 Rentenmark für 1200 ℳ Aktienkapital.

— **Eröffnung der Erweiterungsstrecke Hallesches Tor-Gneisenaustraße der Berliner Nordsüdbahn.** Nachdem anfangs 1923 die 6,54 km lange Tunnelstrecke Seestraße-Hallesches Tor als Teil der Berliner Nordsüdbahn nach einer durch den Krieg bis auf 11 Jahre ausgedehnten Bauzeit dem Betriebe übergeben werden konnte, ist nun wiederum nach Überwindung großer technischer und wirtschaftlicher Schwierigkeiten am bisherigen Südende dieser Schnellbahn ein weiterer Abschnitt fertiggestellt worden. Die Bahn nähert sich nun bereits dem Neuköllner Stadtgebiet. Die Erweiterungsstrecke, die an die Stammstrecke beim Untergrundbahnhof Hallesches Tor anschließt, unterfährt den Landwehrkanal. Nach 527 m ist der geräumige, mit zwei Bahnsteigen und drei Durchgangsgleisen versehene Bahnhof Belle-Alliance-Straße und nach weiteren 759 m die zwischen der Zossener Straße und der Mittenwalder Straße angeordnete Station Gneisenaustraße erreicht. Einschließlich dieser Verlängerungsstrecke sind nunmehr 7,83 km der Nordsüdbahn im Betriebe. Gelegentlich einer am 12. d. M. stattgefundenen Besichtigungsfahrt, zu der die Großberliner Tagespresse sowie die Fachpresse eingeladen waren, gab der Direktor der Nordsüdbahn Aktiengesellschaft, Oberbaurat Zangemeister, der sich um die Herstellung und Inbetriebnahme der neuen Schnellbahn unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen der Inflationszeit ganz besondere Verdienste erworben hat, der Hoffnung Ausdruck, daß die bis zum staatlichen Südringbahnhof Neukölln zu führende Reststrecke der Schnellbahn voraussichtlich im Oktober nächsten Jahres fertiggestellt und fahrbereit sein werde. Die Länge der Nordsüdbahn wird dann 12,10 km betragen. Weiterhin ist aber auch der Bau einer Zweigstrecke vom Bahnhof Belle-Alliance-Straße, der als Abzweigungsbahnhof angelegt ist, bis zur Dreibundstraße in Aussicht genommen, die späterhin nach Tempelhof ausgedehnt wird.

Vom 19. April ab, dem Tage der Inbetriebnahme der Strecke Hallesches Tor-Gneisenaustraße, verkehren neben den bisherigen Vierwagenzügen, die von der Hochbahngesellschaft gestellt wor-

den sind, neuerbaute Dreiwagenzüge, bestehend aus zwei Motorwagen und einem Beiwagen. Die zwischen den Puffern 13,15 m langen Wagen sind nach dem Muster der Londoner Distriktbahn und anderen Auslandsschnellbahnen an jeder Seite mit drei zweiflügligen Schiebetüren versehen, die in Rollenlagern hängen. Die Anordnung von drei Türen auf jeder Seite war um so leichter durchführbar, als die Bahnsteige der Nordsüdbahn durchweg in gerader Strecke liegen. Um auch mit Sechswagenzügen verkehren zu können, ist eine Kurzkupplung angewendet. Die Rücksicht auf die Gleiskrümmungen, deren Halbmesser auf dem Betriebsbahnhof an der Ungarnstraße bis zu 50 m beträgt, hat dazu geführt, die Stirnwände von der Mitte nach den Seiten leicht abzuschrägen. Die neuen Wagen, deren Breite 2,65 m und deren Drehzapfenabstand 8 m beträgt, machen einen recht zweckmäßigen und gefälligen Eindruck; der Motorwagen bietet Raum für 31 Sitz- und 82 Stehplätze, der Beiwagen für 38 Sitz- und 81 Stehplätze. W. M.

— **Verwaltungs-Akademie Berlin.** Das Vorlesungsverzeichnis für das bevorstehende Sommersemester 1924 ist im Druck erschienen. Um sich gegenüber den immer größer und schwieriger werdenden Berufsanforderungen zu behaupten, wird kein Beamter mehr das Hilfsmittel unbenutzt lassen können, das bewährtermaßen die hochschulmäßige Lehre darbietet. Die Vorlesungen passen sich den verschiedenen Bedürfnissen der Beamtenschaft an, gleichviel, ob das Studium planmäßig mehrere Semester hindurch betrieben werden soll, ob ein individuell ausgewähltes Ergänzungsstudium verfolgt wird, oder ob Kenntnisse auf Einzelgebieten vertieft und neu erworben werden sollen. Die grundlegenden Vorlesungen in der Volkswirtschaft und in der Rechtswissenschaft sind vertreten durch: Dr. Boese, Volkswirtschaftspolitik II. Teil; darin werden auch die Gesamtstruktur der modernen Volkswirtschaft und die wirtschaftspolitischen Pläne und Werke ihrer Umgestaltung behandelt werden. Ferner lesen Rechtsanwalt und Notar Hülsen: Handelsrecht I. Teil, sowie bürgerliches Recht IV. Teil (Familien- und Erbrecht); Geh. Reg.-Rat Dr. Kiesow: Strafrecht; Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat Dr. Volkmar: Zivilprozeß II. Teil unter besonderer Berücksichtigung der Verordnung vom 13. Februar 1924 (RGBl. I S. 135).

Für neu eintretende Hörer verdient die Vorlesung des Oberverwalt.-Gerichtsrats Dr. von Dultzig: Einführung in das Verwaltungsrecht mit Ausnahme des Finanzrechts, besondere Beachtung. Univ.-Prof. Dr. Kaskel liest über Wirtschaftsrecht. Entsprechend den Anregungen aus der Beamtenschaft ist der Pflege des für öffentliche Verwaltung so wichtig gewordenen Gebiets des Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesens große Aufmerksamkeit gewidmet worden. Neben einer Vorlesung über das Haushaltsrecht behandelt Amtsrat Buchholtz die Finanztechnik in Reich und Staat; außerdem halten ab: Buchholtz, Übungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen in Reich, Staat und Gemeinde; Eiteneuer, Ministerialrat: Besprechung praktischer Fälle aus der Finanzverwaltung. In diesem Zusammenhange seien auch erwähnt: Reichsminister a. D. Dr. ing. h. c. Koeth: Geld- und Währungspolitik; Bankbeamter Rettig: Technik und Organisation der Banken mit Einschluß der Besprechung der Organisation einiger anderer Großbetriebe; hier wird besonders die derzeitige Goldumstellung berücksichtigt werden. Übungen und Examinatorien halten ab: Dr. Boese: Nationalökonomisches Examinatorium; Min.-Rat Dr. Dorn: Übungen im Staats- und Verwaltungsrecht; Min.-Rat Dr. Klingspor: Übungen im B.G.B. für Anfänger, sowie Examinatorien über bürgerliches und öffentliches Recht; Geh. Reg.-Rat Dr. Volkmar: Übungen im bürgerlichen Recht und Zivilprozeß mit schriftlichen Arbeiten für Vorgeschrittene. Das Gebiet der Steuern ist vertreten durch: Präsident Dr. Falck, Steuerstrafrecht und Steuerstrafverfahren; Reg.-Rat Siche: Unternehmung und Steuer; Min.-Rat Zarden: Die Steuernotverordnungen. Für die Beamtenschaft als Kleinsparerin wird die Vorlesung des Staatssekretärs a. D. Dr. Mügel, Die Aufwertungsfrage, von Interesse sein. Über den Kreis der Kommunalbeamten hinaus wird sich die Vorlesung des Syndikus des Reichsstädtetages Dr. Haekel: Allgemeine Kommunalpolitik, großen Zuspruchs erfreuen. Hervorgehoben seien sodann die drei Arbeitsgemeinschaften, A für Beamtenwissenschaft, B für Finanztechnik, C für Verwaltungstechnik. Hier werden in Referaten Sachkundiger Einzelfragen erörtert, denen besondere Forschungen und praktische Reformarbeiten zugrunde liegen; in anschließender Besprechung soll ein Gedankenaustausch darüber stattfinden. Die staatspolitische Orientierung der Beamtenschaft sollen folgende Vorlesungen vermitteln: Professor Dr. Bergsträßer: Deutschlands auswärtige Politik 1870—1914 (nach den vom Auswärtigen Amt veröffentlichten Akten); Univ.-Prof. Dr. Hoetzsch: Die Epochen der deutschen Geschichte zwischen 1813 und 1914 im Zusammenhang der großen Politik und in ihrer Widerspiegelung in der deutschen Geschichtswissenschaft. Hier handelt es sich um eine von hoher Warte gebotene Darstellung der Beziehungen der geschichtlichen Ereignisse zur großen Politik und zur Geschichtswissenschaft, der wegen ihres instruktiven Wertes außerordentliche Bedeutung zukommt. Reichstagsbibliothekar Dr. Kirschner: Parlamentarismus und Beamtentum; Min.-Bibliothekar Dr. Münster: Das Berufsbeamtentum als lebenswichtiges Glied des modernen Staates.

In das Gebiet des deutschen Schrifttums unserer Tage führt Dr. Manz ein: Führende Persönlichkeiten — führende Werke. Anregungen aus künstlerischem Schaffen und Schauen für die Verwaltungsarbeit, die eine Verwaltungskunst sein soll, bringt Geh. Reg.-Rat, Prof. Dr. Waetzold: Deutsche Meister des 19. Jahrhunderts (mit Lichtbildern).

Schließlich sei noch der Rundfunklehrgang erwähnt, der im Monat Mai stattfindet. Vorträgen des Staatssekretärs Dr. Bredow und des Oberpostrats Giesecke über die technische, kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung des Rundfunks, schließt sich ein 6stündiger Experimentalvortrag über die Rundfunktechnik von Professor Dr. Leithäuser an.

Die reichhaltige Auswahl des Vorlesungsverzeichnisses bietet jedem Beamten die Möglichkeit, treffende Auswahl zu finden, wobei ihm in der Verwaltungs-Akademie auf Wunsch sachkundige Unterstützung zuteil wird.

Das Semester beginnt am 28. April. Das Vorlesungsverzeichnis ist gegen 60 Pf. von der Geschäftsstelle der Verwaltungs-Akademie, Berlin, Charlottenstr. 50/51, zu beziehen. Die Hörgebühr kann in zwei Raten gezahlt werden.

— **Reichsbahndirektionspräsident Jacobs.** Am 1. April d. J. trat der Präsident der Reichsbahndirektion Mainz, Jacobs, auf Grund der Abbau-Verordnung in den einstweiligen Ruhestand. Über seine dienstliche Laufbahn erfahren wir folgendes:

Präsident Jacobs wurde am 7. November 1861 in Aachen geboren, erwarb Ostern 1881 das Reifezeugnis auf der Realschule I. Ordnung daselbst und widmete sich von 1881 bis 1889 an der Technischen Hochschule seiner Vaterstadt dem Studium des Bauingenieurfachs. Nach Bestehen der I. Hauptprüfung trat er in den Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, wurde Ende November 1889 Regierungsbauführer im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) und im Januar 1896 Regierungsbaumeister. Als Hilfsarbeiter war dann Jacobs in den Direktionsbezirken Köln und Cassel bis Ende März 1903 beschäftigt. Am 1. April 1903 zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt, war er nacheinander Vorstand der Bauabteilung für die Neubaustrecke Hersfeld-Treysa, und für die Neubaustrecke Wildungen-Buhlen, vom 1. November 1906 Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Paderborn. Am 1. August 1909 zum Mitglied der Eisenbahndirektion Bromberg und am 16. Oktober 1916 der Direktion Essen ernannt, lag ihm das schwierige Dezernat für die Bearbeitung des Güterzugfahrplans ob. Am 8. November 1909 erfolgte seine Ernennung zum Regierungs- und Baurat, am 27. September 1917 zum Oberbaurat und am 20. Juli 1919 zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Bromberg, mit der er im Jahre 1920 bei ihrer Verlegung als Eisenbahndirektion Berlin Osten nach Berlin dorthin übersiedelte. Am 22. Februar 1923 wurde er von hier nach Darmstadt als Präsident der Reichsbahndirektion Mainz abgeordnet.

Mit dem Präsidenten Jacobs verliert die Reichseisenbahnverwaltung einen Beamten, der, wie schon seine äußere dienstliche Laufbahn zeigt, des öfteren ausersehen war, unter schwierigen Verhältnissen seine Dienste einzusetzen. Nachdem er zuletzt damit befaßt worden war, die frühere Eisenbahndirektion Bromberg aus den schwierigsten Verhältnissen in einen ordnungsmäßigen Betrieb überzuleiten, wurde er im Februar 1923, zu Beginn des Ruhrkampfes, an die Spitze der von diesem Kampf aufs schwerste betroffenen Reichsbahndirektion Mainz berufen. Es würde dem schlichten Wesen des Präsidenten Jacobs nicht entsprechen, wenn man an dieser Stelle des ausführlichen dazu Stellung nehmen wollte, was er auch an diesem Platze geleistet hat, zumal da die ganze Fülle seiner Arbeit sich endgültig erst übersehen lassen wird, wenn im Betriebe der von ihm zuletzt geleiteten Direktion wieder vollkommene Ruhe und Ordnung eingetreten sein wird. Noch eines sei hier hervorgehoben: Jacobs verstand es, auch dem scheinbar unpersönlichsten Gegenstande in seiner dienstlichen Tätigkeit stets die ganze Fülle seines liebenswürdigen persönlichen Wesens beizugeben. Und mit dieser Eigenschaft hat er dem durch den Ruhrkampf am schwersten betroffenen Personal in jeder Hinsicht mit Rat und Tat kräftigste Unterstützung in ihren großen und kleinen Nöten zuteil werden lassen. Das wird ihm die Reichsbankdirektion Mainz niemals vergessen.

— **Oberbau- und Ministerialdirektor Krause †.** Am 12. d. M. verstarb plötzlich infolge eines Schlaganfalls der Oberbau- und Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Friedrich Krause. Am 23. Dezember 1861 in Hamburg geboren, besuchte er

1868—1871 die Vorschule in Harburg, 1871—1881 die Realschule I. Ordnung in Harburg und legte zu Ostern 1881 die Reifeprüfung ab, war dann bis Oktober 1881 als Baueleve beim Bau des Dampfschöpfers Fünfhausen bei Harburg praktisch tätig und bezog Oktober 1881 die Technische Hochschule zu Berlin, wo er zwei Semester sich zunächst dem Studium der Architektur widmete, weitere zwei Semester studierte er in München Bauingenieurwesen und die letzten vier Semester in der gleichen Fachrichtung wieder in Berlin. Im Januar 1886 bestand Krause die erste Staatsprüfung und war danach vom Mai 1886 bis August 1887 als Regierungsbauführer bei den Umbauten der Kölner Bahnanlagen unter Dircksen und von August 1887 bis Mai 1888 auf der Neubaustrecke Trier-Hermeskeil tätig. Schon damals fielen seine Begabung, sein fachliches Wissen und praktisches Können besonders auf und seine dienstlichen Leistungen wurden mit „in jeder Hinsicht musterhaft" beurteilt. Nach bestandener zweiter Staatsprüfung (11. November 1889) wurde er von Mitte November 1889 bis Ende Mai 1890 zunächst noch in Bauführerstellung, ab Juni 1890 bis 30. September 1893 in Baumeisterstellung beim Bau des 3. und 4. Gleises Berlin-Zehlendorf-Wildpark (Wannseebahn) beschäftigt. Diese hier zur Ausführung gebrachten Bauentwürfe haben vielfach später beim Ausbau der Berliner und andrer Vorortbahnen als Musterentwürfe Verwendung gefunden. Von Oktober 1893 ab war Krause als Hilfsarbeiter bei der Eisenbahndirektion Breslau mit der Bearbeitung von Entwürfen zu dem Umbau des oberschlesischen Bahnhofs betraut und wurde nach Ernennung zum Eisenbahn- und Betriebsinspektor (20. März 1901) Vorstand der Bauabteilung Schweidnitz. Am 1. April 1902 erfolgte seine Einberufung ins preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, wo er als Hilfsarbeiter des Geheimen Oberbaurats Schürmann die Bauangelegenheiten der Direktionsbezirke Altona, Münster und Magdeburg bearbeitete; am 16. November 1905 wurde er Vorstand der Betriebsinspektion Cottbus und am 1. Februar 1909 Direktionsmitglied in Frankfurt (Main), zunächst in einem bautechnischen, später in einem betriebstechnischen Dezernat. Am 12. Juli 1909 erhielt er seine Ernennung zum Regierungs- und Baurat. Mitte Dezember 1911 wurde er zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten wieder in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen und hier am 1. April 1912 Geheimer Baurat und Vortragender Rat.

Bei Ausbruch des Weltkrieges wurde Krause (5. August 1914) als höherer Eisenbahntechniker dem Chef des Feldeisenbahnwesens Ost, Major Karsten, zugeteilt und hatte hier im Hauptquartier des Befehlshabers Ost, zunächst unter dem General von Prittwitz und Gaffron, später unter Hindenburg und Ludendorff die schwierigen eisenbahntechnischen Aufgaben des Bewegungskrieges an den Fronten und der Versorgung der Heere von der Heimat her mitzulösen. Als es galt, die auf dem östlichen Kriegsschauplatz in Besitz genommenen Bahnen auch für allgemeine Zwecke im Interesse der Bevölkerung nutzbar zu machen, wurde er am 1. Oktober 1915 als Vorstand des deutschen Eisenbahnverwaltungsrats der russischen Bahnen in Warschau bestellt und blieb nach Einrichtung der Militär-Generaldirektion Warschau (1. Februar 1916) neben dem militärischen Präsidenten der Oberleiter der zivilen Abteilungen dieser Behörde.

Nach Abschluß des Krieges trat Krause im Dezember 1918 ins preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zurück, wurde hier am 22. Mai 1919 zum Oberbau- und Ministerialdirektor befördert und mit der Leitung der Bauabteilung betraut, die er auch nach Übergang der preußischen Staatsbahnen an das Reich im Reichsverkehrsministerium behielt. Auf Grund der Bestimmungen der Personalabbauverordnung mußte er Ende März d. J. im Alter von 62 Jahren in den vorläufigen Ruhestand treten.

Auszeichnungen und Ehrungen sind dem Verblichenen reichlich zuteil geworden, nicht nur in seinen Stellungen bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch in seiner Tätigkeit während des Krieges. Bei allen äußeren Erfolgen in seiner Dienstlaufbahn blieb er aber der einfache, schlichte Mann, dem alles Gepränge und Hervortreten wesensfremd war. Die Zurückhaltung, die er im persönlichen Verkehr zeigte, seine Wortkargheit und Herbheit im Wesen und der strenge Maßstab, den er im Punkte der Pflichterfüllung überall anlegte, führten dazu, daß er vielfach von ihm Fernstehenden verkannt wurde. Dabei hatte er ein warmfühlendes Herz für seine Untergebenen und war ein gerechter Vorgesetzter. In ihm war so recht das Bild des alten preußischen Beamtentums verkörpert, in seiner eisernen Pflichttreue, peinlichsten Gewissenhaftigkeit, Uneigennützigkeit und Lauterkeit des Charakters.

Uns allen, die wir ihn näher kannten, wird er unvergeßlich sein, mir war er Freund und Berater. Kumbier.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsrat Mattern in Ludwigshafen nach München als Vorstand des Verkehrsamts beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, — die Oberregierungsbauräte Karl Jäger in Nürnberg als Vorstand zur Eisenbahnbetriebsinspektion Würzburg, Ludwig Fischer in Nürnberg als Referent zur Reichsbahndirektion Regensburg, Wilhelm Völcker in Schweinfurt nach München als Referent an das Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Heilmann in Augsburg als Referent zur Reichsbahndirektion München, — die Regierungsräte Dr. jur. Rosenhaupt in Nürnberg als Referent zur Reichsbahndirektion München, Ottmann in München nach Rosenheim als Hilfsarbeiter des Wohlfahrtsamts beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, — die Regierungsbauräte Abrahams in Siegen als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt Glückstadt, Schelling in Schorndorf als Vorstand zur Bausektion Ludwigsburg, Lohe in Harburg zur Reichsbahndirektion Altona, Bihlmeyer in Ulm als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt Sigmaringen, Enßlin in Horb als Vorstand zur Bausektion Ulm, Bucher in Ehingen als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt Leutkirch, Andreä in Klosterreichenbach zur Bauinspektion Ludwigsburg, Lindner in Mühlacker zur Bauinspektion Heilbronn, Künlen in Vaihingen a. d. Filder zur Reichsbahndirektion Stuttgart, Storr in Spaichingen als Vorstand zur Bauinspektion Crailsheim, Böttinger in Nürnberg nach München als Hilfsreferent des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Joseph Klein in Würzburg als Hilfsarbeiter zur Reichsbahndirektion Regensburg, — die Regierungsassessoren Dr. jur. Karl Ottmann in Berlin zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Dr. jur. Haustein in Halle (Saale) zur Reichsbahndirektion Magdeburg, — der Regierungsbaumeister Schwingel in Berlin zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Überwiesen sind: die Oberregierungsräte, Regierungsdirektor Drumm, bisher Vorstand des Verkehrsamts beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, der Reichsbahndirektion daselbst als Referent, Max Völcker, bisher Referent des Verkehrsamts beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, dem Reklamationsamt daselbst als Referent, — der Oberregierungsbaurat Mühl, bisher Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion 1 in München, der Reichsbahndirektion daselbst als Referent, — der Regierungsrat Dr. jur. Veh, bisher Hilfsreferent im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, der Reichsbahndirektion daselbst als Hilfsarbeiter, — der Regierungsbaurat Limpert, bisher Vorstand der Neubauinspektion in Nürnberg, der Reichsbahndirektion daselbst als Hilfsarbeiter.

Übertragen ist: den Regierungsbauräten Reuleaux, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, die Stellung als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 4 Berlin, Schleicher, bisher Vorstand der Bausektion Ludwigsburg, die Stellung als Vorstand der Bauinspektion daselbst.

Ausgeschieden: Dem Regierungsbaurat Dr.-Ing. Wilhelm Müller beim Reichsverkehrsministerium in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Österreich.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Seit 7. April wird auf der Strecke Innsbruck Westbahnhof-Landeck, mit Ausnahme der Schnellzüge, mit elektrischen Lokomotiven gefahren. Entsprechend den weiteren Baufortschritten werden sodann im Laufe des Sommers auch die Schnellzüge elektrisch befördert werden.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.** Betriebsleistung der Bundesbahnen:

	Dezember 1923	Januar 1924
Zugkilometer	2 456 000	3 359 000
Lasttonnenkilometer	803 177 000	1 013 430 000
Beförderte Personen	8 892 100	—
Beförderte Gütertonnen	2 160 400	—

— **Generaldirektion der Bundesbahnen.** Die Einlaufstelle der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen befindet sich von nun an in Wien I, Schwarzenbergplatz 3, wohin der größere Teil der bisher in I. Stubenring 1 untergebracht gewesenen Fachdirektionen übersiedelt ist. Zuschriften an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen sind demnach von nun an die Anschrift: Wien I, Schwarzenbergplatz 3, zu richten.

— **Schutzvorkehrungen gegen Lawinen.** Einzelne Linien der Bundesbahnen, vor allem die Arlbergstrecke, sind im verflossenen Winter mehrmals von Lawinen heimgesucht worden, wodurch mehrtägige Verkehrsunterbrechungen verursacht oder Verkehrseinstellungen notwendig wurden. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat nun die Ereignisse des letzten Winters zum Anlaß genommen, die gefährdeten Gebiete durch einen als Autorität anerkannten Schweizer Fachmann, den im Dienste der

rhätischen Bahnen stehenden Ingenieur Schucan in Chur, im Beisein von Vertretern der eigenen Verwaltung besichtigen zu lassen, um festzustellen, ob und allenfalls welche Verbesserungen in den Vorkehrungen mit Rücksicht auf die im vergangenen, besonders schneereichen Winter gemachten Erfahrungen etwa noch erforderlich wären. Zu diesem Zwecke wurden in der zweiten Märzhälfte auf der Arlbergstrecke Langen-Bludenz, auf der Tauernbahnstrecke bei Böckstein und der Gesäusestrecke nächst Hieflau Begehungen vorgenommen, die sich sowohl auf die Bahnstrecken und die bestehenden Verbauungen als auch auf die zumeist sehr hoch über der Bahn gelegenen Anbruchgebiete der Lawinen erstreckt haben. Ingenieur Schucan wird über die Besichtigungen ein Gutachten erstatten, nach dessen Vorliegen die Generaldirektion der Bundesbahnen ihre endgültigen Entschließungen über die auszuführenden baulichen und sonstigen Maßnahmen fassen wird.

— **Österreichische Wagenindustrie.** Infolge der billigen Angebote ausländischer Wagenfabriken, insbesondere jener Belgiens und Schwedens, ist der Wettbewerb der österreichischen Wagenfabriken im Auslande sehr erschwert; auch die deutschen und tschechoslowakischen Industriellen bieten zu niedrigeren Preisen an. Mit Ausnahme der Balkanländer enthalten sich übrigens andere Staaten vorwiegend aus finanziellen Gründen aller nicht besonders dringenden Aufträge. Die österreichische Wagenbauindustrie ist somit derzeit nur teilweise beschäftigt; die früheren Bestellungen sind bereits vollzogen, neue und Reparaturaufträge der österreichischen Bahnen werden nur spärlich vergeben. Die Bestellungen der Wiener Stadtgemeinde sind allerdings in ihrer Gesamtheit den Verhältnissen entsprechend hoch, aber doch nicht in dem Ausmaße gehalten, daß eine dauernde volle Ausnutzung der österreichischen Wagenbaufabriken gesichert wäre.

— **Binnenschiffahrt Wien-Innsbruck.** Am 30. März fand die feierliche Eröffnung der Binnenschiffahrt in Innsbruck durch die österreichische Binnenschiffahrt-Aktiengesellschaft statt. In der Eröffnungsansprache verwies der Präsident Heinl darauf, daß es mit Hilfe der kleinen, raschen und dabei sehr leistungsfähigen Motorboote möglich gewesen sei, an die Lösung von Aufgaben zu schreiten, die bis vor kurzem selbst der Fachmann für undurchführbar gehalten hätte. „Die Tatsache, daß Motorboote schon glänzende Proben ihres Könnens bestanden haben, gibt uns die Hoffnung, daß es uns mit diesen Fahrzeugen gelingen wird, den Schiffsverkehr innerhalb Österreichs neu zu beleben. Zu dieser Hoffnung berechtigt uns in erster Linie die gelungene Erstfahrt eines Motorbootes von Wien nach Innsbruck und zurück, die der Tiroler Seemannsverband 1921 unternommen hatte. Mit dieser Tat wurde auch der Beweis der Schiffbarkeit des Inn erbracht; sie ließ den Plan reifen, für das Bundesland Tirol, dessen geschichtliche Handelsstraßen durch den Friedensschluß zerrissen wurden, das mitteleuropäische Wasserstraßennetz zu erschließen."

Die Tätigkeit der Gesellschaft in nächster Zeit wird darin bestehen, daß sie einen Teil ihrer Motorboote für den Frachtenschleppdienst im Donaukanal und auf der Donau in Verwendung bringt. Später soll auch von ihr ein Personen-Schnellverkehr eingerichtet werden. Für die Befahrung des Innflusses wird die Gesellschaft einen Schiffspark von eigens konstruierten Spezialmotorbooten besitzen, von denen das erste Schiff demnächst seine Fahrt beginnen wird.

Ungarn.

— **Die Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen.** Als Folge der Konferenz in Rom wurde seinerzeit bekanntlich die Frage der Südbahngesellschaft derart geordnet, daß ihre Linien — außer den in Ungarn gelegenen — durch die beteiligten Staaten, Österreich, Italien und Jugoslawien verstaatlicht werden. In Ungarn blieb die Organisation und die Selbständigkeit der Südbahn vorläufig unverändert und der Staat übernahm aus der weiteren Erhaltung der Südbahn jährlich 3½ Millionen Goldfranken Last und Verlustersatz-Verpflichtung. Neuerdings haben nun auf Veranlassung der ungarischen Regierung in Wien in Angelegenheit der Südbahn Verhandlungen stattgefunden. Es ist nicht zu leugnen, daß maßgebende Stellen auch heute sich mit der Verstaatlichung befassen, dennoch wird behauptet, daß die jetzigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse jeden zielbewußten Plan verhindern. Bei den Verhandlungen wurde Klarheit darüber geschaffen, daß die Vergrößerung des Fehlbetrages an sich nicht ausschlaggebend ist, andererseits sichert eine auf fremdes Landesgebiet durchgehende Privatbahn gewisse, die nationalökonomische weit überschreitende Vorteile. Das in Rom vorläufig geregelte Verhältnis der Südbahn wird in der nächsten Zukunft schwerlich eine Veränderung erleiden. In keinem Falle wird man früher daran denken, als die Neuregelung der Staatsbahnen durchgeführt ist. Die andere große Privatbahn, deren Verstaatlichung in Frage kommen könnte, ist die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn. Hier tauchte die Frage der Übernahme gar nicht auf. Diese Bahn ist vorzüglich geleitet; sie hat die eingetretenen schweren Zeiten mit bewunderungswerter Geschicklichkeit überlebt und bekam nur in einem Falle in Form eines Vorschusses eine staatliche Unterstützung, welche sie aber ohne Verzug zurückerstattete. Sie wird vollkommen auf kaufmännischer Grundlage verwaltet, und man dachte an zuständiger Stelle gar nicht an ihre Einbeziehung in die bürokratische staatliche Organisation, um so weniger, weil von höherem Standpunkt betrachtet, die Verhältnisse bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn, deren Linien nach dem Friedensabschluß von Trianon zum Teil jetzt in Österreich (Burgenland) liegen, ebenso liegen wie bei der Südbahn.

— **Die neue Eisenbahnbrücke über die Tisza (Theiß) bei Kisköre.** Die zwischen den Stationen Kisköre-Pusztataskony-Abádszalók gelegene neue Theißbrücke der vereinigten Lokalbahnen Mátra-Körösvidék wurde am 3. d. M. durch den Reichsverweser feierlich dem Verkehr übergeben. Im Namen der Eisenbahngesellschaft begrüßte den Reichsverweser der Kgl. ungarische Hofrat und Generaldirektor Karl Haich und bat um die Bewilligung zur Eröffnung des Verkehrs. Die in Frage stehende Eisenbahnbrücke wurde mit der Eisenbahnlinie Kálkápolna-Kisujszállás im Jahre 1886 gebaut, und zwar im ganzen mit 732 m Öffnung. Sowohl die Strombrücke über die Theiß wie die über das Überschwemmungsgebiet führenden Anschlußbrücken waren aus Holz hergestellt. Im Jahre 1906 wurde die Strombrücke aus Verkehrssicherheits- und noch mehr aus betriebswirtschaftlichen Gründen in eine auf gemauerten Pfeilern ruhende, mit Eisenüberbau versehene Brücke umgebaut. Beim Eindringen der rumänischen Armee im Jahre 1919 wurden zwei Pfeiler der Strombrücke in die Luft gesprengt samt einem Teile der aus Holz hergestellten linksuferigen Überschwemmungsgebietsbrücke, während die ungefähr 380 m lange rechtsuferige in Brand gesteckt und vernichtet wurde. Da mit der Zerstörung der Brücke eine wichtige Übergangslinie vernichtet und deren dringende Instandsetzung für notwendig erachtet wurde, war die Eisenbahngesellschaft als Eigentümerin vor allem bestrebt, die in die Theiß gefallene Eisenkonstruktion herauszuheben und danach die Überschwemmungsgebietsbrücke in Stand zu setzen. Die Herstellungsarbeiten wurden durch unvorhergesehenes Eistreiben und durch Überschwemmungen jahrelang verhindert und erschwert, bis es endlich gelang, die Brücke mit einer auf Betonpfeilern ruhenden Eisenkonstruktion völlig neu aufzubauen. Die neuaufgebaute Strombrücke hat drei, die beiden Überschwemmungsgebietsbrücken haben 35 Öffnungen. Die Entwürfe zur Brücke rühren von der Eisenbahngesellschaft her; sie hat auch die Brückenbauarbeiten geleitet. Den Hauptanteil der Arbeit versah Ingenieur, Direktorstellvertreter Camillo Straner.

— **Der direkte ungarisch-italienische Personen- und Gepäcktarif.** Die Einführung dieses Tarifs mit Einschluß der Fahrtrichtung Budapest-Zagreb-Fiume wird voraussichtlich am 1. Juni d. J. stattfinden. Es wurde befürchtet, daß von Fiume bis Ancona durch den Schiffsverkehr ein Wettbewerb eintreten könne, der im Verkehr gegen Mittel- und Süditalien eine Wegverkürzung von 300 km im Vergleich zu den norditalienischen Landlinien bedeutet. Im Interesse der Reiseerleichterung wird geplant, den zur Reise durch Jugoslawien nötigen Beglaubigungsschein an der Zollgrenze nach Abzahlung von 10 Dinar verabfolgen zu lassen. Der Reisende braucht daher bei seiner Reise durch Jugoslawien sich eine vorhergehende Durchreisebewilligung nicht zu verschaffen.

Niederlande.

— **Neue Eisenbahnwagen.** Die Niederländischen Eisenbahnen haben 450 neue Kohlenwagen zu je 20 t in Auftrag gegeben, von denen 350 in Holland und 100 in Deutschland gebaut werden sollen. Dr. O.

— **Der Schiffsverkehr im Rotterdamer Hafen** hat durch die Ruhrbesetzung doch nicht in dem Maße gelitten, wie vielleicht zu erwarten gewesen wäre. Immerhin ist jedoch ein kleiner Rückgang zu verzeichnen: es sind angekommen im Jahre 1923 8069 Schiffe mit 11 401 865 Netto-Reg.-T., gegen 8462 Schiffe mit 12 338 016 N.-Reg.-T. im Jahre 1922. Im Nieuwen Waterweg (Hoek van Holland) kamen an 1923 9195 Schiffe mit 12 776 021 t, gegen 9453 Schiffe mit 13 522 320 t im Jahre 1922.

Über den gesamten Schiffsverkehr im Nieuwen Waterweg von Hoek van Holland nach Rotterdam gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft, die sich auf die letzten 11 Jahre bezieht und aus der sowohl die Zahl der angekommenen Dampf- und Segelschiffe als auch die der ausgehenden Schiffe zu entnehmen ist. Die Zahlen weichen von den obengenannten etwas

ab, da es sich dort nur um den reinen Eingang in Rotterdam und im N. Waterweg handelt.

		Dampfschiffe		Segelschiffe		Insgesamt	
		Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
1913	Eingang	11 060	13 565 714	225	183 070	11 285	13 748 784
	Ausgang	11 118	13 619 802	242	178 889	11 360	13 496 691
1914	Eingang	7 859	9 787 443	152	96 623	8 011	9 885 066
	Ausgang	7 983	9 895 156	132	93 423	8 115	9 988 579
1915	Eingang	3 800	6 483 760	83	54 626	3 883	6 538 386
	Ausgang	3 903	6 600 482	89	57 060	3 992	6 657 542
1916	Eingang	3 106	4 993 507	178	4 993 507	3 284	5 034 228
	Ausgang	3 274	5 130 218	231	5 130 218	3 505	5 182 694
1917	Eingang	1 384	2 045 797	68	13 961	1 452	2 059 758
	Ausgang	1 497	2 044 027	175	29 954	1 672	2 073 981
1918	Eingang	1 010	1 245 954	171	14 893	1 181	1 260 847
	Ausgang	1 090	1 278 857	315	37 637	1 405	1 316 474
1919	Eingang	4 506	5 218 842	204	90 915	4 710	5 309 757
	Ausgang	4 707	5 335 761	249	87 902	4 956	5 423 663
1920	Eingang	6 159	8 000 261	357	178 741	6 516	8 179 002
	Ausgang	6 329	8 105 602	362	190 118	6 691	8 295 720
1921	Eingang	8 277	11 796 104	301	167 067	8 578	11 963 231
	Ausgang	8 474	11 926 912	323	172 684	8 797	12 099 596
1922	Eingang	8 952	13 154 507	172	47 709	9 124	13 202 216
	Ausgang	9 204	13 290 958	225	69 858	9 429	13 360 816
1923	Eingang	8 725	12 485 923	191	87 473	8 916	12 573 396
	Ausgang	9 001	12 681 392	308	104 722	9 309	12 786 114

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnbauten des schwedischen Staates vor dem Reichstag.** In der Vorlage zum Reichshaushalt 1924 beantragt die Regierung beim Reichstag für das Haushaltsjahr 1924/25 zur Fertigstellung der Staatsbahnen Sveg-Hede, Forsmo-Hoting und Hällnäs-Stensele 300 000, 424 900 und 600 000 Kr. anzuweisen, ferner zu genehmigen, daß aus ersparten Mitteln für die Staatsbahnen 1 200 000 und 775 100 Kr. für die Fortsetzung der Arbeiten am nördlichen Teil der sogenannten Inlandbahn Volgsjö-Gellivare bzw. der Staatsbahn Forsmo-Hoting aufgewendet und für den Beginn der Arbeiten an der Staatsbahn Jörn-Gubblijaure 500 000 Kr. angesetzt werden. Dr. S.

— **Abkommen über unmittelbaren Verkehr Rußlands mit Deutschland.** Hierüber schreibt die russische „Torg.-Prom.-Gaz." Nr. 31 vom 8. Febr. 1924: Es besteht natürlich kein Zweifel, daß die Einrichtung unmittelbarer Eisenbahnverbindungen Rußlands mit Litauen und insbesondere mit Deutschland in der Richtung auf Königsberg sehr wünschenswert ist. Selbst in der Vorkriegszeit bei der Möglichkeit ausgedehnter, freier Güterausfuhr über die Häfen Reval, Windau und Libau wurde eine bedeutende Menge Getreide und sonstiger Güter verschiedener Art auf dem Bahnwege nach Königsberg befördert. Bisher ging der russische Getreideversand nach Königsberg über die Häfen von Petrograd, Reval und Riga. Besonders viel wurden und werden noch auf diesem Wege wertvolle Getreide, wie z. B. Linsen, Stangenbohnen und andere Hülsenfrüchte ausgeführt. Es muß dabei bemerkt werden, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen und bei dem Bestehen einer russischen Getreideinspektion, die nur Getreide bestimmter Beschaffenheit ins Ausland läßt, die Überführung von Getreide auf dem Eisenbahnwege eine Reihe wichtiger Vorzüge und Vorteile im Vergleich zur Ausfuhr auf dem Meerwege mit sich bringt. Die Lieferung erfolgt bedeutend schneller; eine unmittelbare Folge davon ist die Beschleunigung des Umsatzes des aufgewendeten Kapitals. Auf der Bahn entstehen weniger Verluste durch Verstreuen und Verschütten. Es wird an Verpackung und Fässern gespart, da das Getreide nicht in Erwartung der Verladung in Dampfer in Schuppen gelagert werden muß. Die beim Einschütten in den Schiffsraum entstehenden Faßschäden bleiben vermieden. Außerdem läßt sich berechnen, daß die Ausfuhr, auf das Pud Getreide bezogen, bis Königsberg auf dem unmittelbaren Bahnwege bei gegenwärtigen Tarifen und Zusatzgebühren billiger kommt als auf dem Meerwege, und zwar gegenüber der Ausfuhr über den Hafen von Petrograd um 5, und über den von Reval um 3 Kopeken. In dem Abkommen mit Deutschland sind an Tarifstationen, von und nach denen unmittelbarer Verkehr stattfindet, für die deutschen Bahnen in dem kurzen Abstande zwischen Eydtkuhnen und Königsberg 19 bestimmt, dagegen für die ganzen russischen Bahnen nur zwei: die Station Moskau der Moskau-Weißrußland-Baltischen Bahn und die Station Petrograd der Nordwestbahn. Unter solchen Umständen ist die Anwendung zweckentsprechender und günstiger unmittelbarer Eisenbahnverbindungen für die Ausfuhr russischen Getreides nach Deutschland ausgeschlossen, da das Abkommen einseitig ist: es gewährt die Möglichkeit, in die russischen Hauptstädte, Moskau und Petrograd, Auslandserzeugnisse der verarbeitenden Industrie verschiedener Art einzuführen, verschließt aber gleichzeitig Rußland die Möglichkeit, die unmittelbare Eisenbahnverbindung zur Ausfuhr seines hauptsächlichen Massenausfuhrgutes auszunützen. Es ist nötig, das Verzeichnis der russischen Tarifstationen, von denen aus man Getreide unmittelbar nach Litauen und hauptsächlich nach Deutschland, nach Königsberg, schicken kann, bis zu einem bestimmten Termin zu ergänzen, da es sichtlich unmöglich ist, alles russische Getreide über die beiden, in dem Abkommen festgesetzten Tarifstationen, Moskau und Petrograd, zu leiten. Dr. S.

— **Die Eisenbahnen des Donezbeckens** wurden Anfang April d. J. durch den Volkskommissar für Verkehrswesen (der Union der Sowjetrepubliken) Rudsutak besichtigt. Dabei wurde festgestellt, daß diese Bahnen gegenüber den anderen Bahnen der Ukraine am meisten zurückgeblieben sind in ihren Betriebs- und Verkehrsleistungen, was hauptsächlich durch die Schneeverwehungen und Unterwaschungen des Bahnkörpers erklärt wird. Anhaltende Anstauungen der Güterwagen und unproduktive Leerläufe sind an der Tagesordnung. Am besten schnitten bei der Besichtigung der ukrainischen Bahnen die Südwestbahnen und an zweiter Stelle die Jekaterinenbahnen ab. Spode.

— **Der Brückenbau auf den russischen Bahnen** wird durch drei gemischt-wirtschaftliche Aufbauorganisationen ausgeführt, die soeben in eine Organisation mit dem Sitze in Kiew und der Zuständigkeit für alle Bahnen zusammengelegt sind. Die Organisation empfängt ihre Weisungen vom Volkskommissariat für Verkehrswesen. Die Leistung der bisher getrennten drei Stellen drückt sich in der Zahl der während der russischen Revolution zerstörten und wiederhergestellten Brücken aus. Von 3672 zerstörten Brücken wurden 2020 von Grund auf wiederhergestellt. Für die Zukunft treten als weitere Aufgaben die Verstärkung und der Umbau schwacher Brücken zufolge der Verwendung schwerer Lokomotiven und erhöhter Verkehrsleistungen hinzu. Spode.

— **Butterzüge aus Sibirien.** In den ersten Tagen des April hat die verstärkte Ausfuhr von Butter aus Sibirien begonnen. Es werden besondere Züge für Beförderung dieser Butter gefahren, auch ist der Aufsichtsdienst hierfür verstärkt, um die rasche und planmäßige Abbeförderung zu erreichen. Spode.

— **Ausnahmetarife auf den russischen Eisenbahnen.** Das Tarifkomitee erstellte Ende März d. J. einen Ausnahmetarif für Schmiedekohle von Sibirien nach Oranienbaum, der sich unter den Selbstkosten hält (je 1,150 Kopeken auf die Pudwerst). Die Kohle ist bestimmt zur Erprobung auf den Schiffen der Baltischen Flotte und soll die englische Kohle ersetzen. Es kommen 120 000 Pud Kohle für den Ausnahmetarif in Frage.

Das Tarifkomitee ermäßigte ferner die Tarife für Zement und Dachziegel um 50 %, soweit diese Stoffe für feuersichere Bauten auf dem Lande bestimmt sind. Dieser Tarif gilt für den Gesamtbereich der russischen Bahnen mit Ausnahme des Verwaltungsbezirks der Südbahnen, in dem schon ein entsprechender Ausnahmetarif besteht.

Schließlich wurden die Umschlagstarife der Vorkriegszeit für Naphthaprodukte wiedererstellt. Dieser Tarif bietet einen besonderen Vorzug für die Naphthaindustrie durch eine durchgehende Abfertigung nach der Bestimmungsstation mit Anfuhr unterwegs zur Einlagerung. Die Fracht wird im voraus für die ganze Entfernung ohne Umbehandlung auf der Anfuhrstation (z. B. Umschlagsstelle von Bahn zum Schiff) nach einem Staffeltarif berechnet. Es gelten besondere Anfuhrvorschriften. Spode.

— **Durchgangsverkehr zwischen Rußland und Polen.** Am 3. April d. J. fand in Warschau die erste Sitzung der russisch-polnischen Eisenbahnkonferenz statt. Der Vorsitzende der polnischen Delegation überreichte dem Vorsitzenden der russischen Delegation Beciedowski das polnische Projekt eines Eisenbahnabkommens. Dieses Projekt sieht die Inkraftsetzung des Abkommens erst nach Abschluß des russisch-polnischen Handelsvertrages vor. Spode.

— **Tariferhöhung in Polen.** Die Tariferhöhung, die in Nr. 15, S. 276, d. Ztg. als in naher Zeit bevorstehend angekündigt wurde, ist nach Mitteilung des Allg. Tarifanz. (Wien) mit Gültigkeit vom 5. April d. J. in Kraft getreten; sie umfaßt sämtliche Frachtsätze nach den normalen Tarifklassen und nach den Ausnahmetarifen. Die Durchführung dieser Maßnahme erfolgt durch Ausgabe eines Nachtrages III zum Gütertarif für Polen, der auch sonst wesentliche Änderungen, namentlich hinsichtlich der Ausnahmetarife, enthält.

— **Der Fahrpark der südslawischen Staatsbahnen.** Auf Anordnung des Verkehrsministeriums wurde jüngst in allen Direktionsbereichen der Staatsbahnen das gesamte Lokomotiven- und Wagenmaterial zahlenmäßig aufgenommen. Nach den vorgelegten Einzelberichten stellt sich das Gesamtergebnis der Besichtigung folgendermaßen dar: für vollspurige Gleise besitzen die südslawischen Eisenbahnen 1921 Lokomotiven, von denen 1055 im Verkehr und 866 außer Betrieb sind. An vollspurigen Wagen haben die S. H. S.-Bahnen 41 851 Wagen, davon sind 24 145 im, 17 706 außer Verkehr. Von 703 vorhandenen schmalspurigen Lokomotiven sind 390 in, 313 außer Gebrauch, von 4860 vollspurigen Wagen sind 1210 außer Verwendung. Diese ungünstige Sachlage ist hauptsächlich durch den Mangel an einer genügenden Zahl Heizhäuser und Eisenbahnwerkstätten verursacht. Größere Ausbesserungen sind in Südslawien selbst undurchführbar, da noch keine Hauptwerkstätte vorhanden ist, daher warten zahlreiche Lokomotiven und Wagen auf Wiederherstellung im Auslande.

— **Die internationale Donauschiffahrt.** Trotz der im Versailler Vertrag aufgefrischten Internationalisierung der Donauschiffahrt ist es noch nicht möglich geworden, Ordnung in die Schiffahrt zu bringen und infolge der unter den Donauuferstaaten herrschenden Spannung kann von einer Förderung der Schiffahrt vorläufig keine Rede sein. Die verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften der Uferstaaten halten wohl von Zeit zu Zeit Besprechungen ab, aber die schiffahrtshindernden Maßnahmen, die namentlich auf das Konto von Jugoslavien zu buchen sind, lassen einen wirtschaftlichen Schiffahrtsbetrieb auf der Donau nicht zu. Seit dem Abschluß des Vertrages von Trianon ist der Güterverkehr beträchtlich zurückgegangen, namentlich auf der rund 500 km langen ungarischen Strecke, wozu allerdings auch die Unbeständigkeit der Währung beiträgt, die allzu hart in die Tarifgestaltung eingreift. Es hat den Anschein, als ob Jugoslavien mit der Absicht umgehe, die ungarische, österreichische und deutsche Donauschiffahrt möglichst lahmzulegen, denn es hält bei Bezdan die Schiffahrt auf und verhindert die internationale Personenschiffahrt auf den Nebenflüssen Save und Drave sowie auf dem Tiszakanal. Wohl ist der Eildampferdienst von Linz-Wien-Budapest-Belgrad-Rustschuck im letzten Sommer eröffnet worden, aber von Jugoslavien hat einzig die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Konzession dazu erhalten, während die ungarischen Gesellschaften auf dem jugoslavischen Teil des Stromes ausgeschlossen sind. Auch der Güterverkehr der holländischen und französischen Unternehmungen ist stark zurückgegangen, aber man setzt seine Hoffnungen für die Zukunft auf die Eröffnung der Freihäfen von Budapest, Preßburg und Wien. Für die Transporte des rumänischen Erdöls machen sich Frankreich und England gegenseitig den größten Wettbewerb.

— **Zum Rheinstau bei Basel.** Aus der Schweiz wird uns geschrieben: Die Basler Rheinschiffahrtsdirektion hat soeben den Bericht über ihre Tätigkeit im Jahre 1923 erscheinen lassen und gibt darin Auskunft über die viel besprochene Angelegenheit des Rheinstaues bei Basel. Es wird darauf hingewiesen, daß am 6. April 1923 beim Bundesrat das Begehren für die Verleihung des Rechts zum Rückstau des Rheins auf dem Gebiete des Kantons Basel-Stadt zum Zwecke der Errichtung einer Wasserkraftanlage bei Kembs eingereicht worden ist. Als Konzessionärin wurde die Société des Forces Motrices du Haut-Rhein in Mülhausen bezeichnet. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Departement des Innern erfolgte sodann vom 8. August bis 8. September die öffentliche Auslage der Pläne und Berechnungen in Basel. Es gingen 25 Einsprachen und Zeitschriften mit Anregungen ein, die dem Konzessionär zur Kenntnis übermittelt wurden. Die durch die baslerische Delegation in Verbindung mit den Vertretern der beteiligten eidgenössischen Departements ausgearbeiteten Entwürfe zu einer Konzession der schweizerischen Eidgenossenschaft für den Rückstau auf Schweizergebiet bis zur Birsmündung sowie zu Bestimmungen zur Regelung des Verhältnisses zwischen den beiden die Konzession verleihenden Staaten sind von den Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Land genehmigt und an die Bundesbehörden weitergeleitet worden. Mit Beschluß vom 5. Oktober erklärte sich der Bundesrat mit diesen Entwürfen, welche auch der schweizerischen Rheinkommission vorgelegt worden waren, mit wenigen Änderungen einverstanden und bestimmte sie als Grundlage für die Verhandlungen mit dem Konzessionsbewerber und mit den französischen Behörden. Zur Führung der Verhandlungen ernannte der Bundesrat eine Delegation, bestehend aus den Herren Dr. Herold, Vertreter der Schweiz in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Dr.-Ing. Bertschinger, schweizerischer Experte in der gleichen Kommission, Direktor Payot vom Basler Elektrizitätswerk und Dr. H. Trümpy vom eidgenössischen Wasserwirtschaftsamt.

Der Bericht der Basler Rheinschiffahrtsdirektion unterläßt es leider, über einige wichtige Punkte in dieser schwierigen Angelegenheit etwas deutlichere Auskunft zu erteilen. Bekanntlich hat die Schweiz laut Straßburger Abkommen ein Jahr Zeit um die Konzession zu erteilen. Aus dem Bericht der Rheinschiffahrtsdirektion geht hervor, daß diese Frist am 6. April zu laufen begonnen hat, also am 6. April abgelaufen ist. Dem ist nicht so, denn in Bern ist man der Ansicht, daß die Frist erst am 3. Juli zu laufen begann und also auch an diesem Tage ablaufen wird. Nach einer amtlichen Mitteilung an die Presse enthielt nämlich das am 6. April 1923 eingereichte Konzessionsgesuch den Namen des Konzessionsbewerbers nicht, jenes war also nicht entsprechend der schweizerischen Gesetzgebung ausgefüllt und mußte ergänzt werden, was am 3. Juli nachgeholt wurde. Erst an diesem Tage wurden die Oberrheinischen Kraftwerke als Konzessionsbewerber genannt. Das geht aus dem Bericht der Basler Rheinschiffahrtsdirektion nicht hervor. Im großen und ganzen klärt der Bericht der Rheinschiffahrtsdirektion das Volk nicht auf, denn vieles, was es über die bedeutsame Sache des Rheinrückstaues wissen möchte, wird ihm vorenthalten.

— **Die Straßburger Hafenpläne.** Am 13. März hat die französische Kammer den Gesetzentwurf über den Ausbau des Straßburger Rheinhafens ohne große Erörterung angenommen und damit hat der Vertrag zwischen der Stadt und dem Staate, betreffend die Selbständigkeiterklärung des Hafens und den Bau großer Hafenerweiterungen südlich der Stadt, seine Rechtsverbindlichkeit erlangt. Wenn die Kammer in der letzten Zeit sich beeilt hat, den Vertrag möglichst bald unter Dach zu bringen, nachdem man lange damit gewartet hatte, so geschah es, weil einesteils das gegenwärtige Regime, wonach der Hafen von Kehl unter französischer Verwaltung steht, im Jahre 1927 abläuft, und anderenteils, weil die Delegierten der anderen Staaten in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie die Straßburger Presse berichtet, den französischen Delegierten verschiedentlich zu verstehen gegeben haben, daß eine Verlängerung des gegenwärtigen Zustandes um weitere drei Jahre, wie das im Versailler Vertrag festgesetzt ist, verweigert werden würde, falls die in Straßburg geplanten Arbeiten im Jahre 1927 nicht fortgeschritten sein würden, da Frankreich durch sein Nichtstun selbst beweisen würde, daß es dem Hafen mit Gleichgültigkeit begegne. Diese Warnung ist von der Kammer gewürdigt worden. Nach dem nun angenommenen Gesetzentwurf sind die Kosten für den Ausbau endgültig wie folgt veranschlagt: Erster Ausbau: Hafenbauten 100 790 000 Fr., Gleisanlagen 67 350 000 Fr., im ganzen 168 140 000 Fr. Zweiter Ausbau: Hafenbauten 67 700 000 Fr., Gleisanlagen 11 000 000 Fr., im ganzen 78 700 000 Fr. Die Verhandlungen, welche die Stadt und der Staat vor der Behandlung in der Kammer mit einander pflogen, waren sehr rege und führten zu einem Abkommen, das von drei parlamentarischen Kommissionen gebilligt und das nun von der Kammer angenommen worden ist. Die Übereinkunft erhebt Straßburg nach dem Gesetz von 1921 zum „selbständigen Hafen“ (Port autonome) mit eigener Verwaltung. Für diesen „selbständigen Hafen“ liefern Stadt und Staat ungefähr gleiche Einlagen. Die Stadt schenkt den Hafen, der ihr Eigentum ist, in seinem gegenwärtigen Zustande, und der Staat liefert als Einlage die Arbeiten des ersten Bauteiles, welchen er in einem bestimmten Zeitraum auszuführen sich verpflichtet. Der auf diese Weise zustande gekommene autonome Hafen wird zu gemeinsamen Gunsten der Stadt und des Staates durch einen Verwaltungsrat betrieben, in welchem die beiden Vertragschließenden zu gleichen Teilen vertreten sind. Dieser Verwaltungsrat wird unter die Kontrolle des Ministers für öffentliche Arbeiten gestellt unter Bedingungen, die durch den Vertrag näher festgestellt werden.

Das Bauprogramm der Hafenerweiterung wird in Art. 20 des Vertrages folgendermaßen beschrieben: Herstellung eines Verbindungsbeckens mit gleichbleibendem Wasserstand, also hinter Schleusen; 6 neue Hafenbecken und ein Verkehrskanal mit direkter Mündung in den Rhein oberhalb der Kehler Brücken; Verlängerung der Rheinregulierung stromaufwärts bis zu dieser neuen Hafeneinfahrt; Bau eines Petrolhafens und Bau eines Verschubbahnhofes mit Anschlußgleisen an die bestehenden Bahnanlagen und Gleisanlagen im Hafengebiet; Errichtung von Lagerhäusern und Löscheinrichtungen. Fünf von den sechs geplanten neuen Hafenbecken nebst den zugehörigen Gleisbauten und technischen Anlagen werden für spätere Zeit zurückgestellt. Die Eisenbahnbauten werden teils vom Staate direkt, teils von den elsässisch-lothringischen Bahnen bestritten. Die Stadt gibt dazu unentgeltlich das nötige Gelände wie auch für den Hafenbau. Die Stadt verzichtet auf den Stadtzoll für die Hafenbaumaterialien und für die im Hafenbetrieb verbrauchten Kohlen.

Die Beschaffung der Geldmittel für die dem Staate obliegenden Bauarbeiten an der Hafenerweiterung soll nicht durch den Staat selbst erfolgen. Vor der Gründung der „Port autonome“ als selbständiges Rechtssubjekt soll die Stadt nachher der „Port autonome“ selbst das Baukapital beschaffen. Der Staat über-

nimmt die Verzinsung und Tilgung dieser Kapitalien und behält sich das Recht vor, sich dieser Pflicht durch Auszahlung der Restkapitalien in einer Summe jederzeit entledigen zu können. Um das dem Staate vorzuschießende Geld aufzubringen, werden die Stadt und der Hafen zur Ausgabe von Anleihen ermächtigt, die in 30 Jahren tilgbar und von der Einkommensteuer, dem Stempel usw. befreit sind. Für die Stadt Straßburg werden die aus dieser Vereinbarung entstehenden Verpflichtungen auf die Summe von 30 Millionen Franken beschränkt. Die jährlichen Überschüsse des „Port autonome" werden teils einem Reservefonds zugeführt, bis er 20 Millionen übersteigt, und teils dem Staat und der Stadt zu gleichen Teilen und nach festgesetzten Quoten.

— **Neuregelung der Arbeitszeit bei den italienischen Staatsbahnen.** Bei den Staatsbahnen Italiens sind neue Vorschriften über die Dienstdauer eingeführt worden, denen der Gedanke getrennter Anrechnung der wirklichen Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft zugrunde liegt; letztere wird nur mit zwei Dritteln ihrer Dauer, erstere wird natürlich voll angerechnet. Pausen von mindestens einer Stunde, während deren die Arbeitsstätte verlassen werden darf, werden überhaupt nicht angerechnet, ebenso die Zeit, die auf dem Weg zu und von der Arbeit zugebracht wird. Die Dienstzeit soll so über den Tag verteilt sein, daß eine ununterbrochene Ruhezeit von 9 Stunden verbleibt, die bei leichter Arbeit und bei Schichtwechsel auf 8 Stunden herabgesetzt werden kann. Bei leichter Arbeit kann eine Dienstschicht bis auf 12 Stunden ausgedehnt werden. Einmal in der Woche soll jeder Arbeiter volle 24 Stunden Ruhe haben. Nachtarbeit braucht nicht länger als an sechs aufeinanderfolgenden Nächten verrichtet zu werden. Als Nacht in diesem Sinne zählt die Zeit von Mitternacht bis 5 Uhr morgens.

Für die Zugmannschaften ist die Dienstdauer mit Rücksicht auf den Fahrplan festzusetzen. Für Lokomotivführer und Heizer, Schaffner und Bremser soll eine Dienstschicht zwischen zwei Ruhezeiten 10 Stunden nicht überschreiten; Lokomotivführer im Schnellzugverkehr dürfen aber nicht länger als 9 Stunden im Dienst bleiben. Bei der Bahnunterhaltung schwankt die Dienstdauer je nach der Jahreszeit zwischen 7½ und 10 Stunden mit einem Ruhetag in der Woche. Frauen als Schrankenwärter müssen in der Nacht von Männern abgelöst werden. In den Werkstätten soll die Arbeit durch eine mindestens zweistündige Pause unterbrochen werden. Im Bureaudienst dauert die Arbeit 7 Stunden mit ebenfalls zweistündiger Pause; Sonntage sind frei. An anderen Feiertagen hat die Hälfte der Angestellten den halben Tag Dienst.

— **Eine „fahrbare Gepäckannahmestelle" in Italien.** Die italienischen Staatsbahnen haben in Mailand eine „fahrbare Annahmestelle" für Reisegepäck eingerichtet. Sie lassen einen Kraftwagen, der mit einer Waage ausgestattet und mit einem Abfertigungsbeamten und einem Gepäckarbeiter besetzt ist, in der Stadt herumfahren, um Gepäck, dessen Abholung durch Brief oder Fernsprecher bestellt ist, einzusammeln. Der annehmende Beamte fertigt die Gepäckstücke ab, erteilt Quittung darüber und zieht den Betrag der Gepäckfracht ein. Für das Abholen ist eine Sondergebühr zu entrichten.

— **Reklame bei den italienischen Eisenbahnen.** Die italienischen Staatsbahnen haben die Rückseite ihrer Fahrkarten für Reklameaufdrucke freigegeben. Weiter sind soeben Angebote von Unternehmern eingefordert worden, denen die Wände der Personenwagen, sowohl innen wie außen, zu Reklamezwecken überlassen werden sollen. Auch die Güterwagen sollen mit Reklameinschriften bedeckt werden. Man erwartet aus dieser Quelle erhebliche Einnahmen.

— **Die Erhöhung der Frachtsteuer auf den französischen Eisenbahnen** ist, nach dem Allg. Tarifanzeiger (Wien), am 1. April d. J. im Ausmaße von 20 % der zuletzt gültigen Steuersätze in Kraft getreten. Von diesem Tage an wird die Frachtsteuer demnach in folgender Höhe berechnet:

Für Frachtgüter der 5. und 6. Serie des Tarif général sowie für Lebensmittel bei Aufgabe als Eilgut	7,50 %,
für alle anderen Güter	15,00 %,
für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Geld und Hunden	37,50 %.

— **Eröffnung des Betriebes der Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge.** Nach englischen Berichten soll am 23. April der Betrieb der Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge (s. Nr. 4, S. 72, Jahrgang 1923 ds. Ztg.) eröffnet werden. Wenn deutsche Tageszeitungen bereits vor kurzem berichtet haben, daß dieser Verkehr schon aufgenommen sei, so kann es sich dabei vielleicht um Probefahrten oder Versuche gehandelt haben. Die erste Fahrt soll mit einer Ladung von Erzeugnissen, vermutlich Obst und Gemüse, Italiens und des Balkans gemacht werden; sie soll mit einer Feierlichkeit verbunden werden, der eine Anzahl hervorragender Persönlichkeiten beiwohnen wird. Nach deutschen Zeitungsnachrichten soll ein Güterzug von Mailand bis London vier Tage unterwegs sein, doch hofft man, diese Zeit noch abkürzen zu können.

— **Die Erhöhung der Gütertarife in Belgien.** Die in Nr. 13, S. 236, d. Ztg. angekündigte Erhöhung der belgischen Gütertarife ist am 15. April d. J. in Kraft getreten. Über die Durchführung der Erhöhung teilt, nach dem Allg. Tarifanzeiger (Wien), die Firma Hans Krebser, Brüssel, mit:

Die Erhöhung der Gütertarife wird nicht gleichmäßig durchgeführt, vielmehr werden die Güter der niedrigsten Tarifklasse (Klasse 4) in geringerem Ausmaße erhöht. Die prozentuellen Zuschläge sind überdies nach der verladenen Gewichtsmenge gestaffelt und weisen für Güter der Klassen 1—3 bei Aufgabe von 15 t, für Güter der Klasse 4 bei Aufgabe von 10 und 15 t niedrigere Sätze auf als bei Verladung kleinerer Mengen. Die Einzelbestimmungen der neuen Erhöhung ergeben sich aus der nachfolgenden Bekanntmachung der belgischen Eisenbahnverwaltung an die Eisenbahngesellschaften:

Mit Rücksicht auf die Steigerung der Verwaltungskosten der Eisenbahnen wurde eine Erhöhung um 25 % der Tarife 2, des Tarifes für Stückgüter sowie für Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, des Tarifes 3, und zwar der Klassen 1—3 für Sendungen in 5- und 10-t-Ladungen, der Klasse 4 in 5-t-Ladungen, schließlich der Tarife 5 und 6 beschlossen.

Um die Frachtsätze den vorhandenen Fahrbetriebsmitteln anzupassen, ist eine Ermäßigung für Sendungen des Tarifes 3 in 15- und 20-t-Ladungen gegenüber den für 10 t gültigen Taxen vorgesehen.

Die Erhöhung für Frachtgutsendungen wird wie folgt angewendet:

	5 t	10 t	15 t
1. Klasse	25 %	25 %	20 %
2. Klasse	25 %	25 %	20 %
3. Klasse	25 %	25 %	20 %
4. Klasse	25 %	20 %	15 %.

Die Spezialtarife und die Frachttafel für den Durchfuhrverkehr unterliegen gleichfalls der bezeichneten Erhöhung für die entsprechenden Gewichtsmengen. Die Erhöhung um 25 % betrifft in gleicher Weise die Nebengebühren. Der Tarif Nr. 1 (Expreß) wird dem Gepäcktarife gleichgestellt; die Sätze des Tarifs 1 werden demzufolge auf kleine Entfernungen ermäßigt (die Mindestfrachtsätze des Tarifs 1 bleiben unverändert), während die Gepäcktarife eine entsprechende Erhöhung erfahren.

— **Erziehung zur Höflichkeit bei der Londoner Untergrundbahn.** Die Londoner Untergrundbahnen haben in ihrer eigenen Lichtbildstelle einen Film mit dem Titel: „Höflichkeit macht sich bezahlt" (Courtesy pays) herstellen lassen. Er soll beim Unterricht der Angestellten in der Schule des Unternehmens in Lambeth verwendet werden; es wird also bezweckt, wie der Leiter des Betriebes bei einer Vorführung vor der Presse hervorhob, einen Anschauungsunterricht zu erteilen und zu zeigen, wie sich die Angestellten eines Verkehrsunternehmens gegenüber den Fahrgästen verhalten sollen; zugleich soll aber darauf hingewiesen werden, wie die Fahrgäste nicht behandelt werden dürfen. Die Ausbildung der Angestellten in diesem Sinne hat namentlich die Reichsausstellung im Auge, die im kommenden Sommer in Wembley veranstaltet wird und von der man einen Hochverkehr, auch von Besuchern aus dem Ausland erwartet. Die Angestellten der Verkehrsunternehmen sollen dabei diesen Fremden gegenüber durch ihr höfliches Auftreten Reklame für London machen.

Fremde Erdteile.

— **Die Hedjasbahn.** Nach der Besetzung Syriens durch die Franzosen und Palästinas durch die Engländer im Oktober 1914 wurde zunächst die in Palästina gelegene Strecke Haifa—El Hame der Hedjasbahn von dieser abgetrennt und an die damals neugegründete Palästina railway angegliedert. Die übrigen Strecken der Hedjasbahn blieben dieser erhalten. Die Direktion der Hedjasbahn in Damaskus blieb bestehen und das Eigentumsrecht des Vakufs, das heißt die Verwaltung der heiligen mohammedanischen Güter an der Hedjasbahn, wurde hierdurch offenbar anerkannt und berücksichtigt. Die Franzosen, als die Herren Syriens, ließen die Tätigkeit der Bahn lediglich durch ihre Kommissare beaufsichtigen.

Jetzt bringen aber die Zeitungen aus Konstantinopel die Nachricht, daß die Franzosen nunmehr auch den 192 km langen Teil der Hedjasbahn von El Hame bis Damaskus beschlagnahmt und der Verwaltung der übrigen in Syrien gelegenen Privatbahnen, der Linie Damas-Hama et prolongements (D. H. P.), mit unter-

stellt haben. Der Hedjasbahn ist nur die eigentliche Wüstenstrecke von Dera nach Medina gelassen worden. Diese Strecke hat allerdings auch noch eine Länge von etwa 1000 km, da ihr aber das Hauptverkehrsgebiet Damaskus und das fruchtbare Syrien genommen ist, hat sie wohl kaum die Möglichkeit, sich weiterhin selbst unterhalten zu können. Vor dem Kriege wurden auf der Strecke bis Medina in der Pilgerzeit 3 Personenzüge täglich in jeder Richtung gefahren. Jetzt wird nur wöchentlich ein Personenzug nach und von Medina gefahren.

Die Mohammedaner haben die Hedjasbahn immer als ihre eigene Religionsbahn angesehen, und sie waren stolz darauf, daß diese Bahn seinerzeit von den freiwilligen Beiträgen der Gläubigen in der ganzen Welt gebaut worden ist, wodurch ein Beweis der Aufopferungsfreude und des Zusammenhaltens der Mohammedaner in Glaubenssachen erbracht wurde. Das Vorgehen der französischen Verwaltung in Syrien durch die Beschlagnahme der ertragsreichsten Strecken der Hedjasbahn hat daher in den Kreisen der Mohammedaner Syriens und Ägyptens begreiflicherweise große Erbitterung erregt. Sie haben lebhafte Proteste an alle maßgebenden Stellen in Frankreich, England und Ägypten eingeleitet. Auch der König Hussein von Arabien, für den die Hedjasbahn die einzige Landverbindung mit Damaskus bildete, hat sich diesen Protesten angeschlossen. Es besteht jedoch wenig Aussicht, daß die Franzosen ihren Schritt rückgängig machen werden, denn erst dadurch, daß sie sämtliche Eisenbahnen Syriens unter ihren Einfluß gebracht haben, haben sie die Mittel zur wirtschaftlichen Durchdringung dieses Landes in die Hand bekommen.

— **Der Eisenbahnverkehr in Niederländisch-Indien.** Im Jahre 1923 ist der Güterverkehr auf den Staatsbahnlinien nicht ganz so stark zurückgegangen, wie man erwartet hatte. Während der letzten Monate des Jahres blieb der Verkehr sogar dauernd etwas höher als im Jahre 1922. Der Personenverkehr ging jedoch dauernd zurück und war geringer als in den früheren Jahren. Man führt dies auf die geringere geldliche Leistungsfähigkeit der Eingeborenenbevölkerung zurück; die Eingeborenen stellen nämlich weitaus die größte Anzahl der Reisenden.

Zum 1. Januar 1924 mußte infolgedessen eine Tariferhöhung für den gesamten Güterverkehr eingeführt werden. Dr. O.

— **Eisenbahnen in Uruguay.** Uruguay hat eine Staatsbahn, die 115 km lange Ostküstenbahn, alle übrigen Eisenbahnen sind Privatunternehmen in den Händen von englischen Gesellschaften. Die meisten von ihnen sind zu einer Gemeinschaft zusammengefaßt, und mit den außerhalb dieser Gemeinschaft stehenden Eisenbahnen ist dadurch ein enger Zusammenhang geschaffen, daß in den verschiedenen Aufsichtsräten dieselben Personen sitzen. Die Betriebsergebnisse des am 30. Juni 1923 zu Ende gegangenen Rechnungsjahres waren günstig. Die Einnahmen waren so hoch wie nie zuvor und übertrafen die des Vorjahres um 5 %. Die Betriebszahl fiel von 63,87 auf 59,66 %. Der Überschuß war deshalb um 133 049 £ oder 39 % größer als im Vorjahre. Ungünstige Währungsverhältnisse machten es aber unmöglich, eine höhere Dividende als 4 % auszuwerfen.

Gewisse Teile des Güterverkehrs hatten unter der ungünstigen Lage des Handels zu leiden; der Viehverkehr war aber sehr lebhaft. Auf den, wie erwähnt, vereinigten Privatbahnen wurden 819 246 Schafe und 787 154 Stück Rindvieh befördert. Politische Störungen in Brasilien förderten den Verkehr in Uruguay, indem die Ausfuhrgüter der brasilianischen Provinz Rio Grande infolgedessen auf die Eisenbahnen von Uruguay übergeleitet wurden, um über Montevideo nach Übersee befördert zu werden.

Die Lokomotiven der Privatbahnen werden auf Ölfeuerung umgestellt; bei 53 Stück war Ende Juni v. J. der Umbau beendet; die anderen werden nach und nach umgebaut. Um den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, ist der Zugverkehr stark eingeschränkt worden; Personenzüge sind in erheblicher Zahl in gemischte Züge umgewandelt worden, wodurch die Zahl der gefahrenen Zugkilometer erheblich verringert worden ist. Allerdings hat man dabei eine beträchtliche Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit in Kauf nehmen müssen.

Der Bau einiger neuer Eisenbahnen wird gefordert, namentlich auch um den Handelsverkehr mit Brasilien zu beleben.

Allgemeines.

— **Elektrisches Aufschweißen von Schnelldrehstahlplättchen auf Werkzeugstähle.** Durch das nach dem Widerstandsschweißverfahren möglich gewordene elektrische Aufschweißen von Schnelldrehstahlplättchen auf schmiedeeiserne Stahlschäfte sind erhebliche Betriebsvorteile zu erreichen, insbesondere können abgenutzte Dreh-, Hobel- und Stoßstähle durch Aufschweißen neuer Schnellstahlplättchen wiederhergestellt werden. Die Forderung, bei Verwendung wertvoller Materialien Sparsamkeit walten zu lassen, hat dazu geführt, daß bei der großen Zahl von Werkzeugstählen, die in metallbearbeitenden Betrieben gebraucht werden, die zur Erhöhung der Spanleistung wertvollen Schnellstähle nur an den Stellen der Werkzeugstähle angewandt werden, wo sie unbedingt notwendig sind, also an der Schneidkante, so daß der Schaft des Werkzeuges im übrigen aus dem wohlfeileren Siemens-Martin-Stahl angefertigt wird. Daraus ergibt sich naturgemäß die Notwendigkeit, eine Verbindung zwischen dem Stahlschaft und der in Form eines kleinen Plättchens aufzubringenden Schnellstahlschneide herzustellen, die den bei der Arbeit auftretenden beträchtlichen mechanischen Beanspruchungen standhält. Bei den bisher üblichen Schweißverfahren stellte sich der Übelstand heraus, daß diese Verbindung oft zu wünschen übrig ließ. In jedem Falle war die Arbeit in die Hände besonders geübter Arbeiter zu legen, gleichviel, ob die Befestigung des Schnellstahlplättchens auf dem Schaft durch Hartlötung oder im Feuer unter Zuhilfenahme eines Schweißpulvers erfolgte. Bei stark wechselnder Zahl der zu schweißenden Stähle sollen sich Schwierigkeiten herausgestellt haben, vor allem, weil eine große Leistung nach diesem Verfahren kaum möglich war. Um diese Schwierigkeiten abzustellen, wurden eine Unzahl von Schweißpulvern auf den Markt gebracht, deren hauptsächlicher Bestandteil durchweg Borax bildete, die aber sonst ganz verschiedene Beimengungen aufwiesen, und von denen nur die wenigsten sich als wirklich brauchbar erwiesen haben. Nur sehr sorgsame Arbeit kann selbst bei geeignetem Schweißpulver eine befriedigende Haltbarkeit verbürgen.

Ein recht geeignetes Verfahren scheint die elektrische Schweißung zu sein. Nach umfangreichen Versuchen gelangte man zu zufriedenstellenden Ergebnissen; z. B. ist es der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gelungen, eine gutarbeitende Vorrichtung für Stumpfschweißmaschinen zu schaffen. Das Schnellstahlplättchen wird in Kupferbacken gefaßt, welche die schädliche Wärme an der der Schweißstelle abgewandten Seite durch ihre eigene gute Wärmeleitfähigkeit abführen und das Schnelldrehstahlplättchen gegen Verbrennen schützen. Der Stahlhalter dagegen wird in eine den elektrischen Strom und die Wärme schlechter leitende Vorrichtung aus Schmiedeeisen oder Stahl eingespannt, um die durch den elektrischen Strom erzeugte Wärme im Stahlhalter zusammenzufassen und so eine schnellere Erwärmung des massigeren Stahlschaftes zu erreichen. Es wird berichtet, daß nach diesem Verfahren ausgeführte Schweißungen sich in der Praxis bisher ausgezeichnet bewährt haben. Der Energieverbrauch beträgt bei kleineren Schweißflächen 36 kW/sec., bei größeren 27, im Mittel 31,5 kW/sec. für das Quadratzentimeter Schweißfläche. Die durchschnittliche Schweißleistung einer Maschine in einer Arbeitsstunde betrug 28 Stück bei größeren, 35 Stück bei kleineren Schweißflächen. Die große Schweißfestigkeit macht die elektrisch geschweißten Stähle mit kleinen Schnelldrehstahlplättchen denen, die vollständig aus Schnellstahl hergestellt sind, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit vollkommen gleichwertig. Die Anlagen arbeiten sauber und sind jederzeit betriebsbereit. Nebenbei bemerkt, ist die AEG.-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf für die Massenherstellung aller Dreh-, Hobel- und Stoßstähle mit elektrisch aufgeschweißten Schnelldrehstahlplättchen eingerichtet.

Rechtspflege.

— **Das Gewerbegericht ist für Ansprüche aus dem Schwerbeschädigtengesetz nicht zuständig.** (Entsch. des Gewerbegerichts Essen v. 11. März 1924.) Die Kläger sind als Schwerbeschädigte bei der Beklagten beschäftigt. Ihnen ist ohne die erforderliche Zustimmung der Hauptfürsorgestelle gekündigt worden. Sie begehren daher mit der vorliegenden Klage die Feststellung, daß mangels gehöriger Kündigung der Dienstvertrag noch besteht und dementsprechend Fortzahlung des Arbeitslohns. Die beklagte Reichsbahndirektion hat die Einrede der Unzuständigkeit des Gerichts erhoben und Abweisung der Klage beantragt.

Auf die Kläger findet das Gewerbegerichtsgesetz deshalb keine Anwendung, weil sie nicht zu den im § 3 aufgeführten Arbeitern gehören. Sie unterfallen nicht dem siebenten Titel der Gewerbeordnung, weil diese nach § 6 Gew.O. auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung findet. An sich sind daher für die Streitigkeiten der in Betracht kommenden Parteien die ordentlichen Gerichte zuständig. Eine Zuständigkeit der durch die Verordnung des Reichsarbeitsministers über das Schlichtungswesen vom 30. Oktober 1923 geschaffenen Arbeitsgerichte ist nur in den in Art. II § 1 aufgeführten Fällen gegeben, also durchweg in Fällen, in denen bis dahin eine Zuständigkeit des Schlichtungsausschusses bestand. Daran konnte die Verordnung zur Ausführung der Verordnung über das Schlichtungswesen vom 10. Dezember 1923 nichts ändern und hat nichts geändert. Die bei dem Gewerbegericht gemäß Art. I § 1 Abs. 4 dieser Verordnung gebildete Fachkammer für die Streitigkeiten zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und ihren Arbeitnehmern hat sich daher nur mit denjenigen Streitigkeiten

zu befassen, die in Art. II der Verordnung vom 30. Oktober 1923 aufgeführt sind. Dazu gehört aber der hier geltend gemachte Anspruch nicht. Die Kläger machen eine Lohnforderung geltend, für welche auch bisher lediglich die ordentlichen Gerichte zuständig waren. Sie stützen nämlich diese Forderung auf die mangels Zustimmung der Hauptfürsorgestelle nichtige Kündigung. Nirgendwo ist aber bestimmt, daß die Nichtigkeit der Kündigung durch Anrufung des Schlichtungsausschusses geltend gemacht werden könnte. Es verbleibt daher für diesen besonderen Fall bei der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte (vergl. Hueck, Die Kündigungsbeschränkung auf Grund der Verordnung über Betriebsstillegungen und des Gesetzes über die Beschäftigung Schwerbeschädigter vom 12. Januar 1923, S. 24 Nr. 5). Die Klage war daher wegen Unzuständigkeit abzuweisen.

— **Vergeblicher Versuch der Haftbarmachung des Staates für eine Irrtum erregende amtliche Bekanntmachung.** (Urteil des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1923, III. 168/23.) Am 7. November 1921 erließ das Braunschweigische Staatsministerium eine Ausführungsbestimmung zu § 105a der Gewerbeordnung, nach welcher der 9. November als Feiertag zu gelten hat. Am gleichen Tage wurde diese Beschlußfassung unter der Überschrift „Amtliche Bekanntmachung" in den Braunschweiger Anzeigen veröffentlicht. Obgleich diese Verordnung nach dem braunschweigischen Gesetze erst 8 Tage nach der amtlichen Bekanntmachung Gesetzeskraft erlangte, also erst nach dem 9. November 1921, wurde doch auf Grund der Bekanntmachung der 9. November 1921 in Braunschweig allgemein als Feiertag gewürdigt. Unter anderen hatten auch die Arbeiter der Klägerin den 9. November 1921 als Feiertag aufgefaßt, und nach dem Tarifvertrage mußte sie den Arbeitern für diesen vermeintlichen Feiertag Lohn zahlen. Hierfür suchte die Klägerin den braunschweigischen Staat im Klagewege in Anspruch zu nehmen. Jedoch vergeblich. Ihre Klage ist in allen Instanzen — Landgericht und Oberlandesgericht Braunschweig und Reichsgericht — abgewiesen worden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Unrichtig ist der Ausgangspunkt der Revision, daß das Braunschweigische Staatsministerium durch die Bekanntmachung der Öffentlichkeit unrichtige Mitteilung gemacht habe, daß der 9. November 1921 als Festtag im Sinne der Gewerbeordnung gelte. Die Bekanntmachung hat nur die Ausführungsverordnung unter Änderung allein der Überschrift wiederholt. Dadurch hat keine falsche Tatsache dem Publikum mitgeteilt, sondern nur für die weitere Verbreitung der tatsächlich so lautenden Verordnung gesorgt werden sollen.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnbau.** Handbuch der Ingenieurwissenschaften. V. Teil. Dritter Band. Gleisverbindung (Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Zweite, vermehrte Auflage. I. und II. Kapitel Weichen und Kreuzungen. Drehscheiben. Bearbeitet von E. Borst, R. Anger und Hermann Heumann (in 1. Auflage bearbeitet von Professor Georg Meyer, Berlin). Mit 379 Abbildungen im Text und 5 lithographischen Tafeln. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig. Preis geheftet 8 Goldmark.

Nach langer Wartezeit ist dank der Mitarbeit des Dr.-Ing. Heumann, Professor an der Technischen Hochschule zu Aachen, nun auch der letzte Teil des die Drehscheiben behandelnden Kapitels des bedeutsamen Sammelwerkes erschienen, das Ministerialdirektor Anger infolge Arbeitsüberlastung nicht hatte weiterführen und zum Abschluß bringen können. Der Verfasser hatte an die von Anger bearbeiteten vorgängigen Abschnitte über „Drehscheiben im allgemeinen, Gleisverbindungen mittels Drehscheiben und über den Bau der Drehscheibenteile" anzuknüpfen. In der Zeitspanne von nicht weniger als 14 Jahren, die zwischen dem Erscheinen dieser Abschnitte und dem nun vorliegenden Schlußteil liegt, sind bei der rastlos fortschreitenden Technik auch im Bau der Drehscheiben große Fortschritte gemacht worden, die in dem Handbuche zu berücksichtigen waren. Der Verfasser stand somit vor der schwierigen Aufgabe, die Trennung zwischen dem von Anger angefangenen Teil und dem Schlusse sachgemäß zu überbrücken; der Aufgabe hat er sich mit großem Geschick unterzogen. Seine Abhandlung beginnt mit Ausführungen über die Stützung und Führung der Drehscheiben, aus denen sich ergibt, daß Mittelstützen mit Wälzlagern (Rollen- oder Kugellagern) den Linsenzapfenlagern vorzuziehen sind; eine so ausgerüstete Drehscheibe kann selbst bei Belastung durch schwerste Lokomotiven von einem einzigen Mann am Drehbaum gedreht werden. Bekanntlich werden Wälzlager in letzter Zeit mit großem Erfolge nicht nur zur Lagerung der Anker elektrischer Triebmaschinen und auch ihrer Tatzenlager bei Fahrzeugen, sondern auch für die Radachsen selbst schwerster Eisenbahnfahrzeuge verwendet. Außer Bundrollenlagern werden zweckmäßig auch sogenannte sphärische Rollenlager eingebaut.

Den fast bei allen Drehscheiben vorhandenen Randstützen (ständige und Hilfsrandstützen) verwendet man neben Laufrädern und Walzen auch Kugelkränze. Es folgen Ausführungen über die zur Entlastung der Drehscheiben getroffenen Einrichtungen, über die Drehscheibengrube und Sicherheitsvorrichtungen gegen Entgleisen der auf- und abfahrenden Fahrzeuge (Feststell-Signalvorrichtungen). Eingehende Behandlung an Hand von Ausführungsbeispielen ist der Bewegungswiderstand der Drehscheiben unterzogen, der sich aus den Reibungswiderständen in den verschiedenen Stütz- und Führungsstellen, den Widerständen beim Ueberfahren von Stößen im Laufschienenkranz und den Massenwiderständen beim Anfahren zusammensetzt. Die Ausführungen sind von Fahrschaulinien begleitet, aus denen die Bewegungsverhältnisse der Drehscheibe (Anfahren, Beharrungszustand, Auslaufen, Bremsen (Stromzeit usw.), zu ersehen sind. Weiter sind die für Drehscheiben verwendeten Antriebsarten geschildert, vom Dreh- oder Tummelbaum bis zum neuzeitlichen elektrischen Antriebmotor.

Bei den Drehscheiben von ungewöhnlicher Bauart hat der Verfasser mit Recht diejenigen nicht berücksichtigt, die lediglich außergewöhnlichen Sonderbedürfnissen ihre Gestaltung verdanken und daher nur vereinzelt vorkommen; er läßt auch die Vereinigung von Drehscheiben mit anderen Fördereinrichtungen außer acht und beschränkt hier seine Darlegungen auf die wichtigsten Drehscheibenarten, die allgemeine Bedeutung mit Bezug auf die Anordnung der Gleise, der Träger oder die Lage der Drehachse erlangt haben. Wie man sich zu helfen hat, wenn auf vorhandenen Drehscheiben Fahrzeuge von einem größeren Gesamtradstande zu drehen sind, als ihn die „Drehscheibenlänge ohne weiteres zuläßt, ist in dem Abschnitt „Drehscheibenverlängerung" erklärt.

Die treffliche Arbeit schließt mit einer Zusammenstellung von Gewichten ausgeführter Drehscheiben und mit einem Verzeichnis der beiläufig bemerkt sehr gut ausgeführten Textabbildungen. Mit dem Erscheinen der vorliegenden Arbeit ist nunmehr der Stoff für den dritten Band des „Eisenbahnbaues", der die Gleisverbindung behandelt, bis auf Abschnitt „Schiebebühnen" fertiggestellt. Dieses, den dritten Band des fünften Teiles abschließende Kapitel, über dessen Erscheinen der Verlag leider bestimmte Angaben noch nicht machen kann, läßt hoffentlich nicht allzulange auf sich warten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

In der Nacht vom 30. zum 31. März verschied plötzlich und unerwartet unser langjähriger Prokurist

Herr **Georg Wächter.**

Der Verstorbene hat 35 Jahre hindurch mit seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen unserem Unternehmen wertvolle Dienste geleistet. Das Andenken des treuen Verstorbenen werden wir dankbar dauernd bewahren.

Berlin, den 10. April 1924.

**Die Direktion
der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft.**

(490)

2. Wiedereröffnung von Stationen.

Der mit Ablauf des 15. Februar 1924 für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossene Bahnhof Cüstrin-Kietz an der Strecke Berlin-Cüstrin wird vom 5. April d. J. ab wieder im beschränkten Umfange für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (473)

Reichsbahndirektion Osten.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schließung des Bahnhofs Ahrensfelde-Friedhof für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Vom 15. April 1924 ab können nach und von Ahrensfelde-Friedhof Reise-

gepäck und Expreßgut einschließlich Fahrräder nicht mehr abgefertigt werden.

Berlin, den 7. April 1924. (478)

Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzzeiger).

Mit Gültigkeit vom 10. April 1924 werden die Frachtsätze in tschechoslowakischen Hellern im Abschnitt II (Seite 40) ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (472)

Berlin, den 8. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. April 1924 wird die Station Köslin als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Seefische einbezogen. Infolge der Änderung der Reihenfolge der Paragraphen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, treten auch im Heft C II einige Änderungen ein. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. April 1924. (493)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. April 1924 werden die Stationen Cassel-Bettenhausen und Guxhagen als Kohlengruben-Anschlußstationen in den Ausnahmetarif 1 a einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (494)

Berlin, den 14. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Übergang $\frac{\text{Hassum}}{\text{Gennep}}$ Grenze für den Verkehr nach und von den Niederlanden wieder freigegeben. Die Frachtberechnung für die deutsche Strecke hat daher bis und ab Hassum Grenze zu erfolgen.

Köln, den 9. April 1924. (482)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. 4. 24:

Aufnahme von Flammersfeld in den A. T. 31; Hausach, Neudietendorf und Worbis in A. T. 33; Balve, Hagsfeld und Windsheim in A. T. 35; Coburg in A. T. 36; Haslach in A. T. 38; Alexanderhütte, Cham, Deggendorf Bahnhof, Deggendorf Hafen, Erfurt, Trauenau, Gräfenthal, Kipfenberg, Konstein, Marktleuthen, Marktredwitz, Regensburg, Saalfeld, Schwarza, Spiegelau, Stockheim, Tettau, Waldmünchen und Waldsassen in A. T. 49.

Altona, im April 1924. (480)

Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit vom 15. April 1924 sind infolge Eröffnung der Bahnlinie Hammelburg-Bad Kissingen Entfernungsänderungen eingetreten. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

II. Zu streichen ist die Station Langenbrück (Nachtrag I, Seite 15).

Bei der Station Burgau (Tarif Seite 24) ist zu ergänzen: „(Schw.)“.

München, den 12. April 1924. (491)

Tarifamt beim RVM., ZB.

Tfv. 202 a. Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände Teil I der direkten Gütertarife.

Mit Wirkung vom 1. April 1924 werden im Teil I Abteilung A die einheitlichen, d. h. die mit größerer liegender Schrift gedruckten Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen wie folgt geändert und ergänzt:

Seite 12. In der Zusatzbestimmung 2 zu Art. 3 ist nach dem Worte „Franken“ einzuschalten „französischer Währung“.

Seite 20. Art. 9 erhält folgende neue Zusatzbestimmung:

„3. Der Absender ist verpflichtet, sowohl Stückgüter als auch die von ihm geladenen Wagenladungen mit einem Zettel zu versehen, der die Bestimmungsstation angibt.“

Die seitherigen Zusatzbestimmungen Ziffer 3 bis 6 erhalten die Ziffern 4 bis 7.

Seite 23. Die mit Bekanntmachung in Nr. 45/1923 der Vereinszeitung vorübergehend aufgehobene Zusatzbestimmung 1 zu Artikel 12 (Seite 2/3 des IV. Nachtrags) wird wieder hergestellt und wie folgt ergänzt:

„Bei Teilfrankaturen kann der Absender an Stelle der Angabe einer bestimmten Summe vorschreiben, daß er die Fracht bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weiter gelegenen Landesgrenze, bis zu der direkte Tarife mit der Versandstation bestehen, bezahlen will. In diesen Fällen müssen alle übrigen Kosten vom Empfänger beglichen werden.“

(Die vorübergehend eingeführten Bestimmungen betr. Frankaturzwang im Verkehr mit der Schweiz bleiben auch weiterhin in Kraft.

Für den Verkehr von der Schweiz und weiter im Durchlauf durch Deutschland besteht Frankaturzwang bis zur deutsch-ausländischen Grenze, soweit in den Bekanntmachungen für einzelne Verkehre nichts anderes verfügt ist.)

Als neuer (dritter) Absatz der Zusatzbestimmung 2 zu Artikel 12 ist nachzutragen:

„Bei Frankosendungen werden die Frachten bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weiter gelegenen Grenzstation, wenn ein direkter Tarif zwischen dieser und der Versandstation besteht, ferner die Nebengebühren der Versandstation sogleich bei der Aufgabe erhoben; alle übrigen Beträge werden erst nach Rückkunft der Frankaturrechnung beglichen.“

Die Zusatzbestimmung 3 zu Artikel 12 erhält folgenden Wortlaut:

„3. Frachterstattungsansprüche sind stets schriftlich einzubringen. Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Frachterstattungsansprüche sind stets bei derjenigen Eisenbahn einzubringen, an welche die Zahlung geleistet wurde. Bei Teilfrankaturen sind Frachterstattungsansprüche an die der Empfangsstation vorgesetzte Eisenbahnverwaltung zu richten. Frachterstattungsansprüche, welche von anderen Personen eingebracht werden, sind mit einer Bescheinigung auf besonderem Blatt zu belegen, daß der Berechtigte mit der Auszahlung an den Fordernden einverstanden ist. Diese Bescheinigung, deren Unterschrift auf Verlangen der Eisenbahn beglaubigt werden muß, wird von der Eisenbahn zurückbehalten.

Frachterstattungsansprüche sind zu begründen und mit den Frachtbriefen oder bei frankierten Sendungen mit den Frachtbriefduplikaten und mit den sonstigen erforderlichen Beweisstücken zu belegen.“

Als neue Zusatzbestimmung 4 zu Artikel 12 ist nachzutragen:

„4. Wenn die in ausländischer Währung ausgedrückten Fracht- und sonstigen Beträge in inländischer Währung zu erheben sind, so werden der Umrechnung die von der Eisenbahn festgesetzten und durch Schalteranschlag oder sonstwie veröffentlichten Kurse zugrunde gelegt.“

Die seitherigen Zusatzbestimmungen Ziffer 4 bis 6 erhalten die Ziffern 5 bis 7.

Seite 24. Artikel 13 erhält folgende neue Zusatzbestimmung:

„4. Wenn Nachnahmen in ausländischer Währung ausgedrückt und in inländischer Währung zu bezahlen sind, so werden der Umrechnung die von der Eisenbahn festgesetzten und durch Schalteranschlag oder sonstwie veröffentlichten Kurse zugrunde gelegt.“

Die seitherigen Zusatzbestimmungen 4 bis 9 erhalten die Ziffern 5 bis 10.

Seite 25. Als neue Zusatzbestimmung 3 ist zu Artikel 14 nachzutragen:

„3. Die Lieferfristen werden, soweit die Tarife nichts anderes bestimmen, nach den Tarifkilometern berechnet.“

Die seitherigen Zusatzbestimmungen Ziffer 3 und 4 erhalten die Ziffern 4 und 5.

Seite 30. In der Zusatzbestimmung 3 zu Artikel 26 ist nach dem Worte „Bescheinigung“ einzufügen „auf besonderem Blatt“.

Seite 40. Als Zusatzbestimmung zu § 11 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen (Artikel 61) ist nachzutragen:

„Zusatzbestimmung.

Wo in den Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen Geldbeträge in Franken angegeben sind, sind darunter Franken französischer Währung zu verstehen.“ (492)

Karlsruhe, den 10. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 17. April 1924 wird der Ausnahmetarif 53 für Fluß- und Schwerspat zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Altona, den 14. April 1924. (496)

Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Die Tarifentfernungen der Stationen der Brohltal-Eisenbahn werden mit sofortiger Gültigkeit um 1 bis 18 km ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen oder in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (481)

Frankfurt (M.), den 8. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. 5. 1924 treten dem obengenannten Verkehr weitere Stationen der Deutschen Reichsbahn bei. Ferner treten sonstige Änderungen in Kraft. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn, lfd. Nr. 561 von 1924.

Oppeln, den 12. April 1924. (488)

Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschlesische Eisenbahnen).
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Mit Gültigkeit ab 15. April 1924 sind nachstehende Stationen in den Tarif aufzunehmen:

Diebach* [OR]	Bad Kissingen	24	6,7	8000
	Gemünden	29	6,7	8000
Elfershausen* [OK]	Bad Kissingen	12	6,7	8000
	Gemünden	41	6,7	8000
Euerdorf*	Bad Kissingen	8	6,7	8000
	Gemünden	46	6,7	8000
Gräfendorf*	Bad Kissingen	38	6,7	8000
	Gemünden	15	6,7	8000
Hammelburg*	Bad Kissingen	20	6,7	8000
	Gemünden	33	6,7	8000
Morlesau* [OK]	Bad Kissingen	29	6,7	8000
	Gemünden	24	6,7	8000
Westheim-Langendorf* [OR]	Bad Kissingen	16	6,7	8000
	Gemünden	38	6,7	8000
Wolfsmünster* [OR]	Bad Kissingen	42	6,7	8000
	Gemünden	11	6,7	8000

*) Siehe Vorbemerkung II Seite 8 des Schnittarifs.

München, den 11. April 1924. (487)

Tarifamt beim RVM., ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 14. April 1924 werden die in tschechischer Kronenwährung angegebenen Mindestfrachten und festen Sätze geändert. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 in den Elbumschlagplätzen Dresden und Riesa das Ufergeld von 1,4 Goldpfennig auf 2 Goldpfennig für 100 kg erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (483)

Berlin, den 10. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Neuausgabe vom 1. April 1924.

Ausnahmetarif 35 für Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich“ wie folgt gefaßt:

I. a) — Wie bisher. —

b) Für Güter der Klassen A, B u. C. gelten gemäß § 9 (3) u. (5) der Allgemeinen Tarifvorschriften die sich nach I u. II ergebenden Frachtsätze, erhöht:
bei Klasse A u. B um 10 v. H. } für Sendung. von
bei Klasse C um 15 v. H. } mindestens 10 t

Wenn sich hiernach die Frachtsätze für Güter der Klasse C höher stellen als für Güter der Klasse B, sind die letzteren anzuwenden. (474)

(Weiter wie bisher.)

Altona, den 7. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Holzverkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Am 14. April 1924 tritt der Durchfuhrausnahmetarif D 21 für Holz der Klassen D und E der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B, im Durchfuhrverkehre durch Deutschland in Kraft. Er enthält ermäßigte Guldenfrachtsätze für diesen Verkehr zwischen deutsch-tschechoslowakischen Grenzstationen einerseits und deutsch-niederländischen Grenzübergangsstationen anderseits. Der Tarif ist bei unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust., Lößnitzstr. 12, käuflich zu erhalten. Preis 25 Goldpfennig. (477)

Dresden, am 9. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
(Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 14. April 1924: Aufnahme von Wittenberge in A.T. 35.

Altona, den 13. April 1924. (497)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. April 1924 wird die Station Mittenwald in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide und Mühlenerzeugnisse zur Durchfuhr durch Deutschland einbezogen. (495)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im April 1924.

Reichsbahndirektion.

Einführung von Ausnahmetarifen für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

Mit Gültigkeit vom 14. April 1924 werden bis auf Widerruf nachstehende Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet eingeführt:

1. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 81 für den Holzverkehr Österreich-Schweiz,
2. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 83 für den Holzverkehr Österreich-Frankreich,
3. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande,
4. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz,
5. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Frankreich.

Die Frachtsätze der Ausnahmetarife werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung von Mindestmengen (1000 t innerhalb 30 Tagen oder 1500 t innerhalb 45 Tagen) vorgesehen. Die näheren Bedingungen sind den einzelnen Tarifheften zu entnehmen. Die Ausnahmetarife können mit sechswöchiger Kündigungsfrist, frühestens jedoch zum Ablauftage der ersten drei Monate nach der Einführung aufgehoben werden.

Die Tarife sind durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu beziehen. Der Preis beträgt für die Tarife D 87 und 89 je 30 Goldpfennig, für die übrigen Tarife je 20 Goldpfennig.

München, den 8. April 1924. (476)

Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5. Nottarif Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 14. April 1924 tritt die Hohenzollerische Landesbahn dem Ausnahmetarif 13 für frische Kartoffeln im Heft C II und dem Nottarif bei.

Berlin, den 8. April 1924.

Reichsbahndirektion. (475)

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. (Tfv. 402.) (Siegerländer Brennstofftarif.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1924 wird unter Abteilung A (Geltungsbereich) als Empfangsstation aufgenommen „Oberlahr“.

Elberfeld, den 8. April 1924. (479)

Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. 8. 23.

Mit Wirkung vom 10. April 1924 werden die für die Reichsbahnstrecken in der Tschechoslowakei in tschechoslowakischen Hellern erstellten Sätze des Frachtsatzzeigers 3 ermäßigt. Über das Ausmaß der Ermäßigung geben die Dienststellen Auskunft. (486)

Essen, den 10. April 1924.

Reichsbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Der Haltepunkt Hohen Neuendorf wird vom 15. April bis zum 1. Oktober 1924 geschlossen. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck (einschl. Fahrräder) und Expreßgut von und nach diesem Haltepunkt findet daher während dieser Zeit nicht statt.

Berlin, den 12. April 1924. (489)

Reichsbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Hauptwasserzuführungsleitung auf Verschiebebahnhof Seddin km 31,2 bis 33,7 der Wetzlarer Bahn soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 0,70 Goldmark für das Stück von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, soweit der Vorrat reicht, zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 20 ₰ Porto miteinzusenden.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift „Angebot für Hauptwasserleitung Seddin“ versehenen Angebote sind spätestens ¼ Stunde vor der Eröffnung am Mittwoch, den 23. April 1924, vormittags 11.45 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 11. April 1924. (484)

Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von 60 000 t Steinschlag soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pfennigen vom Vorstande unseres Präsidialbüros zu beziehen. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Lieferung von Steinschlag“ versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Eröffnung der Angebote am 26. April d. J., vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude.

Zuschlagfrist bis 17. Mai 1924.

Münster (Westf.), 10. April 1924. (485)

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 17. | Berlin, den 24. April 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die tägliche Untersuchung der Bahnstrecke.

Vom Oberregierungsbaurat **Schneider.**

Die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Versammlung zu Dresden im Dezember 1923 gefaßten Beschlüsse erstrecken sich u. a. auf die Vorschriften über die regelmäßige Untersuchung der Bahn und lenken die Aufmerksamkeit erneut auf diesen neuerdings mehrfach umstrittenen Teil der technischen Vereinbarungen. Die ursprünglichen Bestimmungen, das sind die „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands", welche die Technikerversammlung des Vereins im Februar 1850 aufgestellt hatte, forderten, daß die Bahn täglich dreimal und außerdem vor jedem Nachtzug zu revidieren sei. So vieles sich auch im Laufe der folgenden Jahrzehnte infolge der Entwicklung des Eisenbahnwesens gewandelt hatte, so blieben diese Vorschriften doch noch in den Beschlüssen der Versammlung von 1883 im wesentlichen unverändert (Erleichterung nur für Bahnen mit geringer Zuggeschwindigkeit); erst die Beschlüsse von 1888 ließen die nächtlichen Revisionen fallen, hielten aber an der täglich dreimaligen Untersuchung fest. Auch die Beschlüsse von 1896 brachten Erleichterungen nur für einzelne Bahnen mit geringem Verkehr. Erst die Beschlüsse der Vereinsversammlung von 1910 brachten eine allgemeine Ermäßigung, indem die geforderte Zahl der täglichen Untersuchungen nach den vorkommenden Zuggeschwindigkeiten abgestuft wurde; doch wurde auch damals noch bei Geschwindigkeiten über 75 km täglich mindestens dreimalige Untersuchung gefordert. Die eingangs erwähnten Beschlüsse zu Dresden im Dezember 1923 beschränkten dann die Vorschrift dahin, daß Hauptbahnen mit Zuggeschwindigkeiten über 75 km wenigstens einmal täglich, die übrigen Hauptbahnen wenigstens dreimal wöchentlich auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen seien.

Die Verordnungen des Deutschen Reiches sind mit den Vereinsbeschlüssen im allgemeinen parallel gegangen. Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde von 1870 und das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands von 1875 schrieben Tagesrevisionen täglich mindestens dreimal und Nachtrevisionen tunlichst vor jedem Zuge vor. Die nächtlichen Revisionen fielen fort mit der geänderten Fassung des Textes des Bahnpolizeireglements von 1885, wobei zugleich von der dreimaligen Tagesrevision Ausnahmen für Bahnen geringerer Frequenz zugelassen wurden. Dieselben Bestimmungen wurden in die Betriebsordnung von 1892 und fast unverändert in die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von 1904 übernommen (§ 46: Untersuchung der Bahn innerhalb 24 Stunden mindestens dreimal). Erst die Not des Krieges brachte eine Minderung dieser Anforderung: 1916 ordnete für Preußen ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten täglich mindestens zweimalige und für Bahnen geringeren Verkehrs mindestens einmalige Untersuchung der Strecke an. Dieses zunächst nur für die Dauer des Krieges eingeführte Verfahren wurde auch nach dem Kriege beibehalten, ja noch weiter gemildert, indem durch Verordnung vom Dezember 1922 (im Gebiet des Deutschen Reiches) vorgeschrieben wurde, daß die Hauptbahnen mindestens jeden Tag, die Nebenbahnen mindestens jeden zweiten Tag einmal zu untersuchen seien. Ob das Reich und die andern Länder den in der Ermäßigung noch weitergehenden eingangs erwähnten Beschlüssen der Dresdener Vereinsversammlung vom Dezember v. J. folgen werden, steht dahin.

Wenn man zurückblickend überschaut, wie lange die ersten Bestimmungen von 1850 sich erhalten haben, so gewinnt man den Eindruck, daß sie den geänderten Verhältnissen folgend, doch früher als geschehen, hätten eingeschränkt werden können, und die Frage liegt nahe, ob, was bis heute zum weiteren Abbau der ursprünglichen Bestimmungen geschehen ist, den Forderungen der Gegenwart wirklich genügt, ob nicht eine spätere Zeit von

uns Heutigen sagen wird, daß wir hier nicht verstanden oder nicht die Kraft gefunden hätten, uns rechtzeitig von veralteten Anschauungen freizumachen.

In den 74 Jahren seit Erlaß der ersten Bestimmungen hat die Technik im Oberbauwesen gewaltige Fortschritte gemacht, und im Gegensatz zu damals verfügen wir über eine jahrzehntelange Erfahrung auf diesem Gebiete, so daß wir heute mit ganz anderem und besser begründeten Zutrauen auf den Oberbau blicken können, als es damals möglich war. Wir haben besseres Material und bessere Konstruktion. Ein Versagen der Konstruktion tritt kaum je ein; ein Bruch im Material, wenigstens ein gefährlicher Bruch, gehört zu den Seltenheiten. Die einleitenden Bemerkungen zu den „Grundzügen" der Technikerversammlung von 1850, daß die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung (neben anderem) nur in der allersorgfältigsten Erhaltung der Bahn begründet sei, haben auch heute noch ihre gute Berechtigung, aber doch nicht in dem Sinne, daß — ordnungsgemäße Gleispflege überhaupt vorausgesetzt — ein Eingreifen jedesmal nach einer Zugfahrt oder einer bestimmten geringen Anzahl von Zugfahrten erforderlich wäre; ganz abgesehen davon, daß, wie Erfahrungen im Felde gelehrt haben, selbst ein vernachlässigter Oberbau weitgehenden Überlastungen standhält.

Auch sonst sind heute, wenigstens an vielen Stellen, gänzlich andere Verhältnisse auf unseren Bahnlinien, als sie zu Beginn der Eisenbahnen bestanden, wo die Strecken draußen einsam im Lande lagen, und anderes Personal als die Bahnwärter nur selten die Strecke entlang kam. Heute haben gar manche Strecken bei dichter Zugfolge eng aufeinanderfolgende Blockbuden, deren Signalbezirke nahe aneinander grenzen, womöglich sich überschneiden, und sehen einen häufigen Verkehr verschiedener Bediensteten auf dem Bahnkörper. Der Bahnmeister hat auf ihnen keinen in der Länge so sehr ausgedehnten Bezirk; bei seiner wöchentlich zweimaligen Besichtigung der Strecke müssen ihm auch kleine Veränderungen im Oberbau, für den er ja besonders verantwortlich ist, auffallen. Rottenführer, Rottenarbeiter, Blockwärter, Lampiers, Stellwerksschlosser, Leitungsaufseher, Boten mit Material oder besonderen Aufträgen kommen häufig die Strecke entlang. Alle diese Leute können durch ihr bloßes Erscheinen eine polizeiliche Aufsicht ersetzen (viel mehr wirkliche Polizei*gewalt* als sie stellt ein einzeln gehender oder stehender Streckenwärter auch nicht dar), augenfällige Fahrthindernisse dürfen ihnen nicht entgehen, man kann ihre Aufmerksamkeit, auch ohne daß sie unnötig in die Gleise laufen, für den Oberbau, insonderheit für etwaige Schienenbrüche dienstlich in Anspruch nehmen. Prämien für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden wirken hier weiter sehr förderlich.

Aufsicht und auch die Möglichkeit zur Beobachtung des betriebssicheren Zustandes der Bahn wäre also an vielen Stellen genügend vorhanden. Trotzdem schickt man, zur größeren Sicherheit und um der Vorschrift wörtlich zu genügen, noch einen besonderen Wärter, den Streckenläufer, die Bahn entlang. Aber die Sicherheit, die man durch ihn erreicht, ist nicht so groß. Der Streckenläufer kann immer nur sehen, was vorhanden ist, wenn er kommt; was hinter ihm geschieht, wenn er vorbei ist, weiß er nicht. Aber hinter ihm kann gerade unter dem Zuge, der ihm soeben entgegengekommen war, ein Schienenbruch eintreten, und der nächste Zug entgleist dort. Der Streckenläufer kann also einigermaßen vollkommenen Schutz immer nur dem einen ihm gerade entgegenkommenden (außerdem auch noch im Nachbargleis dem ihn überholenden) Zug gewähren, und auch nur auf die kurze Strecke, die dem Abstand der aufeinanderfolgenden Züge entspricht. Es wäre nur ein Zufall und bei besonders dichtem Betriebe ein sehr großer Zufall, daß ein Fahrthindernis gerade zwischen den beiden Zügen auftritt und bemerkt wird, zwischen denen der Streckenläufer geht.

Nun braucht freilich ein Schienenbruch nicht immer beim erstmaligen Befahren betriebsgefährlich zu werden. Vielleicht kann eine ganze Anzahl Züge die Stelle unbeschädigt passieren, und erst nach einer gewissen Dauer führt der Bruch zu einer Entgleisung. Es ist also schon richtig, wenn man bestrebt ist, einen Schienenbruch wenigstens sobald als möglich zu finden.

Nur fragt es sich, welche Sicherheit ein Streckenläufer in dieser Hinsicht bietet.

In den Anfängen der Eisenbahn, wo eine Kette von Bahnwärtern die Bahnlinie entlang postiert war, hatte man hierin einen sicheren, jederzeit dienstbereiten Apparat für häufige wirkliche Revisionen der Bahn. Heute hat man das in dieser Weise nicht mehr. Die Block- und Schrankenwärter sind an ihren Dienstraum oder Standort, allenfalls an dessen engste Nachbarschaft gebunden. Aus dem Streckenwärter ist ein Streckenläufer geworden, und man kann nicht mit Sicherheit erwarten, daß er jeden Schienenbruch bemerkt, dem er auf seinem Streckengang begegnet. Mit den Arbeiten zur Unterhaltung der Bahn hat er nichts mehr zu tun — das Gerät würde ihn zu sehr belasten, die wenigsten am Gleis auftretenden Mängel können von einem einzelnen Manne behoben werden, auch ist der einzelne ohne Sicherheitsposten im Gleis arbeitende Mann vielfach stark gefährdet (Vereinsversammlung von 1910, Rostocker Tagung von 1921, Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 31. Dezember 1922) —; er hat nur zu beobachten und soll täglich seine 20 km machen. 20 km nicht auf ebener Chaussee, sondern im Gleis, von Schwelle zu Schwelle tretend. Die Schwellen liegen mit 60 oder auch 63 cm Abstand für einen bequemen Schritt zu eng und betreten sich, wenn sie von Eisen sind, schlecht, noch schlechter der Schotter zwischen ihnen. Das Wetter ist dem Streckenläufer oftmals unhold, Sturm, Schnee, Regen, Glatteis, Hitze, Kälte, je nach der Jahreszeit, behindern ihn und erschweren das bloße räumliche Vorwärtskommen. Die Sorge um seine eigene Sicherheit muß ihn oft stark in Anspruch nehmen. (Man braucht hierbei gar nicht einmal an Verhältnisse wie auf der Berliner Stadtbahn zu denken, wo trotz verringerter Länge seines Beganges der Streckenläufer stellen- und zeitweise kaum viel mehr wird tun können, als aufzupassen, daß er nicht überfahren wird.) Die vorbeifahrenden Züge, nicht minder die Beobachtung dessen, was neben der Strecke zu sehen ist, in der Stadt die schnell wechselnden Bilder von Straßen, Menschen und Häusern, draußen die Landschaft und was in ihr vorgeht, lenken die Aufmerksamkeit des Streckenläufers allenthalben ab. Auch weiß er sehr wohl, daß der Grad der Aufmerksamkeit, die er auf das Gleis wendet, gar nicht kontrolliert werden kann; er weiß, daß Unfälle infolge Schienenbruchs äußerst selten vorkommen, die Gefahr, daß die Folge seiner Unachtsamkeit ein Unfall sei, schätzt er daher sehr gering ein, und noch geringer ist seine Besorgnis, daß ihm eine Mitschuld durch Unachtsamkeit nachgewiesen werden könnte. Ein Schienen- oder Laschenbruch ist oft nur an einem ganz feinen Riß in der Oberfläche des Eisens zu erkennen; ihn zu erspähen fordert meist eine scharf angespannte Aufmerksamkeit. Und die soll der Streckenläufer aufwenden, 8, 9 Stunden hintereinander, gleichzeitig auf 2 Gleise sogar? Aufwenden trotz allem, was ihn hindert, ablenkt und seine Sorgfalt einschläfert? Das darf man nicht erwarten.

Wenn ihm aber wirklich kein Schienenbruch entgeht, so bemerkt er im günstigsten Falle einen unmittelbar vor ihm entstandenen Schienenbruch sofort nach Entstehen, einen unmittelbar hinter ihm aufgetretenen Bruch (bei täglich einmaligem Belauf) erst 24 Stunden später. Im Durchschnitt hat jeder Schienenbruch also bereits 12 Stunden gelegen, bis der alleraufmerksamste Läufer ihn findet. Da nun in Wirklichkeit die Aufmerksamkeit des Läufers so scharf nicht sein kann, so wird er nicht selten einen Schienenbruch übersehen, er findet ihn dann, wenn inzwischen kein anderes Personal eingegriffen hat, (vielleicht!) beim nächsten Begang. Mit Rücksicht hierauf wird man annehmen müssen, daß im Durchschnitt jeder Schienenbruch 24 Stunden oder noch länger bestanden hat, bis der Streckenläufer (bei täglich einmaligem Begang) ihn findet. Das ist keine große Sicherheit, wenn man in einem Schienenbruch eine große Gefahr sieht.

Der eingangs erwähnte Beschluß der Vereinsversammlung

vom Dezember 1923 scheint von besonderen Streckenläufern mit lang ausgedehntem Bezirk selbst wenig zu halten, da er empfiehlt, mehr als früher, die Streckenuntersuchung von verläßlichen geprüften Arbeitern der Bahnunterhaltungsrotten, am besten auf dem Hin- und Rückweg zur bzw. von der Arbeitsstelle mitbesorgen zu lassen.

Die in Frage kommenden Regierungen sollten mit ihren Verordnungen jetzt dem Versammlungsbeschluß von 1923 folgen oder besser noch einen entscheidenden Schritt weiter gehen, indem sie sich darauf beschränken, zu bestimmen, daß der ordnungsgemäße Zustand der Bahn durch regelmäßige örtliche Prüfung zu überwachen sei, ohne ausdrücklich festzulegen, wie oft die Bahn untersucht werden müsse. Es würden dann Streckenbeläufe an Stellen abgeschafft werden können, wo sie bisher hauptsächlich einer äußeren Form genügen, während die Bedeutung, die man ihnen überlieferungsgemäß vielfach beilegt, mehr oder weniger auf Selbsttäuschung beruht.

Die Ausgabe für den Streckenbelauf mag ja so sehr groß nicht sein. Wenn 20 km Bahnlinie von einem Mann täglich belaufen werden, so erfordern diese 20 km im Jahre rund 360 Tagewerke, das sind (1 Kopf zu 300 Tagewerken gerechnet) $^6/_5$ Köpfe; also auf 100 km Bahnlinie 6 Köpfe. Aber dieser Aufwand gibt eben nicht viel mehr als ein in Wirklichkeit nicht begründetes Gefühl einer gewissen Sicherheit. Dafür ist er zu teuer und man muß ihn unterlassen. Denn Vermeidung jeder entbehrlichen Ausgabe ist eine ernste Forderung in einer Zeit, wie der unsrigen, in der alles auf äußerste Sparsamkeit eingestellt sein muß.

Organisation.

Vom Rechnungsrat **Ludwig Gebhardt**, Cassel.

Jede gute Organisation muß den Grundsatz, das Naturgesetz der lebendigen Organismen, beachten: je durchgebildeter die Gliederung, desto straffer und einheitlicher die Zusammenfassung in der Leitung; weitgehende Arbeitsteilung und straffe Zentralisierung der Teile ergänzen einander; alle Glieder müssen im Kopfe mit vertreten sein. Arbeitsteilung ermöglicht qualifizierte Spezialarbeit, mehrt die Leistung, mindert den Arbeitsaufwand; Arbeitskomplikation schließt qualifizierte Spezialarbeit aus, mindert die Leistung, mehrt den Arbeitsaufwand; dort ein Maximum an Leistung bei einem Minimum an Kraft, hier umgekehrt. Nur auf diese Weise ist die höchstmögliche Leistung zu erreichen, wie dies beispielsweise in der Privatindustrie der Fall ist, in der Spezialisierung, Normalisierung, Typisierung usw. mit straffster Zentralisierung vereinigt sind.

Will man diese Grundsätze auf die Organisation des Eisenbahndienstes anwenden, so geht man am besten von der Arbeitsteilung auf einem größeren Bahnhofe aus; es obliegen der Bahnmeisterei Bau und Unterhaltung, der Station der Betrieb, der Güterabfertigung der Verkehr. Bei mittleren und kleineren Stationen ist Betrieb und Verkehr vereinigt.

Die über diesen ausführenden Dienststellen aufgebauten Ämter müßten deshalb wie folgt gegliedert sein:

Ein Bauamt für Bau und Unterhaltung, ein Betriebsamt für den Betrieb, ein Verkehrsamt für den Verkehr.

In Preußen sind indessen Bau und Betrieb, in den nichtpreußischen Ländern Betrieb und Verkehr in einem Betriebsamt vereinigt.

Das preußische Betriebsamt hat den Nachteil, daß der Betrieb hinter dem Bau als Nebenamt zurücksteht; das nichtpreußische Betriebsamt hat den Nachteil, daß der Verkehr hinter dem Betriebe als Nebenamt zurücksteht.

Da aber in den ausführenden Dienststellen auf mittleren und kleineren Bahnhöfen Betrieb und Verkehr vereinigt sind, niemals aber Betrieb und Bau, so widerspricht schon auf den ersten Blick das preußische Betriebsamt dem Grundgesetz der Arbeitsteilung ungleich stärker als das nichtpreußische.

Die Vereinigung von Betrieb und Bau ist aber noch besonders aus dem Grunde unzweckmäßig, weil der Bau und die Bahnunterhaltung örtlich gebunden sind, wohingegen der Betrieb eine Bewegungstechnik über größere Strecken darstellt; eine Vereinigung beider beeinträchtigt deshalb den Betrieb in hohem Grade. Wie sehr die Überwachung des Betriebes im preußischen Betriebsamt durch die Aufgaben des Baues und der Unterhaltung der Anlagen, der Sicherungen, der Fernsprecher, der Verwaltung der Grundstücke usw. behindert wird, hat Herr Regierungsbaurat Holtermann, Paderborn, in Nr. 11 dieser Zeitung Seite 185 treffend ausgeführt.

Bau und Betrieb sind zwei grundverschiedene Betätigungen. Deshalb wird niemals ein Schiffsbaumeister sagen: Ich baue und unterhalte das Schiff, mithin muß ich auch gleichzeitig sein Kapitän sein im Nebenamte.

Die Folge dieser Arbeitskomplikation von Bau und Betrieb in den preußischen Betriebsämtern ist eine völlig unzweckmäßige Verkleinerung ihres Bezirks. Die Betriebsämter haben nur etwa ein Drittel des Umfanges der Maschinen- und der Verkehrsämter. Das preußische Betriebsamt wird durch diese Beschränkung sowohl an der Überwachung des durchgehenden Betriebes auf größeren Strecken als auch an dem persönlichen Zusammenwirken mit den Maschinen- und Verkehrsämtern gehindert, da eine Zusammenlegung aller drei Ämter an einem Orte und bei gleichen Bezirken ausgeschlossen ist. Die Voraussetzung für eine Zusammenlegung aller drei Ämter an einem Orte wäre nur dann gegeben, wenn das Betriebsamt ebenso groß wäre wie das Verkehrs- und Maschinenamt, und das wäre nur möglich, wenn Bau und Unterhaltung vom Betriebsamt abgesondert würden. Dann könnten auch die Zugleitungen an den Sitz des Betriebsamts gelegt werden.

Auch die Vereinigung aller drei Ämter zu einem Einheitsamte wäre nur möglich, wenn der Bau und die Unterhaltung vollständig vom Betriebe abgesondert für sich in einem Bauamte bearbeitet würden, da dieses Bauamt, ähnlich wie das Ausbesserungswerk für Maschinen und Wagen, im Gegensatz zum Betriebs-, Verkehrs- und Maschinendienst rein örtlich gebunden ist. Man näherte sich mit einem solchen Einheitsamt wieder dem alten Betriebsamt von 1895.

Aus vorstehendem geht hervor, daß das Gesetz der Arbeitsteilung die Trennung von Bau und Betrieb verlangt und daß eine Vereinigung von Bau und Betrieb viel unzweckmäßiger sein würde als eine Vereinigung von Betrieb und Verkehr. Über letztere ließe sich insofern reden, als in den ausführenden mittleren und kleineren Dienststellen Betrieb und Verkehr vereinigt sind. Es würde also ein Rückschritt sein, wenn das Bestreben Erfolg haben sollte, die Vereinigung von Bau und Betrieb in den preußischen Ämtern an die Stelle der Vereinigung von Betrieb und Verkehr in den nichtpreußischen Ämtern zu setzen.

Die Organisation der alten Betriebsämter vor 1895 hatte sich als zweckmäßig erwiesen, da in ihnen Betrieb und Verkehr durch erfahrene Praktiker gut vertreten waren und alle Dienstzweige unter einem Betriebsdirektor einheitlich zusammenwirkten. Nur die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Betriebsamt und Direktion war unpraktisch. Die Direktion hatte nicht genügend Einfluß auf den Betrieb, und in der Verwaltung war die Arbeit auf beide Instanzen unzweckmäßig verteilt. Deshalb verlangte die Organisation von 1895 die Leitung des Betriebes durch die verkleinerte Direktion. Man hatte durch die Aufhebung der alten Betriebsämter gleichsam eine Instanz und den damit verbundenen Aufwand und Schriftverkehr ausschalten wollen. Als Ersatz für die örtliche Aufsicht wählte man die Inspektionen; schon in dieser Bezeichnung war zum Ausdruck gebracht, daß sie nicht als eigentliche Verwaltungsinstanz, als welche nunmehr allein die Direktion galt, gedacht waren.

Im Laufe der Zeit ist aber dieser Gedanke infolge der örtlichen Trennung des Sitzes zusammengehöriger Inspektionen, der Gravitationskraft des dadurch verstärkten Schriftverkehrs und persönlicher Aspirationen die Neigung entstanden, die Inspektionen wieder mehr der Instanz des alten Betriebsamtes anzunähern und ihnen die Aufgaben der Direktion zu übertragen; dafür spricht auch die Umbenennung der Inspektionen in Ämter. Auf diesem Wege fortfahrend, würde man sich von dem ursprünglich guten Gedanken der Organisation von 1895 immer mehr entfernen und in die Nachteile der Organisation vor 1895 zurückfallen, die dann auch noch durch die Nachteile der Uneinheitlichkeit, der Zersplitterung der Arbeitsgebiete in örtlich nicht vereinigte Ämter und vor allem der Komplikation von Betrieb und Bau vermehrt würden.

Während bis 1895 eine Dienststelle nur an das Betriebsamt zu berichten hatte, muß sie heute oft über denselben Gegenstand an drei bis fünf Ämter gleichzeitig berichten, die ihrerseits an die Direktion weiterberichten. Da ist es denn kein Wunder, wenn,

von den ausführenden Dienststellen angefangen, alle wegen der Überlastung mit Schreibwerk bewegliche Klage führen. Während vor 1895 zwischen Direktion und Betriebsamt, das vieles selbst erledigte, eine immerhin leidliche Arbeitsleistung bestand, muß heute vieles doppelt, ja vielfach behandelt werden, und so ist denn oft das Gegenteil von dem, was die Organisation von 1895 erreichen wollte, eingetreten. Ein Fortschreiten auf diesem Wege nach rückwärts würde diese Verhältnisse noch mehr verschlechtern.

Aus dem organisatorischen Grundfehler, daß der Schiffsbaumeister gleichzeitig im Nebenamte Kapitän ist, und daß dem Betriebsamt das örtliche Schwergewicht von Bau und Unterhaltung angehängt wurde, entstehen alle weiteren organisatorischen Mängel.

Auch Herr Holtermann unternimmt es, die Vereinigung von Bau und Betrieb als das allein Wahre zu verteidigen, obwohl er überzeugend darlegen muß, daß das infolge dieser Arbeitskomplikation viel zu kleine Betriebsamt durch die mannigfaltigen einander beeinträchtigenden Aufgaben schon stark überlastet ist. Trotzdem will er dies schon überlastete kleine Betriebsamt zu einem etwa dreimal so großen Betriebsamt ausgestalten, das er in etwa vier Unterbezirke einteilt, in denen je ein Streckeningenieur sowohl die Unterhaltung als auch den Betrieb überwachen soll. Abgesehen davon, daß damit eine neue örtliche Zwischeninstanz mit allen ihren organisatorischen Nachteilen geschaffen würde, ist diese streckenweise Überwachung von Bau und Betrieb für jeden praktisch Erfahrenen von vornherein eine organisatorische Verkehrtheit. Wie soll ein nicht betriebserfahrener Ingenieur auf einer so kurzen Strecke neben der Bahnunterhaltung auch noch den Betrieb mitüberwachen können? Die Selbsttätigkeit und Dienstfreudigkeit der Bahnhöfe würde gelähmt, wenn sie der Aufsicht dieser im Betriebe auf alle Fälle ungleich weniger erfahrenen Ingenieure unterstellt würden, und die Betriebsleistung würde dadurch stark beeinträchtigt werden. In dieser neuen örtlichen Zwischeninstanz wäre die Arbeitskomplikation von Bau und Betrieb auf die Spitze getrieben. Die Abwicklung des Betriebes hängt innig mit dem Verkehr zusammen, denn beide werden ja auf mittleren und kleineren Stationen von denselben Personen ausgeführt; die Überwachung durch die Streckeningenieure würde also auch in den Verkehrsdienst eingreifen, woraus ihre völlige Unangebrachtheit ersichtlich ist.

Die Einrichtung dieser örtlichen Zwischeninstanz würde aber auch für die Rekrutierung der Betriebs- und Verkehrsbeamten auf die Dauer von großem Nachteil sein, denn durch eine solche obendrein kostspielige Bevormundung würde die Intelligenz abgeschreckt werden.

Herr Holtermann beklagt ja für seine Person selbst schon die Bevormundung durch die Direktion, was seine Arbeitslust mindere. Seine Vorschläge würden aber geeignet sein, Qualität und Arbeitslust des gesamten Betriebspersonals systematisch zu verringern und die Überwachungstätigkeit und das Schreibwerk, wie den gesamten Arbeitsaufwand und die Kosten zu vermehren. Die durchschnittliche Qualität der Betriebsbeamten, die durch den Abbau sehr stark gelitten hat, würde weiter herabgemindert, was im gleichen Maß in einer Verminderung der Betriebsleistung zum Ausdruck käme. Das würde dann wieder zu einer übermäßigen Verstärkung der Aufsicht führen, die aber niemals auch nur entfernt den fachmännischen Selbstantrieb ersetzen kann. Eines der hauptsächlichsten Ziele einer guten Organisation ist aber die Auswahl und Ertüchtigung des Personals. Die vorgeschlagene Zwischeninstanz wäre aber nicht geeignet, ein tüchtiges Personal an sich zu ziehen, sondern umgekehrt die Tüchtigkeit fernzuhalten. Eine gute Organisation muß aber alle Kräfte sammeln, und das ist nur möglich, wenn alle Glieder auch bis in die Leitung hinein beteiligt werden.

Herr Holtermann beklagt jetzt schon die ungenügende Befähigung der im kleinen Betriebsamt verwendeten Beamten; seine organisatorischen Vorschläge würden aber durch unzweckmäßige Bevormundung diese Befähigung noch weiter herabzumindern geeignet sein. Auch von Personalersparnis würde schon wegen der Arbeitskomplikation von Bau und Betrieb in einem gegen heute dreimal so großen Betriebsamt gar keine Rede sein können, wohl aber vom Gegenteil. Man kann ein Betriebsamt, dem die Bewegungstechnik auf größeren Strecken obliegt, nicht so organisieren wollen, wie etwa ein örtlich konzentriertes Ausbesserungswerk.

Das neue überorganisierte Betriebsamt Holtermann würde im Gegensatz zu der klaren Arbeitsteilung der Verkehrs- und Maschinenämter stehen und qualifizierte Spezialarbeit ausschließen: er beansprucht aber für den Betriebsamtsvorstand „füglich" auch den Direktortitel; er hält die Hebung der Stellung des Betriebsdirektors zur Wahrung seines Ansehens und seiner Berufsfreudigkeit für dringend erforderlich; er hält die Betriebsamtsvorstände für „mindestens" gleichwertig den Mitgliedstellen der Direktion mit der er einmütig zusammenwirken will; er wünscht, daß dem Betriebsamtsvorstand Geschäfte der Direktion übertragen werden, verlangt größere Selbständigkeit und beschwert sich über die unnötige Bevormundung durch die Direktion.

Hier ist also das deutliche Bestreben zu erkennen, die seit 1895 festgelegten Zuständigkeitsgrenzen zwischen Direktion und Betriebsamt zugunsten des Betriebsamts wieder zu ändern und zu den Nachteilen in der Zuständigkeitsabgrenzung der alten Organisation zurückzukehren, dazu noch Arbeitsteilung und Spezialarbeit auszuschließen und den Betriebsdirektor aus dem Rahmen der jetzigen Organisation herauszuheben. Es werden tatsächlich jetzt schon vielfach den Ämtern Aufgaben übertragen, die besser und einfacher bei der Direktion zu erledigen wären.

Aus diesem Bestreben heraus ist auch die Bekämpfung der im Auftrage der Direktion tätigen Betriebskontrolleure und ihre Ersetzung durch die örtliche Aufsicht der Streckeningenieure zu verstehen. Von der Tätigkeit der Oberbau- und Stellwerkskontrolleure wird übrigens nicht gesprochen. Die Betriebskontrolleure sind als Spezialisten vorwiegend oder ausschließlich in denjenigen Arbeitsgebieten tätig, die im wesentlichen zur Zuständigkeit der Direktion gehören, und für die eine andere organisatorische Zuteilung praktisch auch nicht möglich wäre: Fahrplangestaltung, Zugbildung, Zugleitung, Beförderungs- und Wagendienst; hierbei müssen oft auch noch die Nachbardirektionen in Anspruch genommen werden, über die sich diese Arbeitsgebiete meist erstrecken. Gerade für diese Aufgaben bedarf die Direktion der Betriebskontrolleure als Spezialisten, und es sei nur daran erinnert, daß mit deren Hilfe seit 1900 die Zugbildung und der Beförderungsdienst aufgebaut worden ist. Damals hatte das Ministerium die Absicht, die Betriebskontrolleure zu Transportinspektoren zu ernennen, was ihrer Tätigkeit besser entsprochen haben würde. Auch bei der Mobilmachung und während des Krieges sowie im Feldeisenbahndienst wurden die Kontrolleure im Auftrage der Direktionen vor die mannigfaltigsten und schwierigsten Aufgaben gestellt; das gleiche gilt auch von Betriebsschwierigkeiten und Betriebsstockungen. Wer mit diesen Aufgaben jemals zu tun gehabt hat, wird niemals auf den Gedanken kommen, die Betriebskontrolleure durch Streckeningenieure auf verlorenen Posten zu ersetzen. Auch das Zentralamt und die Generalbetriebsleitung verwenden aus den dargelegten Gründen Betriebskontrolleure.

In der Nachkriegszeit sind die Betriebskontrolleure von den Direktionen zur Unterstützung der Ämter vorübergehend auch in den Abbaumaßnahmen usw. verwendet worden. Im Interesse der Sache sollte auch diese Unterstützung willkommen geheißen werden; Herr Holtermann legt ja selbst dar, daß die Betriebskontrolleure oft eher und besser unterrichtet seien als der Betriebsamtsvorstand; ihre „Unbeliebtheit bei den Ämtern" würde durch die sachlichen Interessen wohl aufgewogen werden können; ebenso würde auch die Besorgnis vor einer „Nebenregierung" dann hinter der Sache zurücktreten.

Wenn der Verkehr wieder einmal einen Höhepunkt erreichen sollte, wie etwa 1912, dann wird an alle organisatorischen Einrichtungen erst der rechte Prüfstein gelegt werden, dann werden organisatorische Mißgebilde versagen und dann wird auch manche Erfahrung und manches praktische Können wieder im Ansehen steigen, das in einer Zeit jahrelanger wirtschaftlicher Depression bezeichnenderweise von manchem geringer geschätzt worden ist. Müssen wir immer und überall erst durch Schaden klug werden?

Nur wenn Bau und Unterhaltung, ähnlich wie beim rollenden Material in den Ausbesserungswerken, vom Betriebe abgetrennt und von besonderen Bauämtern bearbeitet würden, könnte eine sachgemäße Arbeitsteilung und gute Spezialarbeit der reinen Transporttechnik in den drei gleich großen an einem Sitze vereinigten Ämtern (Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-Amt) erreicht werden. Die Zahl der Bauämter würde wesentlich geringer sein als die der bisherigen Betriebsämter. Es könnte dann auch erwogen werden, sämtliche Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter, also die reine Transporttechnik, an den Sitz der Direktion selbst zu verlegen und ihre Bezirke von da aus radial einzuteilen. Für die Maschinenämter ist in einem Direktionsbezirk ein Versuch in der Richtung radialer Einteilung erwogen worden; dabei würde voraussichtlich auch noch ein Maschinenamt ganz wegfallen können. Die Diensteinteilungen der Lokomotiv- und Zugpersonale werden bereits von der Direktion bearbeitet. Die Kassenrevisionen würden zweckmäßiger in Verbindung mit der Hauptkasse gebracht werden. Die Reisen würden dann vom Direktionssitz aus nicht erheblich länger sein als vom bisherigen Amtssitz aus. Das Mehr an Reisen würde aber weitaus aufgewogen durch engste und schnellste persönliche Verbindung mit der Direktion, durch Arbeitsintensität, Vereinfachung und Wegfall des unnötigen Schreibwerks; die

Betriebs- und Verkehrsleistung würde dadurch an Schnelligkeit und Anpassung außerordentlich gewinnen. Es würden weniger Bürokräfte erforderlich sein und wahrscheinlich würde dann auch noch je etwa ein Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsamt gespart werden können.

Bis zu einem gewissen Grade ist nicht Dezentralisation und Zersplitterung der Kräfte, sondern Einheitlichkeit und Zentralisation im Eisenbahnwesen am Platze, was auch der englische Gutachter über das österreichische Eisenbahnwesen gesagt hat, und was heute immerhin von einiger Bedeutung sein könnte. Die Organisation von 1895 hatte ja auch die ausgesprochene Absicht die Betriebsleitung in der Direktion zu zentralisieren, obwohl noch die Fernsprechverbindungen fehlten. Natürliche Voraussetzung wäre, daß den äußeren Dienststellen mehr Selbständigkeit gegeben würde, was eine gute Befähigung und Fachvorbildung erforderte.

Nur mit solchen organisatorischen Grundsätzen: Arbeitsteilung, Erhöhung der Befähigung des Personals und seiner Initiative, Verminderung der Überwachung und straffe Zentralisierung der reinen vom Bau abgesonderten Transporttechnik in der Direktionsinstanz kann die Höchstleistung erreicht werden.

In Nr. 13 d. Ztg. gibt Herr Oberregierungsbaurat Friedrich eine lehrreiche Darstellung über die Entwicklung der sächsischen Eisenbahnorganisation. Ende der neunziger Jahre habe Sachsen unter seiner Generaldirektion Dresden sechs Betriebsdirektionen mit Behördencharakter geschaffen, in denen die reine Transporttechnik, getrennt von Bau und Unterhaltung, vereinigt wurde. Sachsen nahm also, gleichsam in verbesserter Form, die Organisation in Gestalt der alten Betriebsämter und der großen Direktionen auf, die Preußen 1895 beseitigt hatte.

Herr Friedrich führt nun den Nachweis, daß sich die sächsische Organisation im Gegensatz zu der preußischen reinen Ämterorganisation (wobei den Ämtern nur die Aufsicht und Ausführung, nicht die Verwaltung obliege) bewährt habe; die Betriebsdirektionen seien ein Beweis dafür, was zweckmäßig organisierte Zentralstellen zu leisten vermöchten. Die Betriebsdirektionen bestehen aus einem technischen Oberrat als Vorstand, zwei bis drei höheren Technikern (bezirksweise eingeteilt) für Betriebs- und Beförderungsdienst, einem Juristen und einem Verkehrsfachmann aus dem mittleren Dienst hervorgegangen; im ganzen nur 40 Köpfe.

Dagegen lasse der Erlaß des Verkehrsministeriums vom 2. Januar 1923 über die Tätigkeit der Betriebskontrolleure bei den preußischen Direktionen und Ämtern erkennen, in wie hohem Maße die Ausschaltung der Ämter wegen ihrer Bedeutungslosigkeit in Preußen bereits gediehen sei. Die sächsische Organisation sehe hingegen ihre Aufgabe darin, in erster Linie die bei einer Ämterorganisation am stärksten hervortretenden Leerläufe zwischen Bau, Betrieb und Verkehr zu beseitigen. Erst bei dem Versuch, die preußische Organisation auf die sächsischen Verhältnisse zu übertragen, erkenne man die Grundverschiedenheit im Wesen beider vollkommen. „Noch weniger wird man an Stimmen, die aus der Praxis kommen, vorübergehen können, wenn anders geartete Organisationen übertragen werden sollen." Würde man die Betriebsdirektionen abschaffen, indem man ihnen zunächst den Behördencharakter nähme, dann würde man den Sinn dieser ganzen wohlerwogenen und immer wieder erhaltenen Organisation grundlegend ändern. Man würde 25 Jahre der Entwicklung überschlagen und Sachsen, nur unter vollkommen andersartigen Verhältnissen, auf das Jahr 1899 zurückwerfen." Herr Friedrich erblickt in der Übertragung der kleineren Ämter auf Sachsen Nebenorganisationen, die Unzufriedenheit verursachten; beispielsweise würde für Leipzig eine Überorganisation von Ämtern einsetzen, wenn die Betriebsdirektion wegfiele.

Herr Friedrich schlägt vielmehr vor, den Betriebsdirektionen, die jetzt schon den Güterzugfahrplan sowie den Entwurf zum Personenzugfahrplan bearbeiten, noch weitere Aufgaben der Generaldirektion zu überweisen, um diese zu entlasten und damit auch die noch sehr unkaufmännische Erledigung in zwei Instanzen wegfalle.

Berücksichtigt man die eigenartigen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse Sachsens, das Überwiegen des Nahverkehrs, die zahlreichen Schmalspurbahnen in ungünstigem Berggelände, so kann man der Behauptung wohl zustimmen, daß der Arbeitsumfang der Betriebsdirektion in der reinen Transporttechnik dem einer preußischen Durchschnittsdirektion annähernd entspricht.

Die reinen Bauämter unterstehen im wesentlichen noch der Generaldirektion unmittelbar; ebenso die Maschinenämter. Die Zuteilung der letzteren zu den Betriebsdirektionen hält Herr Friedrich nicht gerade für zwingend. Im Interesse der Zusammenfassung der gesamten Transporttechnik möchte ich jedoch auch die Zuteilung der Maschinenämter für zweckmäßig halten.

Würde man die reinen Bauämter ebenfalls den Betriebsdirektionen unterstellen, dann könnten letztere als zweckmäßig organisierte Reichsbahndirektionen angesehen werden und die Generaldirektion bliebe gleichsam nur die besondere Ministerialinstanz des Landes Sachsen. Besondere Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter gäbe es dann nicht; sie wären in der Betriebsdirektion als reine Transporttechnik vertreten bzw., wie ich für Preußen vorgeschlagen hatte, an dem Sitz der Direktion vereinigt. Dann würden die Direktionen durch die gesteigerte Spezialarbeit sowohl der reinen Transporttechnik als der reinen Bautechnik in den Bauämtern — in Sachsen wird auch die Elektrotechnik in einem besonderen Amt bearbeitet — viel wirksamer unterstützt und entlastet werden, als es durch die örtlich zersplitterten Ämter je möglich ist, weil sie obendrein den elementaren Grundsatz der Arbeitsteilung zwischen Bau und Betrieb unbeachtet lassen, ihn vielmehr als das Alleinrichtige ansehen. Die ungenügende Entlastung der Direktionen durch die Ämter hat bereits zur Folge gehabt, daß die Direktionen wieder, wie einst bei den großen Direktionen, zum Abteilungssystem übergehen mußten; auch hier also wieder eine Annäherung an die alte Organisation von 1895. Durch die außerordentliche Vermehrung des Schreibwerks infolge der weitgehenden örtlichen Zersplitterung der Ämter ist die Neigung verstärkt worden, Eignung und Leistung mehr nach schriftlichen Vorlagen als nach der Verminderung des Schreibwerks durch praktisches Können zu bewerten.

Die Zusammenfassung der Spezialgebiete bei der Direktionsinstanz ermöglicht es auch, durch entsprechende Bemessung der Größe der einzelnen Direktionen sich den verschiedenen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen anzupassen, „ohne Überspannung des administrativen Gedankens der Einheitsorganisation"; dann fiele auch der Vorwurf: „Große Köpfe, matte Glieder", „Alterserscheinung" und der Gedanke: „Abkehr von Berlin!"

Einheitliche Regelung des Rollfuhrwesens für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn.

Vom Eisenbahn-Obersekretär **Riedle**, Stuttgart.

Zu den zahlreichen Gegenständen, die infolge des Übergangs der Länderbahnen auf das Reich einer einheitlichen Regelung bedurften, gehört auch das Verhältnis zwischen Eisenbahn und bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern, das bisher bei den vormaligen Länderbahnen in „Allgemeinen Bedingungen" oder „Rollfuhrverträgen" verschieden geregelt war. Die einheitliche Festsetzung ihres Vertragsverhältnisses zu der Eisenbahn wurde auch von den Rollfuhrunternehmern, die in einer über das ganze Reich sich erstreckenden Vereinigung (Vereinigung deutscher Bahnspediteure, Sitz Berlin) zusammengeschlossen sind, lebhaft gewünscht. Der Deutsche Eisenbahnverkehrs-Verband hat deshalb auf Weisung des Herrn Reichsverkehrsministers einen Sonderausschuß eingesetzt, der unter Hinzuziehung von Vertretern der Vereinigung deutscher Bahnspediteure die Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmen neu bearbeitet und einheitlich gestaltet hat. Die allgemein geltenden Bestimmungen sind in „Allgemeinen Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmen" — abgekürzt: „ARB" — festgelegt worden, die einen Bestandteil des mit den Rollfuhrunternehmern nach einheitlichem Muster abzuschließenden Vertrags bilden. In den Vertrag sind die für den Einzelfall erforderlichen, in den ARB. nicht geregelten, besonderen Bestimmungen und die nach den örtlichen Verhältnissen zu regelnden Abweichungen von den ARB. aufzunehmen. Einen weiteren Bestandteil des Vertrags bildet der Gebührentarif, der die dem Rollfuhrunternehmer zustehenden Gebühren enthält. Die neuen Bedingungen, die von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn genehmigt worden sind, werden zum 1. Mai 1924 eingeführt.

Die wesentlichste Änderung, die mit der Einführung der neuen Bedingungen gegenüber bisher eintritt, besteht darin, daß die Bestellung bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer auf Grund der Eisenbahn-Verkehrsordnung künftig auf die Abfuhr der Stückgüter beschränkt ist. Für die Anfuhr der Güter zur Bahn werden also künftig bahnamtliche Rollfuhrunternehmer nicht bestellt. Die Unternehmer gelten deshalb bei der Anfuhr und Auflieferung der abgehenden Stückgüter nach den

neuen Bedingungen nicht als bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, also nicht als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5 EVO., sondern lediglich als Beauftragte des Absenders. Für die bei der Anfuhr entstehenden Schäden haftet demzufolge künftig nicht die Eisenbahn, sondern der Unternehmer selbst und zwar zunächst nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Landfrachtvertrag. Die Unternehmer sind in der Lage, die Beförderungsbedingungen für die Anfuhr selbst mit den Absendern zu vereinbaren oder — wie dies bei den Privatspediteuren üblich ist — im voraus allgemeine Beförderungsbedingungen aufzustellen. Sie sind jedoch gehalten, auf Verlangen der Absender Güter abzuholen und zur Bahn zu bringen, die Aufträge zur Abholung innerhalb einer von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist auszuführen und nicht höhere als die von der Eisenbahn für die Anfuhr festgesetzten Gebühren (Rollgelder) zu erheben. Ferner sind die Unternehmer auch weiterhin verpflichtet, die Stückgüter ladefertig und auf Verlangen der Eisenbahn zu bestimmten Tageszeiten und nach Versandrichtungen ausgeschieden aufzuliefern. Weiter ist den Unternehmern auch künftig untersagt, Stückgüter nach einem anderen Orte mit Eisenbahnverbindung ohne ausdrücklichen schriftlichen Auftrag des Absenders in Sammelladungen, mit Kraftwagen oder auf dem Wasserwege abbefördern zu lassen.

Durch diese Regelung, die auch den Wünschen der Unternehmer-Vereinigung entspricht, werden den Unternehmern bei der Anfuhr gewisse Erleichterungen eingeräumt. Die Eisenbahn wird von der Haftung für die Anfuhr, die sie bei Bestellung bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer nach §§ 5 und 63 (8) EVO. — unbeschadet ihrs Rückgriffs auf den Unternehmer — zu tragen hätte, befreit. Überdies fließen der Eisenbahn ohne unmittelbare Schädigung der Unternehmer nicht ganz unerhebliche Mehreinnahmen an Nachnahmegebühren zu, da die Rollgeldnachnahmen künftig nicht mehr gebührenfrei sind.

Von der Bestellung bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer für die Anfuhr, die nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung in das Belieben der Eisenbahn gestellt ist, konnte um so eher abgesehen werden, als die Eisenbahn nach der Fassung der „Allgemeinen Bedingungen“ trotzdem in der Lage bleibt, die Verkehrtreibenden vor willkürlicher Festsetzung der Rollgelder und vor der Ablehnung oder verzögerten Ausführung von Abholungsaufträgen zu schützen. Die nunmehr einheitlich getroffene Regelung besteht übrigens im Bereich der Gruppe Bayern der Deutschen Reichsbahn schon seit dem Jahre 1895, ohne daß sich Anstände ergeben hätten.

Die hiernach vorzusehenden wenigen Bestimmungen über die Anfuhr sind in § 13 der Allgemeinen Bedingungen zusammengefaßt. Hierdurch werden die übrigen Bestimmungen, da sie nur noch die Abfuhr der Stückgüter betreffen, erheblich einfacher und übersichtlicher. Zunächst ist ein Umriß über die Geschäftsaufgaben des Unternehmers gegeben. Neben der Abfuhr der Eil- und Frachtstückgüter, der Einziehung der Frachten usw., der Vorführung der Zollgüter ist hier auch die Verpflichtung zur Lagerung unanbringlicher und nicht abgenommener Güter, die dem Unternehmer auf Grund des § 81 (3) und (6) EVO. übergeben werden, aufgeführt. Diese Verpflichtung wird dem Unternehmer aber nur auferlegt, wenn er geeignete Lagerräume besitzt; die Schaffung solcher Räume soll nicht verlangt werden. Da die Eisenbahn mit der Übergabe der Güter an den ihr als zuverlässig bekannten Unternehmer ihre Pflicht aus dem Frachtvertrag erfüllt hat, wird die weitere Behandlung der zur Lagerung übernommenen Güter, namentlich die Festsetzung der Lagergebühren und die Versicherung gegen Feuersgefahr — entgegen der bisherigen Bestimmung einzelner Reichsbahndirektionen — dem Unternehmer überlassen. Dieser handelt dabei als Lagerhalter im Sinne des Handelsgesetzbuchs.

Zu den allgemeinen Pflichten des Unternehmers gehört auch die Führung der Bezeichnung „Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer“. Die Unternehmervereinigung hatte die Bezeichnung „Bahnspediteur“ beantragt. Die Tätigkeit des Spediteurs (§ 407 HGB.) ist eine wesentlich andere als die des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers. Nach §§ 63 und 78 EVO. bestellt die Eisenbahn „Rollfuhrunternehmer“, nicht „Bahnspediteure“. Die Bezeichnung „Bahnspediteur“ kommt deshalb den Unternehmern nicht zu. Sie würde geeignet sein, bei den Verkehrtreibenden irrige Ansichten auszulösen. Die allgemeinen Pflichten der Unternehmer sind ferner durch die (in den Verträgen einzelner Reichsbahndirektionen schon bisher enthaltene) Bestimmung erweitert worden, daß der Unternehmer bei Feuersgefahr für den Bahnhof und seine einzelnen Teile sich sofort mit seinen Leuten, Pferden, Wagen und Löscheinrichtungen zur Verfügung des Vorstehers der Abfertigungsstelle zu halten hat.

Die Bestimmungen über die Stellung des Personals bringen dem Unternehmer einige Erleichterungen. So ist die Bestimmung, daß die Eisenbahn das erforderliche Personal auf Kosten des Unternehmers selbst einstellen könne, wenn es vom Unternehmer nicht oder unvollständig gestellt werde, fallen gelassen. Auch die Vorschrift, daß der Unternehmer etwaigen Wünschen der Eisenbahn hinsichtlich der Dienst- und Arbeitsverhältnisse seiner Arbeiter bereitwillig entgegenzukommen habe, ist nicht mehr aufgenommen worden, da die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse lediglich der Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und seinen Arbeitern unterliegt. Schließlich ist auch den Angestellten und Arbeitern des Unternehmers das Tragen von Dienstmützen nicht mehr vorgeschrieben. Der Vorbehalt, daß die Eisenbahn die Begleiter zu den Rollfuhrwerken selbst stellen könne, ist nicht mehr aufgenommen. Dagegen ist das Recht der Eisenbahn, vom Unternehmer die Beigabe besonderer Begleiter zu den Fuhrwerken zu verlangen, beibehalten. Das Verlangen, gegen das sich die Unternehmer-Vertreter wegen der hohen Kosten der Begleitung gewandt haben, soll jedoch von der Eisenbahn**verwaltung** (Direktion) gestellt werden. Hierdurch soll gewährleistet werden, daß die Notwendigkeit der Begleitung jeweils eingehend geprüft wird. Allgemein haben künftig die Unternehmer die Namen der Angestellten und Arbeiter sofort bei der Einstellung der Abfertigungsstelle schriftlich mitzuteilen. Diese hat, soweit nötig, die Einholung einer Auskunft aus dem Strafregister auf Kosten des Unternehmers zu veranlassen. Die Bestimmung, die schon seither in den Verträgen einzelner Reichsbahndirektionen enthalten war, ist notwendig, um unehrliche, wegen Diebstahls, Urkundenfälschung, Unterschlagung usw. vorbestrafte Angestellte und Arbeiter vom amtlichen Rollfuhrgeschäft fernzuhalten.

Die Unternehmervereinigung hatte beantragt, dem Unternehmer die Vorhaltung von **Beförderungs- und Lademitteln** nicht in ausreichender, sondern nur in der dem regelmäßigen Bedarf entsprechenden Zahl aufzuerlegen. Da die Eisenbahn aber den größten Wert darauf legen muß, daß die Abfuhr der Stückgüter gerade bei außergewöhnlichem Verkehr nicht stockt, muß verlangt werden, daß der Unternehmer die Zahl seiner Beförderungsmittel dem jeweiligen Verkehrsumfang anpaßt. Der Verkehr ist übrigens mit der Befestigung der Währung stetiger geworden; die durch Tariferhöhungen veranlaßten, plötzlich auftretenden, außerordentlich starken Verkehrsanschwellungen haben aufgehört, so daß der Hauptgrund, der zu dem Antrag geführt haben mag, weggefallen ist. Als Kennzeichnung der Rollfuhrwerke ist nur die Anschrift „Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer“ verlangt, um die freizügige Verwendbarkeit der Fuhrwerke nicht zu beeinträchtigen.

Die zur Abfuhr bestimmten Güter werden dem Unternehmer nach Anordnung der Abfertigungsstelle entweder zur Übernahme bereitgestellt oder übergeben. Die Unternehmervereinigung hatte eine Fassung beantragt, nach der die Güter **stets** körperlich dem Unternehmer übergeben werden sollten. Da die körperliche Übergabe wegen der baulichen Einrichtungen oder der Art des Ladebetriebs nicht überall möglich ist oder aber für die Eisenbahn mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre, müssen die Güter an vielen Orten auch künftig an bestimmten Plätzen des Güterschuppens bereitgestellt werden, von wo sie der Unternehmer ohne Mitwirkung der Eisenbahn an Hand der Frachtbriefe selbst zu übernehmen hat. Bei dieser Übernahme entdeckte Verluste oder Schäden hat der Unternehmer innerhalb bestimmter Fristen der Abfertigungsstelle zu melden; spätere Meldungen befreien den Unternehmer von der Haftung für solche Schäden nur dann, wenn er nachweist, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

Die abzurollenden Güter hat der Unternehmer — wie seither — grundsätzlich im Erdgeschoß der Wohn- oder Geschäftshäuser an die Empfänger abzuliefern. Kleinere Stücke, die von einem Mann getragen werden können, sind auf Verlangen der Empfänger auch in andere Geschosse oder in die Kellerräume abzutragen. Das Abtragen soll im allgemeinen ohne Erhebung einer besonderen Gebühr besorgt werden; bei vorliegendem Bedürfnis kann die Eisenbahnverwaltung (Direktion) jedoch durch Aufnahme in den Gebührentarif die Erhebung einer Abtragegebühr genehmigen. Die Unternehmervereinigung hatte wegen der starken Belastung, die die Ablieferung ins Erdgeschoß sowie das Abtragen kleinerer Stücke für die Unternehmer bedeutet (großer Zeitverlust, Notwendigkeit der Begleitung zur Abwendung der Diebstahlsgefahr, Beschädigung von Einfahrtstoren, Treppenhäusern usw.), beantragt, nur Ablieferung **vor** das Haus des Empfängers vorzuschreiben und kleinere Stücke nur auf Rechnung und Gefahr des Empfängers in Stockwerke usw. abtragen zu lassen. Diese Regelung würde aber den praktischen Bedürfnissen und den Interessen der Verkehrtreibenden nicht Rechnung tragen und auch mit der Auslegung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Ablieferung **in** die Behausung des Empfängers) im Widerspruch stehen. Das seitherige Verfahren ist deshalb beibehalten worden.

Bei der Ablieferung hat sich der Unternehmer den Empfang des Gutes vom Empfänger bescheinigen zu lassen. Die Anordnung

des hierbei einzuhaltenden Verfahrens (Art des Vordrucks, Ausfüllung durch den Unternehmer oder die Abfertigungsstelle, Ablieferung oder Verwahrung der Empfangsbescheinigungen) ist den einzelnen Reichsbahndirektionen vorbehalten. Unanbringliche Güter hat der Unternehmer in der Regel alsbald der Abfertigungsstelle zur Einholung einer Anweisung des Absenders und zur vorläufigen Verwahrung im Güterschuppen zurückzugeben, damit die nicht unerheblichen Einnahmen an Lagergeld der Eisenbahnkasse zufließen. Nur wo es die Raumverhältnisse des Güterschuppens erfordern, sind diese Güter — wie seither — vom Unternehmer in seinen Räumen vorläufig zu verwahren; die Anordnung dieses Verfahrens, das nicht zu verwechseln ist mit der Überweisung zur Lagerung nach § 81 (3) und (6) EVO., ist jedoch der Eisenbahnverwaltung (Direktion) vorbehalten.

Die Fristen, innerhalb deren die Güter den Empfängern zuzustellen sind, entsprechen im allgemeinen den seither vorgesehenen Zustellungsfristen. Sie sollen sowohl den Interessen der Eisenbahn (Lieferfristen, Aufnahmefähigkeit des Güterschuppens) als auch den Verhältnissen im Fuhrbetriebe (Arbeitszeit, Geschäftszeit der Betriebe, Steigerung der persönlichen und sachlichen Kosten) gebührend Rechnung tragen. Da die in den Allgemeinen Bedingungen festgesetzten Fristen diesen Erfordernissen bei den verschiedenartigen örtlichen Verhältnissen (Art des Ladebetriebes und der Übergabe der Güter an den Unternehmer, Lage und Ausdehnung des Bestellbezirks usw.) nicht überall gerecht werden können, ist vorgesehen, daß für besondere örtliche Verhältnisse von der Eisenbahnverwaltung im Vertrag andere Fristen festgesetzt werden können.

Die auf den abzurollenden Gütern lastenden Nachnahmen, Frachten usw. hat der Unternehmer bei der Ablieferung der Güter für die Eisenbahn einzuziehen und an dem auf den Eingangstag des Gutes folgenden übernächsten Werktag an die Eisenbahnkasse abzuliefern. Diese Zahlungsweise ist nicht als Frachtstundung anzusehen; Frachtstundungsgebühr wird deshalb vom Unternehmer für die abzurollenden Stückgüter nicht erhoben. Zur Förderung des — wieder wichtigen — bargeldlosen Verkehrs und zur Entlastung der Eisenbahnkassen ist vorgesehen, daß die Abfertigungsstelle vom Unternehmer bargeldlose Begleichung verlangen kann.

Die Gebühren, die der Unternehmer beanspruchen kann, werden nach den neuen „Allgemeinen Bedingungen" von der E i s e n b a h n festgesetzt. Das förmliche Einverständnis des Vertragsgegners (Unternehmers), das bisher bei Gebührenänderungen durch Abschluß eines Nachtrags zum Rollfuhrvertrag eingeholt worden ist, ist also künftig nicht mehr erforderlich. Die Gebühren (Rollgelder usw.) können vielmehr ohne weiteres im Verfügungswege geändert werden, wodurch die rasche Durchführung der Gebührenänderungen wesentlich vereinfacht und erleichtert wird. Die Berechnung und Einsetzung der Rollgelder und sonstigen Gebühren in die Frachtbriefe ist zur Entlastung der Abfertigungsstellen grundsätzlich dem Unternehmer auferlegt. Für die Rollgelder ist im Gebührentarif für Sendungen mit einem Gewicht bis zu 200 kg eine Staffelung von 25 zu 25 kg und für Sendungen mit höherem Gewicht eine Staffelung von 50 zu 50 kg vorgesehen. Von dieser Staffelung, die den Wünschen der Verkehrtreibenden und der Unternehmer genügend Rechnung trägt, soll nur z u g u n s t e n der Verkehrtreibenden abgewichen werden, d. h. eine andere Staffelung soll nur eingeführt oder beibehalten werden, wenn sie für die Verkehrtreibenden günstiger wirkt.

In welchem Umfange der Unternehmer der Eisenbahn für Verluste, Minderungen und Beschädigungen von Gütern sowie für Überschreitungen der Zustellungsfristen zu haften hat, wird durch die Haftung der Eisenbahn gegenüber dem Verfrachter bestimmt. Der Unternehmer hat deshalb der Eisenbahn den Schaden zu ersetzen, den sie dem Berechtigten nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zu zahlen hat. Er hat ferner wie seither für die Einziehung der auf den Gütern lastenden Nachnahmen, Frachten und sonstigen Beträge und bei der Vorführung der Zollgüter für die Erfüllung der Pflichten eines Warenführers im Sinne der Zollvorschriften zu haften. Dagegen ist die bisherige strenge Haftung des Unternehmers für sonstige Schäden (z. B. für Beschädigungen des Güterschuppens, der Lademittel der Eisenbahn usw.) durch Zulassung des Entlastungsbeweises (Nachweis, daß weder den Unternehmer noch seine Leute ein Verschulden trifft) gemildert worden. Die Vorschriften über die Regelung der Entschädigungsanträge, die im wesentlichen gleich geblieben sind, sind durch die Bestimmung ergänzt worden, daß die Eisenbahn dem Unternehmer in geeigneten Fällen Gelegenheit geben kann, einem Rechtsstreit beizutreten.

Um das Verhältnis zwischen dem Unternehmer und den Außenstellen klarzustellen, sind die Stellen, denen die Aufsicht über das bahnamtliche Rollfuhrgeschäft obliegt, sowie deren Rechte (insbesondere auch das Recht zur Verhängung von Vertragsstrafen) in den Allgemeinen Bedingungen festgelegt worden. Die Bestimmungen über das Verhalten des Unternehmers bei einem Ausstand der Transportarbeiter sind erheblich gekürzt. Sie schreiben nur vor, daß Lohn- und sonstige Streitigkeiten sofort der Abfertigungsstelle anzuzeigen sind und daß der Unternehmer im Falle eines Ausstandes sich den Anordnungen der Eisenbahn zur Aufrechterhaltung der Stückgutabfuhr zu unterwerfen, insbesondere auf Verlangen gegen angemessene Entschädigung und gegen Übernahme der Haftung seine Beförderungs- und Lademittel der Eisenbahn zur Verfügung zu stellen hat. Den Reichsbahndirektionen bleibt überlasssen, wo sie es für nötig erachten, im voraus ins einzelne gehende Maßnahmen für den Fall eines Ausstandes im Vertrag zu treffen.

Die Bestimmungen über die Geltungsdauer und die Lösung des Vertrags (Kündigungsfristen usw.), die bisher in den (Mantel-) Verträgen enthalten waren, sind in die Allgemeinen Bedingungen übernommen worden. Sie sehen für beide Teile vierteljährige Kündigung vor. Die Hinterlegung einer S i c h e r h e i t für die Erfüllung der Vertragspflichten wird im allgemeinen nicht mehr verlangt.

Außer verschiedenen anderen, mit dem Rollfuhrwesen zusammenhängenden Fragen und Anträgen hat der Sonderausschuß schließlich auch geprüft, ob für die Übertragung des bahnamtlichen Rollfuhrgeschäftes von den Unternehmern im Hinblick auf ihre Vorzugsstellung gegenüber anderen Fuhrunternehmern nicht eine laufende jährliche P a c h t erhoben werden könnte. Der Sonderausschuß kam zu der Anschauung, daß die Einführung einer Pacht bei der im allgemeinen nicht gerade günstigen wirtschaftlichen Lage der Unternehmer voraussichtlich an den meisten Plätzen eine Erhöhung der Rollgelder zur Folge hätte. Diese würde aber durch Vermehrung der Selbstabholer und Vollmachtgeber auch der Eisenbahn Nachteile bringen, die durch die Einnahmen an Pacht kaum aufgewogen werden würden. Die Einführung einer Pacht ist deshalb vorerst zurückgestellt worden. Dagegen werden den Unternehmern künftig G e s c h ä f t s r ä u m e im Güterschuppen allgemein nur gegen Bezahlung einer M i e t e überlassen.

Es ist zu hoffen, daß durch die neuen „Allgemeinen Bedingungen für bahnamtliche Rollfuhrunternehmen" das notwendige innige Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Rollfuhrunternehmern zur Erzielung einer raschen und reibungslosen Abwicklung des Verkehrs erleichtert und gefördert wird.

Die Deutsche Reichsbahn im Gutachten der Reparations-Sachverständigen.

Im Anschluß an unsere Mitteilung in der letzten Nummer lassen wir hierunter als Ergänzung die Anlage Nr. 4 zum Bericht des Sachverständigen-Ausschusses sowie einen kurzen Auszug aus dem Gutachten der Eisenbahnsachverständigen Acworth und Leverve (Anlage 3 zum Sachverständigenbericht) folgen:

A n l a g e 4.

Überlassung des Betriebs der Deutschen Reichsbahn an eine Gesellschaft. Konzession für den Betrieb der Deutschen Reichsbahn.

Die Konzession für den Betrieb der Deutschen Reichsbahn wird im Wege der Gesetzgebung zu einem bestimmten Zeitpunkt einer Gesellschaft unter den nachstehenden Bedingungen erteilt:

Das Gesetz wird den Vertrag genehmigen, der zwischen der Deutschen Regierung und der Konzessions-Gesellschaft abgeschlossen wird. In diesem Vertrag wird insbesondere vorgesehen, daß keine Änderung der Konzessionsbedingungen ohne Genehmigung der Gesellschaft und des unten erwähnten Treuhänders vorgenommen werden darf.

Das Gesetz wird ferner bestimmen, daß der Gesellschaft auch das Betriebsmonopel bei einer etwaigen Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes zusteht.

Das Statut der Gesellschaft bildet einen untrennbaren Bestandteil des Gesetzes. Die Gesellschaft ist deutsch.

Bevor das Gesetz dem Deutschen Reichstag vorgelegt wird, muß es durch die Reparationskommission genehmigt werden.

Die Gesellschaft hat den Betrieb, die Unterhaltung und normale Weiterentwicklung der Eisenbahnen einschließlich der Anlagen und des rollenden Materials zu gewährleisten. Sie hat das Recht, den Betrieb so zu führen, wie sie es für gut findet,

unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen über die Rechte der Deutschen Regierung und die Befugnisse des Eisenbahnkommissars.

Die Deutsche Regierung übt über die Tarife und den Betrieb der Eisenbahnen die Aufsicht aus, die nötig ist, um jede unterschiedliche Behandlung zu verhindern und das Publikum zu schützen, aber diese Aufsicht darf niemals derart ausgeübt werden, daß sie die Eisenbahngesellschaft außer Stand setzt, eine sachgemäße und angemessene Rente aus dem Kapital zu erzielen, einschließlich der nötigen Mittel für den Dienst ihrer Obligationen und Vorzugsaktien, sowie einschließlich einer Rente für die Stammaktien und angemessener Rücklagen für alle Zwecke, auch für die Tilgung des Kapitals.

Die Gesellschaft wendet bei ihrer Gründung die zu dieser Zeit in Kraft befindlichen Tarife an. In der Folge kann sie diese Tarife oder einen Teil davon ändern, wenn die Verhältnisse es erfordern, unter Vorbehalt der Artikel 365 und 378 des Vertrages von Versailles.

Das Organisationskomitee regelt die Art und Weise, in der die Deutsche Regierung die Aufsicht über den Betrieb und die Tarife auszuüben hat, unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen.

Die Konzession erstreckt sich auf einen Zeitraum, der ausreichend ist, um die Tilgung der Obligationen unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen zu gestatten. Bei Ablauf der Konzessionszeit gibt die Gesellschaft der Deutschen Regierung unentgeltlich das gesamte Netz mit dem gesamten Fahrzeugpark und allen Anlagen, frei von allen Lasten, in gutem Zustand und vollständig betriebsfähig zurück.

Soweit nach den Vorschriften des Gesetzes von 1920 die Zustimmung der Deutschen Reichsbahn erforderlich ist, ist es Sache der Deutschen Regierung, hierwegen mit den beteiligten Ländern alle erforderlichen Vereinbarungen zu treffen. Diese Vereinbarungen werden in dem Gesetz bestätigt, durch das die Konzession erteilt wird.

Das Gesetz überträgt auf die Betriebsgesellschaft das Recht, das gesamte Eigentum des Netzes hypothekarisch zu belasten.

Das Gesetz wird ferner die Verpflichtung für das Reich, die Länder und alle anderen öffentlichen Körperschaften enthalten, die Eisenbahngesellschaft von jeder neuen direkten Steuer, sei es auf ihre Brutto- oder Nettoeinnahmen, sei es auf ihr bewegliches Eigentum und auf ihr Personal, oder von jeder anderen direkten Abgabe freizulassen.

Die Eisenbahngesellschaft.

Artikel I.
Gesellschaftskapital.
Einlagen.

Das gesamte zu schaffende Aktienkapital, zuzüglich der 11 Milliarden Goldmark erststellig hypothekarisch gesicherter Obligationen, die nachstehend erwähnt werden, entspricht dem in der Deutschen Reichsbahn investierten Kapital (26 Milliarden Goldmark).

Es werden 2 Milliarden Goldmark Vorzugsaktien geschaffen, die eine feste Dividende tragen und außerdem Anspruch auf Beteiligung an den Überschüssen der Eisenbahnen haben nach Zahlung der Jahresbeträge, von denen weiter unten die Rede sein wird. Die Höhe der Dividende und des weiteren Anteils am Reingewinn, sowie die Bedingungen ihres Rückkaufs und ihrer Wiedereinziehung durch die Deutsche Regierung, werden durch eine Vereinbarung zwischen der Deutschen Regierung und dem unten erwähnten Organisationskomitee festgesetzt.

Die Vorzugsaktien werden von der Gesellschaft zugunsten der Deutschen Regierung und der Gesellschaft selbst veräußert. ¼ des Erlöses aus dieser Veräußerung kommt der Deutschen Regierung, ¾ der Gesellschaft zugute.

Der Verkauf dieser Stücke ist so vorzunehmen, daß der Deutschen Regierung der ihr zustehende Gesamtanteil längstens binnen einer Frist von zwei Jahren zufließt. Wenn die Deutsche Regierung es verlangt, kann der Erlös aus dem ersten Verkauf der Aktien ihr vorbehalten werden.

Den übrigen Teil des in der Deutschen Reichsbahn investierten Kapitals (13 Milliarden Goldmark) bilden die Stammaktien, die der Deutschen Regierung gehören und die von dieser nach ihrer Wahl behalten oder verkauft werden.

Artikel II.
Verwaltung und Leitung.

Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrat von mindestens 18 Mitgliedern verwaltet, die sämtlich erfahrene Geschäftsleute oder Eisenbahnsachverständige sein müssen. Sie werden zur Hälfte von der Deutschen Regierung, zur Hälfte vom Treuhänder (siehe unten) ernannt.

Sobald die Vorzugsaktien auf den Markt gebracht sind, haben die Inhaber das Recht, vier Verwaltungsratsmitglieder zu ernennen, die alsdann an die Stelle von vier durch die Deutsche Regierung ernannten Mitglieder treten.

Das Organisationskomitee regelt die Dauer des Mandats der Verwaltungsratsmitglieder jeder Gruppe.

Unter den neun vom Treuhänder ernannten Mitgliedern des Verwaltungsrats können fünf deutsche Staatsangehörige sein.

Der Präsident des Verwaltungsrats wird auf ein Jahr mit einer Mehrheit von ¾ der Stimmen des Verwaltungsrats gewählt. Er ist wieder wählbar, sofern er die erforderlichen Eigenschaften besitzt.

Von dem Zeitpunkt an, wo die Inhaber der Vorzugsaktien Mitglieder des Verwaltungsrats ernennen, wird der Präsident des Verwaltungsrats aus deren Mitte gewählt.

Im Falle der Stimmengleichheit im Verwaltungsrat hat der Präsident eine Zusatzstimme.

Der Generaldirektor der Eisenbahngesellschaft muß die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen.

Er darf dem Verwaltungsrat nicht angehören und wird von letzterem mit ¾ Stimmenmehrheit ernannt.

Der Generaldirektor kann mit ¾ Stimmenmehrheit seiner Stellung enthoben werden. Indes kann seine Entlassung, sofern sie vom Kommissar (siehe Artikel III) wegen Verletzung des Statuts der Gesellschaft oder wegen Nichtausführung der Anordnungen des Verwaltungsrats verlangt wird, mit einfacher Stimmenmehrheit ausgesprochen werden.

Welche Entscheidungen auch immer über die Betriebsorganisation der Eisenbahnen getroffen werden sollten, es ist unter allen Umständen daran festzuhalten, daß bei einer etwaigen Einteilung des Netzes in örtliche Gruppen die Finanz- und Tarifeinheit des Unternehmens nicht berührt werden darf.

Artikel III.
Kommissar.

Der Eisenbahnkommissar soll eine Persönlichkeit von anerkanntem Ruf in der Eisenbahnwelt sein. Er wird durch die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrats mit Stimmenmehrheit ernannt. Er darf dem Verwaltungsrat nicht angehören. Er wird einen ausreichenden Stab von Eisenbahn- und Rechnungssachverständigen haben.

Der Kommissar hat das allgemeine Recht, auf dem ganzen Netz in alle Anlagen und in alle Verwaltungsstellen der Eisenbahn Einsicht zu nehmen. Er kann dieses Recht persönlich oder durch Vertreter ausüben. Er hat das Recht, statistische und finanzielle Übersichten, Voranschläge für außerordentliche Ausgaben, gleichviel ob sie auf Kapitalrechnung oder auf laufende Betriebsrechnung verrechnet werden, Vorschläge auf Änderung der Tarife, Vorschläge auf Bewilligung von Ausnahmetarifen, sowie alle anderen Vorlagen entgegenzunehmen, die normalerweise der Genehmigung des Generaldirektors unterliegen.

Er hat ferner das Recht, jederzeit die Mitteilung aller weiteren Berichte, Übersichten und Statistiken einzufordern, die er für nötig hält, um sich in aller Unabhängigkeit ein Urteil zu bilden.

Alle diese Informationen sind ihm auf Verlangen rasch, vollständig und genau zu liefern.

Sofern irgendeine Maßnahme, die sich auf Bau, Betrieb oder auf die Tarife bezieht, ernstlich die nachstehend aufgeführten Rechte oder Interessen der Obligationsinhaber oder der Reparationskommission bedrohen sollte, insbesondere wenn eine solche Maßnahme die Zahlung der im nachstehenden Artikel V erwähnten Leistungen an den Fälligkeitsterminen gefährden sollte, hat der Kommissar diese Frage mit dem Generaldirektor zu erörtern. Sofern er letzteren nicht zur Änderung seiner Politik bewegen kann, hat er mit dieser Frage den Verwaltungsrat zu befassen, der die notwendigen Maßnahmen ergreifen wird.

Wenn der nachstehend erwähnte Dienst der Obligationen gefährdet ist, wird der Kommissar die unten erwähnten Bestimmungen über die Sicherheit der Obligationsinhaber in Erwägung ziehen.

Die Kosten für den Eisenbahnkommissar und seinen Stab gelten als Betriebskosten und werden als Betriebsausgaben verrechnet.

Artikel IV.
Obligationen.

Die Gesellschaft wird sofort nach ihrer Gründung unentgeltlich für Reparationszwecke erststellig hypothekarisch gesicherte Obligationen im Nennwert von 11 Milliarden Goldmark ausgeben und einem von der Reparationskommission bezeichneten Treuhänder aushändigen. Die Obligationen werden im ersten Geschäftsjahre der Gesellschaft mit 3%, im zweiten mit 4% nebst einem Bonus von 25 Millionen Goldmark, im dritten und den folgenden Geschäftsjahren mit 5 % verzinst. Die Obligationen sind mittels eines Tilgungsfonds, wie er nachstehend vorgesehen ist, zu tilgen.

Die Zahlung der Obligationen wird von der Deutschen Regierung gewährleistet. Die Obligationen tragen die Unterschrift der Personen, die zur Vertretung der Gesellschaft berechtigt sind, sowie des Reichsfinanzministers, der im Namen der Deutschen Regierung handelt.

Die Obligationen werden durch eine erststellige Hypothek garantiert, die auf alle jetzigen und künftigen Grundstücke, die von der Gesellschaft benutzt werden oder ihr gehören sowie auf die Einnahmen hieraus, eingetragen ist, und ferner durch ein erststelliges Pfandrecht an dem jeweiligen festen und rollenden Material und allen sonstigen Betriebseinrichtungen der Gesellschaft. Die Gesellschaft wird durch die Konzession ermächtigt, diese Hypothek und dieses Pfandrecht zu bestellen, deren Dauer nicht auf die der Konzession beschränkt ist.

Die Hypothek und das erststellige Pfandrecht werden ausschließlich zugunsten des von der Reparationskommission ernannten Treuhänders bestellt. Die Gesellschaft und die Deutsche Regierung haben jedoch das Recht, jederzeit mit Zustimmung des Treuhänders jeden Teil des Eigentums der Gesellschaft zu verkaufen oder sonst darüber zu verfügen, der für die Gesellschaft entbehrlich erscheint, wobei die Bestimmungen über die Verwendung des Erlöses vom Treuhänder genehmigt sein müssen.

Der Dienst der Obligationen wird durch nachstehende Zahlungen sichergestellt, die an den Treuhänder aus den Bruttoeinnahmen der Gesellschaft vor Feststellung des Reinüberschusses zu leisten sind:

a) für das 1. Geschäftsjahr der Gesellschaft 330 Millionen G.-M.
b) „ „ 2. „ „ „ 465 „ „
c) „ „ 3. „ „ „ 550 „ „
d) „ „ 4. und die folgenden Geschäftsjahre der Gesellschaft . . . 660 „ „

Wenn in irgend einem Jahre die Betriebseinnahmen nicht ausreichen, um die vorstehenden Zahlungen sicherzustellen (wobei die Gesellschaft die erforderlichen Beträge aus den für diesen Zweck verfügbaren Rücklagen bis zu deren Erschöpfung heranziehen kann), hat der Eisenbahnkommissar das Recht, zur Wahrung der Interessen der Obligationsinhaber alle Maßnahmen zu treffen, die der Treuhänder im Interesse der Obligationsinhaber für notwendig hält. *Dieses Recht umfaßt auch die Befugnis, die Eisenbahnen und das Eigentum, auf denen die Hypothek und das Pfandrecht zugunsten der Obligationen lasten, ganz oder teilweise in Betrieb zu nehmen, zu verpachten oder zu verkaufen.*

Nach Ablauf des vierten Jahres nach Gründung der Gesellschaft werden die Obligationen unter den vom Treuhänder mit Genehmigung der Reparationskommission zu bestimmenden Bedingungen in der Weise getilgt, daß alljährlich der Teil der oben erwähten Jahreszahlungen, der nach Verzinsung der Obligationen zur Verfügung bleibt, hierzu verwendet wird.

Die Deutsche Regierung und die Gesellschaft sind jederzeit berechtigt, an den Treuhänder Beträge über die vorgenannten Zahlungen hinaus mit Zustimmung der Reparationskommission zu leisten, die sich beim Übertragungskomitee darüber vergewissert, daß die Übertragung dieser Mehrzahlungen nicht die Übertragung der Jahreszahlungen beeinträchtigt. Jede solcher Zahlungen wird in erster Linie zur Begleichung aller rückständigen Zinsen verwendet und danach erst auf eine 6 Monate vorher öffentlich bekanntgegebene Ankündigung hin zur Einlösung aller oder eines Teils der noch nicht eingelösten Obligationen zum Nennwert.

Hinsichtlich der Jahresleistungen der Gesellschaft hat die Reparationskommission, um die hypothekarisch gesicherten Obligationen flüssig zu machen, das Recht, sie nach freiem Ermessen in verschiedene Serien mit verschiedenen Rechten (hinsichtlich des Rangs der Hypothek oder des Pfandrechts, des Zinssatzes, der Tilgung usw.) einzuteilen.

Die Reparationskommission kann ferner an das Publikum nach freiem Ermessen Obligationen, Schuldverschreibungen, Anleihestücke, Schuldscheine oder andere Sicherheiten irgendwelcher Art ausgeben, die durch die Obligation als Ganzes oder irgend einen Teil derselben sichergestellt sind.

Die Gesellschaft darf keine anderen als die oben erwähnten Obligationen ausgeben, sofern sie nicht durch den Verwaltungsrat dazu ermächtigt ist, mit einer Mehrheit von ¾ der Stimmen, darunter die Stimmen von mindestens zwei ausländischen Mitgliedern beschließen muß.

Alle Zahlungen, sowohl für den Zinsen- oder auch für den Tilgungsdienst der hypothekarisch gesicherten Obligationen, sind von jeder besonderen Abgabe in Deutschland befreit, insoweit nicht der Inhaber nach dem deutschen Gesetz zur Zahlung von direkten deutschen Steuern verpflichtet ist.

Unbeschadet der vorstehenden Bestimmungen wird die äußere Form der hypothekarisch gesicherten Obligationen, ebenso wie alle Bestimmungen über die Durchstzung der Zahlungen oder die Einlösung der Obligationen einschließlich der Auslosung und Gewährung von Zahlungsfristen, durch den Treuhänder mit Zustimmung der Reparationskommission festgesetzt.

Artikel V.
Garantie der Deutschen Regierung.

Sofern die Gesellschaft zu irgend einem Zeitpunkte mit dem Dienst der Obligationen in Verzug kommt, kann der Treuhänder an Stelle der im vorgenannten Artikel genannten Maßnahmen oder neben diesen die verfallenen Zinsscheine und die zur Rückzahlung fälligen Stücke dem Kommissar zur Kontrolle der verpfändeten Einkünfte vorlegen, der sie zum Nennwert aus den der Deutschen Regierung zustehenden Einnahmen aus den Pfändern bezahlt. Die so bezahlten Zinsscheine und Stücke sollen zum Nennwert auf die Rückzahlungen angerechnet werden, die der Kommissar zur Kontrolle der verpfändeten Einkünfte an die Deutsche Regierung bewirkt. Die so bezahlten Beträge dürfen durch die Gesellschaft der Regierung erst dann zurückgezahlt werden, wenn die erforderlichen Mittel für den laufenden und nächsten Zinstermin und für die feste Dividende der Vorzugsaktien für das laufende Jahr sichergestellt sind.

Artikel VI.
Verkehrssteuer.

Die Gesellschaft zahlt an die Reparationskommission für Rechnung der Deutschen Regierung den Ertrag der Verkehrssteuer in ihrer gegenwärtigen Höhe, das heißt 7 % der Bruttoeinnahme aus dem ganzen Güterverkehr mit Ausnahme des Kohlenverkehrs sowie 10 bis 16 % der Bruttoeinnahmen des gesamten Personenverkehrs je nach der Wagenklasse. Diese Zahlung ist im ersten und jedem der folgenden Jahre während der Konzessionsdauer und bis zum Ablauf jeder etwaigen Verlängerung der Konzessionsdauer zu leisten, und zwar selbst dann, wenn während der Dauer der Kozession die sämtlichen Obligationen zurückgezahlt worden sind.

Der Prozentsatz der Verkehrssteuer darf während der gesamten Dauer der Konzession nicht herabgesetzt werden.

Die Erträge der Steuer können vom Treuhänder dazu verwendet werden, die Ausgabe einer besonderen Serie von Obligationen im Betrage von etwa 3 Milliarden Goldmark sicherzustellen.

Artikel VII.
Finanzielle Bestimmungen.

Die einschlägigen Bankgeschäfte der Gesellschaft werden durch die neue Bank besorgt. Die Einzahlungen der Gesellschaft werden für Rechnung des Eisenbahnkommissars geleistet und von letzterem auf das Guthaben des Agenten für die Reparationszahlungen überwiesen.

Artikel VIII.
Vorzeitige Einlösung der Obligationen.

Wenn alle erststellig hypothekarisch gesicherten Obligationen vor Ablauf der Konzessionszeit durch besondere Zahlungen der Deutschen Regierung an die Eisenbahngesellschaft eingelöst sein sollten, kann die Deutsche Regierung verlangen, daß die Befugnisse des Eisenbahnkommissars erlöschen, und daß die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrats durch deutsche ersetzt werden. Soweit nicht Besonderes bestimmt wird, wird der Ertrag der Verkehrssteuer auch weiterhin an die Reparationskommission abgeführt.

In diesem Falle ist die Deutsche Regierung ferner berechtigt, die Vorzugsaktien zu kaufen oder zurückzukaufen, und zwar zum Parikurse zuzüglich der fälligen und der etwa rückständigen Dividenden.

Artikel IX.
Organisationskomitee.

Vorübergehend wird ein Komitee mit der Bezeichnung: „Komitee für die Organisation der Deutschen Reichsbahngesellschaft“ eingesetzt, um gemäß den obigen Vorschriften die für die Schaffung der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der

Durchführung dieses Planes erforderlichen Einzelheiten auszuarbeiten.

Das Komitee besteht aus zwei vom Deutschen Reichsverkehrsminister ernannten Delegierten, aus den beiden Eisenbahnsachverständigen Sir William Acworth und Mr. Leverve, die mit den Verhandlungen, die zur Aufstellung dieses Plans geführt haben, genau vertraut sind, oder an deren Stelle aus einer oder zwei von ihnen gemeinsam bezeichneten Persönlichkeiten, sowie einem fünften Mitglied neutraler Staatsangehörigkeit, das von den vier vorgenannten Mitgliedern oder nötigenfalls an deren Stelle durch die Reparationskommission zu benennen ist.

Das Organisationskomitee wird seine Tätigkeit möglichst bald nach der Gründung der Eisenbahngesellschaft, nach der Ernennung des Kommissars und nach der Durchführung dieses Plans beendigen. Die Kosten des Komitees und seines Personals gelten als Betriebskosten und werden als Betriebsausgaben verrechnet.

Artikel X.

Schiedsgerichtliches Verfahren.

Das zu erlassende Reichsgesetz soll bestimmen, daß, sofern während des Bestehens der Einrichtung eines Kommissars eine Streitigkeit oder eine Meinungsverschiedenheit zwischen der Reparationskommission oder einer darin vertretenen Regierung einerseits und zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Regierung oder einer dieser beiden andererseits, oder zwischen der Gesellschaft einerseits und der Deutschen Regierung andererseits über die Auslegung einer der Bestimmungen des genannten Gesetzes oder des Statuts der Gesellschaft oder dieses Plans, oder über eine hiernach zu treffende Maßnahme, sei es hinsichtlich des Kapitals und der Obligationen der Gesellschaft, sei es hinsichtlich der äußeren oder inneren Geschäftsführung der Gesellschaft oder in jeder anderen Hinsicht entstehen sollte, der Streitfall der Entscheidung eines Schiedsrichters zu unterwerfen ist, der, sofern die Deutsche Regierung es wünscht, eine neutrale Staatsangehörigkeit besitzen muß.

Der Schiedsrichter wird vom jeweiligen Präsidenten des internationalen ständigen Gerichtshofes ernannt. Der Spruch des Schiedsrichters ist endgültig und unanfechtbar.

Anlage 3.

Auszug aus dem Gutachten der Eisenbahnsachverständigen.

In Deutschland ist im gegenwärtigen Augenblick eine Bruttoeinnahme von 4000 Millionen Goldmark jährlich zu erwarten. Bei einer Bruttoeinnahme von 4000 Millionen Goldmark jährlich und einem Betriebskoeffizienten von 80 % würde sich der Reingewinn auf 800 Millionen Goldmark belaufen. Diese Summe zusammen mit den 227 Millionen Goldmark der Verkehrssteuer ergibt insgesamt über 1 Milliarde Goldmark.

Die Gesamtheit dieser Summe kann für Reparationen verfügbar gemacht werden. Der Marksturz hat die Vorkriegseisenbahnschuld ausgelöscht; der dem Komitee vorgelegte Plan wird, wie man uns mitteilt, die Eisenbahn unter der neuen Leitung von der Verantwortlichkeit für die Schulden befreien, die sie kürzlich eingegangen ist; und in den letzten Jahren ist Kapital so verschwenderisch ausgegeben worden, daß weitere Ausgaben auf Jahre hinaus nicht gerechtfertigt werden können. Wir nehmen an, daß in den kommenden Jahren bei einer Betriebsführung nach den Regeln der Privatwirtschaft neue Ausgaben auf Kapitalrechnung nur gemacht werden, wenn die sichere Aussicht besteht, daß die sich ergebenden Gewinne oder Ersparnisse zum mindesten ausreichen werden, um die Zinsen zu decken.

Übrigens ist es interessant, die Frage des Ertrags der Eisenbahnen noch von einem anderen Gesichtspunkt anzusehen.

Eine Milliarde ist weniger als 4 % vom Eisenbahnkapital von 26 Milliarden. Wenn wir die Verkehrssteuer abziehen, die in ihrer Höhe sicherlich nicht die von Eisenbahnen in anderen Ländern erhobene Steuer übersteigt, dann wird von der deutschen Eisenbahn nur verlangt, ein wenig mehr als 3 % ihres Kapitals zu verdienen. Und wie bereits gesagt, haben wir keinen Grund zu der Annahme, daß die deutschen Eisenbahnen überkapitalisiert sind. 3 % können kaum als ein übertriebener Zinssatz angesehen werden.

In England ist der Tarifgerichtshof gesetzlich verpflichtet, den Eisenbahnen, vorausgesetzt, daß ihre Verwaltung leistungsfähig und wirtschaftlich ist, zu gestatten, solche Sätze zu nehmen, die ausreichen, um einen Reingewinn von rund einer Milliarde Goldmark von einem Kapital zu erzielen, das etwas geringer ist, als das der deutschen Reichseisenbahnen. In Amerika hat die Zwischenstaatliche Handelskommission, die auch mit gesetzlicher Vollmacht arbeitet, entschieden, daß 5¾ % einen angemessenen Zinssatz für Eisenbahnkapital darstellen, und sie hat Tarifsätze genehmigt, die als genügend angesehen wurden, um diese Zinsen abzuwerfen.

Wenn von den deutschen Eisenbahnen verlangt wird, sehr wenig mehr als 3 % für Reparationen zu zahlen, dann sollten sie eigentlich unter leistungsfähiger und rationeller Leitung in der Lage sein, noch einen beträchtlichen Überschuß mehr zu erzielen, der zur Entlastung des allgemeinen Steuersystems des Landes verwendet werden kann.

Indessen muß man sich klar machen, daß die Erträge der Eisenbahnen, gleich wie die anderer wirtschaftlicher Unternehmungen, von Jahr zu Jahr schwanken. Es gibt gute und schlechte Zeiten. Die Milliarde, die wir als einen angemessenen Gewinn angenommen haben, muß als ein Jahresdurchschnitt gelten.

Wie wir bereits sagten, wird der volle Reingewinn nicht gleich von Anfang an erzielt werden. Einige Jahre werden wahrscheinlich erst verstreichen müssen, denn der deutsche Verkehr ist durch die Besetzung der Rhein-Ruhr-Bahnen ernstlich in Mitleidenschaft gezogen.

Maßnahmen zur Erzielung der erwarteten Ergebnisse.

Vor allem ist es klar, daß die Eisenbahnen ebenso wie jedes andere deutsche Unternehmen nur zufriedenstellende Ergebnisse bringen können, wenn die Währung stabilisiert ist und politisch wie sozial Ruhe herrscht.

Mit Bezug auf die Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um die oben angegebenen Ergebnisse zu erzielen, können wir wiederholen: Die Eisenbahnen müssen als Handelsunternehmen betrieben werden, das heißt, mit dem festen Entschluß, einerseits die Tarifsätze so festzusetzen, daß alle erreichbaren Einnahmen erzielt werden, und andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen hat bisher ganz und gar nicht nach dieser Norm gearbeitet. Wir werden später zeigen, daß seit dem Kriege die Tarife sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr zu niedrig gehalten worden sind und zwar mit der Absicht, Industrie und Handel zu fördern und besonders die deutsche Ausfuhr zu begünstigen. Die Tarife werden immer noch wie vor dem Kriege in erster Linie als eine Waffe in den Händen des deutschen Handels und erst in zweiter Linie als eine Einnahmequelle der Eisenbahn angesehen.

Andererseits sind die Ausgaben für das rollene Material und für Arbeiten aller Art seit dem Kriege verschwenderisch gewesen, und der Beamten- und Angestelltenkörper ist gleichzeitig viel zu groß und schlecht bezahlt.

Es ist deshalb unumgänglich notwendig, eine radikale Änderung in der bisher befolgten Eisenbahnpolitik eintreten zu lassen. Aber wir glauben nicht, daß irgend eine deutsche Verwaltung die notwendige Kraft besitzen wird, um erfolgreich gegen die traditionelle Geisteseinstellung anzukämpfen, wenn nicht dauernd der Druck einer im Interesse der Alliierten eingesetzten und unterhaltenen Sachverständigenkontrolle dahinter steht, um die Leitung in bezug auf die Tarife wie die Ausgaben zu überwachen.

Weiterhin halten wir eine vollkommene Änderung in der Organisation für wesentlich. Wir glauben, daß die neuerdings erfolgte Gründung eines gesonderten Unternehmens mit einem gesonderten Haushalt und einem gewissen Grad von Unabhängigkeit nicht weit genug geht, wenn es auch ein Schritt auf dem rechten Wege ist. Das Unternehmen bleibt, wenn es auch gesondert ist, immer ein Regierungsunternehmen. Nach unserem Urteil ist es erforderlich, weiter zu gehen und, während dem Deutschen Reich das Eigentum an den Eisenbahnen verbleibt, die Verwaltung für eine Reihe von Jahren einem geschäftlichen Unternehmen zu übertragen, das zwar deutsch sein wird, aber dessen Aufsichtsrat auch Vertreter sowohl der Aktionäre wie auch der Gläubiger alliierter Mächte umfassen wird.

Obgleich unsere Schätzung das Vorhandensein eines ungeteilten deutschen Eisenbahnsystems annimmt, ist es natürlich selbstverständlich, daß wir mit dieser Annahme weder eine Ansicht über die Handlungsweise äußern, die zu befolgen die alliierten Regierungen für wünschenswert halten mögen, noch eine Meinung über die allgemeine Frage militärischer oder wirtschaftlicher Bürgschaft für Reparationen und Sicherheiten aussprechen.

Endlich nimmt unsere Schätzung an, daß von den Eisenbahnen nicht verlangt werden wird, für das Reich oder die Allgemeinheit Verkehrsleistungen auszuführen, wenn ihre Dienste nicht zu einem wirtschaftlichen Satze bezahlt werden. Bisher haben die deutschen Eisenbahnen für die Post nicht nur die Briefsendungen, sondern auch die Pakete frei befördert. Die Eisenbahnen Großbritanniens erhalten gegenwärtig von der Post für

ähnliche, aber kleinere Dienstleistungen Zahlungen, die sich auf mehr als vier Millionen Pfund Sterling jährlich belaufen. Es gibt andere Beispiele ähnlicher Art von geringerer Bedeutung, womit wir uns hier nicht zu befassen brauchen.

Künftiger Kapitalaufwand.

Wir werden später sehen, daß die seit dem Kriege für neue Arbeiten aufgewendeten Ausgaben, besonders für das rollende Material, sehr groß gewesen sind. Nach unserer Beurteilung sind sie weit über die wirklichen Bedürfnisse der Eisenbahnen hinausgegangen.

Für rollendes Material allein sind die verschiedenen Haushalte mit einer Summe von mehr als drei Milliarden Goldmark belastet worden, was die Eisenbahnen in den Stand gesetzt hat, mehr als 18000 neue Lokomotiven und mehr als 400000 neue Personen- und Güterwagen zu erwerben.

Wir glauben deshalb, daß, allgemein gesprochen, das Kapitalkonto auf Jahre hinaus ohne irgend welchen Schaden für die Eisenbahnen vollkommen geschlossen werden kann.

Gütertarife.

Wir sind überzeugt, daß die vorgenommene und noch beabsichtigte Herabsetzung der Frachtsätze derart und von solchem Umfang ist, daß sie im Interesse der Eisenbahn nicht gerechtfertigt werden können, und daß dies die Folge der Ausbildung und Geisteseinstellung der Beamten ist.

Vor dem Kriege betrugen die Frachtsätze pro Tonnenkilometer im Durchschnitt 3,36 Goldpfennige. Die Beamten schätzen die Durchschnittssätze im November 1923, dem Zeitpunkt, wo die Goldmark an Stelle der Papiermark von unbestimmtem Wert als Zahlungsmittel für Eisenbahnleistungen trat, auf das Doppelte der Vorkriegssätze. Mit anderen Worten sollte der Durchschnittssatz im November 1923 nach amtlicher Schätzung 6,72 Pfennige pro Tonnenkilometer betragen. Dies ist jedoch nichts weiter als eine Schätzung und wir bezweifeln ihre Genauigkeit.

Seit jener Zeit begann ein noch stets verfolgtes Verfahren der wiederholten und bedeutenden Herabsetzung von als zu hoch betrachteten Sätzen. Es bestehen statistische Gründe für die Annahme, daß zu Anfang des Januars 1924 der Durchschnittssatz 5,89 Pfennig war, das ist eine Erhöhung der Vorkriegssätze nicht um 100 %, sondern um 75 %. Am 20. Januar trat eine Anzahl bedeutender Ermäßigungen in Kraft, und die Schätzung auf Grund der zur Verfügung stehenden Statistiken bezifferte Mitte Februar den Durchschnittssatz auf 5,55 Pfennige, eine Erhöhung der Vorkriegssätze um 65 %. Die Ermäßigungen werden jedoch noch immer weiter fortgesetzt; einige derselben sind von großer Bedeutung. Am 1. März wurde eine allgemeine Ermäßigung um 10 % für einen großen Teil des Verkehrs durchgeführt.

Der Haushaltsvoranschlag für die Einnahmen aus dem Güterverkehr beruht auf der Annahme, daß der durchschnittliche Frachtsatz während des Jahres 1924 auf nicht weniger als 4,50 Goldpfennige, also gleich einer Erhöhung der Vorkriegssätze um nur 33 %, herabgesetzt sein wird. Zweifellos ist dieser Voranschlag mit Absicht aus Vorsichtsgründen niedrig gehalten.

Betreffs dieser Politik machen wir zwei Bemerkungen. Alles in allem wird es uns schwer zu glauben, daß alle einzelnen vorgeschlagenen und durchgeführten Ermäßigungen sich rechtfertigen lassen. Selbst wenn wir annehmen, daß in gewissen Fällen Ermäßigungen im Interesse der Eisenbahnen wünschenswert waren oder sind, so sind wir doch der Meinung, daß Ermäßigungen gewährt werden, die unnötig sind, und daß wenigstens in einigen Fällen der Prozentsatz der Ermäßigungen unnötig hoch ist. Wir haben erfahren, daß Ausnahmetarife für die Einfuhr von Rohstoffen, sowie für die Ausfuhr von deutschen Gütern, die große Ermäßigungen mit sich bringen, jetzt sehr freigebig eingeführt werden. Die Einfuhrsätze für Jute sind um 25 % herabgesetzt; für Rohbaumwolle und Rohwolle um 50 %. Eine Ermäßigung der Sätze für im Seeverkehr ausgeführte Stückgüter um 30 % steht kurz vor der Durchführung; und eine Herabsetzung der Sätze um 30 bis 40 % für im Seeverkehr ausgeführten Stahl und Eisen ist beabsichtigt.

Zukünftige Kontroll-Eisenbahn-Kommission.

Die bloße Übertragung der Eisenbahnen vom Staate auf eine Privatgesellschaft wird die geistige Einstellung der Beamten nicht von selbst ändern. Ein großer Teil des Rates wird deutsch sein; der Generaldirektor wird ein Deutscher sein; und seine verantwortlichen Beamten werden dieselben Leute sein, die die bisherige Eisenbahnpolitik angeregt und ausgeführt haben. Wir halten es daher für wesentlich, daß seitens und im Namen der Alliierten ein Eisenbahnkommissar ernannt wird, um in ihrem Interesse die deutsche Verwaltung zu überwachen und, wenn es nachher notwendig werden sollte, sie in die Hand zu nehmen. Wir wollen daher zum Schluß dieses Berichtes uns mit der Frage befassen, welches unserer Meinung nach die Aufgaben des Eisenbahnkommissars und die Organisation seines Stabes sein sollte.

Der Eisenbahnkommissar muß eine Persönlichkeit sein, die in der Eisenbahnwelt als ein Mann ersten Ranges anerkannt ist. Es muß ihm nach seiner Ernennung überlassen bleiben, zu bestimmen, welche Unterstützung er nötig hat, um die Verantwortung für die Kontrollen aller Zweige des Eisenbahnbetriebes übernehmen zu können. Es wird auch seine Pflicht sein, zu erwägen, wie weit es nötig sein wird, in irgendeinem oder auch in jedem der Bezirke, in die das deutsche Eisenbahnnetz vielleicht später eingeteilt wird, örtliche Vertreter zu haben.

Wir nehmen an, daß er nach seiner Ernennung dem Rate einen Umriß der Organisation des Stabes, die er für nötig hält, vorlegen wird, und es wird Sache des Rates sein, über seinen Plan zu befinden. Er muß natürlich das Recht haben, alle Berichte, statistische und finanzielle Aufstellungen, Vorschläge für außergewöhnliche Ausgaben, einerlei ob auf Vermögens- oder Betriebsrechnung, ferner für Tarifänderungen oder für die Gewährung von Ausnahmesätzen und dergl. zu erhalten, wenn sie von solcher Wichtigkeit sind, daß sie normalerweise der Genehmigung des Generaldirektors bedürfen. Er muß auch das Recht haben, weitere Berichte, Aufstellungen und Statistiken, die er etwa für nötig hält, zu verlangen, damit er in den Stand gesetzt wird, sich ein unabhängiges Urteil zu bilden.

Im Besitz vollständiger und allerneuester Auskünfte über alles, was vorkommt oder vorgeschlagen wird, wird es seine erste Pflicht sein, zu entscheiden, ob er zustimmen oder ablehnen soll. Falls er ablehnt oder auch nur zuzustimmen zögert, wird er die Sache mit dem Generaldirektor besprechen. Er kann der Ansicht sein, daß die Dinge schief gehen oder daß vielleicht ein Verfahren eingeschlagen worden ist, das sich nicht mit dem Erzielen eines finanziellen Ertrages der Eisenbahnen verträgt. In einem solchen Falle wird es seine Pflicht sein, falls es ihm nicht gelingt, den Generaldirektor zu einer Änderung seiner Politik zu veranlassen, die Angelegenheit vor den Verwaltungsrat zu bringen, damit dieser das Verfahren einzuschlagen vermag, das er für angemessen hält. Wenn der rechte Mann ernannt wird, ist zu hoffen, daß er in der Lage sein wird, mit dem Generaldirektor in vollem Einvernehmen zu arbeiten, und daß der Generaldirektor weit entfernt, seine Einmischung unangenehm zu empfinden, seine Unterstützung willkommen heißen wird, um einerseits unnötigen Ausgaben Halt zu gebieten, und andererseits die Aufstellung und Aufrechterhaltung von Tarifen zu erzwingen, die angemessen und dazu geeignet sind, für die Eisenbahnen solche Reineinnahmen zu erzielen, wie sie vernünftigerweise erreicht werden können, ohne daß der Handelsverkehr des Landes in unzulässiger Weise gehemmt wird.

Es wird natürlich eine zweite Aufgabe des Kommissars sein, für die ausländischen Mitglieder des Rats Berichte über alle Punkte abzustatten, die ihnen als von erheblicher Wichtigkeit erscheinen sollten. Zu dieser Klasse von Fragen gehört beispielsweise, ob es ratsam sei, die deutschen Ausfuhrtarife stark herabzusetzen. Es ist klar, daß die alliierten Nationen einen Anspruch darauf haben, daß die Reineinnahmen der deutschen Eisenbahnen nicht ermäßigt werden dürfen, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen.

Es scheint nicht nötig zu sein, eingehend darüber zu sprechen, welches die Stellung des Kommissars sein würde, wenn die deutschen Eisenbahnen es nicht fertig brächten, einen solchen Reingewinn abzuwerfen, wie er als für die Reparationszwecke angemessen festgesetzt worden ist. Wir nehmen an, daß in diesem Falle, allgemein gesprochen, der Generalkommissar die Aufgaben des Generaldirektors übernehmen wird, und daß er, statt mit dem Generaldirektor zu verhandeln oder sich an den Verwaltungsrat zu wenden, die Ermächtigung erhalten würde, tatsächlich Anordnungen zu erlassen, sowohl hinsichtlich der Verhinderung von Ausgaben, die er als unberechtigt ansieht, wie auch hinsichtlich einer Erhöhung der bestehenden Tarife, die er für angemessen hält. Offenbar würde es erforderlich sein, im voraus das Einverständnis der Deutschen Regierung zu verlangen, daß der Kommissar, falls eine Zahlung in der vereinbarten Höhe zu erzielen unmöglich wäre oder sogar, falls ernste Gefahr vorläge, daß diese Unmöglichkeit unmittelbar bevorstände, als der Vertreter der Alliierten berechtigt wäre, die tatsächliche Leitung zu übernehmen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beamtenabbau bei der Reichsbahn.** Im Reichstagsausschuß zur Ueberwachung der Durchführung der Personalabbauverordnung wurde festgestellt, daß gegenüber dem Stand vom 1. Oktober der gesamte Personalabbau bei der Reichsbahn für Beamte, Arbeiter und Angestellte am 1. April 1924 28 % betragen hat. Damit betrachtet das Reichsverkehrsministerium den Abbau als im wesentlichen beendet.

— **Eröffnung der Strecke Hammelburg-Bad Kissingen.** Am 15. April d. J. ist die zum Netze der Deutschen Reichsbahn gehörige, hauptbahnmäßig erbaute, 19,62 km lange, eingleisige Bahn Hammelburg-Bad Kissingen eröffnet worden. Sie wird mit der seit 1. Juli 1884 als Nebenbahn im Betriebe befindlichen, nunmehr in eine eingleisige Hauptbahn umgebauten 27,51 km langen Strecke Gemünden (Main)-Hammelburg in der Gesamtstrecke Gemünden (Main)-Hammelburg-Bad Kissingen vorläufig nebenbahnmäßig betrieben.

Die 47,13 km lange Gesamtlinie schließt in Gemünden (Main) an die Hauptbahn Würzburg-Aschaffenburg, in Bad Kissingen an die Hauptbahn Schweinfurt Hbf.-Ebenhausen (Ufr.)-Bad Kissingen an, wird mit Dampf betrieben und dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Die an der Gesamtlinie liegenden Verkehrsstellen Wolfsmünster, Gräfendorf, Morlesan, Diebach, Hammelburg, Westheim-Langendorf, Elfershausen und Euerdorf sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen Kleingemünden, Schönau b. Gemünden und Michelaubrück nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

— **Vom neuen Hauptbahnhof Stuttgart.** Die im Herbst des Jahres 1922 eröffnete erste Hälfte des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart war besonders im Empfangsgebäude noch außerordentlich beschränkt. Es stand nur eine einzige Ein- und Ausgangshalle mit Treppe zum Kopfbahnsteig von 8 m Breite zur Verfügung. Nachdem nun der Gleiskörper der alten Bahn weggeräumt war, konnte mit dem zweiten Bauabschnitt begonnen werden. Es wurde als besonders dringlich zunächst eine Verlängerung der Kopfbahnsteighalle um 40 m und daran anschließend eine weitere, hauptsächlich als Ausgang nach dem Vorplatz bestimmte Halle mit 10 m breiter Treppe gebaut. Diese Räume konnten letzter Tage noch rechtzeitig für den Osterverkehr eröffnet werden. Die auf die Kopfbahnsteigverlängerung mündenden vier Gleise werden erst samt Gleishallen Ende dieses Jahres fertig werden können. Im Bau begonnen ist ferner ein Abschnitt des Empfangsgebäudes neben der neuen Halle, der hauptsächlich die Ablagestelle für das Handgepäck enthalten soll, wozu jetzt zeitweilig eine im Kopfbahnsteig eingebaute Bretterbude dient. M.

— **Neueinlegung von Zügen Berlin-Kiel.** Vom Mai ab wird das direkte Schnellzugpaar zwischen Berlin und Kiel über Lübeck-Eutin wieder verkehren. Zug D 63 Kiel ab 2.17 nm. Berlin an 9.04 nm. wird erstmalig bereits am 30. April wieder abgelassen, während Zug D 64 Berlin Lehrter Bhf. ab 8.45 vm. Kiel an 3.44 nm. vom 1. Mai ab wieder regelmäßig verkehrt.

— **Köln-Bonner Eisenbahn.** Zur Vermeidung von Zweifeln wird darauf hingewiesen, daß die Bahnhöfe der Köln-Bonner Eisenbahnen nicht zu den Regiestationen gehören und im Verkehr von und nach den Stationen des unbesetzten Gebietes ohne Inanspruchnahme der Regiebahn erreichbar sind.

— **Eröffnung des Kieler Freihafens.** Zu der Mitteilung „Der Kieler Hafen 1923" in Nr. 8, S. 133 dieses Jahrgangs unserer Zeitung ist darauf hinzuweisen, daß nach der Zerschlagung der Kriegsmarine die Stadt Kiel versucht hat, den Kieler Hafen zu einem Sammelhafen für den Ostseefrachtverkehr auszugestalten. Diese Bemühungen haben nach Überwindung vieler Hindernisse und Schwierigkeiten dazu geführt, daß am 12. April den Kieler Hafenanlagen ein neues bedeutendes Glied eingefügt werden konnte. An diesem Tage konnten die Einrichtungen eines Handelshafens auf dem ehemaligen Marinekohlenhof in feierlicher Weise dem Betrieb übergeben werden. Dieser Handelshafen soll sowohl den Anforderungen als Umschlaghafen wie als Industriehafen Rechnung tragen, er genügt aber zugleich den Vorschriften der Zollverwaltung als Zollausschluß. Dieser Charakter ist dem neu eröffneten Hafen durch ein Gesetz vom 14. Juli 1922 über die Errichtung eines Zollausschlußgebietes in Kiel gegeben worden. Damit ist für Kiel nicht nur ein Freibezirk, sondern ein Zollausschlußgebiet erreicht worden mit dem Ergebnis, daß in diesem Gebiet alle diejenigen Industrien angesiedelt werden dürfen, für die auch im Zollinland ein Zollausschluß gewährt werden würde. Damit erhält der Hafen eine weitgehendere zollrechtliche Stellung als jeder andere deutsche Hafen, ausgenommen Hamburg, dessen Freihafen mit unbeschränkter industrieller Ansiedlung seine Grundlage in der Verfassung hat.

Der neue Hafen liegt südlich der neuen Holtenauer Schleusen. Von dem bisherigen Marinegelände sind der Stadt Kiel zunächst auf 20 Jahre die Südmole und die Wasserflächen bis zur Mittelbrücke und südlich bis zur Torpedobootsmole mit den anschließenden Querkais nebst Zubehör pachtweise überlassen worden. Die Wassertiefe beträgt 5—10 m. Die Anlage hat Eisenbahnanschluß an die städtische Industriebahn, welche bei Suchsdorf aus der Reichsbahnstrecke Kiel-Flensburg abzweigt. Das Zollausschlußgebiet umfaßt eine Landfläche von 6,3 ha, ebenso groß ist die Wasserfläche innerhalb des Freihafens. Für industrielle Unternehmungen stehen 11 000 qm zur Verfügung. Die nutzbaren Kailängen betragen 800 m, dazu kommt noch die Mittelbrücke mit 300 m, welche ebenfalls Liegeplätze für Schiffe bietet.

So ist mit dieser Anlage der Boden für eine weitere Entwicklung des Seehandelsverkehrs in Kiel geschaffen. Es wird gehofft, daß es gelingt, im Wettbewerb mit den übrigen Umschlagplätzen Kiel zu einem bedeutenden Umschlaghafen für den Durchgangsverkehr von der atlantischen auf die Ostseetonnage zu machen und damit dem gesamten Verkehrsleben der Stadt Kiel, die mehr als jede andere deutsche Stadt unter dem ungünstigen Kriegsausgang zu leiden hat, eine neue starke Stütze zu geben. K.

— **Bremischer Seeverkehr.** Im März 1924 kamen im bremischen Seeverkehr an 276 Schiffe mit 372 685 N.R.T. (1913 471 Schiffe mit 429 923 N.R.T.), und es gingen ab 259 Schiffe mit 337 045 N.R.T. (1913 ähnlich wie in der Ankunft). Der starke Rückgang ist vor allem auf den zweiwöchigen Hafenarbeiterstreik zurückzuführen. Durch die technische Nothilfe im Rahmen ihrer Vorschriften und zahlreiche Arbeitsfreiwillige konnten aber immerhin während des Streiks in rund 4000 Arbeitsstunden Waren im Werte von rund 20 Millionen Goldmark geborgen werden. Auch blieb wieder in Bremen und Bremerhaven der Eisenbahnverkehr ohne Sperrmaßnahmen während des ganzen Streiks offen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Präsidenten einer Reichsbahndirektion die Ministerialräte Geheimer Baurat Marx in Elberfeld, Geheimen Regierungsräte Dr. jur. Born in Breslau und Dr. jur. Weirauch in Berlin. Versetzt sind: die Regierungsräte Friedrich König in Mühlacker zur Betriebsinspektion 2 Stuttgart, Mielich in Aalen zur Reichsbahndirektion Stuttgart. Übertragen ist: dem Regierungsrat Sartor, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart, die Stellung als Vorstand der Betriebsinspektion 2 Stuttgart, dem Regierungsbaurat Fritz Stratthaus in Cassel die Stellung als Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Cassel. Überwiesen ist: der Regierungsbaurat Burtin, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin, der psychotechnischen Versuchsstelle der Reichsbahn in Berlin. Gestorben ist: der Regierungsbaurat Schrank, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks in Cassel.

Österreich.

— **Personenverkehr zwischen Österreich und Rumänien.** Kürzlich fand in Wien eine Konferenz der Vertreter der österreichischen, rumänischen, tschechoslowakischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen statt, bei der die Wiedereinführung des direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen Österreich und Rumänien beschlossen wurde. Hierdurch erscheint einem wiederholt geäußerten Wunsche des reisenden Publikums, das bisher auf die Umabfertigung in einer ungarischen Binnen- oder Grenzstation angewiesen war, Rechnung getragen. Der neue Tarif, der entsprechend der internationalen Zuglage vorläufig nur über Ungarn Geltung haben und bis auf weiteres in den drei in Betracht kommenden Landeswährungen erstellt sein wird, dürfte aller Voraussicht nach schon mit dem 15. Mai d. J. in Wirksamkeit treten. Im Laufe der Verhandlungen wurde auch die Frage der Zoll- und Paßschwierigkeiten erörtert und empfohlen, bei den Regierungen auf die tunlichste Erleichterung in der Grenzbehandlung hinzuwirken.

— **Eisenbahnschienenerzeugung.** Die Eisenbahnschienenerzeugung in Österreich betrug im ersten Vierteljahr 1923 5000 t, im zweiten Vierteljahr war sie infolge Bestellungen ausländischer Bahnverwaltungen auf 17 500 t und im dritten Vierteljahr auf 20 400 t gestiegen. Das letzte Jahresviertel 1923 brachte infolge Aufhörens der Ausfuhr nur eine Erzeugung von 9500 t, so daß

die Leistung der heimischen Schienenwerke bei weitem nicht ausgenützt werden konnte.

— **Kraftfahrzeuge in Österreich.**

	31./12. 1921	31./12. 1922	31./12. 1923
Personenkraftwagen	7808	8455	10 195
Lastkraftwagen	3292	3582	4 222
Motorräder	2592	4536	7 460

— **Österreichs Kohlenförderung.** Die inländische Kohlenförderung im Februar 1924 betrug 15 546 t Steinkohle und 257 946 t Braunkohle. Die Förderung im Februar 1924 übertrifft die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923 von 234 700 t um nahezu 39 000 t. Dagegen ergibt sich gegenüber dem Januar 1924 ein Ausfall von 17 700 t, der auf die geringere Anzahl der Fördertage im Februar zurückzuführen ist.

Ungarn.

— **Der Goldtarif.** Die auf Grund des gegenwärtig gültigen Tarifes der ungarischen Staatsbahnen erzielten Einnahmen vermögen den Bedarf der Staatsbahnen bei weitem nicht zu decken. Es besteht daher, wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) berichtet, die Absicht, im Rahmen des neuen Goldtarifes der ungarischen Staatsbahnen eine auf entsprechender Höhe stehende Frachttafel zur Einführung zu bringen, jedoch sind die Berechnungen über die Höhe der Frachtsätze zurzeit keineswegs abgeschlossen und eine endgültige Entscheidung in dieser Hinsicht nicht getroffen. Aus diesem Grunde kann zurzeit auch nicht mit Sicherheit angegeben werden, ob vor Inkrafttreten des neuen Lokalgütertarifes eine neuerliche allgemeine Erhöhung der Tarife Platz greifen wird; die Entscheidung dieser Frage hängt lediglich von dem Zeitpunkte ab, in welchem die Arbeiten an dem Reformtarife zu Ende geführt werden und die Ausgabe des Goldtarifes erfolgen kann.

Parallel mit der Einführung des neuen Gütertarifes, gegebenenfalls auch vor derselben, wird eine bedeutende Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifes der ungarischen Staatsbahnen Platz greifen; die Steigerung dieser Tarife wird um so erheblicher sein müssen, als die derzeitigen Personen- und Gepäcktarife sich auf kaum ein Drittel der Goldparität stellen. Eine endgültige Entscheidung ist auch in dieser Hinsicht bislang nicht getroffen.

Niederlande.

— **Die Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft** wird voraussichtlich zum 1. Juli 1924 den Betrieb ihrer auf deutschem Gebiet liegenden Teilstrecke von Salzbergen über Bentheim bis zur Landesgrenze bei Oldenzaal der Deutschen Reichsbahn übertragen. Damit würde der seit Kriegsausbruch eingeführte Zustand endgültig festgelegt werden.

Die Gesellschaft ist am 18. August 1862 in Almelo gegründet worden zur Ausführung der bereits am 23. Juni 1861 verliehenen Konzession für die Strecke Almelo-Hengelo-Oldenzaal-Salzbergen. Die hannoversche Regierung beteiligte sich an dem Aktienkapital, während die holländische Provinz Overyssel, deren Interesse die Bahn hauptsächlich dient, bis 1885 einen Zuschuß von 2000 fl. sich zu geben verpflichtete. Die Strecke wurde am 18. Oktober 1865 in Betrieb genommen, und zwar zunächst von der Gesellschaft selbst. Mit der Eröffnung der Strecke (Arnheim-)Zutfen-Hengelo am 1. November 1865 übernahm die Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen (SS) auch den Betrieb der Almelo-Salzbergener Bahn zur Herstellung einer neuen Verbindung mit Deutschland; SS zahlte auf Grund des Betriebsvertrages vom 4./11. Juni 1864 eine jährliche Pacht von 100 000 fl. Bei der Neuordnung im Jahre 1890 wurde die Strecke der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM) zugeteilt, die aber als Pachtsumme 122 038,84 fl. und ¼ der Roheinnahmen zu zahlen hat, falls diese 7000 fl. für das Kilometer übersteigen, und die außerdem SS das Recht der Mitbenutzung der Linie einräumen mußte. Diese Regelung bestand seit dem 1. Oktober 1892, und HSM hat es trotz der widerstrebenden Nachbarverwaltungen verstanden, über diese ihre neue Linie einen großen Teil des internationalen Verkehrs zwischen Deutschland, Holland und England (über Hoek van Holland) zu ziehen, so daß die Strecke jetzt zu den großen Linien des Weltverkehrs gehört. Seitdem durch die Ruhrbesetzung der Verkehr über Emmerich und Cleve unmöglich geworden ist, hat die Strecke Salzbergen-Bentheim-Hengelo den gesamten durchgehenden Verkehr Deutschland-Holland-England einschl. des über Vlissingen aufzunehmen.

Der für die Gesellschaft recht vorteilhafte Pachtvertrag ermöglichte es, bei stets steigenden Roheinnahmen seit 1892 gute geldliche Erfolge zu erzielen; die Dividende, die bis dahin 3 % nie erreichte, stieg unter der Herrschaft des neuen Vertrages bald auf 7—8 %. HSM hat daher auch mehrfach versucht, durch Verstaatlichung der Bahn des Pachtvertrages ledig zu werden, ohne jedoch Erfolg damit zu haben. Seit Kriegsausbruch steht der deutsche Teil im Betrieb der preußischen Staatsbahn (jetzt Reichsbahn), auch nach Wiederherstellung des Friedens blieb es im wesentlichen dabei, daß deutsches Personal bis Bentheim oder Oldenzaal begleitet, und Lokomotivwechsel in Bentheim ausgeführt wird, bei den Schnellzügen muß allerdings in Rheine noch einmal Maschinenwechsel stattfinden. Paß- und Zollrevision soll nach Möglichkeit zusammen für Holland und Deutschland in Bentheim erfolgen. Soll Personal- und Maschinenwechsel in Zukunft, wie es zweckmäßig wäre, ebenfalls dort vorgenommen werden und insbesondere der doppelte Maschinenwechsel (in Bentheim und Rheine) vermieden werden, dann werden die gänzlich unzureichenden Anlagen in Bentheim einer gründlichen Erweiterung unterzogen werden müssen. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Bezahlung der russischen Eisenbahnarbeiter im Vergleiche zu der der Industriearbeiter 1922/23.** Der Lohn der russischen Eisenbahnarbeiter blieb nach Ek. Schisn Nr. 93 in den ersten 9 Monaten des Jahres 1923 im Mittel um 28 % hinter dem mittleren Lohn der Industriearbeiter zurück und befand sich so ungefähr auf der Höhe des schlechtesten Industriearbeiterlohnes — in der Textilindustrie. Im Oktober 1923 wurden die auch im Vergleich zu Vorkriegsverhältnissen sehr niedrigen Löhne der Bahnarbeiter wesentlich aufgebessert, und zwar im Mittel für das ganze Netz um 55,1 % auf den ganzen Monat und um 47,4 % auf den Arbeitstag gerechnet. Nichtsdestoweniger stand der Lohn erst auf der mittleren Höhe der Industriearbeiterlöhne. Im Mittel zahlte die Industrie im ersten Vierteljahr 42 % der Vorkriegslöhne und im letzten Vierteljahre 52,1 %. Die Löhne der Eisenbahnarbeiter blieben hinter denen der Industrie weit zurück. Auch nach dem starken Anwachsen der Löhne im Oktober wurden erst 45,6 % der Vorkriegslöhne erreicht. Im Mittel für 9 Monate des Jahres 1923 betrug der Lohn der Eisenbahnarbeiter erst 29 % der Vorkriegslöhne. Man erwartet aber nach Vorübergang der gegenwärtigen Krise ein weiteres Anwachsen der Arbeiterlöhne. Dr. S.

— **Der Lokomotiv- und Wagenbau für die russischen Bahnen** wurde zufolge des Dekrets des „Rats für Arbeit und Verteidigung" über die Erhöhung der Mittel hierfür im laufenden Jahr 1924 von 27,5 Mill. auf 30,79 Mill. Tscherwonzenrubel in verstärktem Umfange soeben durch die staatliche Hauptmetallverwaltung beschlossen. Diese Verwaltung verteilt die Aufträge auf die einzelnen russischen Fabriken und wird einen Ergänzungsauftrag herausgeben. Die Zahl der neuen Lokomotiven wird von 141 auf 161 erhöht, dagegen die Zahl der Reparaturlokomotiven von 375 auf 329 ermäßigt. Die Ausbesserungszahl der Personenwagen wird von 400 auf 1100 heraufgesetzt. Spode.

— **Direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland.** Nach einer Kundmachung des tschechischen Eisenbahnministeriums wird mit sofortiger Gültigkeit die direkte Abfertigung von Personen und Gepäck nach Deutschland und in der Gegenrichtung wieder eingeführt. Insbesondere wird aufmerksam gemacht, daß die Preise für deutsche Strecken in nordamerikanischen Dollars angegeben sind, dagegen jene für deutsche Strecken der Reichsbahn in der Tschechoslowakei und für Strecken der tschechoslowakischen Staatsbahnen wie bisher in tschechischen Kronen. Der Reisende ist berechtigt, den Preis für jede Teilstrecke in der Tarifwährung, d. h. in Dollars und in tschechischen Kronen zu bezahlen. Macht er von diesem Rechte keinen Gebrauch, dann wird der Gesamtbetrag in Deutschland in Mark, in der Tschechoslowakei jedoch in tschechischen Kronen bestimmt. Die Umrechnungskurse werden bei den Kassen nach dem Tages-Eisenbahnkurs bekanntgegeben. Die Namen der Bestimmungsstationen sind in Zukunft in den Fahrkarten und Gepäckscheinen nur nach der einsprachigen tarifarischen Bezeichnung angeführt. Die Grenzübergangsstationen sind doppelsprachig bezeichnet. Ferner wird aufmerksam gemacht, daß die bisherige Beschränkung des Schnellzugverkehrs auf der Strecke Aussig-Komotau in der Badesaison entfällt, da mit dem 1. Juni durchgehende Schnellzüge zwischen Eger und Reichenberg über Karlsbad-Komotau-Aussig das ganze Jahr hindurch verkehren werden. Dagegen verkehren zwischen Karlsbad und Marienbad Schnellzüge nur vom 1. Juni bis 30. September. Diese Maßnahme hat insofern einen tschechisch-nationalen Beigeschmack, als von nun an die gut deutschen Bezeichnungen der im deutschen Sprachgebiet der Tschechoslowakei gelegenen Stationen auf der Fahrkarte nur noch tschechisch sein werden. Dadurch soll bei dem reichsdeutschen Reisenden der Eindruck erweckt werden, daß die betreffenden Stationen (z. B. Usti = Aussig,

Karlory Vary = Karlsbad, Liberec = Reichenberg usw.) in Gegenden liegen, die nur von Tschechen bewohnt sind. Es ist naheliegend, daß die beabsichtigte Täuschung ihren Zweck nicht erfüllen wird, da die reichsdeutschen Gäste im deutschen Sprachgebiet der Tschechoslowakei außer einigen tschechischen Aufschriften auf Amtsgebäuden und einigen tschechisch sprechenden Beamten keine tschechische Bevölkerung finden werden.

— **Deutsch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr durch die Tschechoslowakei.** Für die Beförderung von Gütern und Kohlen aus Deutschland nach Österreich im Durchgange durch die Tschechoslowakei trat am 1. April insofern eine wesentliche Verbesserung ein, als von diesem Tage an derartige Sendungen mit direkten internationalen Frachtbriefen aufgeliefert werden können. Solche Sendungen werden zufolge der Kundmachung des Eisenbahnministeriums auf Grund des internationalen (Berner) Übereinkommens und dessen Ergänzungen und einheitlichen Zusatzbestimmungen befördert. Außerdem müssen noch insbesondere folgende Bestimmungen von den Verfrachtern beachtet werden: der Absender hat bei solchen Sendungen die deutsch-tschechoslowakische und die tschechoslowakisch-österreichische Grenzübergangsstation im Frachtbrief anzugeben. Die Fracht wird nach den inländischen Tarifen der beteiligten Bahnverwaltungen berechnet. Die Sendungen müssen in beiden Richtungen bis zur deutsch-tschechoslowakischen Grenze frankiert sein. Die Fracht für die restliche Strecke wird an den Empfänger überwiesen. Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig. Das Lieferungsinteresse ist nur in der Währung des Versandlandes gestattet.

— **Österreichisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr durch die Tschechoslowakei.** Um den Durchgangsverkehr von Gütern und Kohlen aus Österreich nach Ungarn durch die Tschechoslowakei und in entgegengesetzter Richtung zu steigern und wesentlich zu erleichtern, wurde zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen ein Übereinkommen getroffen, das bereits am 15. d. M. in Kraft trat. Danach können Sendungen in der erwähnten Verkehrsrichtung mit direkten internationalen Frachtbriefen aufgeliefert werden. Die Rechtsgrundlage für die Beförderung bildet das J. Ü. samt allen Ergänzungs- und Zusatzbestimmungen. Außerdem muß beachtet werden, daß der Absender im Frachtbrief die Grenzstationen von Staat zu Staat angeben muß. Von den Grenzstationen sind Sahy, Lucenec, Dregelypalante und Ipolytarnocz nur für Wagenladungen, alle übrigen auch für Stückgüter geöffnet. Die Sendungen müssen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur tschechoslowakisch-ungarischen Grenze frankiert sein. Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig. Für die Beförderung von Privat- und Kesselwagen bestehen besondere Bestimmungen.

— **Ermäßigte Frachtsätze für Zucker in der Tschechoslowakei.** Im Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr wird mit Gültigkeit vom 20. April bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1924, der Ausnahmetarif 18 für raffinierten Zucker der Pos. c—9—d eingeführt. Dieser Ausnahmetarif gilt nur, wenn die Fracht mindestens für 10 000 kg bezahlt wird. Die ermäßigten Frachtsätze gelten nur von Stationen, in deren Bereich sich eine Zuckerfabrik befindet, nach den wichtigsten Umschlagplätzen der Moldau und Elbe.

— **Frachtermäßigung für Ausfuhrholz in der Tschechoslowakei.** Mit Gültigkeit vom 19. April bis längstens zum 31. Dezember 1924 wurde für Schleifholz (Zellulose) aus der Pos. D — 31 — a, Pos. D — 31 — g und Pos. D — 31 — e, das durch die Nonne beschädigt ist, und das in den Stationen Zruč a. d. Sazawa und Hodkow nach Fürth i. Walde (Bayern) aufgeliefert wird, eine Frachtermäßigung zugestanden. Der ermäßigte Frachtsatz aus der Station Zruč a. d. Sazawa beträgt 984 Heller, jener aus der Station Hodkow 1023 Heller pro 100 kg. Die Sendungen müssen als Frachtgut aufgeliefert und in das Zollausland ausgeführt werden. Die Fracht ist für einen Wagen, mindestens jedoch für 10 000 kg zu bezahlen. Die Sendungen müssen bei der Auflieferung mit einer Bestätigung der politischen Bezirksbehörde versehen sein, daß es sich tatsächlich um durch die Nonne beschädigtes Holz handelt.

— **Ermäßigte Beförderung von Expreßgütern in der Tschechoslowakei.** Weite Kreise der Marktfahrer haben seit langer Zeit die Herabsetzung der überaus hohen Expreßgebühren, die das Dreifache der normalen Gepäckfracht ausmachen, angestrebt. Diese Bemühungen waren von Erfolg begleitet. Das Eisenbahnministerium hat nämlich bewilligt, daß mit Gültigkeit vom 20. April bis auf Widerruf auf den Linien der Staatsbahnen, der Privatbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn Expreßsendungen von Obst, Gemüse, Haus-, Feld- und Waldprodukten, Schwämmen, Butter, Eier, Käse, lebendem und geschlachtetem Geflügel, ferner Expreßsendungen von zurückgehenden leeren Geschirren und Körben, in welchen diese Gegenstände als Expreßgut befördert worden waren, nur zu den doppelten Gepäcksätzen abgefertigt werden, falls nachstehende Bedingungen erfüllt werden: 1. Das Gesamtgewicht des von einem Absender zum Zuge aufgelieferten Gutes darf nicht 150 kg übersteigen, wobei einzelne Stücke nicht schwerer als 80 kg sein dürfen. 2. Der Besitzer muß mit demselben Zuge fahren, zu welchem das Gut aufgeliefert ist. 3. Das Gut muß nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation sofort beim Zuge abgenommen werden. 4. Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Absender beim Verladen und Ausladen mithilft. Überschreitet das Gesamtgewicht 150 kg, dann wird für das Übergewicht die normale Expreßgebühr berechnet. Für Güter, die auf der Bestimmungsstation nicht sofort beim Zuge abgenommen werden, wird ebenfalls die normale Expreßgebühr berechnet.

— **Eröffnung des Personenverkehrs auf der Donaustrecke Wien-Preßburg-Budapest.** Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilgut auf der genannten Strecke am 13. d. M. eröffnet. Postschiffe verkehren viermal in der Woche, und zwar erfolgt die Abfahrt von Preßburg an jedem Sonntag, Montag, Mittwoch und Freitag. Außerdem ist der Postschiffverkehr zwischen Budapest und Mohacz sowie zwischen Vidin und Rustschuk aufgenommen worden.

— **Die Auswanderung Südslawiens.** Im Jahre 1920 betrug die Zahl der Auswanderer 5988, jene der Heimkehrer 18 980. 1923 betrug die Zahl der Auswanderer 9370, die der Heimkehrer 1950.

— **Außenhandel Südslawiens im Jahre 1923.** In den ersten drei Vierteljahren 1923 betrug die Einfuhr 6 135 780 726, die Ausfuhr 5 501 657 652 Dinar, und im ganzen Jahre 1923 bezifferte sich die Ausfuhr auf 8 048 843 930 Dinar. Nimmt man an, daß die Einfuhr im letzten Vierteljahre 1923 rund 2 Milliarden ausmachte, so ergäbe sich für 1923 ein durchaus unbedeutendes Mehr der Einfuhr; jedenfalls ein weit günstigeres Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr als 1922.

— **Der Antwerpener Hafenverkehr im März 1924:**
Eingegangen sind 802 Schiffe mit 1 557 467 belg. Tonnen
(1923 . . . . . 849 Schiffe mit 1 495 023 belg. Tonnen).
Davon führten 103 Schiffe die deutsche, 351 die britische Flagge.
K.

Fremde Erdteile.

— **Die Chinesischen Staatsbahnen im Kalenderjahr 1921*).** Das Gesamtergebnis des Betriebs der Staatsbahnen der Republik China für das Kalenderjahr 1921 muß, verglichen mit dem Vorjahr, als wenig befriedigend bezeichnet werden. Trotz widriger Umstände, Hochwasser, Hungersnot und örtlicher Störungen erzielten sie zwar eine Zunahme der Roheinnahmen um rund 5 Millionen mex. Dollar oder 5,48 %, welche die gedeihliche Entwicklung und den Fortschritt der Bahnen erweist; aber die viel stärkere Steigerung der Ausgaben für den Betrieb um rund 11,19 Millionen Dollar oder 26,1 %, und für den Zinsendienst der laufenden Schuld um 5,9 Millionen Dollar gegen das Vorjahr, verdienen die ernsteste Beachtung. Der Betriebsüberschuß ist von rund 48,66 Millionen Dollar im Vorjahr auf 42,48 Millionen, also um 6,18 Millionen, das sind 12,7 %, der Reinüberschuß sogar um 29,6 % auf 28,7 Millionen zurückgegangen. Die Betriebszahl erhöhte sich von 46,8 auf 55,9 %, und die Kapitalverzinsung sank von 9,5 auf 7,9 %.

Infolge der Mißernte von 1920 setzten im Berichtsjahr starke Getreidetransporte ein, die in der ersten Jahreshälfte die Einnahmen stark steigerten; im zweiten Halbjahr blieben diese aber erheblich unter dem Stande des Vorjahrs. In Nordchina litt der Verkehr in der ersten Hälfte 1921 stark unter den Wirkungen der Hungersnot und in den letzten Sommermonaten war die Linie Tientsin—Pukau durch Hochwasser unterbrochen. Auf der Linie Peking—Hankau verursachten die militärischen Wirren im Sommer und Herbst schwere Störungen, besonders in der Umgebung von Hankau, die das Erträgnis des Betriebes sehr ungünstig beeinflußten. Unruhen bei Peking beeinträchtigten stark die Dezember-Einnahmen der Linie Peking—Mukden, die Hochwasserstörungen des August den Getreideverkehr der Bahn Tientsin—Pukau und während der folgenden Monate das Erträgnis der Linie Schanghai—Nanking. Wenn trotz alledem die Roheinnahmen im ganzen noch von 91,44 auf 96,45, also um rund 5 Millionen Dollar oder 5,48 % gegen das Vorjahr steigen konnten, so verdient dieses Ergebnis immerhin Beachtung.

Das Netz der Staatsbahnen besteht im allgemeinen unverändert aus den 16 Bahnlinien, wie sie schon in der Nachweisung

*) Nach dem amtlichen Bericht des Verkehrsministeriums der Republik China.

Seite 947 in Nr. 49 vom 28. Dezember 1922 dieser Zeitung aufgeführt sind. Die Mehrlänge um 115,2 km (6153,4—6038,2) beruht, abgesehen von kleineren Abweichungen, auf der Linie Ssu—Tsen—Tao, die jetzt mit 202,2 km Betriebslänge (gegen früher 86,6 km) erscheint; es ist eine im Süden der Mandschurei aus der Stammbahn in Ssupingkai nach Westen abgehende Zweiglinie nach Taonanfu.

Uebersicht der Eisenbahnen für 1921 (31. Dezember).

1. Staatsbahnen: im Betriebe . . . . (gegen 6039 km im Vorjahr).	6 150,2 km
Im Bauzugbetriebe die Strecke Fengtschen—Suiyuan der Linie Peking—Suiyuan	254,6 „
Lung—Hai	368,3 „
Hupeh—Hunan	15,3 „
Staatsbahnen insgesamt	6 788,4 km
2. Provinz- und Grubenbahnen . . . . (Mehrlänge gegen das Vorjahr 4 km).	777,0 km
Im ganzen unter Aufsicht des Verkehrsministeriums stehend:	7 565,4 km
3. Privateisenbahnen (konzessionierte B.) . . . (wie im Vorjahr).	3 780,0 km
Gesamtumfang der Eisenbahnen in China	11 345,4 km

Bei den Staatseisenbahnen kommen auf 6153,4 km Betriebslänge 1613,4 km zweite und Nebengleise der Stationen. Der zweigleisige Ausbau hat nur ganz geringe Fortschritte gemacht, von 21,7 auf 45,2 km, das sind nur 0,74 % der Streckenlänge. Die Betriebslänge des Netzes hat sich im wesentlichen nur durch die Ausdehnung der Linie Ssu—Tao von 87,9 auf 202 km, um insgesamt 111 km, das sind 1,84 % gegen das Vorjahr gesteigert.

Das buchmäßige fortgeschriebene Anlagekapital beläuft sich für das Gesamtnetz auf rund 551 Millionen Dollar; die Baukosten ohne die finanziellen Lasten betragen rund 477 Millionen Dollar, und zwar stehen zu Buch die Brückenbauten mit 74, der Oberbau mit 104, die Fahrzeuge mit 106 Millionen Dollar. (Die Zahlen für 1919 sind 71,23, 93,65 und 79,79 Millionen.) Die kilometrischen Anlagekosten des Gesamtnetzes haben sich mit rund 88 000 Dollar um rund 3000 Dollar, das sind 3,5 % gegen das Vorjahr gesteigert; sie schwanken für die verschiedenen Bahnen von rund 53 500 Dollar für die Linie Chuchow—Pinghsiang bis 138 400 Dollar für Hupeh—Hunan. F. B.

— **Die Lebensdauer der Lokomotiven.** Über die Lebensdauer der Lokomotiven bei den nordamerikanischen Eisenbahnen gibt eine Statistik Auskunft, die Lawford in der englischen Fachschrift „Engineering" veröffentlicht, in der er das Dienstalter und die Kilometerleistung der einzelnen Lokomotivarten miteinander vergleicht. Die Studien beziehen sich auf 30 000 Lokomotiven der 18 größten Eisenbahnnetze der Vereinigten Staaten. Der Verfasser bespricht auch die hauptsächlichsten Eigenschaften der amerikanischen Lokomotiven und ihre Wandlungen in den letzten 30 Jahren. So vernimmt man, daß das Gewicht einer Lokomotive seit 1890 sich verdreifacht hat, so daß heute eine Personenzuglokomotive der Pacificlinie 125 t wiegt und eine Güterzuglokomotive sogar 140 t. Die mittlere Betriebszeit der einzelnen Lokomotiven hat je nach dem Netze, dem sie angehörte, 28,7 bis 35,5 Jahre gedauert. Der Ersatz war aber nicht bedingt durch die Abnutzung der Maschine, sondern durch den Umstand, daß die Bauart zu alt war und den neueren Erfordernissen nicht mehr entsprach. Bei der Chicago and North Western Railway ist der Betriebsdauerrekord durch eine Personenzuglokomotive 4-4-0 erreicht worden, die in 43 Jahren 2 180 000 km durchfahren hat. Auf der Atlantic Coast Line Railroad haben mehrere durch die Baldwin Lokomotivwerke gebaute Maschinen bereits mehr als anderthalb Millionen Kilometer hinter sich. Der Streckenrekord aber gebührt einer Baldwin-Lokomotive der Duluth South Shore and Atlantic Railway, die im Jahre 1888 erbaut wurde und die 2 840 000 km durchlaufen hat, ohne daß der Dampfkessel ein einziges Mal ausgewechselt worden wäre. Die auf den Industrielinien benutzten Lokomotiven sind noch länger im Dienst. Der Dienstdauerrekord gehört einer Lokomotive, die bei der Firma J. N. Bray & Co. in Georgien (U. S. A.) seit 67 Jahren Dienst tut.

Bücherschau.

— **Taten der Technik.** Ein Buch unserer Zeit. Herausgegeben von Hanns Günther (W. de Haas). In 20 Lieferungen mit 20 farbigen Tafeln, 40 ganzseitigen Porträts und mehreren hundert teils ganzseitigen Bildern im Text. Verlag von Rascher & Cie., A.-G., Zürich und Leipzig. 1922/23/24.

Auch die nunmehr vorliegenden Lieferungen 11 bis 15, die den 2. Band des Güntherschen Werkes bilden, liefern den Beweis, daß die Herausgeber halten, was sie versprochen haben, nämlich ein technisches Volksbuch im wahren Sinne des Wortes zu schaffen. Über den Inhalt der den ersten Band bildenden Lieferungen 1 bis 10 ist in Nr. 6 des Jahrg. 1923 berichtet. Der 2. Band wird eingeleitet durch eine Betrachtung aus der Feder von N. Stern über die Maschine als Erzieher. Anschließend behandelt Dr.-Ing. Schuster ausgiebig das Thema „Die Eroberung der Luft". Beginnend mit den auf diesem Gebiete um das Jahr 1500 geschaffenen mechanischen Kunstwerken des großen Malers und Bildhauers Leonardo da Vinci, beschreibt der Verfasser an Hand zahlreicher Abbildungen den Werdegang der Luftfahrzeuge bis zum modernsten, mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Metallflugzeug, von dem auch eine von Künstlerhand geschaffene farbige Tafel dem Werke beigefügt ist.

Der Herausgeber des Sammelwerks, Hanns Günther, vermehrt seine schriftstellerischen Beiträge durch eine Abhandlung über den Magnetismus im Dienste der Industrie und des Verkehrs unter dem Titel „Die eisernen Hände", worunter insbesondere die im Laufe der Zeit zu Riesenapparaten ausgebildeten Hebemagnete der Stahl- und Eisenwerke, der Hafenanlagen usw. zu verstehen sind. Elektromagnete werden in Verbindung mit Kränen zum Eisentransport, Abtransport und Aufstapeln von Schienen, Blöcken, Trägern, Blechen, Verladen von Schrott und dergl. verwendet. Neuzeitliche Hebemagnete, die meist in Rund- oder Topfform und für zu hebende langgestreckte Stücke in rechteckiger Form ausgeführt werden, leisten nach dem angezogenen Aufsatz ganz Erstaunliches. In Tätigkeit tritt der Magnetkran auch überall dort, wo durch Entgleisungen, Zusammenstöße usw. Lokomotiven oder Wagen zertrümmert worden und Aufräumungsarbeiten zu leisten sind: der Magnet wird in diesem Falle dicht über dem Boden hin und her geschwenkt, so daß er alle in seinen Bereich kommende Eisen- und Stahlteile, umhergestreute Nägel, Bolzen, Schrauben und Muttern an sich zieht. Die gleiche Einrichtung wird im regelrechten Betriebe beim Auswechseln von Schienen und Schwellen als wertvolle Hilfe benutzt; sie schleppt das neue Material herbei und ladet es an der richtigen Stelle ab; zu entfernende Schienen und Eisenschwellen, die die Streckenarbeiter neben die Gleise geworfen haben, werden mit Magneten aufgeladen. Günther behandelt u. a. dann noch die magnetische Enteisenung von Massengütern aller Art und die magnetische Kupplung die im Maschinenbau zur Verbindung zweier Wellenenden dient, und auch den magnetischen Aufspannapparat, der zurzeit mit den älteren Aufspannvorrichtungen (Klemmfutter u. dergl.) in scharfem Wettbewerb steht. Der gleichfalls mit einer farbenprächtigen Tafel geschmückte Aufsatz schließt mit einer kurzen Erläuterung der elektromagnetischen Schienenbremse, einer Sicherheitsbremse, die gegenwärtig vor allem auf elektrischen Gebirgsbahnen (Nebenbahnen) in Gefahrfällen in Wirksamkeit treten soll.

Daß auch auf die jüngste, alle Welt zurzeit in Atem haltende Glanzleistung der Technik, nämlich auf die drahtlose Telegraphie und Telephonie, recht ausführlich eingegangen wird, ist besonders zu begrüßen. Dem Leser werden wertvolle Fingerzeige gegeben, um sich im Reiche der Radiotechnik zurechtzufinden. Die durchweg fesselnd geschriebenen Einzeldarstellungen, denen ein reicher Bilderschatz beigefügt ist, dürften dem zu einem großen technischen Nachschlagebuche sich auswachsenden Werke neue Freunde gewinnen. W. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Mai 1924 ab wird der an der Nebenbahnstrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) gelegene unbesetzte Haltepunkt Schäferhof außer dem Personenverkehr auch dem Wagenladungsverkehr dienen. Schäferhof ist Tarifstation. Der Wagenladungsverkehr wird durch die Güterabfertigung Estorf abgefertigt, bei der auch die zur Verladnug in Schäferhof gewünschten Wagen zu bestellen sind. Die Abnahme und Auslieferung der Wagenladungen erfolgt durch die Zugführer. Sendungen nach Schäferhof dürfen nur frankiert, von Schäferhof nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Hannover, im April 1924. (498)

Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft CIb — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1924, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, erscheint der Nachtrag 3. Er enthält außer den im Tarifanzeiger bekanntgegebenen Änderungen weitere Änderungen und Ergänzungen bei mehreren Unterabschnitten des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten; A. Einzelne Bahnen" sowie bei den Bestimmungen für Eibenstock ob. Bf., Schloppenhof und Zeulenroda ob. Bf. im Abschnitt „II B. Einzelne Stationen." Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. April 1924. (510)

Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 ab — Frachterhöhungen gültig vom 1. Juni 1924 ab — werden folgende Nachträge herausgegeben:

I zu den Teilheften B I Nachtrag 24.
II zu den Teilheften B II Nachtrag 24.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

1. Entfernungsänderungen der Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Südharz-Eisenbahn.
2. Entfernungsänderungen der Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
3. Neue Stationen.
4. Entfernungsänderungen der Stationen Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
5. Sonstige Änderungen.

Infolge Ausscheidens der Stationen des Gebietes der freien Stadt Danzig aus dem oben genannten Verkehr wird das Teilheft B I 3, gültig vom 1. September 1916, aufgehoben. Das Teilheft B I 9 wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 neu herausgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier. Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1924. (504)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C II — Ausnahmetarife.

Im Ausnahmetarif 47 für Reis usw. sind im Kopf des Absatzes „Stationsfrachtsätze" hinter den Worten „Hamburg Hgbf." die Worte „und Wilhelmsburg" nachzutragen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. April 1924. (499)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Ausnahmetarif 33.

Einführung besonderer Stationsfrachtsätze im Versande von Sebnitz. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 17. April 1924. (506)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Tfv. 402). (Siegerländer Brennstofftarif).

Mit Gültigkeit vom 23. April 1924 werden unter Abteilung A (Geltungsbereich) als Empfangsstation aufgenommen:

„Abendstern §" und „Bischoffen §".

Elberfeld, den 16. April 1924. (502)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Ab 1. Mai 1924 werden die Stationen Hadsten und Knarreborg in den Tarif einbezogen und die Schnittsätze von einigen seeländischen Stationen nach Schnittpunkt III ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen. (503)

Altona, den 15. April 1924.

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. April 1924: Aufnahme von Grimma ob. Bf. in A. T. 33; Bamberg und Friedrichsthal bei Bayreuth in A. T. 34; Butzbach Ost, Ebingen (Württ.), Großbauchlitz, Meschede, Gerwisch und Klein Mutz in A. T. 35; Nordenham, Brake (Oldenburg) in A. T. 38; Nordenham in A. T. 40; Dresden Neustadt, Dresden Friedrichstadt und Oberkotzau in A. T. 49.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (505)

Altona, den 17. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. d. M. wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 49 (Hohlglaswaren) erweitert auf Rohglas, Tafelglas u. a. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. April 1924. (507)

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. April 1924 wird der Ausnahmetarif 52 für die überseeische Ausfuhr von Papier und Pappe der Tarifklassen A bis C eingeführt.

Der Ausnahmetarif wird durch eine Sonderausgabe des Berliner Tarif- und Verkehrsanzeigers veröffentlicht.

Altona, den 22. April 1924. (512)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. April 1924 werden die Seehafenstationen Emden und Emden Außenhafen in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 45 für Holzwaren usw. einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. April 1924. (514)

Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Übergang $\frac{\text{Hassum}}{\text{Gennep}}$ Grenze für den Verkehr nach und von den Niederlanden wieder freigegeben.

Dresden, den 14. April 1924. (500)

Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 erhalten die Stationen Falls, Marktschorgast, Münchberg, Seulbitz und Stammbach zum Teil andere Entfernungen. Näheres im Tarifanzeiger. Die Station Burgau erhält die Bezeichnung Burgau (Schw.).

Hannover, den 19. April 1924. (508)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 28. April 1924 werden in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 32 a für rohe Schafwolle usw. die Seehafenstationen Emden und Emden Außenhafen aufgenommen.

Altona, den 19. April 1924. (513)

Reichsbahndirektion.

A. Kohlenverkehr von Polnisch-Oberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über die Grenzübergangsstation Passau — unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Hinsichtlich der Abfertigung von Sendungen von Polnisch-Oberschlesien nach Österreich sind in den Verkehren zu A und B Änderungen eingetreten. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn lfd. Nr. 580 von 1924.

Oppeln, den 19. April 1924. (509)

Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 wird der Tarif wie folgt geändert: An Stelle der bes. Ausführungs-Best. II 2 A 13—16 zu § 12 tritt die folgende:

„13. Monatskarten sind zur Fahrt nur gültig, wenn sie zusammen mit dem Lichtbild des Inhabers auf einem von der Eisenbahn ausgegebenen Blechrahmen ordnungsmäßig befestigt sind. Sie dürfen nur von der durch das Lichtbild dargestellten Person benutzt werden. Wird eine Monatskarte von einer anderen Person benutzt, so wird die Karte ohne Ersatz des gezahlten Preises eingezogen. Die Eisenbahn kann verlangen, daß das Lichtbild bei Lösung der Monatskarte vorgezeigt wird. Für die Überlassung des Rahmens ist eine Pfandgebühr von 0,50 M. zu hinterlegen, die bei Rückgabe des unbeschädigten Rahmens zurückgezahlt wird."

Nr. 17 erhält die Nr. 14.

Auf Seite 5 tritt an Stelle der Ziffern 14—17 folgende Ziffer 14:

„14. Die Bestimmungen unter A 13 finden sinngemäße Anwendung".

Ziffer 18 erhält die Nr. 15.

Auf Seite 7 sind die Ziffern 22—23, 25 und 26 zu streichen.

Folgende neue Ziffer 22 ist aufzunehmen:

„22. Die Bestimmungen unter A 13 finden sinngemäße Anwendung".

Ziffer 24 erhält die Nr. 23, Ziffer 27 die Nr. 24.

Die Tarifänderung ist gemäß § 2 EVO. genehmigt.

Berlin, den 18. April 1924. (511)

Reichsbahndirektion.

---

4. Offene Stellen.

Bahnmeister

für Haupt- und Nebeneisenbahn gesucht. Bewerber müssen im Reichsbahndienst (preuß. Staatsbahn) die Bahnmeisterprüfung mit Erfolg abgelegt haben. Gehalt nach Reichsbesoldung. Meldungen mit Lebenslauf, Bild, Prüfungs- und Beschäftigungszeugnissen zu senden an die (501)

Direktion der Königsberg-Cranzer Eisenbahn, Königsberg (Pr.), Fuchsberger Allee 18.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderungen und Ergänzungen des Eisenbahnstationsverzeichnisses
(ehem. Dr. Koch's Handbuch).*)

1. Firmenänderungen, Wechsel in der Betriebsführung, Betriebseinstellungen.

Deutsches Reich.

A 6. Bentheimer Kreisbahn. A 6.

Führt ab 1. Januar 1924 den Namen „Bentheimer Eisenbahn".

Deutsche Reichsbahn.

Die Deutsche Reichsbahn ist am 15. Februar 1924 ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit geworden. Die Geschäfte des Unternehmens werden bis auf weiteres unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt, und zwar werden alle Geschäfte der Leitung des Unternehmens unter der Firma „Deutsche Reichsbahn Hauptverwaltung" erledigt. Die Zweigstellen (Zweigstelle Bayern siehe A 5—f und Zweigstelle Preußen-Hessen siehe A 71—91) firmieren, soweit es sich um Geschäfte des Unternehmens handelt: „Deutsche Reichsbahn Gruppe Bayern" und „Deutsche Reichsbahn Gruppe Preußen". Die Bezeichnung der Reichsbahndirektionen ist unverändert geblieben.

A 71. Reichsbahndirektion Altona. A 71.

Die Hauptbahnstrecke b 7 Schwarzenbek-Bad Oldesloe wird am 1. April 1924 in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen werden durch diese Maßnahme nicht berührt.

A 85. Reichsbahndirektion Königsberg. A 85.

Die Betriebsführung der Eisenbahnen des Memelgebietes, die bis zum 7. August 1923 in der Hand der Reichsbahndirektion Königsberg lag, wurde am 8. August 1923 ohne vorhergehende Ankündigung von Litauen übernommen; von diesem Tage ab wurde der Übergangspunkt Tilsit für den Güterverkehr von und nach dem Memelgebiet gesperrt.

Am 7. Februar 1924 ist der Güterverkehr nach dem Memelland (Litauen) über den Grenzübergang Tilsit wieder aufgenommen.

Seitdem wird der Güterverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen über Eydtkuhnen-Wirballen und Tilsit-Pogegen auf Grund des deutsch-litauischen Gütertarifs vom 15. Oktober 1923 abgewickelt.

A 81. Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). A 81.

Die Hauptbahnstrecke a 4 Frankfurt (Main) Lokalbf.-Offenbach (Main) Lokalbf. wird am 1. April 1924 in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen werden durch diese Maßnahme nicht berührt.

A 90. Reichsbahndirektion Stettin. A 90.

Die Hauptbahnstrecke t Belgard-Kolberg ist seit 1. Februar 1924 in eine Nebenbahn umgewandelt. Die Abfertigungsbefugnisse der an dieser Strecke liegenden Stationen wurden durch diese Maßnahme nicht berührt.

A 95. Rhene-Diemeltalbahn. A 95.

Ab 1. Januar 1924 stillgelegt.

A 100. Reichsbahndirektion Dresden. A 100.

Die Teilstrecke Dürröhrsdorf-Arnsdorf (Sa) der Linie I J. Pirna-Arnsdorf (Sa) wird vom 1. April 1924 ab als Nebenbahn betrieben.

Die Teilstrecke Glauchau-Großbothen der Linie VI L. Glauchau-Wurzen wird seit dem 1. März 1924 als Nebenbahn betrieben.

A 120. Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig. A 120.

Diese Eisenbahnen stehen unter Verwaltung der polnischen Staatsbahndirektion Gdansk.

Eisenbahnen des Memelgebiets.

Bis zum 7. August 1923 lag die Betriebsführung der Eisenbahnen des Memelgebiets in der Hand der Reichsbahndirektion Königsberg. Am 8. August wurden die Bahnen ohne vorhergehende Ankündigung von Litauen übernommen; von diesem Tage ab wurde der Übergangspunkt Tilsit für den Güterverkehr von und nach dem Memelgebiet gesperrt und erst am 7. Februar 1924 wieder aufgenommen.

Der Güterverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen wird seitdem über Eydtkuhnen-Wirballen und Tilsit-Pogegen auf Grund des deutsch-litauischen Gütertarifes vom 15. Oktober 1923 abgewickelt.

A 155 a. Eberswalde-Schöpfurth. A 155 a.

Diese Strecke ist in eine Nebenbahn umgewandelt worden.

A 215 a. Lübeck-Segeberg Klb. A 215 a.

Nach Zugeständnis der Reichsbahndirektion Altona können jetzt auch in Segeberg Güter auf die Kleinbahn übergehen und übernommen werden.

A 215 b. Kleinbahn Lüben-Kotzenau. A 215 b.

Nicht mehr im Betriebe der Direktion der Osthavelländischen Kreisbahnen; Betriebsleitung jetzt in Berlin NW. 21, Bundesratufer 10.

Österreich.

B 27. Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft. B 27 (vormals Südbahngesellschaft).

Der Betrieb auf dem österreichischen, jugoslawischen und italienischen Netz der Gesellschaft wird von den bezüglichen Staatsverwaltungen geführt; lediglich auf dem ungarischen Netz führt die Gesellschaft den Betrieb selbst.

Jugoslawien.

Infolge der Betriebsübernahme der im Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen gelegenen Südbahnlinien durch die S. H. S. Staatsbahnen wurde am 1. Januar 1924 eine neue Staatsbahndirektion mit dem Sitze in Ljubljana errichtet. Dieser Direktion wurden außer den von der früheren Betriebsdirektion der Südbahn in Ljubljana verwalteten Linien (mit Ausnahme der Teilstrecke Zapresic-Sisak (siehe [B 27] 146—151) und den Linien der Barcs-Pakracer Eisenbahn (siehe [B 27] 322—334), die der Staatsbahndirektion in Zagreb angegliedert wurden) noch die Linien c^1 bis c^{11} in Slowenien, und d^{10}, d^{15} und d^{15*} in Kroatien, die bisher von der Staatsbahndirektion Zagreb verwaltet wurden, zugeteilt.

Es bestehen nunmehr fünf der Generaldirektion der Staatsbahnen in Beograd unterstellte Staatsbahndirektionen, nämlich in Beograd, Sarajevo, Subotica, Zagreb und Ljubljana.

Schweiz.

1. Schweizerische Bundesbahnen. 1.

Das Netz der schweizerischen Bundesbahnen wird unter der Oberleitung der Generaldirektion in Bern vom 1. April 1924 an nur noch von 3 Kreisdirektionen an Stelle der bisherigen 5 Kreisdirektionen verwaltet.

Die neue Einteilung des Bundesbahnnetzes in die drei Kreise ist folgende:

Der Kreis I (Sitz der Kreisdirektion in Lausanne) umfaßt: den bisherigen Kreis I von lfd. Nr. 1—192, vom bisherigen Kreis II die lfd. Nr. 37—46 und 74—115.

Der Kreis II (Sitz der Kreisdirektion II in Luzern) umfaßt: vom bisherigen Kreis II die lfd. Nr. 1—37 und 47—74, vom bisherigen Kreis III die lfd. Nr. 15—44a und 146—166, den bisherigen Kreis V von lfd. Nr. 1—94.

Der Kreis III (Sitz der Kreisdirektion III in Zürich) umfaßt: vom bisherigen Kreis III die lfd. Nr. 1—15, 45—144 und 167—186, den bisherigen Kreis IV von lfd. Nr. 1—117.

4. Le Pont-Brassus. 4.

Der Betrieb wird vom Kreise I der S. B. B. besorgt.

9. Seetalbahn. 9.

Die Linien der Schweizerischen Seetalbahn mit der Abzweigung Beinweil-Münster ist in das Eigentum des Staates übergegangen und dem Kreis II zugeteilt worden.

---

*) Diese Änderungen werden wir künftig zu Beginn jedes Vierteljahres an dieser Stelle veröffentlichen. Wir beginnen heute mit den uns seit der Ausgabe des Nachtrags bekanntgewordenen Veränderungen.

2. Änderungen in alphabetischer Folge.

Adolfshütte, RBD. Frankf. (M.) [A81] 246 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Ahrensfelde - Friedhof, RBD. Berlin [A72] 152a — am 15. 4. 24 für Gep. und Expr. geschlossen.

Alt Bork, RBD. Stettin [A90] 307 — seit 1. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Stückg. ausgeschlossen. Für Wgl. gilt die Station als Ladest. Mutterstation: Papenhagen.

Alteburg, RBD. Frankf. (M.) [A81] 416 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Altenbach, RBD. Dresden [A100] 717 — ab 1. 2. 24 eingezogen. Am 25. 2. 24 für den beschr. Pers.-Verk. wieder geöffnet.

Altendorf (Ruhr), RBD. Essen [A80] 119 — fehlt im alphabetischen Stationsverzeichnis.

Altenfeld (Rhön), RBD. Frankf. (M.) [A81] 69 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Amerika (Sa.), RBD. Dresden [A100] 822 — am 1. 4. 24 für den Güterverkehr geschlossen.

Atzbach, RBD. Frankf. (M.) [A81] 291 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Bad Salzhausen, RBD. Frankf. (M.) [A81] 387 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Bahrenbusch, RBD. Osten [A47] 127 — am 1. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers., Gep. u. Wgl. umgewandelt.

Ballersbach, RBD. Frankf. (M.) [A81] 337 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Balster Süd, RBD. Osten [A74] 109 — am 10. 3. 24 in einen Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.

Bannemin-Mölschow, RBD. Stettin [A90] 128 h — am 15. 2. 24 für den Stückgutverkehr geschlossen. Fahrk.-Verk. durch Zugführer. Für Wgl. gilt der Bahnhof als L. unter Angliederung an den Bf. Carlshagen-Trassenheide.

Barfelde, RBD. Cassel [A75] 329 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr geschlossen.

Barmen-Nächstebreck, RBD. Elberfeld [A78] 134 — früher Bracken.

Barmen-Oehde, RBD. Elberfeld [A78] 162 — früher Oehde.

Beelitz Stadt, RBD. Halle [A82] 45 — am 1. 4. 24 in den Bezirk der RBD. Berlin übergegangen.

Berlin Kolonnenstraße, RBD. Berlin [A72] 59 b — früher Schöneberg b. Berlin Mil. E.

Bernshausen (Oberhessen), RBD. Frankf. (M.) [A81] 465 — früher Bernshausen.

Betkenhammer, RBD. Osten [A74] 124 — am 1. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers., Gep. u. Wgl. umgewandelt.

Bischofswalde (Kr. Schlochau), RBD. Stettin [A90] 354 — früher Bischofswalde (Westpr.).

Blenhorst, RBD. Münster [A87] 246 — am 1. 3. 24 aufgehoben.

Blersum, RBD. Münster [A87] 91 — am 1. 4. 24 aufgehoben.

Bobelwitz, RBD. Osten [A74] 195 — am 20. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.

Brand Erbisdorf Htp., RBD. Dresden [A100] 147 — am 15. 2. 24 eingezogen.

Breitenbach (Eichsfeld), RBD. Cassel [A75] 251 — früher Breitenbach.

Breitenbach (Herzberg), RBD. Frankf. (M.) [A81] 488 — früher Breitenbach.

Breitenstein (Kr. Deutsch Krone), RBD. Osten [A74] 100 — am 1. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.

Bresewitz, RBD. Stettin [A90] 67 c — seit 1. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Für Stückg. geschlossen. Hinsichtlich Wgl. gilt die Station als unbes. L. Mutterstation: Pruchten.

Breslau Odertorbf., RBD. Breslau [A73] 100c — wird am 31. 5. 24 für Frachtstückg. geschlossen.

Brügge (Kr. Soldin), RBD. Osten [A74] 61 — seit 20. 2. 24 unbesetzter Htp., nur für Pers. u. Wgl. fr. Fahrk.-Verk., Annahme und Auslieferung d. Wgl. durch Zugf.

Bürgerfeld, RBD. Oldenburg [A66] 134 — am 1. 4. 24 geschlossen.

Burg Volperhausen, RBD. Elberfeld [A78] 271 d — am 15. 3. 24 geschlossen.

Commerau, RBD. Dresden [A100] 234 a — am 1. 4. 24 für Güterverkehr geschlossen.

Coevorden Bent. E., Bent. E. [A6] 26 — früher Coevorden.

Cosel Hafen Htp., RBD. Oppeln [A84] 83 — am 1. 3. 24 für den Gepäckverkehr bis auf weiteres geschlossen.

Crainfeld, RBD. Frankf. (M.) [A81] 420 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Crangen-Bussin, RBD. Stettin [A90] 373 d — seit 20. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf., Stückg. ausgeschl. Für Wgl. gilt der Bahnhof als L. Mutterstation: Pollnow.

Cüstrin-Kietz, RBD. Osten [A74] 8 — am 15. 2. 24 für den gesamten öffentl. Verkehr geschlossen; am 5. 4. 24 im beschränkten Umfange für Pers. u. Gep. wieder eröffnet.

Damsdorf, RBD. Stettin [A 90] 446 — seit 1. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Stückg. ausgeschl. Für Wgl. gilt die Station als L. Mutterstation: Bütow.

Dennheritz, RBD. Dresden [A 100] 465 — seit 1. 2. 24 Milchv. zugelassen.

Dessau Hbf., RBD. Halle [A82] 255 — früher Dessau.

Dessau-Alten, RBD. Halle [A82] 261 — früher Alten.

Dorna-Döben, RBD. Dresden [A 100] 835 a — am 1. 3. 24 eingezogen.

Dresden-Elbufer Altstadt, RBD. Dresden [A 100] 170 — vom 1. 2. 24 an Frachtstückgutverkehr auf Umschlaggüter beschränkt.

Edingen, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 197 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Eichhof, RBD. Altona [A 71] — am 2. 1. 24 neueröffnete GH (nur für Wgl.) an der geplanten Nebenbahn Kiel-Holtenau; von Hassee 3,7 km. R. vorhanden.

Eifa (Kr. Alsfeld), RBD. Frankf. (M.) [A 81] 483 — früher Eifa.

Einöd (Thür.), RBD. Erfurt [A79] 298 — für Pers. u. Gep. geschlossen.

Eisfeld Stadt, RBD. Erfurt [A 79] 300 — am 1. 4. 24 in einen unbes. Htp. umgewandelt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Expreßg. wird nicht abgefertigt.

Elfershausen, RBD. Würzburg [A5e] 144 — am 15. 4. 24 für den Gesamtverkehr eröffnet. S-R vorhanden.

Elsholz, RBD. Halle [A 82] 44 — am 1. 4. 24 in den Bezirk der RBD. Berlin übergegangen.

Entenfang, RBD. Halle [A 82] 360 — für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Enzheim, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 406 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Erdhausen, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 326 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Euerdorf, RBD. Würzburg [A5e] 145 — am 15. 4. 24 für den Gesamtverkehr eröffnet. R. vorhanden.

Eulersdorf, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 485 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Finkenbruch, RBD. Stettin [A 90] 464 — am 3. 2. 24 für Pers.- u. Stückg. geschlossen. Für Wgl. gilt Finkenbruch als Anschluß auf freier Strecke. Abf.-Station: Lauenburg (Pom.).

Flinkow, RBD. Stettin [A 90] 388 — am 3. 2. 24 bis auf weiteres geschlossen.

Frankfurt (Main) Süd, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 2 — vom 1. 3. 24 ab für den Eilstückg.- u. Milchv. geschlossen.

Frechenhausen, RBD. Frankf. (M.) [A81] 250 d — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Frischborn, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 427 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Garbenheim, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 293 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Gartenfeld, RBD. Berlin [A 72] 94 d — früher Ruhleben-Gartenfeld.

Gellen, RBD. Stettin [A 90] 347 — am 20. 3. 24 für den Gesamtverkehr geschlossen.

Gellershausen, RBD. Erfurt [A79] 296 — geschlossen.

Gildehaus Bent. E, Bent. E. [A6] 5 — früher Gildehaus, B. Kr. E.

Glembuch, RBD. Osten [A 74] 166 — am 10. 3. 24 in unbes. Htp. für Pers.- u. Wgl. umgewandelt.

Glossen b. Löbau, RBD. Dresden [A100] 237 — am 1. 4. 24 geschlossen.

Göbelnrod, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 434 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Göggingen (Baden), RBD. Karlsruhe [A 4] 307 — früher Göggingen.

Goslar, RBD. Magdeburg [A 86] 252 — ⚒ (26 t) ausgebaut.

Gröppendorf, RBD. Dresden [A100] 803 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Großensiel, RBD. Oldenburg [A 66] 37 — ab 1. 4. 24 nur noch unbes. Htp. für Wgl. Abfertigung besorgt Güterabf. Nordenham.

Groß Lessen, RBD. Münster [A 87] 251 — am 1. 3. 24 in einen Htp. umgewandelt. Güteran- und -auslieferung erfolgt durch die Nachbarstationen Sulingen (Han.) und Wehrbleck.

Groß Reetz, RBD. Stettin [A 90] 373 a — seit 3. 2. 24 nicht mehr durch Per-

sonal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf., Stückg. ausgeschlossen. Für Wgl. gilt der Bhf. als L. Abf.-Station: Pollnow oder Zollbrück.

Grund Schwalheim, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 384 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Grunow (Neum.), RBD. Osten [A 74] 199 — am 20. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers.- u. Wgl. umgewandelt.

Guteherberge, Freist. Danzig [A 120] 14 — vom 1. 1. 24 ab nur noch PHp.

Häuserhof, RBD. Frankf. (M.) [A81] 385 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Hahnenkamp, RBD. Münster [A87] 243 am 1. 3. 24 aufgehoben.

Halbendorf (Sa.), RBD. Dresden [A100] 244 — am 1. 4. 24 geschlossen.

Hanau (M.) West, RBD. Frankf. (M.) [A81] 128 — am 15. 4. 24 für Güter- und Tierverkehr geschlossen.

Hartmannsdorf, Niederlaus. E. [A63] 16 — jetzt GH nur für Wgl.

Hasenfier, RBD. Osten [A74] 147 — am 20. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers., Gep. u. Wgl. umgewandelt.

Hausen, RBD. Frankf. (M.) [A81] 115 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Heide, RBD. Elberfeld [A78] 164 — am 15. 3. 24 geschlossen.

Hembergen, RBD. Münster [A87] 51 a — seit 5. 3. 24 für Wgl. u. Frachtstückg. von 2000 kg der angeschl. Werke eingerichtet.

Hirschberg (Schlesien) West, RBD. Breslau [A73] 202 — früher Rosenau (Schlesien).

Hirschberg (Schlesien) Hbf., RBD. Breslau [A73] 173 — früher Hirschberg (Schlesien).

Hönze, RBD. Cassel [A75] 331 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr geschlossen.

Hohenlychen, RBD. Stettin [A90] 93 b — am 20. 3. 24 für Eil- u. Frachtstückg. geschl. Hinsichtlich Wgl. wird die Station dem Bahnhof Lychen angegliedert.

Husum Nord, RBD. Altona [A71] 203 a — am 1. 3. 24 für den Pers.-, Gep.- u. Expreßgutverkehr geschlossen. Bestehen bleibt für diesen Verkehr nur Husum Hbf.

Jedlesee, Österr. [B18] 137 — ab 1. 2. 24 für den Pers.-, Gep.- u. Expreßgutverkehr gesperrt; also jetzt GSt.

Jessenitz (Meckl.), RBD. Schwerin [A52] 53 — am 1. 4. 24 in einen unbes. Htp. für Pers.-, Gep.- u. Wgl. umgewandelt.

Katzberg, RBD. Erfurt [A79] 377 — geschlossen.

Kesselbach, RBD. Frankf. (M.) [A81] 453 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Kleba, RBD. Frankf. (M.) [A81] 91 a — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Kleinballhausen, RBD. Erfurt [A79] 53 b — am 1. 4. 24 geschlossen.

Klein Gräditz, RBD. Osten [A74] 316 — seit 20. 2. 24 unbesetzter Htp. nur Pers. u. Gep. Fahrk.-Verk. u. Gep.-Abf. durch Zugf.

Klein Lübbichow, RBD. Osten [A74] 184 — am 20. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers.-Verk. umgewandelt.

Kölpinsee, RBD. Stettin [A90] 128 c — vom 15. 2. bis 30. 4. nicht besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugführer.

Kohden, RBD. Frankf. (M.) [A81] 388 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Kohlsdorf, Niederlaus. E [A63] 23 — jetzt: H* (nur für Wgl.).

Krimpenfort, RBD. Oldenburg [A66] 64 — am 1. 2. 24 für den Stückgutverkehr geschlossen. Der Wgl.-Verkehr bleibt vorläufig aufrecht erhalten. Die Abfertigungsgeschäfte besorgt die Güterabf. Lohne (Oldb.).

Krombach (Eichsfeld), RBD. Cassel [A75] 384 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr (mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten) geschlossen.

Küddowtal, RBD. Osten [A74] 155 — am 1. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.

Langenbrück, RBD. Breslau [A73] 211 a — am 25. 3. 24 für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossen.

Lanken (Kr. Schlochau), RBD. Stettin [A90] 401 — früher Lanken (Westpr.).

Laubacher Wald, RBD. Frankf. (M.) [A81] 376 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Laudenbach (Kr. Witzenhausen), RBD. Cassel [A75] 387 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr (mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten) geschlossen.

Lauterbach (Hess.) Süd, RBD. Frankf. (M.) [A81] 429 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Leipzig Eilenb. Bf., RBD. Halle [A82] 200 — vom 1. 1. 24 ab für Gep.- u. Expreßgutverk. geschlossen.

Ljubljana gorenjski Kolodvor, Jugosl. Stb. 1 C, 32 — früher Ljubljana drž Kol.

Magdeburg Elbbahnhof, RBD. Magdeb. [A86] 80 — vom 1. 1. 24 ab ist die Befugnis zur Annahme von Frachtstückgut auf Sdg. von mindestens 2000 kg in einem Wg. von einem Abs. an einen Empf. beschränkt.

Menne, RBD. Cassel [A75] 209 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr (mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten) geschlossen.

Merten (Sieg), RBD. Frankf. (M.) [A81] 176 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Michelbeuren, Österr. [B19] 206 — ab 1. 1. 24 Gesamtgüterverkehr dauernd eingestellt.

Mietzelfelde, RBD. Osten [A74] 62 — Seit 20. 2. 24 unbesetzter Htp. nur für Pers. u. Wgl. fr. Fahrk.-Verk., Annahme u. Auslieferung der Wgl. durch Zugf.

Misdow, RBD. Stettin [A90] 373 c — seit 3. 2. 24 nicht mehr durch Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf., Stückg. ausgeschl., für Wgl. gilt der Bhf. als L. Abf.-Station: Pollnow oder Zollbrück.

Mittelschefflenz, Oberschefflenz-Billigheim [A22] VI, 2 — vom 1. 1. 24 ab für Güter- und Tierverkehr geschlossen.

Moordorf, RBD. Münster [A87] 95 — für Stückg. geschlossen.

Neuenbeken, RBD. Cassel [A75] 159 — am 15. 3. 24 für Güterverkehr geschlossen, dient nur noch dem Pers.- u. Gep.-Verkehr.

Neuendorf (Kr. Landsberg, Warthe), RBD. Osten [A74] 54 — seit 20. 2. 24 unbesetzter Htp., nur für Pers. u. Wgl. fr. Fahrk.-Verk., Abnahme u. Auslieferung der Wgl. durch Zugf.

Neuenwege, RBD. Oldenburg [A66] 9 a — am 1. 4. 24 für Güterverkehr geschlossen.

Neuhöfen, RBD. Königsb. [A85] 424 — am 1. 3. 24 geschlossen.

Neu Schwente, RBD. Osten [A74] 141 — am 10. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.

Neustadt Süd, RBD. Erfurt [A79] 402 — geschlossen.

Neusüdende, RBD. Oldenburg [A66] 135 — am 1. 4. 24 geschlossen.

Niederbeuna, RBD. Halle [A82] 150 — ab 1. 5. 24 auch für Wgl. der angeschl. Werke.

Niederbieber, RBD. Frankf. (M.) [A81] 74 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Niederrennersdorf, RBD. Dresden [A100] 269 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Niederscheld Süd, RBD. Frankf. (M.) [A81] 194 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben; am 5. 3. 24 für Pers., Gep. u. Expr. wieder eröffnet.

Niederstenhof, RBD. Elberfeld [A78] 271 e — am 15. 3. 24 geschlossen.

Niederstoll, RBD. Frankf. (M.) [A81] 464 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Niederstrahwalde, RBD. Dresden [A100] 266 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Nimbschen, RBD. Dresden [A100] 832 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Nuttlar, RBD. Cassel [A75] 122 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr (mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten) geschlossen.

Oberdorfelden, RBD. Frankf. (M.) [A81] 398 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Oberjossa, RBD. Frankf. (M.) [A81] 489 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Oberndorf b. Herborn, RBD. Frankf. (M.) [A81] 331 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Oberscheld Hochofen, RBD. Frankf. (M.) [A81] 248 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Oberschönbach, RBD. Dresden [A100] 251 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Oberschönheide, RBD. Dresden [A100] 507 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Obertsrot, RBD. Karlsruhe [A4] 219 b — am 1. 2. 24 aufgehoben; wird für Wgl. als Ladestelle von Gernsbach oder Hilpertsau behandelt.

Oberwald, RBD. Frankf. (M.) [A81] 418 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.

Oberzwehren, RBD. Cassel [A75] 4 a — am 1. 12. 23 für den Gep.- u. Expreßgutverkehr eröffnet.

Ofenerdiek, RBD. Oldenburg [A66] 134 a — Neueröffnete Station an d. Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven; zwischen Oldenburg u. Rastede; 5,6 km von Oldenburg.

Pfaffenschlag, Österr. [B19] 154 — am 1. 3. 24 für d. Expreß-, Eil- u. Frachtstückgutverkehr gesperrt und in eine Halte- und Ladestelle (Wgl.) umgewandelt.

Poppschütz, RBD. Osten [A74] — seit 1. 2. 24 nicht mehr besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Stückg. ausgeschl. Abfertigung für Wgl. durch Güterabf. Neustädtel.

Preußisch Börnicke (Bez. Magdeburg), RBD. Magdeburg [A86] 171 — $\frac{5}{3}$ (26 t) vorhanden.

Reckwitz, RBD. Dresden [A100] 805 — am 1. 3. 24 eingezogen.

Rein, RBD. Elberfeld [A78] 271 b* — am 15. 3. 24 geschlossen.

Remperg, RBD. Elberfeld [A78] 267 — am 15. 3. 24 geschlossen.
Ried, RBD. Frankf. (M.) [A81] 66 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Rieder, RBD. Magdeburg [A86] 236 — am 1. 2. 24 vorläufig geschlossen.
Riesa Ufer, RBD. Dresden [A100] 736 — früher Riesa-Elbufer.
Rimbach, RBD. Frankf. (M.) [A81] 466 c — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Rochow, RBD. Stettin [A90] 373 b — seit 3. 2. 24 nicht mehr durch Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf.; Stückg. ausgeschl.; für Wgl. gilt der Bhf. als L. Abf. Station: Pollnow oder Zollbrück.
Röderau, [A82] 38 u. [A100] 724 — am 1. 1. 24 in den Bezirk der RBD. Dresden übernommen.
Rogau-Rosenau, RBD. Breslau [A73] 67 — früher Rogau.
Rother Haag, RBD. Erfurt [A79] 304 — für Pers. u. Gep. geschlossen.
Rüdigheim (Kr. Kirchhain), RBD. Frankf. (M.) [A204] 3 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Schäferhof (Hann.) RBD. Hannover [A83] 372 — am 15. 3. 24 für den Güter-, Tier- u. Gepäckverkehr geschlossen und nur als unbesetzter Haltepunkt für den Personenverkehr beibehalten. Vom 1. 5. 24 ab auch Wgl. zugelassen.
Schauenstein, RBD. Nürnberg [A5 c] 244 — Neueröffnete Station an d. Strecke Münchberg-Selbitz; von Münchberg 16 km.
Schönau (Kr. Schlochau), RBD. Stettin [A90] 375 — früher Schönau (Westpreußen).
Schönefeld (Kr. Jüterbog), RBD. Berlin [A72] 178 — früher Schönefeld Militärbf.
Scholwin, RBD. Stettin [A90] 190 — am 10. 2. 24 geschlossen.
Schwammelwitz, RBD. Breslau [A73] 257 a — am 29. 2. 24 für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlosseen.
Schweta b. Döbeln, RBD. Dresden [A100] 746 a — am 1. 4. 24 für Stückg. geschlossen.
Sechshelden, RBD. Frankf. (M.) [A81] 192 a — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Segeberg, RBD. Altona [A71] 102 — nach Zugeständnis der RBD. Altona können jetzt auch in Segeberg Güter auf die Kleinbahn Lübeck-Segeberg übergehen und übernommen werden.
Siemensstadt, RBD. Berlin [A72] 94 c — früher Ruhleben-Siemensstadt.
Stapelburg, RBD. Magdeburg [A86] 247 — am 1. 2. 24 vorläufig geschlossen.
Starkow, RBD. Stettin [A90] 52 — seit 15. 2. 24 nicht mehr besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugführer. Die Anschlußstelle für Wgl. bleibt bestehen.
Süderlügum, RBD. Altona [A71] 211 — ist am 1. 1. 24 Grenzbahnhof geworden.
Tannenheim, RBD. Stettin [A 90] 67 a — seit 1. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf. Stückg. ausgeschl. Für Wgl. gilt die Station als L. Mutterstation: Barth.
Teuplitz M. T. S. E., Lausitzer E. [A 46] 13 — keine R* mehr vorhanden.
Überntbal, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 333 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Unterrieden, RBD. Cassel [A 75] 393 — vom 1. 2. 24 ab für den Tierverkehr (mit Ausnahme von Kleinvieh in Käfigen und Kisten) geschlossen.
Unterschönbach, RBD. Dresden [A100] 253 — am 1. 3. 24 eingezogen.
Vilbel Süd, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 318 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Volkmannsgrün, RBD. Nürnberg [A5c] 243 — Neueröffnete PH. an der Strecke Münchberg-Selbitz; von Münchberg 14 km.
Vollmerhausen, RBD. Elberfeld [A 78] 255 — Pers.-Gep. u. Expreßg.-Verk. am 15. 3. 24 eingestellt.
Vulkan-Bredow, RBD. Stettin [A 90] 195 — am 15. 2. 24 für den gesamten Verkehr geschlossen.
Wäldershausen, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 459 — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Waldenburg-Altwasser, RBD. Breslau [A 73] 210 — vom 1. 3. 24 ab erhalten der Güterbf. „Altwasser-Waldenburg" und der Personenbf. „Waldenburg (Schlesien) Hbf." die einheitliche Bezeichnung „Waldenburg-Altwasser".
Wallbruch, RBD. Osten [A 74] 151 — am 10. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.
Wartha (Werra), RBD. Erfurt [A 79] 5 a — vom 15. 1. 24 ab für den öffentl. Verkehr geschlossen.
Weidesgrün, RBD. Nürnberg [A 5c] 244 a — neueröffnete PH. und L. (für Wgl.) an der Strecke Münchberg-Selbitz; von Münchberg 18 km.
Weiershagen, RBD. Elberfeld [A 78] 261 — am 15. 3. 24 geschlossen.
Weigmannsdorf, RBD. Osten [A 74] 318 — am 25. 2. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Gep. umgewandelt.
Weildorf, RBD. Karlsruhe [A 4] 356 — am 1. 2. 24 aufgehoben.
Weißbach b. Königsbrück, RBD. Dresden [A 100] 199 — am 1. 4. 24 geschlossen.
Wellesweiler, Saarb. [A 119] 19 — am 1. 2. 24 für Eil- und Frachtstückgutverkehr, jedoch nur für Sendg. im Einzelgewicht bis 400 kg, eröffnet.
Westhausen, RBD. Erfurt [A79] 293 — geschlossen.
Westheim-Langendorf, RBD. Würzburg [A5e] 143 — am 15. 4. 24 für den Gesamtverk. eröffnet.
Wien Nordwestbf., Österr. [B 18] 136 — ab 1. 2. 24 für den Personen-, Gep.-, Expreßgut- und allgemeinen Güterverkehr gesperrt. Zugelassen bleiben nur noch Wgl. für gewisse Parteien. Best. aufgelassen.
Wien St. Marx, Österr. [B 18] 67 — seit 1. 2. 24 auch für Wgl. der Firmen: „Deutsch-Österreich. Wirtschaftsverband für den Viehverkehr" und „Schlachthausnebenprodukt-Ges. m. b. H."
Wiesenbach, RBD. Frankf. (M.) [A 81] 250 i — am 4. 2. 24 bis auf weiteres aufgehoben.
Wilhelmsthal, RBD. Elberfeld [A 78] 157 — am 15. 3. 24 geschlossen.
Wilkau (Kr. Glogau), RBD. Osten [A 74] 346 — ab 1. 4. 24 unbes. Htp. nur für Pers., Gep. u. Wgl.
Wittlingen, Haltingen-Kandern [A22] 4 — vom 1. 1. 24 ab für Güter- und Tierverkehr geschlossen.
Woltersdorf (Kr. Schlochau), RBD. Stettin [A 90] 392 — früher Woltersdorf (Westpr.).
Zagreb gl. Kol., Jugosl. Stb. I D, 65 — früher Zagreb D. K.
Zagreb Sava, Jugosl. Stb. (Südb.) [B 27] 148 — früher Zagreb J. K.
Zamborst, RBD. Osten [A 74] 145 — am 1. 3. 24 in einen unbes. Htp. für Pers. u. Wgl. umgewandelt.
Zechlau, RBD. Stettin [A 90] 394 — seit 20. 3. 24 nicht mehr mit Personal besetzt. Fahrk.-Verk. durch Zugf., Stückg. ausgeschl. Hinsichtlich Wgl. gilt der Bahnhof als L. Mutterstation: Sampohl.
Ziebern Vorwerk, RBD. Osten [A 74] 314 — seit 20. 2. 24 unbesetzter Htp. nur für Pers. u. Gep. Fahrk.-Verk. und Gep.-Abf. durch Zugf.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die Teilstrecke Glauchau-Großbothen der Linie Glauchau-Wurzen wird seit dem 1. März 1924 als Nebenbahn betrieben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. Mai 1924 ab wird der an der Nebenbahnstrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) gelegene unbesetzte Haltepunkt Schäferhof außer dem Personenverkehr auch dem Wagenladungsverkehr dienen. Schäferhof ist Tarifstation. Der Wagenladungsverkehr wird durch die Güterabfertigung Estorf abgefertigt, bei der auch die zur Verladung in Schäferhof gewünschten Wagen zu bestellen sind.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 70 vom 9. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berichtigung von Vereinsdrucksachen;

Nr. III 71 vom 10. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. Berlin, den 1. Mai 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Rundnagel*).

Besprechung vom Regierungsassessor **Mantey** in Erfurt.

Das Werk des zu früh erloschenen Sterns erster Größe am Horizont des Eisenbahnrechtes, des Geheimrats Rundnagel, der sein Leben schon in den ersten Tagen des Krieges dem Vaterlande opferte, ist neu erstanden unter den meisterlichen Händen von Exzellenz Fritsch und Regierungsrat Sperber, dem insbesondere als Redaktor der „Reichs-Urteils-Sammlung" verdienten Verkehrsrechtler.

Ein halbes Menschenalter ist vergangen, seit die weiland letzte, zweite Auflage der „Haftung der Eisenbahn" als Wegebereiterin der am 1. April 1909 in Kraft getretenen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vom 23. Dezember 1908 erschienen war. In diesen Zeitraum fällt zwar die Herausgabe der „Beförderungs-Geschäfte" Rundnagels, die im Jahre 1915 — erst nach seinem Tode — als Sonderausgabe des Ehrenbergschen Handbuches des gesamten Handelsrechts erschienen war mit Verwertung der Fortschritte in Schrifttum und Rechtsprechung bis zum Jahre 1914, eines Werks, das innerhalb seiner Darstellung des deutschen und zwischenstaatlichen Eisenbahnbeförderungsrechtes auch den praktisch wichtigsten Teil über die Haftung der Eisenbahn enthielt.

Gleichwohl war die vorliegende Neuauflage inzwischen dringendes Bedürfnis geworden. Denn die „Beförderungs-Geschäfte" waren die *letzte* ausführlichere, systematisch-wissenschaftliche Veröffentlichung. Kriegs- und Nachkriegszeit aber hatten mit ihren die Wirtschaft aufwühlenden Tendenzen auch an dem Rahmen der Wirtschaft, den Rechtsnormen, gerüttelt und ihn in seinen Fugen auseinandergezwängt, so daß — teilweise Hals über Kopf — vom Diktator „Ermächtigung" tiefste Eingriffe ins Recht in einer bis dahin wohl unerhörten Weise im Verordnungswege vorgenommen werden mußten, um ein Auseinanderfallen des Rahmens, zunächst durch Notverbände, zu verhindern. Durch Kriegs- und Nachkriegszeit waren vor allem auch in die Schlagader des Wirtschaftskörpers — die Eisenbahn — Toxine geraten, die schwere Krankheitssymptome hervorriefen, von denen an dieser Stelle nur eins interessiert: das ungeheuere Anschwellen der Haftungsfälle aus den Beförderungsverträgen. Sie brachten ein proportionales Anschwellen der Prozesse und damit der Judikatur mit sich. Fragen, die vordem als Nebensächlichkeiten galten, wurden über Nacht zu Problemen. Das Fehlen eines Kompendiums, das hier systematisch sammelte, machte sich immer fühlbarer. Als Ersatz dafür wurde im Verkehrsrechts-Ausschuß eine „Reichs-Urteils-Sammlung" großzügig organisiert; sie wurde das Sammelbecken für die gesamte einschlägige ober- und höchstrichterliche Rechtsprechung sowie für solche Entscheidungen auch der Untergerichte, die über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sich verhielten. So wichtig und unentbehrlich diese Sammlung beim Verfechten der Reichsbahnbelange in- und außerhalb von Prozessen wurde und weiterhin bleiben wird, so deckte sie doch wiederum — trotz aller in Hannover vorgenommenen systematischen Sichtung und Extrahierung des als Hauptsache Hervorspringenden — den gehetzten Praktiker völlig zu, weil die Fülle ihres Rechtsstoffs im wesentlichen in das Gedächtnis eingearbeitet werden mußte, wenn man sich in der gebotenen Rüstung

*) Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnrecht. Dargestellt von Dr. jur. Ernst Rundnagel, Geheimem Regierungsrat und vortragendem Rat. Dritte und vierte Auflage umgearbeitet von K. Fritsch, Wirklichem Geheimen Rat, und Dr. A. Sperber, Regierungsrat und Mitglied der Reichsbahndirektion Hannover. Leipzig, Theodor Weicher 1924, geheftet 11 *M*, gebunden 14 *M*.

taktisch beweglich halten wollte. Außerdem aber birgt die zwangsweise-ständige Befassung mit Präjudiziensammlungen ohne die Wegweisung einer auf neuzeitlicher Höhe befindlichen Systemdarstellung leicht noch eine bedenkliche Gefahr in sich, (an der allerdings die Vielgeschäftigkeit unserer Zeit die Hauptschuld trägt): sie verführt uns — namentlich durch die Art des Quantitätenlesens in der Tagespresse — leider vielfach veroberflächlichten Modernen ebenso leicht zum Verzicht auf das eigene Denken wie manche neueren Kommentare, die mit einer berstenden Fülle von Kasuistik äußerlich geradezu wie ein Rückfall in die Pandektenzeit anmuten. So ist die Erscheinung leider typisch geworden, daß der vielgeplagte Praktiker, eben mangels eines Wegweisers, unter Hintansetzung des selbständigen Eindringens in den Geist der Rechtsnorm zunächst nach dem „analogen Rechtsfall" sucht und in den Glossen des Kommentars oder in den Präjudizien „mit gier'ger Hand nach Schätzen gräbt und froh ist, wenn er Regenwürmer findet".

Ich wollte aus den vorangegangenen Ausführungen auch den Unbeteiligten nachfühlen lassen, wie sehr für den Verkehrsrechtler der Praxis ein Werk vonnöten war, das, wie der neue Rundnagel, einmal der Arbeitserleichterung, sodann auch der Neubelebung des erdrückten Eigenschaffens und damit der Qualität der Arbeit dient. Der Qualität der Arbeit wird nach dem Abbau, der ja nicht bloß ein Aufräumen mit Menschenmaterial sein soll, sondern — das ist die schon viel betonte Hauptsache — vor allem ein Aufräumen mit totem (vielfach sehr totem!) Material, wieder das Hauptaugenmerk zugewendet werden müssen und können. Für den Verkehrsrechtler der Praxis wird damit die Zeit wiederkommen, in der er nicht mehr lediglich den Inhalt von Entscheidungen in Eile nur mechanisch verarbeitet, sondern in der er wieder eindringen kann in das Verständnis der Rechtsnorm aus dem Rechtssystem heraus, eine Arbeit, in der allein der Keim zu Anregungen und Verbesserungen von innen heraus liegt, im Gegensatz zu den Verbesserungen nach dem Notdogma vom neuen Flicken für's alte Kleid.

Ein richtiger Wegweiser zu diesem Eindringen in Geist und System des Rechts hat zwei Voraussetzungen zu erfüllen: er muß einmal sine ira et studio geschrieben, „voraussetzungslose Wissenschaft" im Mommsenschen Sinne sein, ohne Zweckerwägungen mit Rücksichtnahme, er muß mit anderen Worten Autorität haben können. Sodann muß er die aurea mediocritas halten zwischen einer Überfülle an Theorie und Doktrinismus einerseits und deren Extrem — das manche modernen Kommentare darstellen — andererseits.

Der alte Rundnagel besaß jene Eigenschaften fast uneingeschränkt. Die Herausgeber haben damit ein kostbares Vermächtnis überkommen, dessen Wert sie mit glücklichster Hand noch zu steigern verstanden.

Im einzelnen die Gründe aufzählen, denen der alte Rundnagel seine Autorität verdankte, hieße Wasser in den Rhein schütten. Den Eisenbahnern dieses Sonderfaches sind sie bekannt genug; sie sind auch in dieser Zeitung (1906 Seite 1553 und 1909 Seite 1010) bei Erscheinen der 1. und 2. Auflage des Werkes behandelt worden. Von der Art des wissenschaftlichen Arbeitens Rundnagels überhaupt, d. h. auch von dem Inhalt der „Haftung der Eisenbahn" gilt das, was Exzellenz v. d. Leyen mit dem Gewicht seines Urteils über die „Beförderungsgeschäfte" im Archiv f. Eis. 1915, Seite 1343 ff. ausgeführt hat.

Die Herausgeber der neuen, 3. und 4., Auflage sind eine besonders glückliche wissenschaftliche Liaison zur Wahrung und Mehrung des überkommenen Vermächtnisses eingegangen: Weisheit und Erfahrung des berühmten Verfassers des „Handbuchs der Eisenbahngesetzgebung" auf der einen Seite, die Aufnahme- und Anpassungsfähigkeit eines namentlich in der Verfolgung und zweckvollen Verarbeitung der laufenden Rechtsprechung des Verkehrsrechts bewährten Vertreters der jüngeren Generation auf der anderen Seite. Ihr Werk ist nicht bloß eine Bearbeitung, sondern eine Umarbeitung des in ihre Hände gelegten Stoffes. Sie haben dabei pietätvoll die Anordnung und Gliederung des Buches durch Rundnagel im wesentlichen gewahrt; mit sachlichem Recht auch, da über deren Zweckmäßigkeit Zweifel nicht aufgetaucht waren (vgl. auch die erwähnte Besprechung im Jahrgang 1909 dieser Zeitung).

Die Umarbeitung des Inhalts tritt schon in der „Einleitung" (§ 1) zutage, die ein völlig anderes Gesicht zeigt. Sie mutete mich beim Lesen an wie ein klassisches Kolleg, kristallen in Aufbau und Sprache, verständlich und bildhaft auch für den Laien, so daß ich gerade unseren strebsamen Fachprüfungskandidaten empfehlen möchte, lediglich diese Einleitung mit den Anmerkungen 1 und 4 mehrfach zu lesen. Der großzügige Überblick, den sie gibt, weitet den Horizont und ist als Rüstzeug und Dauerbesitz notwendiger als ein Wust wissenschaftlich ungeschiedenen Gemenges von Spreu und Weizen aus „Eselsbrücken", der, mechanisch in die Gedächtniskammer gepfropft, kaum eine andere Wirkung hinterläßt als Kopfschmerzen. Neu ist übrigens hier auch die — im weiteren Inhalt des Werkes allerdings nicht strikt beibehaltene — Einführung der termini „unabdingbar" und „abdingbar" für „zwingend" und „nachgiebig". Vielleicht hätte es sich — hier nebenbei bemerkt — empfohlen, auch die noch etwas nach Geheimwissenschaft schmeckenden Fachausdrücke Aktiv- und Passivlegitimation (vgl. §§ 34 und 35) durch die namentlich auch vom Reichsgericht gebrauchte Verdeutschung „Berechtigung und Verpflichtung zur Sache" oder „Klageberechtigung" und „Beklagbarkeit" zu ersetzen. § 2 (vertragliche Haftung im allgemeinen) ist im wesentlichen — immer abgesehen von der Ergänzung der Literaturangaben — derselbe geblieben. Er hat in einer Anmerkung 7 den § 3 der alten Ausgabe (die landfrachtrechtliche Haftung der Eisenbahn) aufgenommen. Im § 3 der neuen Auflage wird „die außervertragliche Haftung der Eisenbahn" behandelt, die bisher einen Appendix des § 2 bildete und dabei zu kurz gekommen war. § 2 bringt weiter eine Abweichung in der Definition des Begriffs der Ablieferung — von dem § 5 eingehend handelt — in der Richtung einer Betonung des mit der Ablieferung verbundenen Moments der Besitzübertragung. Geändert im Aufbau und abweichend in Einzelheiten gegen früher ist der wichtige § 4 über „die Haftung des Frachtführers für seine Bediensteten". Unter den §§ 6 bis 11 sei auf die Umarbeitungen des § 8 („Übergangsverkehr von und nach Kleinbahnen") und des § 10, soweit er von der Lieferfristüberschreitung handelt („Betriebsstörungen", „Sperrmaßnahmen": Lösungen in der Praxis hauptsächlich streitiger Fälle in Anm. 36) verwiesen. Umgearbeitet und erweitert ist auch der wichtige in § 12 („die sogenannte Verwirkung der Ersatzansprüche") enthaltene zweite Teil des Werkes, der sich mit dem umstrittenen § 96 EVO. in Verbindung mit §§ 467, 471 HGB. befaßt.

Das tägliche Brot der Praxis konzentriert sich im dritten Teil (Haftausschließungsgründe §§ 13 bis 22) und im 4. Teil (Höhe des Schadensersatzes). Da um diese Brennpunkte Rechtsprechung und Schrifttum am stärksten angeschwollen sind, treten hier Ergänzung, Erweiterung, Umarbeitung und Kritik der Vorauflage besonders in die Erscheinung. Als äußerer Vorteil macht sich gerade hier die auch sonst vorgenommene deutlichere Gliederung des Paragrapheninhalts durch ausgiebigere römische Bezifferung in Verbindung mit drucktechnischer Verbesserung geltend. Im § 13 sind von besonderem Interesse die Ausführungen zur Auslegung des Abs. III § 459 HGB. (§ 86 EVO.). §§ 17, 18 und 21, die von den am meisten eingewendeten Haftausschließungsgründen — den anerkannten Verpackungsmängeln, der natürlichen Beschaffenheit des Gutes und der Beförderung in O-Wagen — handeln, sind fast von Grund aus neu aufgebaut. Ich empfehle allen Praktikern dringend, zunächst diese §§ zu lesen, einmal weil sie mit den besten Einblick in die Arbeit der Herausgeber gewähren, und dann weil der Gelegenheit, den Inhalt praktisch auszubeuten, überall mehr als genug ist. Namentlich die Frage des Diebstahls an mangelhaft verpackten Gütern und aus O-Wagen hat ja einen umfangreichen Meinungsstreit entfesselt, der sich in jeder Reklamation von neuem auszutoben sucht, wobei die Gegenseite

bestimmte, von der gemeinen Meinung abweichende Ansichten stereotyp aufzutischen pflegt. Ich habe übrigens gerade auch bei der Bearbeitung der diese Gebiete betreffenden Reklamationen den Eindruck gewonnen, daß die Reklamanten nicht mehr lediglich „in Empörung machen" und schon pränumerando mit Anrufung der Ministerialinstanz drohen, sondern vom ersten Schriftwechsel an eben die Rechtsfrage anschneiden und damit die Behandlung des Falles von vornherein in ein für beide Teile ersprießliches Fahrwasser lenken, ein erfreulicher Erfolg der Dezentralisation, wie mir scheint. — Erweitert ist — um hier nur noch diese Einzelheiten zu erwähnen — der Inhalt der §§ 19 (Begleitgüter) und 20 über die vom Berechtigten vorgenommene Ver- und Entladung (vergl. daselbst Ziff. II über die Prüfung des Wagens als Laderaum und als Betriebsmittel). — Im 4. Teil sei auf die Aufstellung der Schadensberechnungsformel nach der herrschenden Meinung, nach Ansicht Rundnagels und nach der der Denkschrift zum Entwurf eines HGB. (Anmerkung 13 zu § 25), verwiesen. Der Praktiker mache aus der Qual der Wahl die für den Einzelfall günstigste Tugend! Im § 30 (vergl. ferner auch Seite 33 Anm. 8 u. 11, Seite 124, 140) ist unter „Gemeinsames" (früherer Titel „nachträgliche Bemerkungen") auch das Problem der Geldentwertung — das hoffentlich definitiv nach Frankreich abwandert, an Segnungen dazu soll's ihm nicht fehlen — vielleicht (abgesehen von den ausführlicheren Literaturangaben in den Noten) etwas kurz behandelt; man lasse indes diese Tote ruhen und glaube nicht an ihre Auferstehung. Im 6. Teil sei auf die Erörterung des Verhältnisses von § 82 EVO. und § 810 BGB. sowie der daraus sich ergebenden Rechtsstellung der Bahn im Prozeß hinsichtlich der Frage der Vorlegung ihrer Ermittelungen verwiesen (§ 36).

Von Sonderfragen sei erwähnt die anläßlich des großen Streiks und der Ruhrbesetzung wieder mehr in den Vordergrund getretene „höhere Gewalt" (§ 15). Streiks sind nach dem Ergebnis der Ausführungen unter Ziff. IV § 25 zwar stets „äußeres Ereignis" im Sinne der einen Voraussetzung der Definition der höheren Gewalt — das Reichsgericht läßt allerdings nur für den Fall, daß die Arbeitseinstellung den Bahnbediensteten „von außen her aufgenötigt worden ist" den Einwand zu —; ob sie indes auch die weiteren Voraussetzungen des Begriffs erfüllen, ist Frage des Einzelfalls. Im übrigen hat die „höhere Gewalt" namentlich bei der Einschränkung des Begriffs durch das Reichsgericht nur geringe praktische Bedeutung. Die Herausgeber haben daher die sehr ausführlichen theoretischen Erörterungen Rundnagels, in deren Mitte sich auch die scherzhafte Dressur des diligens und des an seiner eigenen Superlativität krankenden diligentissimus pater familias befand, auf geringstes Maß zurückgeführt.

Die „Kostbarkeit" ist behandelt in dem schon erwähnten § 12 (Verwirkung der Ersatzansprüche, Seite 50 fg.) und in § 27 (Festsetzung von Höchstbeträgen). Hier (Seite 135 ff.) ist die Definition aus der früheren Stellung in der Anmerkung (Seite 63 der alten Auflage), in der sie auch an einem fatalen Druckfehler („oder" statt „und") litt, in den Text gerückt worden, schon zum äußeren Zeichen der Bedeutung der Kostbarkeitsfrage, mit der sich die Rechtsprechung in den letzten Jahren außerordentlich häufig hat befassen müssen, namentlich mit Rücksicht auf die Umwertung der Werte während der wirtschaftlichen Umwälzung. Hoffentlich wird bald auf die Klinke zur Gesetzgebung gedrückt, damit die in der Kostbarkeitsfrage jetzt noch herrschende Unsicherheit für die Bahn und die Verkehrtreibenden beseitigt wird.

Über die rechtlichen Folgerungen aus der Tatsache des Verlusts von Gut und Frachtbrief siehe Anm. 26 zu § 28 (S. 143) und Anm. 14 zu § 21 (S. 111).

An äußeren Vervollkommnungen ist, abgesehen von der schon erwähnten übersichtlichen Gliederung, noch hervorzuheben die Beseitigung gewisser stilistischer und auch sprachlicher Härten (z. B. von Latinismen wie: „beider Rechtsstellung ist aber [eine] verschieden[e]" S. 68 der neuen, S. 88 der alten Aufl.), ferner die dankenswerte Erweiterung des Sachregisters, eine Arbeit, deren Mühe meist nicht genügend gewürdigt wird, und namentlich die Beifügung eines Quellennachweises (S. 203 fg.), der die Benutzung des Buches wie eines Kommentars zu den Vorschriften des HGB., der EVO., des internationalen Übereinkommens und des BGB., soweit sie für die Haftung in Frage kommen, ermöglicht. Das an sich recht vorteilhafte und beliebte Vademecum-Format der älteren Auflage, das sich angesichts der Erweiterungen des Inhalts offenbar nicht mehr aufrechterhalten ließ, ist vergrößert worden zugunsten der Übersichtlichkeit des Inhalts.

Die Art der Arbeitsteilung der Herausgeber ist mir nicht bekanntgeworden. Die Verschmelzung ihrer Kräfte ist aber so vollkommen, daß nur e i n Eindruck vorherrscht: der ihrer Homogenität untereinander und mit Rundnagel. In dem bitteren Kampf des Heute um deutsches Recht und deutsche Kultur ist ihr Werk eine Tat, die — schon durch den völkerverbindenden Verkehr und seine Rechtsnormen — ihre Würdigung auch außerhalb der eng gewordenen deutschen Grenzen finden wird. Um so mehr, glaube ich, wird es auch an seinem Teil mit dahin wirken, daß das stählerne Band der Schienen bald wieder ein einiges deutsches Volk umschließt und daß die deutsche Reichsbahn wieder mit blitzender Lokomotive in eine deutsche Zukunft fährt.

Über Betriebsleitung[1]).

Vom Reichsbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a.-S.

Einleitung.

Bekanntlich wird der Begriff Betrieb in doppelter Bedeutung gebraucht. Man versteht darunter einmal die gesamte Geschäftsgebarung einer Eisenbahnverwlatung — B e t r i e b i m w e i t e r e n S i n n e —; das andere Mal begreift man unter dem Ausdruck alle die Tätigkeiten und Verrichtungen, die sich auf die Bildung und Beförderung von Zügen beziehen — B e t r i e b i m e n g e r e n S i n n e —. Wenn im folgenden Erörterungen über Betriebsleitung angestellt werden, so handelt es sich dabei um die Leitung des Betriebes im engeren Sinne.

Da eine einheitliche Bestimmung des Begriffes Betriebsleitung nicht vorhanden ist, so soll sie zunächst aufgestellt werden. Die Lösung der Aufgabe erscheint einfach, wenn man davon ausgeht, daß nach allgemeiner Übung im Eisenbahnwesen drei Arten von Geschäftsstellen unterschieden werden: die ausführenden, die überwachenden und die leitenden Stellen. Unter ersteren versteht man im allgemeinen die Dienststellen, unter den überwachenden die Ämter (Betriebsdirektionen oder Betriebsinspektionen), unter letzteren die Direktionen. Hiernach könnte es scheinen, als ob nur in den Direktionen betriebsleitende Tätigkeiten wahrgenommen werden. Dies ist aber, wie später gezeigt werden wird, nicht der Fall. Man kommt zur richtigen Auffassung über den Begriff Betriebsleitung, wenn man nicht von den Geschäftsstellen, sondern von den Persönlichkeiten ausgeht, die ihnen vorstehen. Unter leitenden Persönlichkeiten ganz allgemein betrachtet, möchte ich solche verstehen, die für das gute Arbeiten eines Unternehmens oder eines Teiles eines Unternehmens verantwortlich sind und die daher für ihren Befehlsbereich berechtigt und verpflichtet sind, sowohl Anordnungen allgemeiner oder besonderer Art zu geben, als auch dafür zu sorgen, daß die Anordnungen ausgeführt werden.

Diese Begriffsbestimmung kann ohne weiteres auf das Eisenbahnwesen übernommen werden, doch muß dabei berücksichtigt werden, daß ein großer Teil der Anordnungen allgemeiner und besonderer Art bei der Eisenbahn auf dem Fahrplan beruht und daß zur Durchführung des Fahrdienstes für jede Fahrplanperiode gewisse vorbereitende Arbeiten auszuführen sind. Es empfiehlt sich, diese vorbereitenden Arbeiten wegen ihres Um-

[1]) Nach Vorträgen, gehalten im Winter 1923/24 an der Verwaltungsakademie in Berlin.

fanges als besonderen Teil der leitenden Tätigkeiten zu betrachten. Man kommt somit zu nachstehender Begriffsbestimmung. Unter „Betriebsleitung" versteht man die Zusammenfassung der Tätigkeiten, die sich auf folgende Gegenstände beziehen:

I. Schaffung allgemeiner und besonderer den Betriebsdienst regelnder Vorschriften,

II. Vorbereitung von Maßnahmen zur Durchführung des Fahrdienstes,

III. Überwachung des betrieblichen Arbeitens aller Organe unter Beachtung der vorstehenden Vorschriften und Vorbereitungen nach den Richtungen der Betriebssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit.

Wenn man dieser Erklärung zustimmt, so wird man zugeben müssen, daß betriebsleitende Tätigkeiten nicht nur bei den Direktionen und höheren Stellen, sondern auch bei den Ämtern und Dienststellen, und zwar nicht nur bei den Bahnhöfen, sondern auch bei den Betriebswerken und, wenn auch in sehr kleinem Umfange, bei den Bahnmeistereien wahrgenommen werden. Allerdings ist das Maß der leitenden Tätigkeiten bei den kleineren Betriebsstellen sehr bescheiden. Als leitende Persönlichkeiten bei den Dienststellen sind in den nachfolgenden Ausführungen nur die Vorsteher größerer Bahnhöfe und Betriebswerke anzusprechen. Alle diese Stellen (Dienststellen, Ämter, Direktionen und höhere Stellen) arbeiten naturgemäß im Betriebsleitungsdienst entsprechend den ihnen durch die Organisation zugewiesenen Aufgaben. Der Abschnitt I, Bearbeitung allgemeiner und besonderer Vorschriften, die für das ganze Netz gültig sind, ist demgemäß Aufgabe der betrieblichen Spitze, in Deutschlnnd des Reichsverkehrsministeriums oder der Hauptverwaltung der Reichsbahn, die übrigen Stellen haben dafür nur die Unterlagen zu schaffen, soweit ihnen nicht die Zentrale im Einzelfalle die Ausarbeitung der Vorschriften selbst überträgt. Der Punkt II, vorbereitende Maßnahmen, beruht im wesentlichen auf dem Fahrplan, und da der Fahrplan von den Direktionen aufgestellt wird, so wird der Schwerpunkt der vorbereitenden Maßnahmen bei den Direktionen liegen, während die Zentralstelle die gemeinsamen Grundsätze für die vorbereitenden Arbeiten herauszugeben hat. Den Ämtern und Dienststellen fallen bei der Bearbeitung der Vorbereitungen wichtige Teilgebiete zu. Bei Punkt III, Beaufsichtigung und Überwachung, liegt der Schwerpunkt im wesentlichen bei den Dienststellenvorstehern und den Amtsvorständen, während die Direktion und die höheren Stellen durch Stichproben dafür zu sorgen haben, daß die Einheitlichkeit aller Bestimmungen gewahrt wird. Im einzelnen soll wegen der betrieblichen Organisation auf den Aufsatz: Organisatorische Grundlagen des Betriebsdienstes in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1922, S. 195 ff., hingewiesen werden, in dem die vorteilhafteste Gliederung der Geschäftsstellen und die Begrenzung ihrer Zuständigkeiten aus der inneren Natur des Betriebsdienstes selbst abgeleitet worden ist.

Da an den Aufgaben der Betriebsleitung bei den Eisenbahndirektionen mehrere Mitglieder beteiligt sind, so empfiehlt es sich, zur Wahrung der Einheitlichkeit der Betriebsleitung im Direktionsbezirk, einem Direktionsmitgliede eine gewisse Oberhoheit über die übrigen Dezernenten einzuräumen. Er wird als erster Betriebsleiter oder als Oberbetriebsleiter der Direktion bezeichnet. Er sorgt im ganzen Direktionsbezirk für die beste Betriebsführung. Er beeinflußt zu diesem Zwecke die wichtigeren Arbeiten der Dezernenten für den Personenzugfahrplan, den Güterzugfahrplan, die Lokomotivverteilung, die Wagenverteilung und die Verkehrsleitung. Da die Betriebsleistungen im wesentlichen von dem guten Betriebspersonal abhängen, so beeinflußt er auch einen Teil der Arbeiten der Dezernenten für das Personalwesen und die Arbeiterangelegenheiten. Da ferner die guten Betriebsleistungen in hervorragender Weise durch die Gleisanlagen und die baulichen und maschinellen Hilfsmittel bedingt werden, so übt er auch eine starke Mitwirkung auf die Arbeiten der Baudezernenten, sowohl des Maschinenwesens, als auch des Ingenieurwesens aus. Bei allen großen Direktionen sind diese Geschäfte so umfangreich, daß sie von einem Mann nicht wahrgenommen werden können. Man hat daher fast überall durch räumliche Abgrenzung die Betriebsleitungsbezirke A und B gebildet. Es kann zweifelhaft erscheinen, ob diese räumliche Trennung nicht zweckmäßiger durch eine sachliche Trennung ersetzt werden müßte dergestalt, daß der Betriebsleiter A als Oberbetriebsleiter alle wichtigeren Betriebsangelegenheiten, hauptsächlich auf den großen Bahnhöfen des ganzen Bezirks bearbeitet, während der Betriebsleiter B gewissermaßen als sein Assistent die einfacheren Arbeiten zugewiesen bekäme. Es ist aber auch sehr wohl möglich, eine Einheitlichkeit in der Richtung zu erreichen, daß man den Dezernenten für den Güterzugfahrplan zum Oberbetriebsleiter macht, während man für die Geschäfte der örtlichen Aufsicht die Betriebsleitungen A und B (als betriebstechnische Streckenbezirke) bestehen lassen könnte.

I. Vorschriften.

Die Vorschriften bilden eines der wichtigsten Werkzeuge der Betriebsbeamten. Sind diese Unterrichts- und Hilfsmittel, die Werkzeuge der Betriebsführung, schlecht, so ist eine gute Ausübung des Betriebsdienstes von vornherein in Frage gestellt. Je wirkungsvoller die Hilfsmittel dagegen, um so größer ist die Wahrscheinlichkeit einer guten Dienstausübung. Deshalb muß es das Streben der Betriebsleiter aller Grade sein darauf zu dringen, daß sowohl die allgemeinen und besonderen bleibenden Vorschriften, als auch die für besondere Fälle gültigen Vorschriften in brauchbarer Form den in Frage kommenden Bediensteten ausgehändigt werden.

Nur wenige von den für alle Betriebsbeamte oder einen großen Teil derselben gültigen Vorschriften sind in Deutschland Reichsvorschriften, wie die Betriebsordnung, die Signalordnung, die Güterwagenvorschriften, die Fahrdienstvorschriften. Die meisten anderen sind Vorschriften der ehemaligen Länderbahnen. Es ist daher auf dem Gebiete der Vorschriften eine recht große Buntschecktigkeit vorhanden, und es ergibt sich hieraus ein recht großes Betätigungsfeld für die betriebliche Zentralstelle.

Nach § 45 der Bau- und Betriebsordnung sollen den Betriebsbeamten schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten ausgehändigt werden. Dieser Bestimmung sind die früheren Ländereisenbahnen dadurch nachgekommen, daß sie für die einzelnen Beamtenklassen besondere Dienstvorschriften für die persönlichen und sachlichen Obliegenheiten aufgestellt haben. Das ergab natürlich in den verschiedenen Anweisungen häufige Wiederholungen, da in den Dienstanweisungen für eine Beamtenklasse mehr oder weniger große Abschnitte aus den Dienstvorschriften der anderen Beamtenklassen abgedruckt werden mußten, denn der Zugführer z. B. muß auch einen großen Teil der Pflichten des Lokomotivführers, des Wagenwärters und Weichenstellers kennen. Wegen dieser Mißstände wurde es mit Einführung der Fahrdienstvorschriften am 1. August 1907 immer mehr üblich, die Vorschriften sachlicher Art aus den persönlichen Dienstanweisungen zu entfernen. Man unterschied bei der preußischen Eisenbahnverwaltung von der Zeit an Dienstanweisungen, die die wichtigsten Bestimmungen persönlicher Art umfaßten, und Dienstvorschriften, die die Bestimmungen für die Ausführung des sachlichen Dienstes enthielten. An Stelle der sachlichen Vorschriften für den Fahrdienst wurden den Bediensteten die Fahrdienstvorschriften im vollen Umfange oder im Auszuge ausgehändigt (je einer für den stationären Dienst und das Zugpersonal). Nur in wenigen Ausnahmefällen ließ man auch in den persönlichen Dienstanweisungen Vorschriften sachlicher Art bestehen, z. B. in den Dienstanweisungen für Bahn- und Schrankenwärter und für Lokomotivführer.

Dieses bisher noch übliche Verfahren hat den großen Vorteil, daß es für die leitenden Beamten, die ja die Dienstverrichtungen aller Beamtenklassen zu beaufsichtigen haben, sehr praktisch ist und daß auch an Kosten gespart wird. Es hat dagegen den Nachteil, daß es an die Auffassungsfähigkeit der ausführenden Beamten, insbesondere der unteren, hohe Anforderungen stellt, denn sie müssen sich einmal die für sie in Frage kommenden Punkte aus den verschiedenen Vorschriften heraussuchen, sodann sind auch häufig die sachlichen Vorschriften nicht so abgefaßt, daß sie der Fassungskraft der unteren Bediensteten voll Rechnung tragen[2]).

Aus diesen Gründen ist ein starkes Bedürfnis nach besonderen Leitfäden, nach Auszügen aus den Vorschriften und nach Merkblättern, die die wesentlichsten Bestimmungen einzelner Abschnitte im Telegrammstil enthalten, immer mehr hervorgetreten. Solche privaten Leitfäden sind aber sehr unvorteilhaft, denn

a) die vorgesetzten Behörden können nicht alle Leitfäden prüfen, infolgedessen sind Unrichtigkeiten und Fehler leicht möglich,

b) die Kosten für die beteiligten Beamten sind sehr hoch,

c) das Studium der Originalvorschriften wird naturgemäß beeinträchtigt,

d) die Zahl der Lehr- und Nachschlagbücher für die Beamten wird sehr groß;

es erscheint daher die Prüfung angezeigt, ob nicht zu dem alten Verfahren im gewissen Sinne zurückzukehren ist in der Weise, daß in den persönlichen Dienstanweisungen, vielleicht in Form besonderer Anhänge, die für die betreffende Beamtenklasse erforderlichen Vorschriften im Wortlaut aufgeführt werden, wäh-

[2]) Beispiele: 1. Es ist für den Rangierleiter schwer, sich einen zusammenfassenden Überblick über die Aufgaben des Rangierleiters zu verschaffen aus dem Abschn. 5 der Fahrdienstvorschriften. 2. Es erfordert Mühe und große Aufmerksamkeit, um die Vorschriften für die Deckung unfahrbarer Gleisstrecken aus dem Signalbuch herauszusuchen.

end die wichtigsten Bestimmungen der Dienstanweisungen anderer Beamtenklassen, die des Zusammenhangs wegen erforderlich sind, in kurzen Zusammenstellungen, in Auszügen, in Fußnoten u. dgl. Berücksichtigung finden könnten. Wenn auch eine Lösung in der angedeuteten Richtung nicht in allen Fällen möglich sein wird, so wird sie doch in vielen Fällen zu befriedigenden Ergebnissen führen (vgl. Lokomotivführerdienstanweisung). Die Bestimmungen des Signalbuchs sollte man aber von dieser vorgeschlagenen Lösung ausnehmen, da jeder Eisenbahner, der im Betriebe tätig ist, alle Signale kennen muß; aber eine zeitgemäße Umarbeitung des jetzigen Signalbuches würde sich sehr empfehlen.

Ferner ist folgendes zu beachten: Die meisten der jetzigen Vorschriften enthalten eine größere Menge Bestimmungen verschiedenster Art, teils Sicherheits-, teils Wirtschaftlichkeits-, teils Leistungsfähigkeitsbestimmungen, die alle in demselben Druck aufgeführt sind, die daher von den Bediensteten als gleichwertig, derartige Bestimmungen durch Druck oder dgl. hervorzudes Betriebsdienstes, wenn sich bei Verspätungen, Unregelmäßigkeiten usw. die Betriebsverrichtungen stark zusammendrängen, ist es vielfach nicht möglich, alle Vorschriften sorglich zu beachten. Die Betriebsleiter müssen in solchen Fällen wohl oder übel darüber hinwegsehen, daß diese oder jene Bestimmung nicht befolgt wird. Darin liegt aber eine ungeheure Gefahr, denn gewisse Bestimmungen der Betriebssicherheit müssen unter allen Umständen ohne Rücksicht auf Verspätungen usw. beachtet werden, denn Tod und Verderben drohen, wenn solche Bestimmungen nicht befolgt werden. Deshalb erscheint es richtig, derartige Bestimmungen durch Druck oder dgl. hervorzuheben. Selbstverständlich darf das Verfahren nicht etwa dahin führen, daß die Bediensteten die übrigen Bestimmungen aus Bequemlichkeit nicht ausführen. Die Bediensteten haben in jedem Falle zu beweisen, daß sie nicht in der Lage waren, die betreffenden Punkte zu beachten. Im Anschluß hieran muß noch folgendes hervorgehoben werden. Man begegnet zuweilen Vorschriften, besonders solchen für besondere Fälle, die so scharf sind, daß einzelne Bstimmungen nur unter günstigen Umständen beachtet werden können. Dies ist nicht richtig; die Vorschriften müssen auch unter gewöhnlichen Verhältnissen von Durchschnittsbediensteten innegehalten werden können, sonst wirken derartige Vorschriften demoralisierend; sie dürfen nicht nur vom Standpunkte des Vorgesetzten, der sich vielleicht den Rücken decken will, sondern sie müssen vor allem vom Standpunkte des Untergebenen aus aufgestellt werden, der sie zu beachten hat. Die Vorschriften müssen „wahr" sein.

Da die Vorschriften auch als Nachschlagebuch benutzt werden sollen, auch dann, wenn die betrieblichen Verrichtungen sich durch Unregelmäßigkeiten zusammendrängen, so ist es nötig, daß die Beamten in ihnen alles schnell finden: der Stoff muß übersichtlich angeordnet sein, Wiederholungen sind zu unterlassen; eine einfache klare Sprache ohne lange Sätze ist erforderlich. Jeder Satz muß beim erstmaligen Durchlesen sofort verstanden werden.

Falls die Natur des Stoffes eine systematische Anordnung wegen des engen Zusammenhanges des Dienstes der verschiedenen Beamtenklassen verlangt, so ist es erwünscht, für die einzelnen Beamtenklassen zwecks leichteren Behaltens die wichtigsten Punkte in Merkblattform zusammenzufassen. Man hüte sich bei den Merkblättern vor langatmigen Erörterungen. Ein Merkblatt soll 1 bis 2, darf höchstens 4 Seiten Umfang haben, muß im Telegrammstil abgefaßt sein und durch übersichtliche Anordnung des Stoffes, Vor- und Zurücksetzungen usw. gute Verwendbarkeit haben.

Aus dem Vorstehenden können folgende Richtlinien für die Betriebsleiter beim Abfassen der Vorschriften und Dienstanweisungen abgeleitet werden:

1. Feststellung, ob Vorschriften oder Dienstanweisungen für mehrere Beamtenklassen gemeinsam mit systematischer Anordnung des Stoffes oder für jede Bedienstetenklasse gesondert aufzustellen sind.
2. Für Unterbeamte nach Möglichkeit Zusammenfassung der persönlichen und sachlichen Bestimmungen in einem Bande (Ausnahme die Signalordnung). Für mittlere und leitende Beamte empfehlen sich besondere sachliche Vorschriften in systematischer Anordnung des Stoffes ohne Rücksicht auf Beamtenklassen.
3. Die Zahl der jeder Beamtenklasse in die Hand zu gebenden Dienstanweisungen muß möglichst gering sein; falls erforderlich, Auszüge aus den Bestimmungen der anderen Beamtenklassen; gegebenenfalls Merkblätter im Telegrammstil.
4. Die Vorschriften müssen wahr sein. Innehaltung muß unter gewöhnlichen Verhältnissen bei mittelmäßig begabten Bediensteten möglich sein.
5. Kennzeichnung der wichtigsten Sicherheitsvorschriften, die auch bei Mangel an Zeit unbedingt zu befolgen sind, durch besonderen Druck oder dgl. (z. B. Sägelinie am Rand).
6. Anpassung des Inhalts und der Form der Vorschriften an die Auffassungsfähigkeit der betreffenden Beamtenklasse; die Sprache ist vom Standpunkte der Beamten, die die Vorschriften befolgen sollen, und nicht vom Standpunkt der Vorgesetzten, die die Vorschriften aufstellen, zu wählen. Übersichtliche Einteilung des Stoffes, kurze Sätze, einfache Zeichnungen u. dgl.

Für Dienstanweisungen für besondere Zwecke kommt noch hinzu:

7. Möglichste Einheitlichkeit in der Anordnung der von den verschiedenen Ämtern und Direktionen herausgegebenen Dienstanweisungen, da die Zugpersonale häufig die Bezirke zweier Direktionen und von 4, 5 Betriebsämtern durchfahren[3]).

(Fortsetzung folgt.)

[3]) Anleitung zur Bearbeitung von Betriebsdienstanweisungen, Zentralblatt der Bauverwaltung 1914.

Die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege.

Es gab bei den deutschen Eisenbahnen eine Zeit, in der die ahrpreisermäßigungen eine derartige Ausdehnung angenommen atten, daß nur noch etwa 1/5 aller Reisenden, in Württemberg ar nur 1/10, den normalen Fahrpreis bezahlten, während alle brigen irgendeine Ermäßigung genossen. Dieser Zustand fand st durch die Personentarifreform vom 1. Mai 1907 sein Ende, urch die die Ausnahmetarife im Personenverkehr auf ein vernünftiges Maß zurückgeführt wurden. Bald aber setzten Bestrebungen in der Richtung einer neuerlichen Erweiterung der ahrpreisvergünstigungen ein, besonders seit Ende des Krieges, s die soziale Woge hochging, und heute nähern wir uns dem ustand vor 1907. Zurzeit wird auf der Deutschen Reichsbahn e Hälfte aller Reisenden zu ermäßigten Sätzen befördert.

Die Berechtigung der Fahrpreisermäßigungen vom sozialpolitischen, kulturellen, charitativen oder sonstigen Standpunkt aus darf keiner Erörterung*). Da jedoch die Reichsbahn auf Zuschüsse aus allgemeinen Reichsmitteln nicht mehr rechnen kann, s kommt heute den kaufmännischen Gesichtspunkten bei der urteilung von Tarifmaßnahmen erhöhte Bedeutung zu. Eine eisermäßigung gewährt der Kaufmann dem, der möglichst l auf einmal kauft, oder dem, der sein regelmäßiger Kunde . Mitunter gewährt er sie allgemein aus Wettbewerbsgründen d begnügt sich dann mit einem bescheidenen Gewinn. Unter n Selbstkosten verkauft er nur, wenn der Verderb der Ware z befürchten ist oder um dem drohenden Bankrott zu entgehen.

*) Vgl. darüber Nr. 32, S. 523, Jahrg. 1923 dieser Zeitung.

Bei Anwendung dieser Gesichtspunkte auf die Verhältnisse der Eisenbahnen sind als kaufmännisch nur die Fahrpreisermäßigungen für Gesellschaftssonderzüge und für Zeitkarteninhaber anzusehen, soweit durch sie nicht nur die Selbstkosten gedeckt werden, sondern auch ein mäßiger Verdienst erzielt wird. Alle anderen Ausnahmepersonentarife stellen mehr oder minder Geschenke an einzelne oder an die Allgemeinheit dar, die ein hart um seine Existenz kämpfendes Unternehmen eigentlich nicht verantworten kann. Sie wirken ungünstig auf die Einnahmen und bewirken Ausfälle, die auf andere Schultern abgewälzt werden müssen. Aus diesem Grunde haben anläßlich der letzten Erhöhung der Personentarife mehrere Handelskammern den Abbau der Fahrpreisvergünstigungen gefordert. Wenn eine solche Forderung von außerhalb der Reichsbahnverwaltung stehenden Kreisen erhoben wird, so braucht die Reichsbahn, der jedes erlaubte Mittel recht sein muß, das den Ausgleich ihres Haushalts fördert, um so weniger Bedenken zu tragen, an einen solchen Abbau heranzugehen, wobei sie naturgemäß bei den besonders unwirtschaftlichen Vergünstigungen den Anfang machen wird.

Unter Berücksichtigung aller Momente, die man für sie in die Wagschale werfen kann, muß als reif für die Aufhebung oder wenigstens für eine ganz einschneidende Beschränkung die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege bezeichnet werden. Ihr schädlicher Einfluß auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr ist bedeutend. Wenn man bedenkt, daß ein kleinerer Reichsbahndirektionsbezirk über 700 anerkannte Jugendpflegevereine aufweist, ein größerer, wie

z. B. Hannover, aber 15 000, so wird man die Zahl der die Fahrpreisermäßigung in Anspruch nehmenden Vereine oder Vereinsgruppen im ganzen Reich unbedenklich auf mindestens 200 000 schätzen dürfen. Angenommen jeder dieser Vereine nehme die Ermäßigung jährlich nur 5mal auf die Entfernung von 50 km für nur 10 Personen in der 4. Klasse (Hin- und Rückfahrt) in Anspruch, so beträgt der Ausfall an Einnahmen 15 Millionen Goldmark im Jahr, ein Betrag, mit dem 7000 Beamte bezahlt werden können. In Wirklichkeit wird der Ausfall viel größer sein als ihn diese vorsichtige Schätzung veranschlagt.

Es dürfte noch ein weitgehendes Entgegenkommen der Reichsbahn bedeuten, wenn anstatt der jetzt gültigen Ermäßigung von der Hälfte des Fahrpreises der 4. Klasse nur mehr der halbe Fahrpreis der 3. Klasse gewährt wird, wobei die 4. Klasse zu benutzen wäre. Unter Zugrundelegung des obigen Beispiels würde sich dabei der Ausfall an Einnahmen um 8 Millionen Goldmark mindern, ein Betrag, mit dem nahezu 4000 Beamte jährlich besoldet werden können. Trotzdem würde die Reichsbahn den Jugendorganisationen auch da noch ein jährliches Geschenk von mindestens 7 Millionen Goldmark machen.

Der Einfluß der Fahrpreisermäßigung auf die Ertüchtigung der Jugend wird im allgemeinen überschätzt. Die Benutzung der Eisenbahn ist kein unbedingtes Erfordernis der Jugendpflege. So wie die Verhältnisse heute sind, möchte man glauben, daß die Reisetätigkeit der Hauptzweck der Jugendvereine ist, während doch die Pflege des Charakters das ist, was der deutschen Jugend am meisten nottut. Zahlreiche Jugendvereine und Vereinsgruppen wurden aber zu dem zugestandenen Zweck des billigen Reisens gegründet. Die Jugendpflege spielt in diesen Vereinen überhaupt keine oder nur eine untergeordnete Rolle. Sie gibt nur den Vorwand für die Inanspruchnahme des billigeren Tarifs ab. Dr. Fischl, Regensburg.

Die Abteilung T der Eisenbahnausbesserungswerke.

Zu dem Aufsatz in Nr. 11 (S. 186) d. Ztg.

Vom Reg.-Baurat **Ebert**, Nürnberg.

Wenn man die „Niederschrift über die Beratungen betreffs Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahnwerkstätten vom 19. Januar 1920“ durchliest, so erkennt man, daß bei allen sonstigen oft tiefgehenden Meinungsverschiedenheiten die Vertreter der verschiedenen Behörden und Verbände darin einig waren, daß die neue Werkstättenverwaltung möglichst weitgehend selbständig und unabhängig zu machen sei, und zwar nicht bloß in ihrer Spitze, sondern auch in den Hauptgliedern ihres Aufbaues.

Inzwischen sind vier Jahre vergangen und eine Reihe von Hauptwerkstätten in Eisenbahnausbesserungswerke umgestellt worden. Wenn nun aus hier nicht zu erörternden Gründen der Werkdirektor bis jetzt die Stellung noch nicht errungen hat, die ihm nach der Denkschrift über die Neuordnung der Hauptwerkstätten zugedacht war, so hindert das nicht, wenigstens innerhalb des Werkes den Grundsatz durchzuführen, daß die Leiter der ausführenden Werksabteilungen im Rahmen ihres Arbeitsgebietes möglichst selbständig gemacht werden.

Es wird wohl in allen umgestellten Werken bei der Festlegung der Aufgabenbereiche der Werksabteilungen die schwierige Frage aufgetreten sein, wie die technische Abteilung in ihrem Wirkungskreis gegenüber den Betriebsabteilungen abzugrenzen und wie die in der Denkschrift mit Schlagworten angegebenen Arbeitsgebiete der Abteilung T praktisch zu umschreiben seien.

In seinem Aufsatz überträgt Krohn der Abteilung T alle Arbeiten der „wirtschaftlichen Betriebsführung“ und benennt im einzelnen den Inhalt dieser Arbeiten. Wenn aber die Leiter der Betriebsabteilungen ihre Abteilungen nicht bloß im „Betriebe“ halten, also die täglichen und laufenden Geschäfte erledigen wollen, sondern ihre Betriebe wirklich führen, d. h. zum Besseren weiter entwickeln wollen, müssen sie einen großen Teil der nach Krohn für Abteilung T vorgesehenen Arbeiten unbedingt selbst übernehmen.

Beispielsweise soll die Abteilung T erledigen:

„Die Belieferung der Abteilungen mit leistungsfähigen Werkzeugen und Maschinen.“ Wie soll T das Bedürfnis kennenlernen? Nur die tägliche Beobachtung des Betriebes mit seinen Arbeitsweisen, Schwierigkeiten, Erfolgen und Mißerfolgen führt zur Kenntnis, was dem Betriebe not tut. Die Erkenntnis ist aber noch nicht die Lösung einer Schwierigkeit. Dazu gehört die gedankliche Arbeit von Tagen und auch Nächten, die Fühlungnahme mit anderen gleichen Betrieben, das Studium des einschlägigen Schrifttums, das Suchen unter den Erzeugnissen der Industrie, um das Geeignete zu finden. Dem Leiter der Abteilung brennt die Angelegenheit auf den Fingern, der bearbeitende Beamte der Abteilung T erledigt sie, wenn er Zeit findet, dazu wahrscheinlich sehr kühlen Herzens.

Weiterhin „die Erprobung und Durchforschung vorgeschlagener oder von T vorzuschlagender Verbesserungen, Durchführung aller vom Werk oder höheren Orts angeordneten Versuche mit Werkzeugen, Maschinen oder Materialien.“ Wo sollen diese Versuche ausgeführt werden? Doch nur in den Betriebsabteilungen, die ihre Einrichtungen und ihre Leute zur Verfügung stellen müssen. Wenn aber schon die tatsächliche Ausführung der Versuche von der Betriebsabteilung erledigt wird, so kann sie auch noch den Schluß der Arbeit, den Bericht, übernehmen.

„Durchforschung der einzelnen Arbeitsvorgänge bei allen Betriebsabteilungen und Festlegung der Gedingezeiten, Gedingebüro für alle Betriebsabteilungen“. In wenigen Worten ist hier eine Riesenarbeit festgelegt. Monatelang oder, ohne Übertreibung gesagt, jahrelang wären Beamte der Abteilung T in der Betriebsabteilung tätig zur Durchforschung der Arbeitsvorgänge, ohne daß sie dem Leiter der Betriebsabteilung unterstellt wären. Es bedarf aber der weitgehendsten Mitarbeit der Betriebsabteilung, wenn das Ziel erreicht werden soll. Kein Leiter sieht gern Leute in seinem Betrieb, die ihm in ihrem Tun nicht verantwortlich sind. Der Leiter der Abteilung T kann aber nicht ständig hinter seinen in den verschiedenen Betriebsabteilungen arbeitenden Beamten stehen und sie in ihrer Tätigkeit anweisen und überwachen. Weiterhin heißt es im Aufsatze: „T muß laufend unterrichtet sein über das, was in den anderen Abteilungen vorgeht, über die Art der Aufträge, über den Auftragsbestand, über Stockung des Arbeitsganges und ihre Gründe, über Schwierigkeiten in der Arbeitsausführung, über Verdienste der Belegschaft, über Stimmungen in der Arbeiterschaft, über Verschiebungen innerhalb der Belegschaft usw.“ Das heißt nichts anderes, als daß auch die Abteilung T nochmals den Betriebszustand der ausführenden Abteilung erfassen will, den der Abteilungsleiter selbst zu erfassen sich schon bemüht hat. Abteilung T würde ständig an den Rockschößen der Betriebsabteilung hängen, Berichte und Meldungen einverlangen. Es müßte ein System von Beziehungen, besonders auch im Schriftenverkehr, eingerichtet werden, wenn die Abteilung T eingehendst über alle Vorgänge in den Betriebsabteilungen unterrichtet sein wollte. Das führt in vielen Dingen zu einem weiteren Instanzenzug. Man würde im Innern des Werkes eine Zentralisierung der Geschäfte herbeiführen mit all den bekannten Folgeerscheinungen zentralistischer Einrichtungen. Doppelarbeit erscheint unvermeidlich, wenn der Leiter der Betriebsabteilung selbst ein rühriger Mann ist, der nicht bloß die Abteilung T ständig unterrichtet (d. h. praktisch ihr berichtet) und deren Eingreifen abwartet, sondern sich selbst verantwortlich fühlt für die Zustände in seinem Betrieb.

Organisieren ist eine Lieblingsbeschäftigung besonders der Deutschen. Man übersieht aber leicht, daß ein noch so guter Rahmen kein Bild und eine noch so schöne Organisation noch keine Leistung bedeutet. Leistung ist letzten Endes immer auf das Wirken einer Persönlichkeit zurückzuführen. Es wäre daher verfehlt, die Leitung der Betriebsabteilung in einen Filz von Beziehungen und Bindungen gegen die Abteilung T zu verstricken und die Möglichkeit jedes selbständigen Handelns durch ein fein ausgeklügeltes Organisationsschema abzudrosseln. Man lasse die Abteilungsleiter in ihrem Bereiche selbständig, wohlgemerkt nicht eigenmächtig, handeln und wechsle lieber die Persönlichkeit des Leiters, als eine mangelhaft arbeitende Betriebsabteilung durch eine andere Abteilung, eben die Abteilung T, zur Leistung bringen zu wollen.

Die Überwachung des „Gesundheits- oder Krankheitszustandes“ des Werkes, die Führung des ganzen Werkes nach einheitlichen Gesichtspunkten, ist vornehmste Aufgabe des Direktors. Demgemäß muß sich die Abteilung T auf jene Arbeitsgebiete beschränken, die tatsächlich für alle Betriebsabteilungen gemeinsam zu behandeln sind: Allgemeine Fragen der wirtschaftlichen Betriebsführung, aber nicht deren Bearbeitung im einzelnen; Normung, Typisierung und Passung, Anregungen zu Neuerungen in der Werkstattstechnik, etwa Abgabe eines Spezialisten an die Betriebsabteilung zur Bearbeitung von Sonderfällen, Bewirtschaftung der Energien aller Art; Neu-

bauten; Beibringen der Grundlagen (Angebote) für die Beschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Geräten, etwa Beratung und Unterstützung der Betriebsabteilung in der Beschaffung; Konstruktionsbüro; Plankammern und Lichtpauserei; Grundsätzliche Fragen im Förder- und Fristwesen, namentlich wo es sich um das Zusammenwirken von verschiedenen Abteilungen handelt; Fernsprechwesen, Feuerwehr, Pförtner- und Wachdienst, Hofordnung im allgemeinen.

In größeren Werken mit mehreren gleichartigen Betriebsabteilungen mag dazu noch die Arbeitsverteilung (Fahrzeug-Ein- und Ausgang) auf die Betriebsabteilung kommen.

Durch weise Beschränkung der Abteilung T auf ureigenes Gebiet vermag man das Gute der früheren Werkstättenorganisation, das selbständige, verantwortliche und schaffensfrohe Wirken der Amtsvorstände beizubehalten ohne die Nachteile, das Nebeneinander- oder gar Gegeneinanderarbeiten der örtlich vereinigten früheren Ämter, jetzt Abteilungen, bei der neuen Gliederung befürchten zu müssen.

Kritische Bemerkungen zur Eisenbahn-Güterstatistik.

Vom Oberregierungsbaurat **Weber** in Coblenz.

Zwecks statistischer Erfassung der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen ist das Deutsche Reich in 41 Verkehrsbezirke eingeteilt, welche in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind mit Angabe der Einwohnerzahl, des Flächeninhalts in Quadratkilometern und der Bevölkerungsdichte nach einer möglichst genauen Berechnung des Verfassers. Dieser Berechnung sind das Ergebnis der Volkszählung des Jahres 1910 und das Gemeindelexikon des Deutschen Reiches zugrunde gelegt, und die Verkehrsbezirke sind diejenigen der Vorkriegszeit. Von einer Berücksichtigung des durch den Gewaltfrieden verstümmelten Deutschlands wurde abgesehen, weil die Verkehrsverhältnisse der Nachkriegszeit zu verworren sind, um zu wissenschaftlich einwandfreien Schlußfolgerungen zu gelangen. Indessen gibt die ganze Einteilung in Verkehrsbezirke, die frühere sowohl als die heutige, zu Bedenken in mehrfacher Hinsicht Anlaß.

Der Abgrenzung der Verkehrsbezirke ist die politische Einteilung Deutschlands in Länder, Provinzen, Regierungsbezirke usw. zugrunde gelegt. Hierdurch wird die Annahme veranlaßt,

Zusammenstellung
der deutschen Verkehrsbezirke, mit Einwohnerzahl, Größe in Quadratkilometern und Bevölkerungsdichte.

Nr.	Verkehrsbezirke	Einwohner (abgerundet)	Fläche qkm (abgerundet)	Auf 1 qkm entfallen Bewohner
1a	Provinz Ostpreußen, außer Bezirk 2a	1 757 000	36 359	48,32
1b	Provinz Westpreußen, außer Bezirk 2b	1 396 000	24 708	56,50
2a	Die ostpreußischen Häfen Memel, Pillau und Königsberg	307 000	643	477,45
2b	Die westpreußischen Häfen Elbing, Danzig und Neufahrwasser	308 000	846	364,07
3	Provinz Pommern, außer Berzirk 4	1 323 000	28 836	45,88
4	Die pommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast und Stralsund	394 000	1 296	304,09
5	Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, außer Bezirksanteil 6	649 000	15 981	40,61
6	Die Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde, Warnemünde	512 000	826	619,85
7	Provinz Schleswig-Holstein und Fürstentum Lübeck, außer Häfen 6 und 8	1 212 000	19 216	63,07
8	Die Elbhäfen Hamburg, Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhaven	1 278 000	948	1 348,10
9	Die Weserhäfen Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhaven, Nordenham, Brake, Elsfleth, Blexen und Einswarden	339 000	400	847,50
10	Die Emshäfen Emden, Leer und Papenburg	78 000	509	153,24
11	Provinz Hannover und Kreis Grafschaft Schaumburg, Braunschweig, Herzogtum Oldenburg (außer 8, 9 und 10), Schaumburg-Lippe und von Waldeck der Kreis Pyrmont	3 699 000	47 015	78,68
12	Provinz Posen	2 100 000	28 991	72,44
13	Regierungsbezirk Oppeln	2 208 000	13 230	166,89
14	Stadt Breslau	529 000	136	3 889,71
15	Regierungsbezirk Breslau außer Stadt Breslau und Regierungsbezirk Liegnitz	2 489 000	26 970	92,29
16	Stadt Berlin	2 833 000	201	14 094,53
16a	Berliner Vororte	808 000	429	1 883,45
17	Provinz Brandenburg, außer 16 und 16a	2 523 000	39 276	64,24
18	Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt	1 585 000	13 933	113,76
19	Die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, Kreis Schmalkalden und Thüringische Staaten	3 470 000	26 350	131,69
20	Sachsen, außer Bezirk 20a	4 067 000	14 494	280,60
20a	Leipzig und Umgebung	739 000	499	1 480,96
21	Hessen-Nassau außer den Kreisen Schaumburg und Schmalkalden, einschließlich Wetzlar und hessische Provinz Oberhessen	2 499 000	18 793	132,98
22	Ruhrgebiet, westfälischer Teil	2 298 000	3 083	745,38
23	Ruhrgebiet, rheinischer Teil	2 248 000	1 924	1 168,40
24	Provinz Westfalen außer 22, einschließlich Lippe und Waldeck ohne Pyrmont	2 031 000	19 407	104,65
25	Rheinprovinz rechts des Rheines, außer 23, 28 und Kreis Wetzlar	785 000	4 171	188,24
26	Rheinprovinz links des Rheines einschl. Birkenfeld, ausschl. 27	3 327 000	19 296	172,42
27	Saargebiet von Neunkirchen einschl. bis Trier ausschl.	563 000	1 518	370,88
28	Die Rheinhäfen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort	186 000	62	3 000,00
29	Lothringen	655 000	6 228	105,17
30	Elsaß	1 219 000	8 294	146,97
31	Bayerische Pfalz, außer Ludwigshafen	854 000	5 906	144,60
32	Hessen, außer Oberhessen	973 000	4 400	221,14
33	Baden, außer Mannheim	1 917 000	14 879	128,84
34	Die Rheinhäfen Mannheim und Ludwigshafen	309 000	213	1 450,70
35	Württemberg und Hohenzollern	2 509 000	20 650	121,50
36	Südbayern, die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern, Schwaben und Neuburg, dazu Stadt Regensburg und Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof	3 176 000	38 429	82,65
37	Nordbayern, die Regierungsbezirke Oberpfalz und Regensburg, außer Stadt Regensburg und Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof, Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg	2 774 000	31 513	88,03
	Zusammen Deutsches Reich	64 926 000	540 858	120,04

daß die in der Güterstatistik nachgewiesenen Mengen genau den Versand und Empfang des Verkehrsgebietes innerhalb der beschriebenen Grenzen darstellen. Diese Annahme ist aber irrig, weil der Verkehr die politischen Grenzen nicht beachtet. Zahlreiche Eisenbahnen bewegen sich nahe der Grenze zweier Verkehrsbezirke, oft so, daß die Bahn bald in dem einen, bald in dem andern Bezirke verläuft und Verkehr aus dem einen Bezirk an sich zieht, welcher in dem andern statistisch erfaßt wird. Da die Verkehrsgebiete mancher Bahnhöfe eine bedeutende Größe aufweisen, so sind solche Grenzverwischungen nicht ohne ungünstigen Einfluß auf das statistische Ergebnis. Beispiele sind die Linien Münster a. Stein-Homburg, Olpe-Betzdorf, die Altenaer Kreisbahn, welche die Südgrenze des Verkehrsbezirks 22 beträchtlich verwischt, Fulda-Gersfeld, Gerstungen-Kaltennordheim, Ottbergen-Northeim, Cassel-Göttingen, Bebra-Göttingen, Wieren-Oebisfelde, Wittenberge-Dannenberg, Lüneburg-Lübeck und viele andere.

Auch abgesehen von diesen in der Natur der Sache liegenden Ungenauigkeiten ist die Abgrenzung der Verkehrsbezirke unvollkommen. So gehört der rechts der Elbe liegende Teil der Provinz Hannover, soweit er dem Kreise Bleckede angehört, zum Verkehrsbezirke 5 statt zu 11, und soweit er dem Kreise Winsen angehört, zum Verkehrsbezirke 7 statt zu 11. Die Verkehrsgebiete der Seehäfen Lübeck (Verkehrsbezirk 6), Hamburg (Verkehrsbezirk 8) und Bremen (Verkehrsbezirk 9) decken sich nicht mit den politischen Grenzen der Freistaaten Lübeck, Hamburg und Bremen. Teile des Staatsgebietes Lübeck gehören zu den Verkehrsbezirken 5 und 7, Teile von Hamburg zu 7 und 11, Teile von Bremen zu 11. Anderseits umfaßt das Verkehrsgebiet des Hafens Hamburg Teile des Bezirkes 7, dasjenige von Bremen Teile des Bezirkes 11. Die Stadt Altona gehört nicht vollständig zum Bezirke 8, sondern die Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen, welche auf den im Stadtgebiete gelegenen Bahnhof Bahrenfeld entfallen, rechnen zum Verkehrsbezirke 7. Die braunschweigische Exklave Calvörde gehört zum Verkehrsbezirke 18 statt zu 11, hessische Exklaven in Waldeck gehören zu 24 statt zu 21, weimarische und coburg-gothaische Exklaven zu 37 statt zu 19. Dagegen würde die dem Verkehrsbezirke 11 zugeteilte waldeckische Exklave Pyrmont richtiger dem Verkehrsbezirke 24 angehören, welchem sie ohnehin einen Teil ihres Verkehrs liefert. Der Verkehrsbezirk 23, Ruhrbezirk rheinischer Anteil, greift vermittels der ihm zugeteilten Bahnhöfe Homberg und Mörs auf die linke Rheinseite über, und durch die in Mörs anschließenden Mörser Kreisbahnen erstreckt sich das linksrheinische Gebiet über einen großen Teil des Kreises Mörs und sogar bis in den Kreis Geldern hinein. Hierdurch wird der Verkehrsbezirk 26 nicht unbeträchtlich verkleinert ohne ersichtlichen Grund. Der Verkehrsbezirk 25 wird durch 23 in zwei getrennte, weit voneinander entfernte Teile von wirtschaftlich grundverschiedenen Verhältnissen zerrissen. Die Erwähnung der Stadt Aschaffenburg beim Verkehrsbezirke 37 ist überflüssig, weil diese Stadt zum Regierungsbezirke Unterfranken gehört. Der Kreis Ilfeld dürfte, weil er nur Kleinbahnen besitzt, nicht zum Verkehrsbezirke 11 gehören, sondern der Nordteil zu 18, der Südteil zu 19, aus ähnlichen Gründen der Kreis Iburg zum Teil zu 24 statt zu 11.

Überhaupt sind die Verschiebungen, welche durch Kleinbahnen verursacht werden, sehr bedeutend, weil deren Verkehr in dem Anschlußbahnhofe statistisch erfaßt wird. Hierdurch werden besonders die Verkehrsgebiete vieler Seehafenbahnhöfe unnatürlich vergrößert. Durch die an den Bahnhof Memel anschließenden Kleinbahnen gehört dessen Verkehrsgebiet fast die Hälfte des Kreises Memel an. Die Samlandbahn führt dem Bahnhofe Königsberg einen beträchtlichen Teil des Verkehrs aus dem Landbezirke zu. Vermittels der Kleinbahn Elbing-Braunsberg (Ostpreußische Haffuferbahn) und wegen des Fehlens sonstiger Bahnen gehört zum Verkehrsgebiete des Seehafens Elbing neben dem Stadtkreise Elbing fast der ganze Landkreis Elbing. Aus ähnlichen Gründen umfaßt der Seehafenbezirk Danzig außer dem Stadtkreise Danzig den größten Teil des Kreises Danziger Niederung. Ebenso werden den Häfen Stolpmünde und Kolberg bedeutende Teile der Kreise Stolp-Land und Kolberg-Köslin durch Kleinbahnen zugeteilt, dem Hafen Kolberg durch die Kleinbahn nach Stolzenberg sogar noch ein Teil des Kreises Schivelbein. Beim Hafen Stettin i eine Reihe von Nachbarbahnhöfen, als zum Stettiner Wirtschaftsgebiet gehörig, mitgerechnet; warum dies nur bei Stettin geschieht, während anderswo ähnliche Verhältnisse vorliegen, ist nicht ersichtlich. Der Hafenbezirk Wolgast umfaßt durch Kleinbahnen einen großen Teil des Kreises Greifswald, Stralsund ebenso des Kreises Franzburg. Auch die Hafenbezirke Kiel, Flensburg, Hamburg und Bremen werden durch Kleinbahnen beträchtlich vergrößert, ebenso Nordenham, Leer und Emden. Die Kleinbahn Nordenham-Eckwarderhörne schließt den größten Teil des Amtes Butjadingen an den Seehafen Nordenham an, und die Kleinbahn Emden-Greetsiel führt dem Bahnhofe Emden den Verkehr fast des ganzen Landkreises Emden zu. Dem Hafengebiet Stade wird durch die Kleinbahn Stade-Itzwörden der ganze Kreis Kehdingen zugeteilt.

Bei dieser Sachlage fragt es sich, welchen Zweck die besondere Berücksichtigung der Seehäfen hat, zumal die Häfen nicht einzeln behandelt werden, sondern zu Gruppen zusammengefaßt sind. Wer aus den Verkehrszahlen der Statistik dieser Seehafenbezirke etwa Schlüsse in bezug auf den Umschlagverkehr zwischen Eisenbahn und See ziehen will, geht vollständig irre. Einmal hat der aus den größtenteils ländlichen Bezirken durch die Kleinbahnen zugeführte Verkehr mit dem Seeumschlag fast nichts zu tun, sondern er wird weiter nach deutschen Inlandstädten geführt, soweit die Güter nicht in der Hafenstadt selbst verbraucht werden. Ferner werden viele der Hafenstadt aus dem Innern Deutschlands zugeführte Güter von der Bevölkerung der Hafenstadt verbraucht, gelangen also nicht zur Seeverfrachtung, ebenso wie die aus der Hafenstadt nach dem Innern Deutschlands versandten Güter nur zum Teile von der See kommen, zum andern Teile aber Erzeugnisse des Gewerbefleißes der Bevölkerung der Hafenstadt sind. Eine Trennung dieser Verkehrsarten kann aus der Güterstatistik nicht entnommen werden. Der Wasserumschlagsverkehr müßte vielmehr besonders statistisch erfaßt werden. Ähnliches gilt für die Rheinstromhafenbezirke Duisburg und Mannheim-Ludwigshafen.

Die Stadt Berlin und die Berliner Vororte bilden besondere Verkehrsbezirke, 16 und 16 a, der Rest der Provinz Brandenburg ist der Verkehrsbezirk 17. Der Vorortbezirk 16 a ist kein geschlossener Ring um den Kern Berlin, wie man annehmen müßte, sondern der Ring wird durch die Kleinbahn Neukölln-Mittenwalde gesprengt. Diese Kleinbahn fügt dem Kern Berlin eine Protuberanze bei, welche sich weit nach Süden bis Wasmannsdorf erstreckt, wenn man die Abgrenzung in der Mitte der Kleinbahn vornimmt. Der gesprengte Ring des Vorortbezirks weist keine gleichmäßige Breite auf, sondern hat schmale Stellen und weite Ausbuchtungen, je nachdem manche Vorortbahnhöfe nahe bei Berlin zum Verkehrsbezirke 17 gehören, andere weiter entfernte dagegen zu 16 a. Übrigens gehören zum Kernbezirke Berlin selbst noch 18 Vorortgemeinden. Schließlich hat sonderbarerweise der Bezirk 16 a eine Exklave im Bezirk 17, und der Bezirk 17 hat eine von den Bezirken 16 und 16a umschlossene Exklave. Die erstgenannte Exklave ist das Gebiet des Bahnhofes Friedrichshagen, welche der zum Verkehrsbezirk 17 gehörige Bahnhof Köpenick absondert. Die Exklave des Bezirks 17 ist das Gebiet des Bahnhofes Mariendorf, welches durch das Gebiet des südlich gelegenen, zum Bezirke 16 a gehörigen Bahnhofes Marienfelde und durch die Protuberanze Neukölln-Wasmannsdorf des Bezirkes 16 abgetrennt wird.

Außer den Bezirken der See- und Rheinhäfen sowie Berlin nebst Vororten bilden noch die Großstädte Breslau und Leipzig besondere Verkehrsbezirke. Es ist verständlich, ja erwünscht, daß der Eisenbahngüterverkehr dieser Städte genau ermittelt wird, jedoch muß man sich fragen, warum andere Großstädte von nicht geringerer Bedeutung, wie Köln, Frankfurt a/M., Dresden, München, nicht berücksichtigt werden. Hiermit wird die Frage angeregt, wie die Fehler, zu welchen die Güterstatistik führen muß, beseitigt werden können. Die Statistik kann auch abgesehen von den großen Ungenauigkeiten in der Abgrenzung der Bezirke kein klares Bild über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches geben, denn die Bezirke sind viel zu groß und weisen innerhalb ihres Gebietes zu bedeutende Verschiedenheiten auf. Welcher Unterschied besteht z. B. im Verkehrsbezirke 11 zwischen den Marschen Frieslands, dem Bergbaugebiete im Harz, der Industriegegend von Hannover und der Lüneburger Heide! Und dabei wird der Güterverkehr aus dem ganzen Gebiete zusammengeworfen; man ersieht aus der Statistik nur, wieviel Tonnen einer jeden der 76 Güterarten innerhalb des Bezirks bewegt werden, wieviel Tonnen nach den andern Bezirken und nach dem Auslande verfrachtet sowie von dort empfangen werden. Eine einwandfreie wissenschaftliche Verarbeitung dieses Materials für Zwecke der Industrie und des Handels ist kaum möglich. Nur für einen Zweck kann man die Statistik verwenden, allerdings auch hier mit der Einschränkung „in Ermangelung eines besseren", an welchen Zweck man bisher aber wohl noch nicht gedacht hat, nämlich zur Berechnung der Belastung der einzelnen Eisenbahnstrecken durch Eisenbahngüterverkehr, was besonders zur Klarstellung der Verkehrsbedeutung neuer Eisenbahnen, welche zur Entlastung älterer überlasteter Bahnen in Frage kommen, von Wichtigkeit ist. Der Verfasser gedenkt demnächst über solche Berechnungen unter Zugrundelegung der Eisenbahngüterstatistik eine Abhandlung zu veröffentlichen.

Nach jeder Richtung einwandfreie und für alle wissenschaftlichen Zwecke brauchbare Ergebnisse liefert nur eine Statistik, welche auf die Urzellen zurückgeht, d. h. es müßte feststehen, wieviel Tonnen einer jeden Güterart jeder einzelne Güterbahnhof nach jedem andern Güterbahnhofe verfrachtet und von dort

empfängt. Diese Statistik besteht, die einzelnen Güterabfertigungen stellen sie auf und senden das Ergebnis an die Direktion, welche die Zahlen für den ganzen Bezirk zusammenstellt. Eine Vermehrung der statistischen Arbeit würde bei Durchführung dieses Vorschlages also nicht eintreten, nur könnte man befürchten, daß die Druckkosten außerordentlich anwachsen. Verfasser glaubt nicht, daß dies in beängstigendem Maße der Fall sein wird. Es wird nur wenige Bahnhöfe geben, welche alle oder auch nur viele Güterarten verfrachten und diese an sehr viele Bahnhöfe. Bei weitem die meisten Bahnhöfe verfrachten nur eine geringe Zahl von Güterarten, und diese an wenige, fast stets dieselben Empfangsstellen. Daher werden die statistischen Empfangs- und Versandübersichten der meisten Güterbahnhöfe nur einen geringen Raum beanspruchen. Es sind ja sogar in den heutigen statistischen Tabellen zahlreiche Rubriken leer, obwohl sie den gesamten Verkehr der großen Verkehrsbezirke nachweisen. Vielleicht kann man sogar manche der mühsamen Zusammenstellungen sparen, indem man es denjenigen überläßt, welche das statistische Material wissenschaftlich verarbeiten wollen, für ihre besonderen Zwecke sich die nötigen Zusammenstellungen selbst anzufertigen.

Angesichts der Tatsache, welche Verfasser nachgewiesen zu haben glaubt, daß die heutige Statistik für wissenschaftliche Verarbeitung wenig brauchbar und daher eine Verbesserung unbedingt notwendig ist, dürfte der Vorschlag der Beachtung und einer näheren Prüfung durch maßgebende Stellen wert sein.

Die Verkehrswerbung.

Den Ausführungen des in Nr. 10, S. 170 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatzes kann man ohne weiteres zustimmen, da sie ganz besonders geeignet sind, mit ihrer Durchführung auch wirklich praktische Vorteile für die Verwaltung zu erbringen. Das Bild der letzten Leipziger Messe zeigt hierzu den Weg, der einzuschlagen ist, um unseren Verkehr in beiden Richtungen — Personenverkehr sowohl als auch Güterverkehr — nach kaufmännischen Grundsätzen auf die bestmöglichst erreichbare Höhe zu bringen. Da ist es besonders die Reklame, deren unschätzbarer Wert von Handel, Industrie und Gewerbe schon längst erkannt und erfaßt wurde, die aber bei der Eisenbahn überhaupt noch nicht die Würdigung und Nutzanwendung gefunden hat, wie sie es gerade bei dieser größten Verkehrsanstalt verdient hätte. Herr Eisenbahnoberinspektor Weyland sagt in seinem Artikel „Sammelgut und Sondergut" in Nr. 9, S. 145 ff. d. Ztg. ganz richtig, daß es der Anreiz einer billigeren Reise ist, der den Personenverkehr durch Stellung von Sonderzügen so günstig beeinflußt. Darum sollten nicht nur äußere Einflüsse, wie Messen, Ferien, Ausstellungen u. dgl. den Eisenbahnverwaltungen den Ansporn zur Stellung von Sonderzügen geben, sondern man mache einmal den Versuch, von sich aus auch zu anderen Zeiten, so z. B. an Sonntagen nach weiter gelegenen Ausflugsorten, Verwaltungssonderzüge zu billigen Preisen und in größerem Umfange als bisher zu stellen. Daß das Bedürfnis zu Ausflügen an Sonntagen gerade bei der werktätigen Bevölkerung besonders stark ist, zeigt die Beliebtheit der Sonntagsrückfahrkarten. Da letztere immerhin nur für kürzere Strecken in Frage kommen und mit Vorliebe zu Halbtagesausflügen verwendet werden, ist deren weitere Benutzung mit der Einführung von Verwaltungssonderzügen nicht gefährdet. Sonntagszüge nach dem Harz, Thüringer Wald, Erzgebirge, Sächsische Schweiz würden von Leipzig aus sich stets verlohnen. Ähnlich gilt es für andere Großstädte. Nur ist es nötig, tüchtig die Werbetrommel zu rühren und großzügige Reklame zu machen. Sind noch dazu die Fahrpreise in annehmbaren Grenzen gehalten, dann ist auch eine volle Auslastung dieser Verwaltungssonderzüge sichergestellt.

Man kann auch noch weitergehen und durch geschickte Werbung in benachbarten kleineren Städten und bei den Theaterintendanzen der größeren Städte das Interesse für Sondervorführungen erwecken, wobei für die Eisenbahnverwaltung der praktische Nutzen herausspringt, daß das gezeigte Entgegenkommen durch Stellung von billigen Theaterzügen durch gute Benutzung dieser Züge belohnt wird, denn die Bewohner von Städten, die keine eigenen Theater haben, würden sich derartige Gelegenheiten nicht entgehen lassen.

Es wär dies auch eine Verkehrswerbung, wie sie in Nr. 10 d. Ztg. gedacht ist. Ähnlich ließe sich dies auf größere Konzerte, Symphoniekonzerte, Oratorien anwenden, für welche Veranstaltungen gerade in den Städten besonderes Interesse vorhanden ist, die weit von Großstädten mit derartigen günstigen Veranstaltungen entfernt liegen.

Inwieweit man durch besonderes Entgegenkommen in der Beförderung von Gütern neben der Wahrung der Interessen der Verfrachter ganz beachtlichen Nutzen der Eisenbahnverwaltung selbst zuführen kann, zeigt der bereits anfangs genannte Aufsatz in Nr. 9 d. Ztg., „Sammelgut und Sondergut" betreffend. Auch hier gilt es durch großzügige Reklame und geschickte Werbung die gegebenen Anregungen in die beteiligten Kreise hineinzutragen, um in der Beförderung der Güter eine größere Wirtschaftlichkeit zu erzielen.

Max Heydeck, Eisenb.-Inspektor, Eisenbahn-Betriebsdirektion Leipzig I.

Verstoß eines Bahnhofswirtes gegen die örtliche Polizeistunde,

ein neuer Beitrag zu einem alten Gegenstande, an der Hand gerichtlicher Urteile dargestellt

vom Ober- und Geheimen Regierungsrat **Hanow** in Magdeburg.

Über die rechtliche Stellung der Bahnhofswirtschaften und namentlich über die Frage, wieweit ihnen gegenüber die Rechte der allgemeinen, ordentlichen Polizei gehen dürfen, ist schon recht viel geschrieben worden, so daß kaum noch ein wirklich neuer Gesichtspunkt zu finden ist. (Man vergleiche hier die Aufsätze in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 56 von 1904, S. 906 ff. und 1390, Nr. 30 von 1905, S. 455 ff., Nr. 47, S. 709 ff. und Nr. 93 von 1907, S. 1421 ff.). Angesichts dieser Tatsache kann man es nur als im höchsten Grade bedauerlich bezeichnen, daß noch immer nicht sich eine alle Teile befriedigende Lösung hat finden lassen, vielmehr von Zeit zu Zeit Fälle zur Sprache gebracht und gerichtlich ausgetragen werden, die meist die aufgewendete Arbeit nicht lohnen, im übrigen aber beweisen, daß manchen Stellen entweder eine gewisse übertriebene Schneidigkeit angebracht erscheint oder aber daß die richtige Triebfeder hierfür die Eifersucht der Ortsgastwirte ist. Beides dürfte in den Fällen von Bütow vorliegen, die die dritte Nummer der „Bahnhofswirtschaft" vom 1. Februar 1924 unter ziemlich wortgetreuer Wiedergabe der ihrethalben gefällten Erkenntnisse vorführt. Da der letzte Zug um 12.30 nachts in Bütow eintraf, waren die Warteräume bis 1 Uhr nachts offenzuhalten, obwohl die örtliche Polizeistunde auf 10½ bzw. 11½ Uhr festgesetzt war. Da die Polizei dreimal Einwohner der Stadt in den Warteräumen nach dieser Zeit, aber vor Ankunft des letzten Zuges, beim Biere getroffen und in einem Falle festgestellt zu haben glaubte, ihre Entschuldigungen, sie hätten Bekannte erwartet, seien nicht stichhaltig, wurde ein Gerichtsverfahren gegen den Wirt auf Grund des § 365_2 R.St.G.B. eingeleitet, das mit einem die früheren Sprüche bestätigenden, ihm ungünstigen Urteile des Kammergerichts endete. In den heutigen Zeiten mutet es eigentümlich an, wenn wegen dreier, zeitlich einen Monat auseinander liegender Fälle im ersten und zweiten Rechtszuge je 5 und im dritten 7, zusammen also 17 Gerichtspersonen tätig werden müssen; ebenso dürfte ein Polizeiwachtmeister, selbst in Bütow, anderes und Wichtigeres zu tun haben als 25 Minuten sich nur zu dem Zwecke auf dem Bahnhofe aufzuhalten, um festzustellen, daß die von den Gästen erwarteten Bekannten ausgeblieben oder nur in ihrer Vorstellung vorhanden seien. Würde die ordentliche Polizei nicht so oft gleich losschlagen, würde sie nicht meist von den Ortswirten gedrängt und bestände nicht trotz des größten Bemühens der Eisenbahnverwaltung eine tiefeingewurzelte Eifersucht auf seiten der Stellen der allgemeinen Verwaltung, so wäre es ein leichtes, brennend gewordene Fälle ebenso glatt wie schnell zu erledigen; aber der Bütower Fall ist ein Schulbeispiel nach der Richtung hin, wie es nicht zu machen ist. Warum mußte der Polizeileiter, der wahrscheinlich Bürgermeister und Amtsanwalt zugleich ist, sich sofort hinsetzen und eine Anklage verfassen? Lag etwas sachlich und menschlich näher, als mit dem Bahnhofsvorsteher oder dem Vorstande des Eisenbahnbetriebsamtes, der sicher öfter nach Bütow kommt oder sonst leicht zu erreichen ist, oder schließlich mit der Reichsbahndirektion Stettin in Verbindung zu treten? Dann wäre der Bahnhofswirt verwarnt worden und hätte sich für die

Folgezeit wohl gehütet, Gäste über die Polizeistunde hinaus zu bedienen, etwas, was bei der Ausdehnung der Stadt Bütow tatsächlich durchführbar ist.

(Daß an und für sich jeder, der sich auf dem Bahnhofe an Speisen und besonders Getränken auch trotz eingetretener Polizeistunde gütlich tun will, für wenige Pfennige sich die Eigenschaft eines Reisenden erwerben und somit der ordentlichen Polizei ein wirksames Schnippchen schlagen kann, ist wiederholt dargelegt worden!)

Da man nun aber mit der mehr oder minder regen Eifersucht der Ortspolizei auf die Bahnhofswirtschaften zu rechnen hat, so muß wieder und immer wieder die Forderung nach einer vollkommen einwandfreien und reinlichen Scheidung zu dem Ende erhoben werden, daß die Bahnhofswirtschaften, mögen sie innerhalb oder außerhalb der Sperre liegen, aus dem Grunde, weil sie keine Schankstätten im Sinne der Gewerbeordnung, sondern Sondereinrichtungen der Eisenbahnverwaltung sind, den Zugriffen jener entzogen werden. Hätten die Gerichte beachtet, daß das Reichsstrafgesetzbuch den Ausdruck „Schankstube" gewählt hat und demgemäß geprüft oder gewürdigt, ob man einer Bahnhofswirtschaft diese Bezeichnung überhaupt mit Recht beilegen kann, so wären sie sicher zu einer glatten Freisprechung gekommen, obwohl man ohne weiteres zugeben muß, daß es sich in allen drei Fällen nicht um wirkliche Reisende gehandelt hat oder zu haben scheint!

Damit wäre aber auch ein anderer Gegenstand des Streites zwischen Polizei- und Eisenbahnverwaltung aus der Welt geschafft, nämlich die (allerdings wohl nur in ländlichen Bezirken des Ostens bekannte) „schwarze Liste", die den Gastwirten die Verabfolgung geistiger Getränke an die namentlich aufgeführten Gewohnheitstrinker verbietet und die im Schankraum offensichtlich aufgehängt werden muß. Viele Polizeiverwaltungen verlangen dies letztere auch von den Bahnhofswirten und übersehen dabei einmal, daß deren Wirtschaften eben keine öffentlichen Schankstuben im Sinne des Reichsstrafgesetzbuches sind und sodann, daß jenen im Ernste doch wohl nicht gut zugemutet werden kann, sich aus den meist für den Bereich des ganzen Kreises aufgestellten Listen, etwaige Ortseingesessene herauszusuchen und dann zu beobachten. Dazu kommt noch ein anderer Umstand: Die Warteräume sollen dem Behagen der reisenden Gäste dienen; wenn es ihnen auch an und für sich gleichgültig sein kann, welcher der Ortseingesessenen Trinker ist, so kann und wird ein empfindsames Gemüt leicht an der „schwarzen Liste" Anstoß nehmen und mit Recht sagen, sie gehöre nicht dorthin! Würde deshalb die Polizei der Eisenbahnverwaltung die Behandlung der Trinker, soweit die Bahnhofswirtschaften in Betracht kommen, überlassen, so könnte sie sicher sein, daß diese vermöge ihres Hoheitsrechtes bessere Mittel und Wege finden wird, gegen die Trinker des Ortes oder Kreises vorzugehen, als sie es vermag.

Schließlich gilt aber bezüglich dieser, die meist sehr findig sind, das oben Gesagte, nämlich, daß sie durch Erwerb eines Fahrtausweises Reisende werden und sozusagen dann Anspruch haben, in den Warteräumen sich aufzuhalten und geistige Getränke zu genießen oder verabfolgt zu erhalten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung** ist zum 15. April d. J. vom Reichsverkehrsministerium neu ausgegeben und in dem zu diesem Tage erschienenen Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Teil I, Abteilung A, abgedruckt, der zum Preise von 50 Goldpfennig durch alle Güterabfertigungen der Deutschen Reichsbahn bezogen werden kann. Die Neuausgabe enthält, abgesehen von geringfügigen Änderungen in der Fassung, die bisherigen Bestimmungen unter Berücksichtigung der im Laufe der Zeit bekanntgegebenen zahlreichen sachlichen Änderungen. Zur Erleichterung der Übersicht sind bei den einzelnen Bestimmungen Randzahlen angebracht.

— **Frachtbriefmuster.** Die am 30. Juni d. J. ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 380 × 300 mm ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 9. April d. J. bis zum 31. Dezember 1924 verlängert worden. An der vorgeschriebenen Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nichts geändert.

— **Bayern und die Reichsbahn.** Eine Berliner Korrespondenz berichtet, daß eine gemeinsame Erklärung des Reichsverkehrsministeriums und des bayerischen Handelsministeriums abgegeben worden ist, welche die Grundlage für die Neuordnung des bayerischen Eisenbahnwesens darstellt. In diesen Erklärungen ist folgendes festgelegt:

Die Verwaltung des Reichseisenbahnnetzes in Bayern obliegt der Verwaltungsstelle München, die ihren Geschäftsbereich im Rahmen der einheitlichen Verkehrsanstalt selbständig verwaltet, soweit nicht bestimmte Geschäfte der Hauptverwaltung vorbehalten sind. In finanzieller Hinsicht ist der Verwaltungsstelle München weitestgehende Selbständigkeit zugebilligt worden, insbesondere bei der Aufstellung des Voranschlags vom Gesamthaushalt, bei der Verfügung über die ihr bewilligten Mittel, bei der Beschaffung von Lokomotiven und sonstigen Eisenbahnfahrzeugen, von Betriebs- und Werkstoffen usw. Auch alle baulichen und maschinellen Anlagen ihres Bezirks werden von ihr entworfen und beschafft. Der Landeseisenbahnrat in München wird der Verwaltungsstelle Bayern angegliedert, deren Leiter im Einvernehmen mit der bayerischen Landesregierung ernannt und Mitglied des Direktoriums der Deutschen Reichsbahn wird. Er soll verpflichtet sein, außer den Reichsinteressen auch die bayerischen Interessen zu vertreten. Er steht der bayerischen Regierung jederzeit zur Auskunftserteilung zur Verfügung und hat ihr von wichtigen Maßregeln, die das bayerische Wirtschaftsgebiet betreffen, Kenntnis zu geben. In dem zukünftigen Verwaltungsrat der Reichsbahn erhält die bayerische Regierung eine Vertretung aus eigenem Recht. Auch unter den aus der freien Wirtschaft genommenen Mitgliedern des Verwaltungsrats soll Bayern vertreten sein.

Den Schluß der Vereinbarung bilden eine Anzahl von Erklärungen der bayerischen Regierung über ihre grundsätzliche Stellung zur Eisenbahnfrage. So spricht sie die Erwartung aus, daß zur Auslegung von Bestimmungen des Staatsvertrages, die bisher besonderen Anlaß zu Differenzen zwischen Reich und Ländern gegeben haben, noch besondere Vereinbarungen getroffen werden, sowie daß über die Abfindungsfrage zwischen Bayern und dem Reich erneute Verhandlungen mit dem Ziele einer Neuregelung eingeleitet werden. Die bayerische Regierung erkennt an, daß unter der Voraussetzung, daß die vorstehende Regelung durchgeführt wird, das Verhältnis zwischen Bayern und dem Reich auf dem Gebiete des Verkehrswesens eine Besserung erfährt, sie erklärt jedoch ausdrücklich, daß weite Kreise des bayerischen Volkes die Rückübertragung der Eisenbahnen an Bayern fordern, wobei eine Mitbeteiligung des Reiches in irgendeiner Form in Frage kommen könne. Die Formulierung und Geltendmachung dieser Forderung wird für später gegebene Zeit im Zusammenhang mit den zur Revision der Weimarer Verfassung von Bayern gestellten Anträgen zurückgestellt. Bei der durch Gesetz erfolgenden endgültigen Neugestaltung des Reichsbahnunternehmens behält sich die bayerische Regierung vor, die Forderung einer eigenen Betriebsgesellschaft, die Bayern bereits bei der jetzigen vorläufigen Regelung vertreten hat, erneut zu erheben. Auch hält sie daran fest, daß zu der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" nach § 8 des Eisenbahnstaatsvertrages, wonach das Reich zu einer Veräußerung oder Verpfändung der durch diesen Vertrag erworbenen Eisenbahnen der Zustimmung der Länder bedarf, die Zustimmung der Länder mit ehemaligem Eisenbahnbesitz hätte eingeholt werden müssen. Demgegenüber erklärt die Reichsregierung, daß sie an der durch die Reichsverfassung geschaffenen Verkehrseinheit und der einheitlichen Leitung des Reichsbahnunternehmens unter allen Umständen festhalte, und daß die Bildung von besonderen Betriebsgesellschaften mit der Reichsverfassung nicht vereinbar sei.

Hierzu wird von zuständiger Seite mitgeteilt, daß es sich um Erklärungen handelt, die bereits Anfang Februar d. J. zur Auslegung des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem bayerischen Handelsminister vereinbart worden sind. § 24 dieses Staatsvertrages sagt, daß die Verwaltung nur insoweit zentralisiert werden soll, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einer einheitlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist. Die Dezentralisation soll die Grundlage für den Betrieb des Unternehmens nach wirtschaftlichen Grundsätzen bilden. Ein großer Teil der in den Abmachungen niedergelegten Zuständigkeiten ist schon seither von der bayerischen Zweigstelle ausgeübt worden. Natürlich beschränkt sich die angebahnte Dezentralisation nicht auf das bayerische Netz der Reichsbahn; sie bewegt sich völlig im Rahmen der fachlichen Bedürfnisse. Es ist selbstverständlich,

daß die Frage der Dezentralisation auch jetzt bei den Verhandlungen über die Umstellung der Reichsbahn auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens eine bedeutsame Rolle spielen wird.

— **Einführung des neuen Fahrplans.** Als Zeitpunkt der Einführung des neuen Fahrplans der Reichsbahn ist wie im Vorjahre der 1. Juni in Aussicht genommen.

— **Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Der wöchentlich einmal in jeder Richtung, und zwar Sonnabend zu Sonntag, von Saßnitz Hafen nach Basel und Montag zu Dienstag in der Gegenrichtung verkehrende Skandinavien-Schweiz-Expreß wird nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, mit Ablauf des Monats April eingestellt, sondern bis auf weiteres auch im Monat Mai noch abgelassen werden.

— **Wiedereinlegung von Zügen.** Vom 1. Mai ab werden die Schnellzüge D 277 und D 273 Stuttgart—Schaffhausen wieder eingelegt: Stuttgart ab 3.33 nm., Schaffhausen 8.40 bis 9.20, Zürich an 10.22 nm. und Zürich ab 8.18 vm., Schaffhausen 9.19 bis 9.42, Stuttgart an 2.38 nm. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die Eilzüge 17 und 18 Hannover ab 7.30 vm., Berlin Friedrichstr. an 11.56 vm. und Berlin Friedrichstr. ab 7.24 nm., Hannover an 11.51 nm. sowie die über Ülzen—Stendal fahrenden Schnellzüge D 83 und D 84 Hamburg H. ab 6.45 vm., Magdeburg an 11.02, Leipzig an 1.29, Dresden H. an 4.15 nm. und Dresden H. ab 1.55 nm., Leipzig ab 4.41, Magdeburg ab 7.05, Hamburg H. an 11.14 nm. wieder täglich verkehren. Der Zug D 83 von Hamburg verkehrt erstmalig schon am 30. April. Am 15. Mai wird der Schnellzug D 1 Hamburg H. ab 8.20 vm., Stettin an 2.48 nm. und am 16. Mai der Schnellzug D 2 Stettin ab 2.05 nm. Hamburg H. an 8.22 nm. wieder eingelegt.

— **Fahrplanerweiterung.** Die Züge D 19 und D 20 Berlin Stett. Bhf. ab 3.00 nm., Stolp an 10.04 nm., und Stolp ab 9.45 vm. Berlin Stett. Bhf. an 4.23 nm. verkehren vom 1. Mai ab auch wieder an Sonn- und Feiertagen.

— **Schwacher Osterverkehr der Berliner Bahnhöfe.** Wie wir der „D. A. Z." entnehmen, ist nach den jetzt vorliegenden amtlichen Feststellungen der Eisenbahnverwaltung der Verkehrsumfang der Berliner Bahnhöfe gegenüber dem des Vorjahres im Durchschnitt um etwa 30 % zurückgeblieben. Es sind in der Zeit vom 16. bis 19. April an den Fahrkartenschaltern der Fernbahnhöfe folgende Fahrkarten verkauft worden (die Zahlen von 1923 sind zum Vergleich mit aufgeführt):

	Fahrkarten 1924	Fahrkarten 1923
Stettiner Bahnhof	62 142	94 489
Anhalter Bahnhof	32 610	30 200
Schlesischer Bahnhof	31 307	39 516
Zoologischer Garten	19 642	29 148
Friedrichstraße	18 783	19 386
Potsdamer Bahnhof	17 666	17 813
Lehrter Bahnhof	16 198	26 781
Görlitzer Bahnhof	11 578	17 560
Reisebureau	22 299	29 087

Insgesamt sind im Fernverkehr der Berliner Bahnhöfe in den vier Tagen 263 020 Fahrkarten verkauft worden gegen 348 398 im Vorjahr. Mit den vorgesehenen Zügen konnte der Verkehr glatt abgewickelt werden; auf einigen Bahnhöfen, wie z. B. auf dem Stettiner Bahnhof, konnten einige Züge sogar wegen nicht ausreichender Besetzung ausfallen.

— **Die Unzulänglichkeit der Regie.** Nach Mitteilung der „D. A. Z." hat bei der Verlängerung des Micum-Abkommens mit dem Ruhrbergbau auch die ungenügende Wagengestellung durch die Regie einen wichtigen Verhandlungspunkt gebildet. In der Woche vom 31. März bis zum 5. April wurden im besetzten Gebiet arbeitstäglich 19 360 Kohlenwagen gefordert bei einem Ausfall von täglich 7313. Um der notleidenden Ruhrindustrie zu Hilfe zu kommen, hat die Reichsbahn eine weit größere Menge Kohlenwagen in das besetzte Gebiet hineingefahren, als von dort jemals unter deutscher Verwaltung angefordert wurden. Die Zahl der Kohlenwagen auf den Regiestrecken ist mindestens um 50 000 Wagen größer als jemals nach dem Kriege unter deutscher Geschäftsführung. Eine noch stärkere Unterstützung des Ruhrgebietes mit leeren Kohlenwagen ist nur auf Kosten der Wirtschaft des unbesetzten Gebietes möglich. Auch bei Anwendung dieses Gewaltschrittes ist nicht zu hoffen, daß die Regie ihre Wagengestellung wesentlich erhöhen wird.

Die Schuld liegt an der vollständig unzulänglichen Betriebsführung bei der Regie. Letztere kommt auch ihren Verpflichtungen aus dem Mainzer Abkommen insofern nicht nach, als sie die erforderlichen Meldungen an das Eisenbahnzentralamt in Berlin als Hauptverteilungsstelle der deutschen Güterwagen nicht erstattet. Entgegen den irreführenden Nachrichten des französischen Nachrichtendienstes, daß die deutsche Eisenbahnverwaltung die aus dem besetzten Gebiet ausgeführten Wagen nicht restlos zurückliefert, ist darauf hinzuweisen, daß zwar an einigen Tagen des März nicht die volle Zahl der ausgeführten Wagen in das besetzte Gebiet zurückgeführt ist, dafür aber insgesamt eine höhere Anzahl (so bis zum 5. April des laufenden Jahres einschließlich insgesamt 47 490 Kohlenwagen mehr) der Regie zugeführt worden ist, als von dieser an die Reichsbahn zurückgegeben wurde.

— **Telegrammbestellung an Eisenbahnreisende.** Telegramme an Reisende in Eisenbahnzügen oder im Wartesaal eines Bahnhofs gelten als Telegramme mit ungenügender Anschrift; für sie ist die dafür vorgesehene Sondergebühr schon bei der Aufgabe vom Absender zu erheben. Behufs Zustellung sind sie am Zuge oder im Wartesaal auszurufen. Bleibt der Ausruf von Telegrammen, die nach dem Wartesaal gerichtet sind, erfolglos, so sind sie dem Bahnhofswirt zur Aushändigung zu übergeben. Nach Ablauf der vorgesehenen Fristen werden die bis dahin nicht untergebrachten Telegramme durch die Telegraphenanstalt von der Bahnhofswirtschaft abgeholt und in gewöhnlicher Weise als unzustellbar behandelt. Bei der Zustellung am Zuge oder im Wartesaal können auch hochzuhaltende Tafeln mit entsprechender Aufschrift benutzt werden, um die Aufmerksamkeit der Reisenden zu erregen.

— **Organisation der Anschlußgleisinhaber.** Der Reichsverband der Deutschen Industrie schreibt uns:

In den letzten Tagen ist durch die Presse eine Mitteilung gegangen, wonach sich unter der Bezeichnung „Reichsverband der Anschlußgleisinhaber (Anschlußverband)" ein neuer Verein gebildet hat, der die Interessen der Anschlußgleisinhaber, Lagerplatzmieter usw. wahrnehmen will. Für die Industrie kann ein Bedürfnis zur Gründung einer derartigen neuen Organisation nicht anerkannt werden, beschäftigt sich doch der Reichsverband der Deutschen Industrie schon seit Jahren sehr eingehend mit der Wahrnehmung der in Rede stehenden Interessen. Den besonderen Bedürfnissen der Anschlußgleisinhaber ist in weitgehendem Maße dadurch Rechnung getragen worden, daß der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes einen besonderen Ausschuß für Privatgleisanschlußfragen gebildet hat, dem die ersten Sachverständigen auf diesem Gebiete angehören und der in dauernder Fühlungnahme mit den in Betracht kommenden amtlichen Stellen steht. Die Berücksichtigung mancher Wünsche und Anregungen der Interessenten ist vielleicht nicht zuletzt der objektiven Art der Sachbehandlung durch diesen Ausschuß zuzuschreiben. Schon bei der Aufstellung der Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse im Mai 1922 hat der Reichsverband zusammen mit einigen anderen Spitzenverbänden die Verhandlungen mit dem Reichsverkehrsministerium geführt. Der Reichsverband steht natürlich zur Erteilung von Auskünften und Gutachten auch den nicht zu seinem Mitgliederkreise gehörenden Inhabern von Privatgleisanschlüssen zur Verfügung.

Die starke Inanspruchnahme des genannten Ausschusses und der Geschäftsführung des Reichsverbandes mit Anfragen und die häufige Bitte um Erstattung eingehender Gutachten zeigt, eine wie weitgehende Anerkennung die Tätigkeit des Reichsverbandes auf diesem Gebiet bei den Interessenten findet. Dazu kommt, daß durch die Bildung der neuen Organisation eine Zersplitterung der Kräfte eintritt, die um so bedenklicher wirken muß, als unter Umständen einheitliche Maßnahmen gegenüber den von der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn aufgestellten Bedingungen erforderlich werden können. Die Neugründung ist aber auch darum aufs lebhafteste zu bedauern, weil in der heutigen Zeit sicher nichts mehr not tut als eine Konzentrierung aller Kräfte, nicht zum wenigsten auch im Verbandswesen.

— **Denkmal für die Eisenbahntruppen.** Von dem Ausschuß für Errichtung eines Denkmals der Eisenbahntruppen geht uns folgende Zuschrift zu: Die vereinigten Verbände der Angehörigen der ehemaligen Eisenbahntruppen beabsichtigen, für die im Kriege gebliebenen Kameraden ein Denkmal zu errichten. Dieses soll mit städtischer Genehmigung in der Heimatgarnison der Eisenbahntruppe, und zwar im Stadtpark von Schöneberg, Aufstellung finden. Die zur Deckung der Kosten erforderlichen Mittel sind erhebliche. Mit der Bitte um tatkräftige Unterstützung wenden wir uns an alle Eisenbahner; sie werden uns in bezug auf Opfersinn und kameradschaftliches Empfinden nicht verlassen. Dessen sind wir gewiß. Alle Beiträge, auch die kleinsten, werden als Bausteine mit Dank angenommen. Spenden bitten wir an den Schriftführer: Hauptmann a. D. Ueberhorst, Berlin-Schöneberg, Vorbergstraße 5, auf dessen Konto Berlin NW 7, Nr. 82 314 zu senden.

— **Baurat Dr. Lechner.** Am 31. März d. J. ist Herr Baurat und Kommerzienrat Dr. Theodor Lechner vom Vorstande der

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld zurückgetreten. Zunächst in seiner engeren Heimat Bayern als Direktor der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München tätig, hat er dort in ganz hervorragender Weise zur Erschließung bisher abgelegener, aber wirtschaftlich wichtiger und durch landschaftliche Schönheit ausgezeichneter Gegenden und zur wirtschaftlichen Entwicklung dieser Gebiete beigetragen. In Würdigung dieser Verdienste verlieh ihm, wie in Nr. 4, S. 71, Jahrg. 1923 d. Ztg. mitgeteilt, die technische Hochschule in München den Grad eines Dr.-Ing. e. h. In der Lausitz hat sich Dr. Lechner als Gründer und eifriger Förderer der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld, in deren Vorstand er seit ihrem 28jährigen Bestehen den Vorsitz führte, durch die Erschließung weiter Gegenden mit reichen Bodenschätzen und deren wirtschaftliche Entwicklung unvergängliche Verdienste erworben. Möge Herrn Baurat Dr. Lechner, der auch schriftstellerisch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mehrfach hervorgetreten ist und wegen seines vornehmen Charakters allgemeines Ansehen und beim Personal der Gesellschaft besondere Verehrung genoß, noch ein langer und sonniger Lebensabend beschieden sein.

Österreich.

— Betriebsausgaben der Bundesbahnen im Vergleiche mit der Vorkriegszeit.

Jahr	Personal-	Brennstoff-	Sonstige	Betriebsausgaben in Prozenten d. Betriebseinnahmen (Betriebszahl)	Ausgaben in Kronen für	Verbrauch in Kilogr. an	Kosten einer Tonne Normalkohle Kr.
	Ausgaben in Prozenten der Betriebsausgaben				Brennstoff für ein Lokomotivkilometer		
1923	47	22	31	139	15 173	34·0	445 376
1913	61	8	31	74	*) 3 085	23·2	*) 132 742

*) Auf Grund der Goldparität (14 400) in Papierkronen umgerechnet.

— Die Wasserkräfte und ihr Ausbau im Jahre 1923. Die Wasserkräfte Österreichs können nach den letzten Erhebungen auf rund 3,7 Millionen Pferdekräfte bei Niederwasser geschätzt werden, wovon nicht ganz die Hälfte (1,7 Mill.) als ausnutzbar angesehen werden kann. Bis Ende 1923 waren hiervon Wasserkräfte von rund 220 000 PS Niederwasserleistung ausgebaut, denen eine Jahresmittelleistung von 440 000 PS entspricht. Im Ausbau waren Wasserkräfte mit einer Niederwasserleistung von 63 000 PS (130 000 PS Jahresmittelleistung) begriffen. Es sind daher noch rund 1,4 Millionen Pferdekräfte bei Niederwasser ausnutzbar, was einer Jahresmittelleistung von 2,8—3,6 Millionen entspricht, je nachdem bei dem zukünftigen Ausbau die Ausnutzung der achtmonatigen oder der sechsmonatigen Wassermenge zugrunde gelegt wird. Es ergibt sich somit, daß von de ausnutzbaren Wasserkräften Österreichs bisher rund 13 % ausgenutzt und weitere 4 % in Ausbau begriffen sind, während für die künftige Ausnutzung noch etwa 3 Millionen Pferdekräfte Jahresmittelleistung zur Verfügung stehen. Die im Bau befindlichen Wasserkraftanlagen werden nach ihrer Inbetriebsetzung bei einem nur 60 % betragenden Verbrauch der in diesen Anlagen zur Verfügung stehenden Wasserkräfte eine Verminderung des Kohlenverbrauches um rund 1 Million Tonnen ermöglichen. Der Kohlenverbrauch Österreichs betrug im Jahre 1922 rund 9 Millionen Tonnen, wovon ungefähr zwei Drittel aus dem Ausland eingeführt werden mußten.

— Außenhandel in Eisenbahnmaterialien und Eisenbahnfahrzeugen. Im letzten Viertel des Jahres 1923 wurden Eisenbahnmaterialien aus Eisen nach Österreich im Werte von 464 000 Goldkronen, und zwar 3696 Meterzentner aus dem Deutschen Reich, 214 aus der Schweiz, 18 aus dem S. H. S.-Staate, 7059 aus der Tschechoslowakei, 8 aus Ungarn, 54 aus Polen, 199 aus anderen Staaten, insgesamt 11 248, eingeführt, und aus Österreich im Werte von 3 100 000 Goldkronen, und zwar 103 684 Meterzentner nach dem Deutschen Reiche, 1 nach Italien, 2 nach der Schweiz, 13 947 nach dem S. H. S.-Staate, 521 nach der Tschechoslowakei, 1677 nach Ungarn, 2759 nach Polen, 436 nach Rumänien und 20 nach anderen Staaten, zusammen 123 047, ausgeführt. Die Einfuhr an Eisenbahnfahrzeugen stellt einen Wert von 13 000 Goldkronen und eine Menge von 267 Meterzentner aus dem Deutschen Reiche dar; an Eisenbahnfahrzeugen wurden ausgeführt im Werte von 137 000 Goldkronen 169 Meterzentner nach dem Deutschen Reiche, 99 nach Italien, 470 nach dem S. H. S.-Staate, 237 nach Ungarn, 403 nach Polen, 819 nach Rumänien, zusammen 2197.

Ungarn.

— Übereinkommen zwischen Ungarn und Rumänien über die vorläufige Regelung des über die Grenzstationen führenden direkten Personen- und Gepäckverkehrs. Das Übereinkommen erstreckt sich auf folgende Grenzstationen: Lökösháza—Curtici (Kürtös), Kötegyán—Slatina Mare (Nagyszalonta), Biharkeresztes—Episcopia Bihorolui (Biharpüspöki) und Nyirábrány—Valea lui Mihai (Érmihályfalva). Im kurzen Auszug enthält das Übereinkommen folgende Bestimmungen:

Die direkte Beförderung von Personen, Hand- und Reisegepäck sowie von Hunden hat am 15. April begonnen. Für die Beförderung sind die im Innenverkehr der beteiligten Eisenbahnen bestehenden Verordnungen maßgebend, jedoch mit den folgenden Veränderungen:

Außer den Fahrpreisermäßigungen für Kinder besteht in diesem Verkehr keine andere Fahrbegünstigung. Halbe und ganze Wagenabteilungen können nicht im voraus bestellt werden. Die Gültigkeit der Fahrkarten bis zur Gesamtentfernung von 400 km beträgt zwei Tage, über 400 km 4 Tage, jedoch sind die im Grenzverkehr auszugebenden Fahrkarten nur zu direkter Fahrt gültig. Für die Reise — mit Ausnahme der im Grenzverkehr ausgegebenen Fahrkarten — ist in diesem Verkehr im Gebiet beider Staaten nur eine einmalige Fahrtunterbrechung gestattet. Für das kostenfreie Mitnehmen von Handgepäck in die Personenwagen sind die im inneren Verkehr der mitbeteiligten Eisenbahnen bestehenden Verordnungen maßgebend. Für die Beförderung als Reisegepäck sind nur die für die Reise nötigen Gegenstände zugelassen sowie Warenmuster, Rollstühle, zusammenlegbare Ruhebetten, Kinderwagen (für mitreisende Kinder), Musikinstrumente, Meßinstrumente bis 4 m Länge, Handgeräte, Fahrräder, Schneeschuhe sowie ein- und zweiseitige Handschlitten. Über 100 kg schwere einzelne Gepäckstücke werden als Reisegepäck nicht aufgenommen.

Die Reisenden sind verpflichtet, während der Zoll- und Polizeirevision bei ihrem Gepäck persönlich anwesend zu sein. Die an der Beförderung teilnehmenden einzelnen Eisenbahnen übernehmen durch die Übernahme der Begleitscheine des Gepäcks — auch bei direkter Verrechnung — nur die Verpflichtung für den Transport von der Aufnahmestation bis zur Übergangsstation, und zwar nach den im Innenverkehr gültigen Vorschriften. Demgemäß übernehmen sie die Schadenersatzverpflichtung nur für die auf ihren eigenen Linien eintretenden Verluste oder Beschädigungen. Sie haften auch nur für die auf ihren eigenen Linien vorkommenden Lieferfristüberschreitungen nach den im Innenverkehr gültigen Vorschriften. Expreßgutbeförderung ist im direkten Verkehr ausgeschlossen. Die Angabe des Interesses an der Beförderung ist nicht gestattet.

Die Fahr- und Gepäckgebühren in Ungarn sind entweder in der auf der Fahrkarte bezeichneten Geldsorte oder aber in Kronen zu entrichten, die zu dem durch die Eisenbahn veröffentlichten amtlichen Tageskurs umgerechnet werden, auf den ungarischen Linien in Rumänien entweder in den auf den Karten angegebenen Original-Geldsorten oder in Lei, die zu dem Tageskurs umgerechnet werden. Die direkte Verrechnung geschieht nur in den angegebenen Verkehrsbeziehungen.

— Der direkte österreich-rumänische Personen- und Gepäcktarif wurde von den am Transport beteiligten Eisenbahnen zwischen dem 8. und 10. April in Wien geregelt. In diesem direkten Verkehr wird vorläufig nur die durch Ungarn führende Fahrstrecke in Betracht gezogen, denn im Laufe der Verhandlungen ergab sich, daß die Fahrstrecke durch Ungarn nicht nur die kürzeste, sondern auch die billigste ist. In dem aus Österreich direkt durch die Tschechoslowakei nach Rumänien führenden Verkehr kämen nur die nordrumänischen (Bukowinaer) Stationen in Betracht, aber es zeigte sich, daß bis zum Ausbau der Szamosthaler Bahnlinien die durch Ungarn führende Strecke mit 370 km kürzer ist. Auf Grund dessen sind die Tschechen aus diesem Verkehr vorläufig zurückgetreten. Die durch die Tschechoslowakei und Ungarn (Marchegg-Szob) führende Linie hat man deshalb fallen lassen, weil bei deren Benutzung der Reisende sich auch die Durchreisebewilligung verschaffen müßte, und außerdem wäre er gezwungen, sich einer nochmaligen Zollrevision zu unterwerfen. So ist auch diese Linie mit der wohlfeileren Hegyeshalom—Györ-Budapester Linie nicht wettbewerbsfähig. — Der direkte Tarif wird spätestens bis 1. Juni ins Leben treten.

— Das 25jährige Jubiläum des Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs. Am 13. April feierten die ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten in Form einer festlichen Generalversammlung das 25jährige Bestehen des im Jahre 1899 gegründeten Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs. Der Gedanke dieses Klubs stammt von den Leitern der größten

Verkehrsunternehmungen; es wurde daher auch immer der Vorsitzende aus ihrer Mitte gewählt. Deshalb unterstützten und leiteten sie immer mit Erfolg die materiellen und geistigen Bestrebungen der Klubmitglieder. Der Klub war es, der im Jahre 1907 die Neuordnung des Gehaltes der ungarischen Eisenbahnangestellten und die Dienstpragmatik in Gesetzesform ausfocht. Außerdem unterstützte er seine Mitglieder durch billige Unterkünfte, Beköstigung, Heizmaterial, Sommeraufenthalt für kranke Kinder, Bau von Vereinshäusern usw. Nicht geringer sind die Verdienste, die sich der Klub um die Hebung der geistigen Interessen der Mitglieder erwarb. Er besitzt eine reiche Bibliothek und gibt eine Klubwochenschrift heraus. Er ist außerdem Herausgeber der Eisenbahn- und Verkehrs-Zeitschrift, einer auf hoher Warte stehenden Wochenschrift, welche einerseits das amtliche Organ sämtlicher Verkehrsunternehmungen ist, anderseits aber ihre Leser mit den verschiedensten Fragen des Verkehrswesens bekanntmacht. In besseren Zeiten hielt man jährlich durchschnittlich 24 wissenschaftliche Vorlesungen, stellte Preisausschreiben auf, gab Sonderwerke aus und errichtete Sprachkurse. Das gesellschaftliche Leben seiner Mitglieder förderte der Klub durch Veranstaltung von Gesellschaftsabenden; er gab auch Konzerte, in denen die besten einheimischen und ausländischen Künstler auftraten. Er war im Besitze eines eigenen Musikinstituts und einer eigenen Musikkapelle; der schön ausgestattete Sportplatz und der Fechtsaal ermöglichten den Mitgliedern, sich vom Einerlei der Amtsstube durch edle und nützliche Zerstreuungen zu erholen.

Trotz der geringen Mitgliedsbeiträge erbaute der Klub das mächtigste Klubhaus der Hauptstadt, dessen prunkhafte und bequeme Ausstattung den Vergleich mit denen der vornehmsten Kasinos aushält. Der Klub trug immer Sorge, daß der kollegiale Zusammenhalt mit den ausländischen Verkehrsbeamten aufrechterhalten wurde; diesem Zwecke dienten in Friedensjahren seine Ausflüge in alle Länder Europas, wo sie immer von den Mitgliedern der entsprechenden Eisenbahnklubs empfangen wurden. Diese Besuche mit wahrer ungarischer Gastfreundschaft zu erwidern, war der Ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub stets beflissen, wenn er seine ausländischen Freunde im eigenen Heim empfangen konnte. Hoffen wir, daß aus den heutigen schweren Verhältnissen sich erhebend, der Klub seinen früheren Glanz und seine Kraft wiedererhält, mit denen er durch 25 Jahre seinen Klubmitgliedern und seinen Freunden ein wahres Heim gewesen ist.

— **Wagenladungsverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Staatsbahnen und den von ihnen verwalteten Lokalbahnen sind im M ä r z d. J. 128 803 Wagenladungen befördert worden. Dies bedeutet gegen Februar d. J. eine Vermehrung von 2,3 % und gegen März 1922 0,01 %. — Von den Wagenladungen waren 8133 Getreide, 3846 Mehl, 2127 Kartoffeln, 33 017 Kohle, 10 150 Holzwaren, 18 674 Stückgut, 24 839 Baumaterial und sonstige verschiedene Waren.

— **Die Betriebsergebnisse der Györ-Sopron (Raab-Ödenburg)-Ebenfurter Bahn** und der von ihr verwalteten ungarischen Eisenbahnlinien waren im M ä r z d. J. zusammen: Länge 154 km. Zahl der beförderten Personen 89 433, Zahl der beförderten Gütertonnen 35 727. Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 306 246 900 K, aus dem Güterverkehr 697 954 000 K, zusammen 1 004 200 900 K, für 1 km 11 466 417 K.

— **Der Bau des Budapester Handelshafens** geht mit großen Schritten der Vollendung entgegen. Im Jahre 1922 begann man in 60 km Länge die Vertiefung des Soroksárer Donauarmes und den Ausbau einer 700 km langen Uferwand, die seitdem fertiggestellt wurde. Es wurde auch die achtgleisige Hafenstation und das sogenannte Inselgleis ausgebaut. Der Petroleumhafen und der Zollfreihafen werden erst später ausgebaut. Im vergangenen Jahre hat die Regierung 14 Milliarden Kronen zu diesem Zwecke verwendet.

— **Staatseisenbahn-Präsident Joh. v. Marx †.** Am 10. April verstarb Joh. v. Marx, der ehemalige Präsident der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen. Als Ingenieur trat er in den Staatseisenbahndienst, kam später nach Zagreb, wurde nach einigen Jahren Direktor der Hauptabteilung für Betriebsangelegenheiten und Stellvertreter des Präsidenten Geheimen Rats Ludwigh und als dieser in den Ruhestand trat, Präsident. Seine Arbeitskraft und sein Verantwortungsgefühl waren vorbildlich.

Niederlande.

— **Über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung im Deutsch-Niederländischen Schnellzugverkehr** haben die beteiligten Finanzminister unter dem 19./27. März d. J. ein Abkommen getroffen, aus dem folgendes hervorgehoben sei. Als Grenzbahnhöfe gelten auf deutschem Gebiet: Goch, Cranenburg, Bentheim, auf niederländischem Gebiet: Zevenaar und Neuschanz. Die gemeinsame Abfertigung erstreckt sich nur auf den Schnellzugverkehr in der Richtung von Deutschland nach den Niederlanden, Deutschland behält sich jedoch vor, für die Strecke Elten-Zevenaar die Paßnachschau auf deutschem Gebiet vornehmen zu lassen.

Die Vereinbarung gilt für die laufende und die nächste Fahrplandauer und läuft stillschweigend weiter, wenn sie nicht vor dem Ende einer laufenden Fahrplandauer für das Ende der nächsten gekündigt wird. Zu einem anderen Zeitpunkte als zum Schluß einer Fahrplanperiode darf diese Vereinbarung nur aus Gründen dringender Notwendigkeit und zwar dann mit sofortiger Wirkung für alle oder einzelne Grenzbahnhöfe gekündigt werden. Für die Bahnhöfe Goch, Cranenburg, Zevenaar und Neuschanz tritt die Vereinbarung erst später in Kraft. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Bahnsteigsperre auf den norwegischen Staatsbahnen.** Da die Fahrscheinüberprüfung infolge der überfüllten Züge und der kurzen Stationsabstände nicht zur Zufriedenheit durchgeführt werden konnte, ist am 1. April d. J. die Bahnsteigsperre auf der Strecke Kristiania V.-Asker eingeführt worden. Die Fahrscheinprüfung ist deshalb in den Lokalzügen aufgehoben worden und ist durch eine von Zeit zu Zeit besonders auszuführende Kontrollprüfung ersetzt worden. Dr. S.

— **Elektrisierung der westlichen Stammbahn Stockholm-Göteborg.** Auf Vorschlag der schwedischen Regierung beschloß der Reichstag 1920 die Elektrisierung der Bahnstrecke Stockholm-Göteborg und wies gleichzeitig 23 Millionen Kr. hierfür an. Indes hatte der Reichstag bei gewissen Punkten des von der Regierung vorgelegten Planes Erinnerungen erhoben. Die Regierung übertrug daher im gleichen Jahre einer Anzahl von Sachverständigen die Aufgabe, Erhebungen anzustellen und dem Reichstag entsprechende Vorschläge zu machen. Die Sachverständigen brachten um den Jahreswechsel 1922/23 ihren Bericht ein (Anordnungen zur Vermeidung von Schwachstromstörungen, geeignetste Art der Überführung von elektrischer Kraft vom Kraftwerknetz des Landes zum Eisenbahnnetz u. a.), die Regierung nahm hierzu Stellung und übergab das Ganze dem Staatsausschuß des Reichstags für Budgetsachen. Der Ausschuß erhob gegen die Aufnahme der Elektrisierung keine Erinnerung. Am 15. Juni 1923 ordnete die Regierung an, daß die Elektrisierung durchgeführt werden solle und erließ hierzu eine Reihe von Vorschriften.

In einem Anschlag vom 7. Mai 1923 berechnete die Eisenbahndirektion die Kosten der Elektrisierung einschl. der Kosten für das rollende Material zu 39 Millionen Kr. und schlug der Regierung vor, daß 5 Millionen hiervon auf Rechnung des Erneuerungsfonds der Staatsbahnen genommen werden sollten in Ansehung des Vorteils, den die Betriebswirtschaft der anderen Bahnen daraus ziehe, daß eine Anzahl neuzeitlicher und brennstoffsparender Lokomotiven frei würde und von der Bahn Stockholm-Göteborg abgegeben werden könnte. Die übrigen 34 Millionen sollten den Staatsbahnen als Kapitalsmehrung zugeführt werden.

Nach dem Plane für die Ausführung der Elektrisierung sollen die Arbeiten an der Bahn selbst der Hauptsache nach im Frühjahr 1924 begonnen werden. Dr. S.

— **Schließung des Warschauer Bahnhofs in Petrograd.** Der Hauptgrund für die Schließung des Warschauer Bahnhofes in Petrograd, von der wir schon kurz in Nr. 7 berichteten, ist, daß der Baltische Bahnhof größere Leistungsfähigkeit besitzt als der Warschauer. In der Vorkriegszeit leistete der Baltische Bahnhof 97—100 Paar Züge, während die Leistungsfähigkeit des Warschauer Bahnhofs innerhalb 24 Stunden nur bis zu 40 Paar Zügen ging. Nach angestellten Berechnungen ist bei der Überleitung des ganzen Reisendenverkehrs vom Warschauer in den Baltischen Bahnhof die Erbauung einer Verbindungsbahn für 11 749 Goldrubel nötig; für Umstellung des Betriebs sind 30 000 Goldrubel erforderlich. Die Aufnahmefähigkeit des Lokomotivschuppens des Baltischen Bahnhofs wie auch die Leistungsfähigkeit der Strecken geben dem Baltischen Bahnhofe die Möglichkeit, den vereinigten Verkehr bewältigen zu können. Die Nordwestbahn erhofft durch die Schließung des Warschauer Bahnhofes jährlich 141 738 Goldrubel zu ersparen. Dr. S.

— **Unmittelbare Verbindung zwischen Petrograd und Riga bzw. Helsingfors.** Seit dem 16. März d. J. ist nach den Vereinbarungen der russisch-estnisch-lettischen Eisenbahnkonferenz in Leningrad — so heißt jetzt Petrograd amtlich bis auf weiteres — eine regelmäßige Verbindung zwischen Leningrad und Riga eingerichtet. Aus Leningrad wird täglich ein Zug, dem ein Wagen der Polsterklasse angekuppelt ist, abgefertigt.

Nach „Wjestnik Putej Soobschenja“ wurde kürzlich vom russischen Volkskommissar für Verkehrswesen bestätigt, daß der Plan besteht, ein Eisenbahnabkommen mit Finnland abzuschließen. Als Grundlage des Plans dient das vorhandene Abkommen zwischen Rußland und Estland. Die Oktober- (frühere Nikolai-)Bahn arbeitete als angrenzende russische Bahn den russischen Plan aus. Den Hauptpunkt dieses Abkommens bildet die Einrichtung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Leningrad und Helsingfors. Endgültiges verlautet noch nicht. Dr. S.

— **Verkehr der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Monat Januar wurden befördert: 14 503 371 Personen, 6373 t Gepäck- und Expreßgüter, 4 011 366 t Güter (darunter über 2 Millionen Tonnen Kohlen, Koks und Briketts). Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 53 023 059, aus dem Güterverkehr 258 022 300, zusammen 311 045 359 tschech. Kronen.

— **Frachtermäßigung für bulgarische Lokomotiven in der Tschechoslowakei.** Für ausbesserungsbedürftige Lokomotiven und Tender der bulgarischen Staatsbahnen wurde bei Beförderung auf eigenen Rädern eine Frachtermäßigung aus den tschechoslowakischen Grenzstationen C. Velenice (früher Gmünd Bahnhof), Helemba und Oberhaid-Böhm. Hörschlag nach Schlan und zurück bewilligt. Der ermäßigte Frachtsatz beträgt von der Station Velenice 792 Heller, von Helemba 1343 Heller und von Oberhaid-Böhm. Hörschlag 843 Heller für 100 kg. Die Sendungen müssen als Frachtgut aufgeliefert werden. Die Fracht ist nach dem wirklichen, auf den Fahrzeugen angeschriebenen Gewicht zu bezahlen. Diese Frachtermäßigung gilt vom 28. April bis längstens 31. Dezember 1924.

— **Kohlenaus- und -einfuhr in der Tschechoslowakei.** Ausgeführt wurden im Monat Januar 1924: an Steinkohlen 193 339 t, an Braunkohlen 216 942 t; hiervon nach Österreich 111 770 t Steinkohlen und 85 191 t Braunkohlen, nach Deutschland 59 918 t Steinkohlen und 129 455 t Braunkohlen. Der Rest wurde nach Polen, Südslawien, Ungarn, Italien, Schweiz, Dänemark und Bulgarien ausgeführt. Eingeführt wurden 55 994 t Steinkohlen und 916 t Braunkohlen aus Deutschland, Polen und Ungarn.

— **Ausstellungstarif in der Tschechoslowakei.** Vom 1. Juni bis 31. August d. J. findet eine Ausstellung für Kultur und Wirtschaft in Außig a. d. Elbe statt. Die tschechoslowakischen Staats- und Privatbahnen haben für die Ausstellungsgegenstände Tarifbegünstigungen bewilligt, dergestalt, daß die ausgestellten Gegenstände bei Einhaltung der in den festgesetzten Bedingungen auf dem Rückweg über die tschechoslowakischen Linien in die ursprüngliche Versandstation frachtfrei befördert werden.

— **Verkehrsverhältnisse in Südslawien.** Der neue Verkehrsminister Svetislav Popovic gewährte einem Zeitungsberichterstatter eine Aussprache über seine Verkehrspolitik. Die meisten Klagen über schlechten Verkehr liegen aus dem Banate vor; aber auch hier sei nur der Personenverkehr mangelhaft, während der Güterverkehr sich in bester Ordnung abwickele. Die Mängel des Personenverkehrs beruhen auf der Isoliertheit des Banates infolge Mangels jeder Verbindung mit Serbien und der Batschka. Er werde trachten, alle Mängel bis zum Sommer zu beheben. Bezüglich des Ausfuhrhandels sagte der Minister, daß die Wagen für diesen Zweck sichergestellt seien, nur werde der Verkehr durch den schlechten Zustand der Hauptlinien, die seit Jahren nicht mehr gehörig wiederhergestellt wurden, ernstlich gefährdet. Auch hier werde Abhilfe geschaffen werden. Zum Schluß bemerkte der Minister, daß auch in der allgemeinen Tarifpolitik Änderungen in Aussicht genommen seien. Es werde gegenwärtig ein Vertragsentwurf zwischen den Donaustaaten über die Regelung des Übergangsverkehrs ausgearbeitet. Dementsprechend werden sich auch die Tarife ändern. Bezüglich des Seeverkehrs erklärte der Verkehrsminister, daß der Hafen von Spalato zum Handelshafen ausgebaut wurde, wodurch der Hafen von Fiume gänzlich ausgeschaltet werden soll.

— **Die rumänischen Eisenbahnen.** Das „Siebenbürgisch-Deutsche Tageblatt“ bringt einen längeren Aufsatz über die rumänischen Eisenbahnen, in dem gebeten wird, der Verwaltung mildernde Umstände zuzubilligen. Wir entnehmen dem Aufsatz folgende bemerkenswerte Ausführungen:

Was das Bauen und die Anschaffungen anbelangt, muß vor allem eins klargestellt werden: Im Frieden baute man Eisenbahnen, und machte man auf bestehenden Bahnen Investionen aus dem Erträgnis äußerer oder innerer Anleihen. Das laufende Budget wurde nur durch Verzinsung und Amortisation dieser belastet. Es geschah dies, um die Kosten des betreffenden Baues oder der betreffenden Anschaffung auf eine längere Reihe von Jahren zu verteilen, wie es auch der Private tat, der Baukredit in Anspruch nahm, um sein Haus zu bauen. Heute ist dieser Weg, wie männiglich bekannt, für den Staat sowohl, wie für den Privaten ungangbar. Alles, was der Staat heute baut oder anschafft, muß aus den laufenden Staatseinnahmen bezahlt werden. Der Staat erzwingt sich eine Art von innerer Anleihe nur, insoweit er seine Lieferanten und Unternehmer säumig bezahlt. Dies Verfahren findet aber seine natürliche Grenze an dem schnell abnehmenden Lieferungswillen der unabhängigen Privatwirtschaft. Es ist eine allgemein bekannte Erscheinung, daß die Beteiligung an den Lieferungsausschreibungen der Bahn im schnellen Abnehmen begriffen ist. Auch all die willkürlichen Festsetzungen der inneren Bau- und Betriebsmaterialienpreise, die Vorschriften für Exporteure, gewisse Mengen des Ausfuhrgutes zu geringen Preisen an Staatsämter abzugeben, sind nichts anderes als solche inneren Zwangsanleihen. Obwohl diese Aushilfen dem, dem sie just passieren, wohl „das Herze brechen“, bleiben sie eben Aushilfen, die nur einen Bruchteil der notwendigen Kapitalien entbehrlich machen können. So baut denn der Staat durchaus, wie einer, der in diesem Jahr das Fundament zu seinem Hause gräbt, im nächsten den Keller aufmauert, im dritten die Wände hochzieht, bis er dann vielleicht im zehnten Jahre endlich einziehen kann. Welch ungeheure Summen derart an Zinsen verlorengehen, liegt auf der Hand.

Das Altreich ist das Land des Unterlaufes fast aller Karpathenabflüsse und daher das Land der großen Brücken. Die Donaubrücke bei Tschernawoda ist die größte Brücke Europas, und eine ganze Anzahl altrumänischer Brücken rangiert mit unter den größten unseres Weltteiles. Der Weltkrieg hinterließ beinahe alle größeren Brücken im besetzt gewesenen Altrumänien im zerstörten oder doch beschädigten Zustande. In den Jahren 1918/19 wurden diese zunächst vorläufig wiederhergestellt, und es entstanden jene, auf Holzjochen ruhenden Provisorien, die den friedlichen Spießbürgern so argen Schrecken einjagten, wenn sein Zug vorsichtig im Schritt über sie hinwegfuhr, und das Holz, seiner Natur gemäß, knarrte. Und doch haben diese Provisorien all die Jahre hindurch wacker standgehalten, bis mit den langsam sickernden Baugeldern die Reihe der Auswechselung an sie kommen konnte. Die beiden Einstürze im Jahre 1922 erfolgten an rein eisernen Kriegsbrücken der deutschen Armee, welche durch den Verkehr überlastet wurden.

Nun kommt im laufenden Jahre diese Wiederherstellungsarbeit zu einem gewissen Abschluß. Auf der Hermannstadt — Rotenturm — Bukarester Linie gibt es schon jetzt kein Provisorium mehr, die Brücken sind „permaniert“, wie man die endgültige Wiederherstellung im k. k. Armeedeutsch nannte. Im Sommer wird auch die letzte Brücke der Ploescht-Predealer Linie hergestellt werden, und damit werden alle Siebenbürger Zufahrtslinien in Ordnung sein. Im Wesen des Brückenbaues liegt es eben, daß bei ihm das System der kleinen Pakete nur mit Schwierigkeiten durchführbar ist, da man eine einmal begonnene Brückenbauarbeit nicht gut halbfertig liegen lassen kann. Daher zeigt sich auf diesem Gebiete ein ruhigeres und planvolleres Vorwärtsschreiten als sonstwo im Bauwesen der Eisenbahn. Vielleicht haben auch die beiden Einstürze aus dem Jahre 1922 heilsamen Einfluß ausgeübt.

Im Maschinenwesen geht das Streben dahin, die privaten Reparaturen allmählich auszuschalten und die eigenen Werkstätten der Bahn so zu entwickeln, daß sie diese Arbeit selbst verrichten können. Doch auch das hat noch gute Wege, es gehören gewaltige Mittel dazu und die privaten Lokomotiv- und Waggonreparaturwerkstätten dürften noch eine ziemliche Reihe von Jahren hindurch ihr Schäfchen scheren — notabene, wenn sie zu ihrem Gelde kommen können!

Das gesamte Personal der Staatsbahnen macht seit Jahren zweifelios eine innere Krise mit, die es eigentlich verwunderlich erscheinen läßt, daß die Dinge nicht noch viel schlimmer liegen, als sie es eben tun. Die neue Zeit warf vier heterogene Elemente in einen Topf. Russen und Ungarn verließen in Scharen den Dienst, ebenso wanderten aus der Bukowina manche polnischen und tschechischen Elemente ab.

Bei der Verschiedenheit der historischen Entwicklung der einzelnen Teile, der verschiedenen Signalvorschriften und sonstiger Reglements, sodann infolge der bald hervortretenden Neigung der aus dem Altreich in alle Windrichtungen verpflanzten Beamten, ihre heimischen Vorschriften und Gebräuche durchzusetzen, gab es bald ein Chaos im Eisenbahndienst, von dem sich die Nichteingeweihten kaum eine Vorstellung machen können. Dabei gähnt in den angeschlossenen Gebieten eine tiefe und unüberbrückbare Kluft zwischen dem rumänischen und nichtrumänischen Personal. Das letztere hat das fatale Vorgefühl, nur als Platzhalter für den rumänischen Nachwuchs zu dienen, um früher oder später unter diesem oder jenem Vorwand an die Luft gesetzt zu werden, von der kläglichen Pension gar nicht zu reden, von der es nicht einmal sicher ist, ob die in den früheren Verwaltungen abgedienten Jahre in sie eingerechnet werden. Natürlich ist von einem Korpsgeist längst keine Rede mehr, jeder wittert im nächsten Kollegen den Aufpasser oder

Angeber, der Dienst wird zu einem Kampf Aller gegen Alle, unfreundlich und mißtrauisch tut jeder soviel als er eben muß und kein Jota mehr — außer es ist ein Kaschkawal in Aussicht (wie der landesübliche Ausdruck für eine gute Gelegenheit zum Verdienen lautet), worauf dann ein erbitterter Kampf um den Platz am Freßnapf entbrennt. Die Maschine erschöpft sich an inneren Reibungen, und ihr Wirkungsgrad ist naturnotwendig ein kläglicher.

Unter diesen Umständen kann das Gerede von Selbstverwaltung, Kommerzialisierung der Eisenbahn usw. nur ein schmerzliches Lächeln hervorrufen. Das sind Fragen, die für eine eingearbeitete, gut funktionierende Bahn mit einheitlichem Beamtenkörper von Interesse sind, um den Wirkungsgrad noch um einige Prozente zu heben. Ganz deplaziert sind dergleichen Reformpläne aber bei einer Bahn, die an einer solchen schweren konstitutionellen Krankheit des Beamtenkörpers leidet, wie derzeit die rumänischen Staatsbahnen, einer Krankheit, die nur durch das Allheilmittel der Zeit geheilt werden kann. Man bemeistere seine Ungeduld, lasse dem Organismus Zeit, sich die den neuen Verhältnissen entsprechenden Werkzeuge allmählich selbst heranzubilden, die alten selbst allmählich abzustoßen. Jeder Eingriff in diesen natürlichen Prozeß verlängert nur das Fieber und verschiebt die Rekonvaleszenz.

Will man diesem natürlichen Prozeß nicht seinen Lauf lassen, oder glaubt es nicht zu können, so muß man eben das Fieber, die Krankheit, in den Kauf nehmen, dem Organismus Milderungsgründe zubilligen.

— **Einsturz einer Eisenbahnstrecke in Rumänien.** Die neugebaute Eisenbahnstrecke, die die Verbindung zwischen Großwardein und Arad sichert, ist in der Nähe der Station Livasda Mica auf einer Länge von 600 m eingestürzt. Der Verkehr auf der Linie wird ungefähr einen Monat lang eingestellt sein.

— **Vorschriften für die Einreise deutscher Reichsangehöriger in die Schweiz.** Die im November 1923 verfügten besonderen Erschwerungen für die Einreise aus Deutschland sind aufgehoben. Einreisevisa zum Kur-, Besuchs- und Ferienaufenthalt werden gleich wie Dauervisa wieder anstandslos erteilt. Um den besonderen Bedürfnissen im Verkehr Deutschland—Italien und umgekehrt durch die Schweiz zu dienen, ist das Doppel-Einreisevisum für solche Reisenden geschaffen, die von Deutschland oder Italien aus die Schweiz zweimal durchfahren und auf der einen oder auf beiden Durchreisen einen Aufenthalt nehmen wollen. Es berechtigt zu einer Einreise aus Deutschland (Italien) und einer aus Italien (Deutschland). Die Gebühr ist wie für das einfache Einreisevisum auf 8 Schweizer Franken festgesetzt. Die Konsulate in Italien können deutschen Kurgästen das einfache Einreisevisum in die Schweiz ebenfalls erteilen. Das Transitvisum, das gebührenfrei erteilt wird, berechtigt ausschließlich zur Durchreise durch die Schweiz ohne Aufenthalt.

— **Das Eisenbahnunglück von Bellinzona.** Nach den neuesten Nachrichten beläuft sich die Zahl der bei dem Unglück von Bellinzona am 23. April ums Leben gekommenen Reisenden, unter denen sich auch der Staatsminister Dr. Helfferich befindet, auf insgesamt 9 Personen. Außerdem haben 6 Personen vom Personal das Leben eingebüßt, so daß die Gesamtzahl der Todesopfer mit Einschluß der nachträglich ihren Verletzungen Erlegenen sich auf 15 stellen würde. Der Materialschaden beträgt nach einer vorläufigen Schätzung der Bundesbahnen etwa 1 300 000 Fr.

Die Ursachen des Unfalls sind noch nicht aufgeklärt. Die Beamten der Schweizerischen Bundesbahnen haben zum Teil recht scharfe Angriffe gegen die Verwaltung gerichtet. Insbesondere ist behauptet worden, daß die Weichen- und Signalanlagen bedenkliche Mängel gehabt hätten. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen wird über die Ursachen, den Verlauf und die Folgen des Unglücks einen ausführlichen Bericht ausarbeiten, der so rasch wie möglich der Öffentlichkeit übergeben werden soll.

— **Der Internationale Eisenbahnkongreßverband.** Am 23. April trat in Florenz zum ersten Male auf italienischem Boden der Internationale Eisenbahnkongreßverband zusammen, der bis zum 8. Mai dauern wird. Anwesend sind die Vertreter von 60 großen Eisenbahnnetzen aus 32 Ländern.

— **Die Stilfserjochbahn als Wettbewerbslinie zum Gotthard.** In der dieser Tage in Mailand stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre der Veltliner Bahnen wies der Vertreter der Königl. Verwaltungskommission der Provinz Sondrio, Mario Lucchetti, in einem mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag auf die Notwendigkeit der Erstellung der Stilfserjochbahn hin, nachdem schon kürzlich der Ingenieur Gaviraghi in einer besonderen Studie die politischen, wirtschaftlichen, technischen und militärischen Vorteile der Stilfserjochbahn, deren Plan vor dem Weltkriege auch in unserer Zeitung näher erörtert wurde, beleuchtet hatte. Lucchetti betonte, daß diese Bahn den kürzesten Weg bilden werde zwischen Mailand und München und zwischen Mailand und Meran (Brennerlinie). Ein großer Teil des mitteleuropäischen Güterverkehrs für den Orient würde unter Benutzung dieser Bahn den Weg über Oberitalien nehmen, und Mailand mit der Lombardei könnte mit Meran und dem ganzen Alto Adige (Hoch-Etschland) in ein brüderliches Verhältnis kommen, was als weiterer moralischer und politischer Vorteil für Italien zu buchen wäre. Die Versammlung beschloß die Absendung eines Telegramms an Mussolini, in dem auf die Bedeutung der Linie Tirano-Meran im nationalen Interesse hingewiesen wurde.

— **Die Elektrisierung der Eisenbahnen in Frankreich.** Zurzeit sind bekanntlich in Frankreich vier große Eisenbahnnetze daran, einen Teil ihrer Linien für elektrischen Betrieb umzubauen, nämlich die Staatsbahn, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die Paris-Orleansbahn und die Südbahn. Den kleinsten Umbauplan weist die Staatsbahn auf, da nur die Pariser Vorortlinien, im ganzen etwas weniger als 400 km, vom Bauplan ergriffen werden, aber allerdings Linien mit einem sehr beträchtlichen Verkehr. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wird dasjenige Netz sein, das die meisten für elektrischen Betrieb umgebauten Linien aufweisen wird. Es hat große Strecken, die zum Teil einen beträchtlichen Verkehr aufweisen, und Linien mit starkem Gefälle, so daß also alle Voraussetzungen für die Elektrisierung vorliegen, zumal noch die Rhonekraftwerke den nötigen Strom liefern können. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gedenkt 2000 km umzubauen, aber bevor die Hauptarbeiten in Angriff genommen werden, will sie einige Versuchsstrecken in Betrieb setzen, wie z. B. die gegenwärtig im Umbau begriffene Strecke Culoz-Modane. Sehr weit vorgeschritten sind die Arbeiten auf der Paris-Orleansbahn und auf der Südbahn. In den „Annales des Ponts et Chaussées" hat dieser Tage Ingenieur Rupin eingehende Studien über die Elektrisierung gemacht und namentlich die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen; er ist zum Schlusse gekommen, daß die Elektrisierung auch, wenn sie für die Bahngesellschaften keinerlei wirtschaftliche Vorteile oder Betriebsverbilligungen bringen würde, doch vom Standpunkte der Allgemeinheit aus verschiedenen Gründen wünschbar wäre. Die Gründe sind folgende: Die Ausführung der umfangreichen Arbeiten, welche die Elektrisierung erfordert, bedeutet für den französischen Unternehmer und Industriellen die Eröffnung eines neuen bedeutenden Marktes. Allerdings würden die Bahngesellschaften für ihren Betrieb die gleichen Ausgaben haben wie beim Dampfbetrieb, aber ein Teil dieser Ausgaben würde nicht wie heute für den Bezug von Kohlen an ausländische Zechen gehen, sondern die eigene Industrie im Lande versorgen. Die Starkstromleitungen, die erstellt werden müssen, werden in einem gewissen Maße auch anderen Transporten zugute kommen und der Verbreitung der Elektrizität im Lande Vorschub leisten. Dazu kommt noch, daß die Leitungen nach Ablauf der Konzession an den Staat zurückfallen, so daß also ihre Erstellung einer Vermehrung des Nationalvermögens gleichkommt. Selbst wenn die Betriebskosten beim elektrisierten Betrieb etwas teuerer wären als beim heutigen Dampfbetrieb, wäre angesichts der Vorteile die Elektrisierung vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht abzulehnen.

— **Tariferhöhung in Belgien.** Nach der „Nation Belge" stellten sich die zum 1. April durchgeführten Tariferhöhungen wie folgt:

1. Personenverkehr: I. Klasse 28 %, II. und III. Klasse 25 %. Die allgemeinen Zeitkarten erfuhren dieselbe Erhöhung. Die Preise für Schüler- und Arbeiterkarten, desgleichen für Zeitkarten mit 5tägiger und 15tägiger Gültigkeitsdauer wurden um 25 % erhöht.

2. Güterverkehr: Die allgemeine Tariferhöhung betrug 25 %. Um die Benutzung größerer Wagen zu fördern, wurde die Tariferhöhung für Wagenladungen von 15 t auf 20 % und für solche von 20 t nur auf 15 % bemessen.

Man rechnet damit, daß die Tariferhöhungen eine Mehreinnahme von 200 Millionen Franken im Jahr erbringen werden.

— **Der englische Fährendienst über den Kanal.** In Anwesenheit des Prinzen Georg von England fand am 24. April in Harwich die Eröffnung des englischen Fährendienstes über den Kanal statt, der es künftig gestattet, Eisenbahnwagen ohne Umladung vom Festlande nach England hinüber zu bringen und umgekehrt, so daß nunmehr das englische Bahnnetz an das festländische angeschlossen ist. Die Vorbereitungen nahmen lange Zeit und lange Verhandlungen in Anspruch. Die Fährboote braucht England nicht neu zu erbauen, denn es werden für den neuen Dienst die während des Krieges für den Transport von Kriegsmaterial erbauten Fährboote verwendet.

— Zusammenschluß der irischen Eisenbahnen. Anfang April hat dem Landtage des Irischen Freistaats ein Gesetzentwurf vorgelegen, auf Grund dessen die ausschließlich auf dem Gebiete des Freistaats gelegenen Eisenbahnen mit Ausnahme einiger ganz unbedeutenden Strecken zu einer einheitlichen Gesellschaft vereinigt werden sollen. Vermutlich ist der Entwurf mittlerweile Gesetz geworden, das bis zum 1. Juni 1925 durchgeführt sein soll. Die vier großen Gesellschaften, die von dem Gesetz betroffen werden, sollen miteinander verschmolzen — amalgamated — werden, die kleineren, 21 an der Zahl, sollen ihnen eingegliedert — absorbed — werden. Falls bis zum 31. Juli 1924 keine Einigung unter den Eisenbahngesellschaften zustande kommt, soll ein Gerichtshof, der durch das Gesetz ins Leben gerufen wird, die Bedingungen für den Zusammenschluß festsetzen. Diesem Gerichtshof, der aus einem rechtskundigen Vorsitzenden, einem Rechnungsbeamten und einem mit Eisenbahnangelegenheiten vertrauten Beisitzer bestehen soll, fällt auch die Festsetzung der Tarife zu. Die jetzigen Tarife sollen zunächst als Höchstsätze mit den Beträgen weiter in Kraft bleiben, die zur Zeit der Beratung im Landtage galten, sollen aber innerhalb dreier Monate übergeprüft werden. Auch eine neue Gütereinteilung soll durch den Gerichtshof festgesetzt werden. Seine Tätigkeit erstreckt sich auch auf gewisse Angelegenheiten der Häfen, und er soll überhaupt die Geschäfte übernehmen, die bisher von dem Eisenbahn- und Hafenausschuß besorgt wurden.

Die neue Eisenbahngesellschaft soll von einem Verwaltungsrat von 12 bis 15 Mitgliedern geleitet werden.

Das Gesetz billigt den Beamten und Arbeitern, die infolge des Zusammenschlusses der Eisenbahnen zu einem einheitlichen Unternehmen entbehrlich werden, eine Entschädigung zu.

Im großen Ganzen scheint sich das irische Gesetz an das englische anzuschließen, das die Verschmelzung der Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zu vier Gruppen herbeigeführt hat.

Fremde Erdteile.

— Kraftwagen- und Eisenbahn*). Wie richtig die Bedeutung des Kraftwagens für die Eisenbahn in den Vereinigten Staaten erkannt ist, geht aus einer Ansprache hervor, die der Vizepräsident der Erie-Eisenbahn vor einer Versammlung der Außenvertreter seiner Gesellschaft gehalten hat. Sie bringt zwar nichts Neues, ist aber immerhin auch für uns von Wert, weil sie die Ansichten bestätigt, die über die Stellung von Eisenbahn und Kraftwagen im Güterverkehr auch bei uns jetzt von maßgebender Stelle als richtig erkannt worden ist.

Richtig betrieben, sagte der Redner, ist der Kraftwagen kein Nebenbuhler der Eisenbahn, sondern ihr Gehilfe beim Einsammeln und Verteilen der Güter. Ob der Kraftwagenverkehr mit Gütern sich halten kann, hängt vom Zusammenarbeiten der beiden Verkehrsmittel, nicht von ihrem Wettbewerb ab. Die jetzigen Frachtsätze machen den Kraftwagen zwar auf größere Entfernung wettbewerbfähig, aber wenn die Eisenbahnen die Tarife herabsetzen, kann diese Art des Verkehrs auf der Straße sich nicht halten. Wo aber der Kraftwagen die Eisenbahn von einem Verkehr entlasten kann, der ihr nichts einbringt — an erster Stelle kommt da der Stückgut-Nahverkehr in Frage —, sollte er es tun. Bisher haben die Eisenbahnen bei Hochverkehr den Wettbewerb des Kraftwagens freudig begrüßt und ihn in flauen Zeiten bekämpft. Auf diese Art können aber nicht die höchstmöglichen Leistungen erzielt werden. Die Erie-Eisenbahn sieht den Kraftwagen als ihren Verbündeten an, bis er das Gegenteil beweist, und nicht etwa umgekehrt, wie es noch an anderen Stellen geschieht.

Um den Straßenverkehr mit der Eisenbahn in die rechte Verbindung zu bringen, bedarf es eines hochentwickelten Straßennetzes, und zwar müssen die Straßen nicht neben der Eisenbahn herlaufen, sondern senkrecht zu ihr ins freie Land führen. Wenn der Redner für Amerika den Bau derartiger Straßen fordern mußte, so sind wir dagegen in Deutschland in der glücklicheren Lage, ein solches Straßennetz zu besitzen.

Als Wettbewerber mit der Eisenbahn wird ein Kraftverkehrsunternehmen keinen Erfolg haben, aber wenn es mit der Eisenbahn zusammenarbeitet, ihr den Nahverkehr abnimmt und das seitwärts der Ban liegende Gelände erschließt, kann der Erfolg nicht ausbleiben. Es kommt nur auf die Straßenverkehrsunternehmen an, wie bald der Beweis für diese Behauptung geführt wird. Als erstrebenswertes Ziel erscheint die Beseitigung der Nahgüterzüge und das Zusammenwirken beim Fernverkehr, indem der Kraftwagen bei diesem das Gut der Eisenbahn zuführt, die es befördert, um es dann wieder dem Kraftwagen zur Auslieferung an den Empfänger zu übergeben.

In der Übergangszeit, bis es gelingt, den Nahgüterzugverkehr einzustellen, bis also der Kraftwagen diesen Verkehr übernommen hat, werden den Eisenbahnen hohe Kosten entstehen, weil sie den Betrieb der kleinen Güterbahnhöfe und der Nahgüterzüge nicht einschränken können, diese Betriebe aber nichts rechtes mehr einbringen. Schließlich müßten aber solche Bahnhöfe geschlossen werden, und der Zugverkehr müßte sich darauf beschränken, die großen Bahnhöfe miteinander zu verbinden, während der Verkehr der Orte zwischen ihnen durch den Kraftwagen bedient würde.

*) Vgl. den Aufsatz in Nr. 16 (S. 281) d. Ztg. Die Schriftl.

— Eisenbahnbau in Kanada. Die kanadische Regierung hatte in der letzten Tagung einen Gesetzentwurf vor die gesetzgebenden Körperschaften gebracht, in dem sie die Genehmigung zum Bau von 26 Zweigbahnen als Zubringerstrecken zu den Staatsbahnen beantragte; er wurde vom Senat abgelehnt. Nunmehr hat sie ihren Antrag erneuert, allerdings in anderer Form, indem sie nämlich jede der 26 Strecken einzeln zur Genehmigung vorlegt. Die Kosten werden insgesamt 28 Mill. Dollar betragen. Der Widerstand gegen die Pläne der Regierung zum Ausbau des Staatsbahnnetzes wird mit der Notwendigkeit begründet, bei allen Staatsausgaben die größte Sparsamkeit walten zu lassen.

— Quer durch Kanada in 90 Stunden. Der „Transcanada-Expreß“ der Kanadischen Pacific-Eisenbahn legte bisher die 4646 km lange Fahrt von Montreal bis Vancouver in 92 Stunden zurück und war damit derjenige Zug, der Nordamerika von Meer zu Meer in der kürzesten Zeit durchquert. Seine Fahrzeit ist neuerdings noch um zwei Stunden verbessert worden. Seine Reisegeschwindigkeit ist damit auf 51,6 km gesteigert worden.

— Eisenbahnangelegenheiten in Brasilien. Brasilien hatte Mitte 1923 29 397 km Eisenbahnen; 12 387 km sind Privatbahnen, 9027 km sind Staatsbahnen in Privatbetrieb. 2069 km waren zu dem genannten Zeitpunkt im Bau, 1922 sind 353 km neue Eisenbahnen eröffnet worden. — Die beiden großen Eisenbahnen in Brasilien, in denen englisches Geld arbeitet, die Leopoldina- und die Große Westbahn, sind zusammen 4585 km lang. Ihre wirtschaftliche Lage ist schlecht, was auf niedrige Tarife zurückgeführt wird; eine Erhöhung durchzusetzen, gelingt ihnen nicht. Dagegen stehen die Eisenbahnen günstig da, die Kaffee in großen Mengen befördern, da dieses kostbare Gut auch hohe Fracht verträgt. So hat z. B. die Sao Paulo-Eisenbahn 14 mal so hohe Einnahmen auf 1 km bezogen, wie die Leopoldina-Eisenbahn und 20 mal soviel wie die Große Westbahn, weil sie einen großen Teil ihrer Einnahmen aus dem Kaffeeverkehr bezieht.

Bei den Staatsbahnen waren für das Jahr 1923 sehr erhebliche Beträge für Erweiterung und Verbesserung der Anlagen vorgesehen. Um die Mittel hierfür aufzubringen, sollten die Tarife um 10 % erhöht und Schuldverschreibungen ausgegeben werden. Eine Anleihe von 5 Mill. Pfd. Sterl. ist in den Vereinigten Staaten aufgenommen worden, um auf den Vorortstrecken und einem Teil der Hauptstrecken der Mittelbrasilischen Eisenbahn elektrischen Betrieb einzuführen. Die Gelder sind auch bei der Regierung eingegangen, die Arbeiten zur Ausrüstung der Strecken usw. werden aber nicht in Angriff genommen, weil, wie ein Bericht über die wirtschaftliche Lage Brasiliens aus dem Jahre 1923 sagt, die Gelder nicht mehr verfügbar sind, ohne daß es bekannt wäre, für welche Zwecke die nicht mehr im Amt befindliche Regierung sie ausgegeben hat. Die Einführung elektrischen Betriebes ist dringend erforderlich, damit der beständig zunehmende Personenverkehr bewältigt werden kann.

Allgemeines.

— Umwandlung von D-Zugwagen in Triebwagen mit Verbrennungsmotor. Der Zwang zu möglichst wirtschaftlicher Ausnutzung der Betriebsmittel ist bei allen Verkehrsunternehmen durch die Zeitverhältnisse gegeben. Die geringe Ausnutzung von Dampflokomotivzügen bei geringerem Verkehrsbedürfnis, vor allem bei Neben- und Kleinbahnen, hat in der letzten Zeit zur Einführung von Motortriebwagen geführt. Die Notwendigkeit, vollkommen neue Fahrzeuge anzuschaffen, schließt ihre Verwendung bei denjenigen Unternehmen aus, die eine derartige Umwandlung ihres Betriebes am dringendsten benötigten, jedoch infolge ihrer finanziellen Lage hierzu nicht imstande sind. Einen Ausweg aus diesen Schwierigkeiten bildet unter Umständen die von amerikanischen Eisenbahnen zuerst durchgeführte Umwandlung von langen Durchgangswagen (D-Wagen) in Motortriebwagen. Wenn sich auch nicht verhehlen läßt, daß dieser Lösung naturgemäß auch Schwächen anhaften, so ist ihre Bedeutung groß genug, um einen wertvollen Behelf bei der Behebung der gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse darzustellen. Da vorhandene Fahrzeuge in verhältnismäßig einfacher Weise umgebaut werden, ist anzunehmen, daß sich die Kosten

soweit herabsetzen lassen, daß eine Verwendung derartiger Triebwagen mit wirtschaftlichem Nutzen ermöglicht wird. Die Oneida Manufacturing Co. hat in jedes Drehgestell sechsachsiger Wagen einen 70pferdigen normalen Kraftfahrzeug-Sechszylindermotor von 2200 Umdrehungen in der Minute eingebaut. Von diesen Motoren werden über je ein dreistufiges Wechselgetriebe die beiden inneren Achsen der dreiachsigen Drehgestelle angetrieben. Um vollkommenen Gleichgang der beiden Motoren zu erreichen, der für eine gleichmäßige Verteilung der Belastung notwendig ist, werden alle Betätigungsorgane, sowohl die Drosselklappen der beiden Vergaser, die Lamellenkupplungen und die Wechselgetriebe gemeinsam mit Hilfe von Druckluftmembranen gesteuert. Ein besonderes kleines Motoraggregat von 2,5 Kilowatt Leistung erzeugt Gleichstrom zum Antrieb des Bremsluftkompressors, der Ventilatoren und für die Beleuchtungsanlage sowie die Motoranlasser. Führerstände befinden sich an jedem Ende des Wagens. Die auf den Wagenachsen angeordneten Getriebe enthalten ein durch Druckluft gesteuertes Kegelrädervorgelege und außerdem ein Stirnrädervorgelege für den Geschwindigkeitswechsel. Ersteres dient zur Umkehr der Fahrrichtung ohne Änderung der Drehrichtung der Motoren. Das Kühlwasser der Motoren wird durch auf dem Wagendach angeordnete Kühler geleitet, die zur Erzielung einer von der Fahrgeschwindigkeit unabhängigen Kühlwirkung mit elektrisch angetriebenen und thermostatisch geregelten Ventilatoren ausgerüstet sind. Zwei Motoren sind verwendet worden, um einmal das Reibungsgewicht voll ausnutzen zu können, und ferner, um erprobte, in der Massenherstellung für Kraftfahrzeuge befindliche Maschineneinheiten benutzen zu können, für die Ersatzteile überall und sofort erhältlich sind. Schließlich ergab sich dadurch auch die Möglichkeit, beide Motoren zusammen nur zum Anfahren und in Steigungen zu benutzen, in der Ebene aber nur einen Motor voll belastet zu gebrauchen und den anderen stillzusetzen. Motor, Kupplung und Dreiganggetriebe sind normal ausgeführte Kraftfahrzeugteile. Mit einem Wagen von rund 19 m Länge und etwa 29 t Gesamtgewicht mit 60 Sitzplätzen soll in der Ebene eine Geschwindigkeit von über 90 km/St. erzielt worden sein. Das Gewicht der gesamten Triebausrüstung beträgt nur rund 2,5 t. Für wirtschaftlichen Umbau eignen sich nur verhältnismäßig leichte Wagen, damit der Fahrwiderstand im Verhältnis zur beförderten Last nicht ungünstig große Werte annimmt. Weiterhin ist die Verwendung von Rollenachswagen sehr zu empfehlen, um insbesondere für das Anfahren günstige Bewegungsverhältnisse zu erzielen, damit nicht hierfür allein eine hohe Motorleistung notwendig wird, die sonst nicht ausgenutzt werden kann, oder eine verkehrstechnisch unzureichende Anfahrbeschleunigung erreicht werden kann. Ein Umbau etwa der normalen deutschen Vollbahn-D-Zugwagen würde, da diese mit der Triebausrüstung ein Gewicht von mindestens 45 t bei 40—50 Sitzplätzen erhalten würden, keine wirtschaftlichen Vorteile zeitigen. Wohl aber eignen sich zum Umbau die bei den Nebenbahnen vorhandenen leichteren Durchgangswagen. Ein Nachteil in betrieblicher Hinsicht bei Verwendung derartiger Umbauwagen ist die geringe Zugänglichkeit der Motorenanlage, die zur Durchführung größerer Ausbesserungsarbeiten nur durch Abheben des Wagenkastens zugänglich ist. Dipl.-Ing. Günther-Zehlendorf.

Rechtspflege.

— Die Aushändigung des Gutes an einen Unbefugten auf Grund einer gefälschten Quittung auf dem Benachrichtigungsschreiben befreit die Eisenbahn nicht von der nach Art. 30 I. Ü. (§ 84 EVO.) gegebenen Haftung. (Entscheidung des R.-G. vom 28. November 1923 I 57/23.)

Am 30. Oktober 1920 wurden in Makskoo in Dänemark 61 Kisten mit 5067 kg Käse der Eisenbahn zur Beförderung an die Klägerin nach Hamburg übergeben. Die Sendung traf auch am Bestimmungsorte ein. Die Eisenbahn zeigte die Ankunft der Klägerin mit Postkarte an. Die Karte geriet in die Hände unbefugter Personen, welche sie mit einer gefälschten Empfangsbescheinigung der Klägerin und deren Firmenstempel versahen und nebst dem Frachtbrief der Güterabfertigungsstelle vorlegten und darauf das Frachtgut ausgehändigt erhielten. Mit der vorliegenden Klage nimmt die Klägerin den Eisenbahnfiskus auf Schadenersatz in Anspruch und verlangt Zahlung von 16 614,40 dänischen Kronen als Wert des Käses, verauslagte Fracht und Versicherungskosten nebst 5 % Zinsen seit dem 3. Dezember 1920. Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Beklagten ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision beantragt er, die Klage abzuweisen. Das Reichsgericht hat die Revision aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Das Oberlandesgericht nimmt auf Grund tatsächlicher Würdigung des Sachverhalts in rechtlich bedenkenfreier Weise an, daß die Eisenbahnbeamten bei der Aushändigung der Sendung an unbefugte Personen nicht schuldhaft gehandelt hätten, weil die Fälschung nicht zu erkennen gewesen sei. Aber es meint, daß der Beklagte auch ohnedies für den Verlust des Frachtgutes gemäß § 84 EVO. aufzukommen habe. Die Anziehung dieser Vorschrift beruht auf einem Versehen. Maßgebend für den vorliegenden Fall ist in erster Reihe das Berner Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892, S. 793), da nach der vom Landgericht getroffenen, nicht angegriffenen und vom Oberlandesgericht offenbar aufrechterhaltenen tatsächlichen Feststellung das Gut auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus Dänemark nach Deutschland befördert worden ist, und zwar auf Eisenbahnstrecken, für die das Übereinkommen gilt. Aber es kommt darauf nicht entscheidend an; denn in Art. 30 des Übereinkommens wird die Haftung der Eisenbahn in den hier in Betracht kommenden Punkten im wesentlichen ebenso geregelt wie in § 84 EVO. Die Eisenbahn haftet danach für den Schaden, welcher durch Verlust des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Das Oberlandesgericht führt aus, daß die Ablieferung nicht erfolgt, die Übergabe des Frachtgutes an einen Unbefugten vielmehr als Verlust desselben anzusprechen sei.

Die Revision bittet um Nachprüfung, ob man nicht die Auslieferung an eine Person, welche die Eisenbahn ohne Fahrlässigkeit als Empfängerin habe ansehen können und müssen, als Ablieferung im Sinne des Art. 30 Berner Übereinkommens zu erachten habe. Das ist nicht der Fall. Die Haftung der Eisenbahn, wie sie in dem Übereinkommen im Anschluß an die Rechte einiger der daran beteiligten Staaten insbesondere an Art. 395 des alten deutschen Handelsgesetzbuches geregelt worden ist, setzt ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nicht voraus, sondern tritt unabhängig davon ein und erstreckt sich — von gewissen Ausnahmen abgesehen — auf Handlungen Dritter, ja selbst auf zufällige Naturereignisse bis zur Grenze der höheren Gewalt. Diese Haftung dauert von der Annahme des Gutes zur Beförderung an bis zur Ablieferung. Die Herausgabe des Guts an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen Empfänger ist aber, wie Reichsoberlandesgericht und Reichsgericht sowohl zu den entsprechenden Bestimmungen des HGB. (jetzt § 456) und der EVO. (jetzt § 84) wie zu § 30 des Berner Übereinkommens wiederholt ausgesprochen haben, keine Ablieferung, sondern stellt sich als ein die Haftung der Bahn begründender Verlust des Gutes dar. Hieran vermögen auch, wie das Oberlandesgericht mit Recht angenommen hat, die gemäß Art. 19 des Berner Übereinkommens zur Anwendung kommenden Bestimmungen der EVO. über das Ablieferungsverfahren nichts zu ändern. Nach § 76 Abs. 7 EVO. ist die Eisenbahn unter gewissen Voraussetzungen verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung zu benachrichtigen. Nach § 79 Abs. 1 Satz 1 daselbst kann sie hierfür auch den Weg durch die Post wählen. § 79 Abs. 2 schreibt für die Benachrichtigung gewisse Fristen vor, und nach § 79 Abs. 3 gilt die Benachrichtigung bei Zustellung durch die Post vier Stunden nach Aufgabe als bewirkt. Ob in letzterer Beziehung ein Gegenbeweis zugelassen ist oder, wie die Revision meint, nicht, ist für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits unerheblich. Die erwähnten Bestimmungen sind für die Abnahme- und Lieferfrist (§§ 80 Abs. 1, 75, Abs. 5 EVO.) von Bedeutung, haben aber mit der Frage, wann die Ablieferung bewirkt ist, nichts zu schaffen. Trotz gehöriger Benachrichtigung liegt vielmehr eine Ablieferung im Sinne des HGB., der EVO. und des Berner Übereinkommens nicht vor, wenn die Eisenbahn das Frachtgut einem Nichtberechtigten aushändigt. Die gegenteilige, im Schrifttum von Brandis und von der Leyen JW. 1922, S. 1307 f. vertretene Ansicht beruht auf einer Verkennung der Tragweite der Bestimmung im § 79 Abs. 3 EVO. Daraus, daß die vorgeschriebene Benachrichtigung des Empfängers unter gewissen Voraussetzungen als erfolgt gilt, folgt nicht, daß die Eisenbahn damit auch schon ihrer Pflicht zur Ablieferung des Gutes genügt hat. Dies erscheint für den gewöhnlichen Fall, daß die Benachrichtigung an den Empfänger gelangt und dieser in die Lage kommt, das Gut von der Bahn abzuholen, als selbstverständlich, kann aber auch nicht anders sein, wenn das durch die Post versandte Benachrichtigungsschreiben in die Hände eines Unbefugten gerät und von ihm mißbraucht wird. Allerdings bestimmt § 39 Ziffer 4 des II. Teils der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, daß der Überbringer der mit Empfangsbescheinigung versehenen Benachrichtigung zur Einlösung des Frachtbriefes und zur Empfangnahme des Gutes als ermächtigt gilt. Aber es handelt sich hierbei um eine zur Ausführung der EVO. erlassene Dienstanweisung der Eisenbahnbehörde an ihre Untergebenen; die Kraft des Gesetzes fehlt ihr (§ 2 EVO.). Die Bahn ist nach

dem Frachtvertrage zur Prüfung der Empfangsberechtigung verpflichtet, auch wenn ihr das Benachrichtigungsschreiben vorgelegt wird. Wie sie sich davon Überzeugung verschafft, ist grundsätzlich ihre Sache. Bloße Verkehrserschwerungen, auf die man hingewiesen hat, rechtfertigen es nicht, davon abzugehen.

Die Entscheidung hängt hiernach davon ab, ob der Eisenbahn Gründe zur Seite stehen, die ihre Haftung für den entstandenen Schaden ausschließen, trotzdem sie das Gut nicht den Empfangsberechtigten ausgehändigt hat. Als solche kommen hier ein Verschulden der Klägerin und höhere Gewalt in Frage. Ein Verschulden der Klägerin konnte, wie das Oberlandesgericht nicht verkennt, vorliegen, wenn ihr das Benachrichtigungsschreiben durch die Post zugegangen und dann infolge von Umständen, die sie zu vertreten hätte, aus ihrem Gewahrsam gekommen wäre. Das ist aber nicht festgestellt worden; das Oberlandesgericht hält es vielmehr für unwahrscheinlich, weil nicht der Firmenstempel der Klägerin, sondern ein falscher, von dem Betrüger in wenigen Stunden hergerichteter Stempel verwendet worden sei. Auch höhere Gewalt liegt nicht vor. Es handelt sich nicht um ein so außergewöhnliches Ereignis, daß die Befreiung der Bahn von ihrer Haftpflicht aus diesem Grunde gerechtfertigt erschiene. Überdies ist grundsätzlich davon auszugehen, daß sie Versehen der Post*), die sie mit der Beförderung der Benachrichtigung an den Empfänger beauftragt, in gleicher Weise wie die ihrer eigenen Leute zu vertreten hat.

* * *

*) Den Ausführungen der Entscheidung über die Bedeutung der Aushändigung des Gutes an den Überbringer einer gefälschten Avisquittung dürfte — im Gegensatz auch zu den Ausführungen Nottebohms in dieser Zeitung 1922, S. 561 u. 1923, S. 314 — zuzustimmen sein. Nicht zutreffend ist aber der Schlußsatz, der der Post bei Zustellung des Benachrichtigungsschreibens die Stellung eines Erfüllungsgehilfen der Bahn zuweist, für dessen Versehen diese zu haften hat. Wie sich aus § 79 (3) EVO. ergibt, liegt der Eisenbahn nur die Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens bei der Post, nicht auch die Zustellung ob. Eine Haftung der Bahn für die Tätigkeit der Post aus § 5 EVO. kommt also nicht in Frage. Die Eisenbahn haftet für die unberechtigte Aushändigung auch dann in der Regel nur aus § 88, nicht aus § 95 EVO., wenn diese durch ein ungetreues Verhalten eines Angestellten der Post verursacht ist. Vgl. Rundnagel Haftung 3./4. Aufl. S. 32, Anm. 2 und S. 41, Anm. 28.

Dr. Sperber, Hannover.

— **Haftung der Eisenbahn für Schäden von Gütern, die auf offenen Wagen verladen sind.** (Entscheidung des obersten Gerichtshofs in Prag.) Ein Faß Benzin, welches auf einem offenen Wagen verladen war, fing durch Funkenflug Feuer, was zur Folge hatte, daß das entstandene Feuer auch ein Faß Vaselinöl vernichtete. Für den hierdurch entstandenen Schaden wurde das Eisenbahnärar haftbar gemacht. Der oberste Gerichtshof hielt diese Haftung aus folgenden Gründen für gegeben: Laut Gutachten des Sachverständigen konnten Funken aus der Lokomotive das Vaselinöl nicht zünden, weil es nicht feuergefährlich ist, und weil es überdies in einem Eisenfaß verpackt war. Es ist einleuchtend, daß es durch das mitverladene Benzin, welches Feuer fing, vernichtet werden konnte und dies ohne Rücksicht darauf, auf welche Art und aus welcher Ursache das Benzin in Brand gesetzt worden war, und ohne Rücksicht darauf, ob das Benzin und das Öl auf einem oder auf zwei benachbarten Wagen, oder, ob das Öl in einem offenen oder geschlossenen Wagen verladen war. Deshalb war hier kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden des Klägers und dem Verladen seines Gutes auf einem offenen Wagen. Die Ursache des Schadens muß in dem Umstand erblickt werden, daß das Vaselinöl zu demselben Zug und auf demselben Wagen verladen war, mit dem das Benzin befördert wurde. Diese Tatsache ist aber nicht eingeschlossen in der Gefahr, die im § 86 (1) E. B. R. angeführt ist. Die Behauptung des beklagten Ärars, daß der Schaden aus der mit der Verladung auf offenen Wagen verbundenen Gefahr entstanden ist, genügt nicht zur Geltendmachung dieses Exkulpationsgrundes. Dieser ist an den Beweis der unmittelbaren Gefahr gebunden, die während der Beförderung auf offenem Wagen entsteht, so daß es nicht notwendig ist, festzustellen, ob das Benzin mitverladen war und wie es Feuer fing. Aus diesen Gründen besteht die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens nach § 84 E. B. R., zumal wenn keine in diesem Paragraphen genannten Befreiungsgründe erwiesen worden waren.

Bücherschau.

— **Internationaler Reisezeiger, System Zartmann.** Eine praktische, dem Reiseverkehr sehr dienliche Neuerung hat die Kurverwaltung von Bad Mergentheim, dem „deutschen Karlsbad“, getroffen. Sie fügt bei jeder Auskunfterteilung ihren allgemeinen Prospekten einen vom Eisenbahninspektor Zartmann ausgearbeiteten „Reisezeiger“ bei, der mit einem Blick die Abfahrtzeiten von allen wichtigeren Plätzen Deutschlands (etwa 300) und vielen internationalen Punkten und die Ankunftszeiten in Bad Mergentheim für alle in Betracht kommenden Verbindungen ersehen läßt und zugleich die Art der Züge, die Umsteigestationen, die Speise- und Schlafwagen angibt. In einfachster und bequemster Weise kann der Reisende somit die für ihn geeignetste Verbindung aussuchen. In Bad Mergentheim stehen ihm dann die Reisezeiger in umgekehrter Richtung zur Verfügung. Es wäre im Interesse des Eisenbahnverkehrs zu begrüßen, wenn die praktische Einrichtung auch von den übrigen Bade- und Fremdenplätzen nachgeahmt werden würde.

Die Anordnung des Zartmannschen Fahrplansystems im einzelnen und dessen allgemeine Vorzüge für die Auskunfterteilung im Eisenbahnpersonenverkehr haben wir in Nr. 8 von 1922 bereits des näheren gewürdigt. Das System ist in der Zwischenzeit verschiedentlich erprobt und weiter ausgestaltet worden. Kbr.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 19,622 km lange Reststrecke Hammelburg-Bad Kissingen der Strecke Gemünden (Main)-Hammelburg-Bad Kissingen ist den Vereinsbahnstrecken der Gruppe Bayern der Deutschen Reichsbahn zugerechnet worden.

Änderung in der Abgrenzung von Reichsbahndirektionsbezirken.

Die Grenze zwischen den Bezirken der Reichsbahndirektionen Erfurt und Dresden ist mit Wirkung vom 1. April 1924 ab von Stein 6 + 91 nach Stein 8 + 80 der Strecke Zeitz-Altenburg verlegt worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Juni 1924 wird der rechts der Bahnstrecke Quedlinburg-Frose zwischen den Stationen Gernrode und Ballenstedt Ost gelegene, vorübergehend geschlossene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden.

Bundesbahndirektion Wien-West. Die mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. verfügte Umwandlung der bisherigen Bahnagentenstation Pfaffenschlag der Strecke Kienberg-Gaming-Waidhofen a. d. Ybbs in eine dem Bahnstationsamt Kienberg-Gaming unterstellte unbesetzte Halte- und Ladestelle wird mit sofortiger Wirksamkeit widerrufen. Diese Dienststelle bleibt jedoch infolge der derzeit in der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz bestehenden Verkehrseinstellung bis auf weiteres gesperrt.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 22. April 1924 an wird die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Plauen (Vogtl)-Chrieschwitz zugelassen.

Anschriftenänderung.

Zuschriften an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sind in Zukunft nach Wien I, Schwarzenbergplatz Nr. 3, zu richten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 81 vom 19. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das 2. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens;

Nr. IV 143 vom 26. April 1924 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Antrag der Deutschen Reichsbahn Gruppe Bayern (Tarifamt) auf Änderung des § 45 der G. A. V.;

Nr. VI 63 vom 26. April 1924 an die Vereinsverwaltungen, die im 1. Vierteljahr 1924 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern verschied der

Oberregierungsrat

Dr. Oskar Bergemann

Mitglied der Reichsbahndirektion Breslau

im 55. Lebensjahre.

Er war seit 1901 im Dienste der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung, zuletzt der Deutschen Reichsbahn, in den Bezirken Breslau, Kattowitz, Essen (Ruhr), Stettin und seit 1913 wieder in Breslau tätig. Ausgezeichnet durch hohe Geistesgaben, hervorragende Charaktereigenschaften und regen Pflichteifer hat der Verstorbene in allen Stellungen segensreich gewirkt. Sein kameradschaftliches Verhalten und sein liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei uns ein bleibendes Andenken.

Breslau, den 25. April 1924. (530)

Der Präsident
und die übrigen höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Poppenbüttel für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1924 wird der an der Strecke Hamburg-Ohlsdorn-Poppenbüttel rechts der Bahn liegende Bahnhof Poppenbüttel, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen sowie lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Tieren in Käfigen, Kisten, Säcken und dgl., Stückgut, Leichen, Eilgut und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Ein Lademaß sowie eine feste Kopf- und Seitenrampe sind vorhanden. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. April 1924. (516)

Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarife. Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel und des Nottarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Juli 1924 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1924. (523)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 wird die Station Elsdorf (Han.) als Torfstreufabrikstation in den Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu und Torfmull einbezogen.

Berlin, den 23. April 1924. (524)

Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. August 1923.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1924 werden in den Frachtsatzzeigern 1 und 2 die Frachtsätze von km 821 an erhöht. Die Bekanntgabe der neuen Frachtsätze geschieht durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger. Über das Ausmaß der Erhöhung geben ferner die Güterabfertigungen Auskunft.

Essen, den 23. April 1924. (527)

Reichsbahn-Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 wird ein neuer Ausnahmetarif 5 h für Quarzit, roh, bis auf jederzeitigen Widerruf eingeführt. Er gilt von den Stationen Bennewitz, Dornreichenbach, Großbauchwitz, Meißen, Nerchau-Trebsen, Oschatz und Wurzen nach den Stationen Glambach, Gleiwitz, Neiße, Oderberg, Passau und Ratibor. Näheres siehe Sondernummer 59 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1924 (517)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 1. Mai 1924 wird die Station Profen der RBD. Halle (Saale) in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. April 1924. (526)

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Bezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1924 treten folgende Änderungen ein:

Im Tarif zu A. Ausnahmetarif 1 a. Abschnitt Frachtberechnung Klasse D in „E".
Ausnahmetarif 2 a Eingangsbestimmung Klasse D in „E" und E in „F". Die Frachtsatzzeiger für die Ausnahmetarife 2 a, 7 und 25 im Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife gültig vom 1. 4. 1924 gelten auch in den gleichen Ausnahmetarifen des Tarifs zu A.

Im Tarif zu B. Es gelten die Frachtsatzzeiger des Ausnahmetarifs 7 (Erze) und 8 (Fische) im Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife gültig vom 1. 4. 1924 auch für den Ausnahmetarif für Erze und für Fische des Verbandsverkehrs.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des Tarifs zu A ist erteilt.

Oppeln, den 22. April 1924. (522)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 werden die Stationen Hassum Grenze und Laarwald Grenze in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn (Berlin), der Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn (München) und unser Verkehrsanzeiger. (529)

Dresden, am 23. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien. Heft 2.

Vom 2. Mai 1924 an wird in Station Schönberg bei Brambach, die bisher nur dem Milchverkehr diente, auch der Verkehr mit Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 150 kg zugelassen. Feuergefährliche Güter sind ausgeschlossen. Die Fracht wird nach den im Tarif für Schönberg bei Brambach bereits vorgesehenen Entfernungen berechnet. (528)

Dresden, am 25. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1924 wird die Station Poppenbüttel des Direktionsbezirks Altona in den Tarif aufgenommen. Näheres im Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und in unserm Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 28. April 1924. (537)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 27. d. M. werden die Zuschlagsfrachten für Holz der Tarifklasse D

im Verkehr mit Dassel und Eilensen auf . . 25 ₰
im Verkehr mit Markoldendorf auf . . . 21 ₰

für Holz der Tarifklasse E

im Verkehr mit Dassel und Eilensen auf . . 19 ₰
im Verkehr mit Markoldendorf auf . . . 17 ₰

für 100 kg festgesetzt.

Cassel, den 25. April 1924.

Reichsbahndirektion. (531)

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922. Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 wird der Nachtrag I ausgegeben. Die Abgabe desselben erfolgt durch das Regie- und Materialbüro der Reichsbahndirektion München zum Preise von 0,20 Goldmark.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455). (533)

München, den 24. April 1924.

Tarifamt d. DRB., Gr. B.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 sind die Entfernungen für München-Milbertshofen durch Anstoß von 8 km an die Entfernungen der Station München Hbf. zu bilden. Die Station Ehlheim ist in Kilometertafel I und II mit sämtlichen Angaben zu streichen.

München, 26. April 1924. (534)

Tarifamt b. d. DRB., Gr. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Mit sofortiger Gültigkeit sind auf den Seiten 10, 12, 14 und 20 des Schnitttarifs nachstehende Änderungen durchzuführen:

Daglfing [OK]	Feldmoching	17	6,7	7500
	München-Moosach	18	6,7	7500
	München Ost	6	6,7	8000
Freimann [OK]	Feldmoching	9	6,7	9000
	München-Moosach	10	6,7	7500
	München Ost	14	6,7	7500
Johanneskirchen [OK]	Feldmoching	14	6,7	7500
	München-Moosach	15	6,7	7500
	München Ost	9	6,7	8000
Ismaning	Feldmoching	23	6,7	7500
	München-Moosach	23	6,7	7500
	München Ost	17	6,7	8000
Unterföhring [OK]	Feldmoching	17	6,7	7500
	München-Moosach	18	6,7	7500
	München Ost	12	6,7	8000

München, den 22. April 1924. (518)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit sind auf Seite 37 des Tarifs die Entfernungen für München-Milbertshofen und München-Schwabing wie folgt zu ändern:

Entfernungen zwischen	Anstoßpunkte 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Kilometer											
München-Milbertshofen	909	813	778	718	688	653	654	665	675	665	636	632
München-Schwabing	914	818	783	723	693	658	659	670	680	670	641	637

2. Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1924 ist auf Seite 26 des Tarifs die Station Ehlheim mit sämtlichen Entfernungen zu streichen.

München, den 22. April 1924. (519)

Tarifamt beim RVM., Z.B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1922. Nr. 43. 1924/583

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1924 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Nachtrag I Seite	Entfernungen zwischen	Anstoßpunkt 10	11
2	*Annaberg (Oberschles.) Grenze	320	348
3	*Beuthen (Oberschles.) Hbf. Grenze	306	334
4	*Borsigwerk Grenze	301	329
5	*Brynnek Grenze	288	317
6	*Cziasnau Grenze	269	298
12	*Hindenburg (Oberschles.) Grenze	299	327
13	*Karf (Richtung Chebzie) Grenze	305	333
13	*Karf (Richtung Rojca) Grenze	306	334
18	*Nensa Grenze	294	323
21	*Pluder Grenze	266	295
21	*Poremba Grenze	304	332
26	*Sosnitza (Richtung Makoszowy) Grenze	299	327
26	*Sosnitza (Richtung Przyszowice) Grenze	293	326

* Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung.

München, 28. April 1924. (540)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 22. April 1924 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Plauen (Vogtl.)-Chrieschwitz zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 19. April 1924. (515)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924: Streichung von Kehl Grenze im AT. 31; Aufnahme von Hauzenberg, Neuses b. Coburg und Schaibing in AT. 33; Bindfadenfabrik in AT. 34; Königsberg (Pr.) Pregelbf. in AT. 35.

Altona, den 25. April 1924. (525)

Reichsbahndirektion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1924 tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft. Er enthält u. a. Änderungen und Ergänzungen der Entgen und Helmbrechts—Selbitz und durch Inbetriebnahme der bayerischen Nebenbahnstrecken Hammelburg—Bad Kissingen und Helmbrechts—Selbitz und durch geänderte Entfernungen für bestimmte badische Nebenbahnstationen sich ergeben.

Hierdurch treten neben Frachtermäßigungen auch Frachterhöhungen ein. Die bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaßnahmen werden aufgehoben und ersetzt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. (RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Verkaufspreis des Nachtrags I = 10 Goldpfennig.

München, 25. April 1924. (532)

Tarifamt b. d. D. R. B., Gr. B.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 werden die Stationen Obereichstätt und Gronsdorf in den Tarif aufgenommen. Näheres im Tarifanzeiger. (535)

Hannover, den 26. April 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 1. 5. 24:

Aufnahme von Stein bei Nürnberg in A. T. 33, Walthersdorf (Erzgeb.) in A. T. 35. (539)

Altona, den 28. April 1924.

Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Passau.

In den obengenannten Verkehren treten in dem Stationsverzeichnis Ergänzungen und Änderungen von polnischoberschlesischen Grubenversandstationen ein, welche im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr veröffentlicht sind.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A. genannten Tarifes ist erteilt. (538)

Oppeln, den 26. April 1924.

Reichsbahndirektion Oppeln namens der beteiligten Verwaltungen.

Polnischoberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit dem 1. Mai 1924 werden die deutschoberschlesisch - polnischoberschlesischen Landesgrenzen in die deutschen Binnen-Wechsel- und Verbandstarife aufgenommen. Der Frachtberechnung im obengenannten Verkehr sind nunmehr die Entfernungen der Binnen-Wechsel- und Verbandstarife bis zu den Landesgrenzen zugrunde zu legen.

Die Anmerkung ** im Abschnitt V Seite 7 des Kartierungstarifs ist unter Hinweis auf diese Bekanntmachung zu streichen. (536)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Bezahlung der Bahnvorfrachten im Umschlagsverkehre über bayer. Donauhäfen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai a.c. können deutsche Bahnvorfrachten, die nicht in Deutschland, sondern außerhalb Deutschlands bezahlt werden, nur in der Landeswährung des Zahlungsortes zum gesellschaftlichen Aushängekurse für Goldmark entrichtet werden.

Wien, 19. April 1924. (520)

4. Offene Stellen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 19. Berlin, den 8. Mai 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

50 Jahre Eisenbahndirektion Frankfurt (Main).

Vom Regierungsrat Dr. **Karl Joseph,** Frankfurt (Main).

Am 7. April d. J. konnte die Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken. Gegründet im Beginn des wirtschaftlichen Aufstiegs des erst wenige Jahre bestehenden Deutschen Reichs teilte sie alle Leiden und Freuden der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands, um mit ihr zu kulminieren, zusammenzubrechen und — hoffen wir — mit ihr wie ein Phönix aus der Asche neu zu erstehen.

Die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) entstand am 7. April 1874 durch Verlegung der am 1. April 1867 in Cassel errichteten Eisenbahndirektion nach Frankfurt. Es war ein kluger Schritt preußischer Eisenbahnpolitik, dieser im Herzen Deutschlands gelegenen Metropole, von der ein starker Impuls wirtschaftlichen Lebens ausstrahlte, zu der Zeit eine Eisenbahndirektion zu geben, zu der der Bismarcksche Gedanke der Verstaatlichung der Bahnen nach restloser Vollendung drängte. Gerade in und um Frankfurt am Main hatte sich ein der Handelsgeltung der Stadt entsprechendes Eisenbahnnetz entwickelt, dessen Verkehr zusehends an Bedeutung gewann. Es war deshalb vorauszusehen, daß der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) ein fruchtbares Tätigkeitsfeld beschieden sein werde. Wie alles kraftvolle Werden wechselvoll, blieb auch dieser wirtschaftlichen Potenz in der Zeit der Umgestaltung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens des Wechsels Häufigkeit nicht erspart. Namentlich im ersten Vierteljahrhundert ihres Bestehens hat sie hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung ihres Bahnnetzes ganz außerordentliche Wandlungen durchgemacht, die in der Hauptsache auf die wiederholte Neuordnung der Preußischen Eisenbahnverwaltung, die dadurch bedingten zahlreichen Änderungen in der Verteilung der Strecken unter die auch der Zahl nach wechselnden Direktionen und das rasche Anwachsen des Preußischen Staatsbahnnetzes durch Übernahme ehemaliger Privatbahnen und selbständiger Staatsbahnen zurückzuführen sind. Das zweite Vierteljahrhundert hatte bereits eine räumliche Begrenzung des Bahnnetzes geschaffen, wie sie im wesentlichen noch heute besteht. In dieser Zeit galt es, den auf diesem Gebiete notwendigen inneren Aufbau zu fördern. Dieser Abschnitt zeigt eine wesentlich ruhigere, stetig aufstrebende Entwicklung, die erst der Weltkrieg mit seinen katastrophalen Folgen verderblich störte.

Als die Eisenbahndirektion Frankfurt am 7. April 1874 ins Wirtschaftsleben trat, wurde ihr die Verwaltung der Strecke Frankfurt-Bebra (1868 eröffnet) mit der 1872 eröffneten Abzweigung Elm-Gemünden übertragen, deren bayrischer Teil pachtweise betrieben wurde. Aus diesen kleinen Anfängen entwickelte sich rasch in den folgenden Jahren ein der Direktion Frankfurt (Main) gehörendes Bahnnetz über ein außerordentlich weites Gebiet preußischen Bodens. Schon im Jahre 1876 wurden ihr die Bahnstrecken Halle-Münden und Bebra-Friedland-Göttingen zugewiesen, wodurch das Frankfurter Bahnnetz unmittelbaren Anschluß über Bebra nach Hannover, Bremen, Hamburg und über Elm-Gemünden nach Würzburg und München gewann.

Die Neuordnung der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen und der von Preußen verwalteten Privatbahnen am 1. April 1880 brachte eine Verminderung der bisherigen zehn Eisenbahndirektionen auf sieben, wobei die Bezirke der Direktionen Wiesbaden und Saarbrücken mit denen der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) vereinigt wurden. Letztere erhielt hierbei einen beträchtlichen Zuwachs an Bahnstrecken. Erwähnt sei hier die

Saarbrücker oder Nahe-Bahn, die jedoch schon am 1. April 1881 wieder an die Eisenbahndirektion Köln abgetreten werden mußte, die Nassauische Bahn mit der Linie Coblenz-Wetzlar (1858/63), die Rheinstrecke Wiesbaden-Oberlahnstein und die ehemalige Taunusbahn Frankfurt-Wiesbaden-Biebrich (1839/40 und 1872), die Strecke Höchst-Soden (1847), ferner die Linie Frankfurt-Homburg v. d. H. (1860). Schließlich wurde der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) noch die Bahnlinie von Bebra bis Berlin zugewiesen. So kam es, daß vorübergehend die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) die ganze Strecke von Berlin bis zur luxemburgischen Grenze bei Perl zu verwalten hatte. Hier eröffnet sich ein Blick in ein dem heutigen System der Streckenverwaltung wesensfremdes System, das das schon oft erörterte Problem der rationellsten Verwaltung des Bahnnetzes — Liniensystem oder regionales Netzsystem — blitzartig beleuchtet. Das damalige Verwaltungsgebiet der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) war in 6 Betriebsamtsbezirke untergeteilt. Der Sitz der Betriebsämter war in Berlin, Nordhausen, Wiesbaden, Frankfurt, Saarbrücken und Trier. Der Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) war damals mit 1672 km Streckenlänge der größte unter den sieben Eisenbahndirektionen der preußischen Staatsbahnen.

Eine abermalige wesentliche Umgestaltung erfuhr der Verwaltungsbezirk der Frankfurter Direktion durch die tiefgreifende und umfassende Neuordnung der Verwaltung der preußischen Staats- und Privatbahnen am 1. April 1895. Die Zahl der Direktionen, die inzwischen von 7 auf 11 gewachsen war, wurde auf 20 vermehrt. Hierbei fielen die Strecken Bebra-Berlin, Halle-Münden und Bebra-Göttingen mit den Verbindungs- und Stichbahnen wieder aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) heraus, die dafür die von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft 1859/62 erbaute Linie Troisdorf-Betzdorf-Gießen, die Bahn von Frankfurt nach Gießen-Niederwalgern (1849/52) mit einzelnen kleineren Verbindungsstücken und die Westerwaldbahn übernahm. Die zuletzt genannten Bahnen, die von Staffel über Montabaur und über Westerburg nach Altenkirchen führen, mit Anschlüssen an die Rhein- und Siegbahn, waren in den Jahren 1870 bis 1886 von der Eisenbahndirektion Cöln und zu einem kleinen Teil von der Direktion Wiesbaden erbaut worden. Die am 1. April 1897 erfolgte Durchführung des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 machte die Frankfurter Direktion wie die Direktion Mainz zu einer Gemeinschaftsdirektion. Hierbei fielen ihr die Strecken der Hessischen Ludwigsbahn: Frankfurt-Höchst-Limburg (1876/77 erbaut), Wiesbaden-Niederhausen und Frankfurt-Hanau-Aschaffenburg (1854 eröffnet) zu; ferner die sämtlichen Linien der Oberhessischen Staatsbahnen: Gießen-Gelnhausen (1869/70) und Gießen-Fulda (1869/71) mit einzelnen kleineren Verbindungs- und Stichbahnen. Durch den Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 erhielt Frankfurt am 1. Oktober 1902 die kurze Strecke bis Isenburg aus der Main-Neckarbahn und durch Erlaß vom 7. März 1904 die Bahn von Offenbach nach Dieburg mit Abzweigung nach Dietzenbach (von der Direktion Mainz erbaut 1896/98). Mit der Übernahme eines großen Teiles der hessischen Eisenbahnen kam der Direktion Frankfurt (Main) die Aufgabe zu, die Brücke nach dem Süden zu schlagen und mitzuwirken an der Vertiefung des gegenseitigen Verständnisses der beiden Vertragsstaaten Preußen und Hessen in eisenbahnwirtschaftlichen und damit gesamtwirtschaftlichen Fragen des um die Wende des Jahrhunderts zu machtvoller Blüte sich entfaltenden Deutschen Reiches. Am 1. April 1904 sind die Strecken Hochheim-Wiesbaden-Niederlahnstein an die Eisenbahndirektion Mainz und die Rheinstrecken Niederlahnstein-Troisdorf-Kalk und Siegburg-Derschlag an die Direktionen Cöln und Elberfeld abgegeben worden. Im Jahre 1895/96 umfaßte das Netz der Eisenbahndirektion Frankfurt 1284 km, darunter 449 km Nebenbahnen, im Jahre 1905: 1720 km, darunter 736 km Nebenbahnen.

Mit dem Ende des vorigen Jahrhunderts schließt dieser erste Entwicklungsabschnitt, in dem das Netz der Eisenbahndirektion Frankfurt hauptsächlich durch fremden Zuwachs an Strecken ganz allmählich und unter den mannigfachsten Schwankungen in seiner Form und Größe heranwuchs und schließlich in großen Zügen bereits die heutige Gestalt aufzuweisen begann. Unter den in dieser Zeit von der Direktion Frankfurt selbst erbauten oder fertiggestellten Bahnen sind vor allem zu nennen: die Rhönbahn Fulda-Gersfeld und Tann (1888—1891 erbaut), die Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach-Dietz (von der Direktion Wiesbaden s. Zt. begonnen und von der Direktion Frankfurt 1894 fertiggestellt), Homburg-Usingen (1895 eröffnet), Weilburg-Weilmünster (1891). Am 18. August 1888 ist der neue Hauptpersonenbahnhof in Frankfurt dem Betriebe übergeben worden. Nachdem sich schon anfangs der sechziger Jahre die Notwendigkeit ergeben hatte, an Stelle der alten drei, dem Verkehrsbedürfnis kaum mehr gewachsenen Westbahnhöfe einen gemeinschaftlichen Personen- und Güterbahnhof zu erbauen, konnte dieser Frage jedoch erst nach dem Kriege 1870/71 ernstlich nähergetreten werden. Der erste Entwurf wurde im Jahre 1873 vorgelegt, der Bau in den Jahren 1879/1888 durch die Preußische Staatsbahnverwaltung unter Mitbeteiligung der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft ausgeführt.

In der Zeit nach 1891 sind von der Eisenbahndirektion Frankfurt erbaut worden: die Strecken Friedrichsdorf-Friedberg (1901), die Westerwald-Querbahnen von Herborn aus 1903/06 und eine Reihe von Verbindungsbahnen zwischen den Strecken Frankfurt-Gießen und Gießen-Gelnhausen, Gießen-Fulda, so z. B. Vilbel-Lauterbach (1906), Hungen-Mücke (1899), ferner mehrere Abzweigungen der Linie Gießen-Betzdorf in nördlicher Richtung und der Linie Frankfurt-Bebra sowie die Umgehungsbahn bei Elm am 1. Mai 1914. Am 1. August 1914 ist die im Jahre 1874 bereits eröffnete Strecke Frankfurt-Rödelheim-Cronberg übernommen worden. Eine Reihe angefangener Bahnbauten wurde noch während des Krieges fertiggestellt: Niederaula-Schlitz am 10. November 1914, Alsfeld-Niederjossa 1. April 1916, die Verbindungsbahn bei Gießen 1. Juli 1918 und nach dem Kriege die Verbindungsbahn bei Hanau 1. September 1919 und die Strecke Stockhausen-Beilstein (zunächst bis Holzhausen) am 1. Juli 1922. Am Ende des Jahres 1913 hatte das Bahnnetz der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) eine Länge von 1926 km, darunter 918 km Nebenbahnen, Ende 1923 = 2033 km.

Der Ausbau des Netzes bedang auch eine Aus- und Umgestaltung der dem Verkehr unmittelbar dienenden Anlagen. Es sei hier nur auf Neubauten wie die Personenbahnhöfe in Bad-Nauheim, Bad-Homburg v. d. H., Friedberg, Höchst (Main), Frankfurt Ost und Frankfurt Süd und namentlich auf den des Hauptpersonenbahnhofs und Hauptgüterbahnhofs Frankfurt (Main) hingewiesen. Der Hauptpersonenbahnhof genügte mit seinen drei Hallen nicht mehr den Ansprüchen, die der mit der wirtschaftlichen Entfaltung Deutschlands um die Wende des Jahrhunderts unaufhörlich wachsende Verkehr an den Hauptpersonenbahnhof einer Handels- und Industrie-Metropole von internationaler Bedeutung wie Frankfurt (Main) stellte. Die Anlagen vermochten den in dichter Zugfolge zu- und abströmenden Personenverkehr nicht mehr ausreichend zu bedienen. Die Bahnsteige waren zu kurz geworden. Es fehlte an Weichenverbindungen, um rechtzeitig überlastete Teile rasch und auskömmlich entlasten zu können. Es kam hinzu, daß nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt der Wohlstand gewachsen war und seinen Kulturanspruch auf Bequemlichkeit in die Schranken forderte. Man entschloß sich deshalb zu einem großzügigen Umbau, der im Jahre 1912 begonnen wurde und ein vierjähriges Bauprogramm vorsah. Krieg- und Nachkriegszeit haben den Fortgang der Arbeiten gestört und sogar von Dezember 1923 bis März 1924 den gänzlichen Stillstand verursacht. Zurzeit wird der noch verbliebene Rest des Bauprogramms im wesentlichen aufgearbeitet.

An Stelle der dreiteiligen Halle überspannen 5 Hallen das Gebiet von 24 Gleisen mit 13 Bahnsteigen. Hier laufen zurzeit täglich 134 Personenzüge ein und 142 aus, darunter 25 Schnellzugspaare. Das Empfangsgebäude ist durch Kopfbauten an beiden Seiten erweitert, die sich architektonisch dem wuchtigen Stil des monumentalen Mittelbaues mit künstlerisch geschmackvollem Übergang eingliedern. Sie bilden zugleich mit ihren hübschen, dem Ab- und Zugang dienenden Säulenhallen die Brücke zu den Schenkelbauten der nun zu einem einheitlichen Gesamtbau in Form eines Hufeisens zusammengefügten Hochbauten, in dieser Gesamtheit die Kultur zweier Bauzeiten verkörpernd. Der im Jahre 1913 begonnene Umbau des Offenbacher Bahnhofs, der umfangreiche Erdbewegungen und Betonarbeiten erfordert, harrt noch der Vollendung.

In das Gebiet der Direktion Frankfurt (Main) ragen als Fremdkörper drei Brückenköpfe der durch das Versailler Diktat dem Deutschen Reiche aufgenötigten Besatzung der ehemaligen Feindbundmächte, die Brückenköpfe Mainz, Coblenz und Köln. Hat dieser Zustand anfangs der Frankfurter Direktion die Verwaltung der in ihren Bereich fallenden Strecken — wenn auch oft mit großen Hemmungen — ermöglicht, so haben die Wirkungen der Rhein-Ruhraktion hierin eine wesentliche Änderung gezeitigt. Im Verlaufe des sogenannten passiven Widerstandes, dessen Bürde fast ganz die Reichsbahn trug, wurden schrittweise, an den Verkehrsknotenpunkten beginnend, die Bediensteten aus ihren Stellungen verdrängt, die Leitung der deutschen Hand entwunden und das Eisenbahnnetz der Brückenköpfe einer fremden Verwaltung, der französisch-belgischen Regie, einverleibt. Die zwischen den Brückenköpfen liegenden besatzungsfreien Strecken wurden nach und nach von den Herrschern der Brückenköpfe in die besetzte Zone einbezogen, dem Einfluß der Direktion entrückt und der Regie zugeteilt. So trennt im Bezirk der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) deutsche und fremde Regieverwaltung eine Linie, die mit Neu-Isenburg, im Süden des Bezirks beginnend, nach Norden über Goldstein, Höchst (Main), Eschhorn, Weißkirchen, Eschhofen, Staffel, Elbingen, Flammersfeld und Hennef verläuft.

In den 5 Jahrzehnten des Bestehens der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) sind ihre Verwaltungsgeschäfte nacheinander von 7 Präsidenten geleitet worden. Die Neueinrichtung der Verwaltung in Frankfurt am Main und die Betriebsübernahme der Strecken oblag dem am 7. April 1874 zum Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt am Main bestellten Regierungs- und Baurat Redlich. Ihm folgte schon am 1. Januar 1875 der Geheime Regierungsrat Hendel in gleicher Eigenschaft und mit Wirkung vom 1. April 1880 mit dem Titel eines Präsidenten der Eisenbahndirektion. Er hatte die Aufgabe, die Verwaltungsordnung vom 1. April 1880 in seinem Bezirk durchzuführen. Am 19. April 1887 löste ihn der damalige Abteilungsleiter der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen v. Guérard, der Vater des jetzigen Präsidenten der Reichsbahndirektion in Köln a. Rh., ab. Indem er das Werk seines Vorgängers fortsetzte, konnte er den Hauptpersonenbahnhof Frankfurt (Main) im Jahre 1888 sowie mehrere neuerbaute Strecken zum Betriebe eröffnen. Die Durchführung der großen Verwaltungsneuordnung vom 1. April 1895, die er vorbereitete, blieb dem ihm folgenden Präsidenten Becher vorbehalten. Während seiner Präsidentenschaft erfolgte die Verschmelzung der preußischen und hessischen Staatsbahnen, die die Übernahme erheblicher Teile der Hessischen Ludwigsbahn, der gesamten Oberhessischen Staatsbahnen und eines kleinen Teiles der Main-Neckarbahn in den Betrieb der Direktion Frankfurt brachte. Die damals zwischen Preußen und Hessen geknüpften eisenbahnwirtschaftlichen nahen Beziehungen haben das gegenseitige Verständnis für die Eisenbahnfragen beider Länder vertieft und dem Gesamtinteresse der beiden Eisenbahnländer schädliche Wettbewerbsfragen auf dem Gebiete des Tarifwesens in glücklicher Weise und zu allseitiger finanzieller Befriedigung gelöst. Am 30. Juli 1899 gab der Präsident Becher, der mit dem Frankfurter Präsidentensitz den der damals im gewaltigen Aufblühen begriffenen Eisenbahndirektion Essen tauschte, die Leitung der Frankfurter Direktion an den Präsidenten Thomé ab, der vom 1. August 1899 bis 31. März 1908 die Geschäfte führte. Er vollzog den letzten umfangreichen Austausch wichtiger Bahnlinien zwischen der eigenen Direktion und den Direktionen Mainz, Köln und Elberfeld und war Mehrer des eigenen Netzes durch Hereinnehmen mehrerer neuerbauter Strecken. Ihn löste der Präsident Reuleaux ab (1. April 1908 bis 30. September 1919). Unter seiner Leitung hatte die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) Gelegenheit, das mit vielen Mühen und angestrengter Arbeit vorbildlich ausgestattete und entwickelte Eisenbahnnetz den schweren Anforderungen des Krieges dienstbar zu machen. Der reibungslose Aufmarsch der Armeen, der zum großen Teil über das Frankfurter Netz sich vollzog, und das Gelingen umfangreichster Truppenverschiebungen während der ganzen Kriegszeit legen beredtes Zeugnis ab für die Bedeutung und die Leistungsfähigkeit des im Herzen des Deutschen Reiches gelegenen Frankfurter Direktionsbezirks. Nicht ohne Grund sind deshalb Bahnanlagen in diesem Bezirk wiederholt das Ziel feindlicher Luftangriffe gewesen.

Nach Kriegsende hat am 1. Oktober 1919 an Stelle des in den Ruhestand getretenen Präsidenten Reuleaux Präsident Dr. Stapff in stürmischster Zeit die Leitung der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) übernommen. Immer dringlicher gewordene wirtschaftliche und Verwaltungsmaßnahmen stellten an sein wie seiner Mitarbeiter Wollen und Können potenzierte Ansprüche. Arbeiterunruhen und Arbeiterstreiks, die Wirkungen des Kapputsches, die Schließung der Hauptwerkstätten, um wieder wirtschaftlichere Ergebnisse zu erzielen, ein unheilvoller Beamtenstreik in harter Winterszeit, die Besetzung eines Teiles des Direktionsbezirkes als Auswirkung des Waffenstillstands- und Versailler Vertrags, der Übergang der Staatsbahnen in Reichshand, schließlich die Rhein-Ruhraktion und der Abbau im Personalwesen, Verkehr und Betrieb sind Marksteine des dornenvollen Weges, den die Direktion Frankfurt (Main) unter seiner Leitung in kurzer Zeit seit 1919 ging. Nicht immer war es leicht, der zahllosen Schwierigkeiten, die sich der wirtschaftlichen Gesundung der bei Kriegsende zusammengebrochenen deutschen Bahnen entgegenstemmten, Herr zu werden. Verständnisvolle Mitarbeit der Direktionsmitglieder und der Leiter aller Außenstellen, der im Grunde gesunde Sinn der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft haben es ermöglicht, in verhältnismäßig kurzer Zeit das Eisenbahnwesen des Bezirks Frankfurt (Main) aus der Mißwirtschaft heraus zu einem wirtschaftlich gesunden Glied des sich langsam, aber stetig kräftigenden Organismus der Deutschen Reichsbahn, dieses größten gewerblichen Unternehmens der Welt, zu entfalten.

Große organisatorische Aufgaben harren in Kürze ihrer Erfüllung im Beginn der zweiten Hälfte des ersten Jahrhunderts der Geschichte der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main). Mit den Aufgaben innerer Organisation geht Hand in Hand die Pflicht, mit den Ländern, deren Gebiet das Bahnnetz der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) durchzieht, engste Fühlung zu halten und bisherige beste Beziehungen zwischen Reichsbehörde und Ländern zu pflegen und auszubauen.

Um die deutschen Bahnen, wenn wohl auch in anderer, den veränderten Verhältnissen angepaßter Form, auf ihre Vorkriegshöhe zu bringen, gilt es indes noch viel zu tun. In tatkräftigem Wollen, das sich in der obersten Spitze bis zum letzten Arbeiter verkörpert, muß sich der ewig wahre Goethesche Spruch vollenden: „Was Du ererbt von Deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen."

Über Betriebsleitung*).

Vom Reichsbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a. S.

(Fortsetzung aus Nr. 18.)

II. Vorbereitende Tätigkeiten.

Das Maß der Vorbereitungen ist in Deutschland bedeutend größer als in anderen Ländern, weil in Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern ein sehr sorgfältig ausgearbeiteter Güterzugfahrplan als Grundlage der Betriebsführung benutzt wird in einer Form, die in den anderen Ländern im allgemeinen nicht vorhanden ist. In Amerika z. B. soll es nur verhältnismäßig wenige regelmäßig verkehrende Güterzüge geben. Die Abfuhr der aufkommenden Wagen erfolgt dort in der Weise, daß gewisse betriebsleitende Stellen, die in größeren Bezirken über den Bahnhöfen stehen, sich durch Telegramme oder Fernsprüche der Dienststellen bzw. Anfragen an dieselben über die Mengen abfuhrbereiter Wagen unterrichtet halten, und danach die Abfuhr bewirken. Diese train-dispatcher besorgen außerdem durch unmittelbare Aufträge an die Zugführer auch gewisse fahrdienstliche Geschäfte, die in Deutschland nur den Stationen vorbehalten sind (z. B. Verlegungen von Kreuzungen und Überholungen). Während also in Deutschland auf Grund der Vorbereitungen der gesamte Betriebsdienst lediglich durch die Dienststellen ermöglicht werden kann und — abgesehen von Betriebsschwierigkeiten — auch ermöglicht wird, ist die amerikanische Zugleitung ein notwendiges Glied der Betriebsführung; in Deutschland dagegen sind die Zugleitungen Zusatzeinrichtungen, die nur zu gewissen Zeiten, gewissermaßen automatisch in Tätigkeit treten und bei Wiederkehr normaler Verhältnisse wieder verschwinden.

Die vorbereitenden Tätigkeiten zerfallen in 3 Teile:

1. in Anordnungen, die zu jedem Fahrplanwechsel neu ausgearbeitet werden müssen,
2. in Anordnungen, die für längere Zeit getroffen und dauernd auf dem Laufenden gehalten werden müssen,
3. in Anordnungen für besondere Fälle, Ereignisse, Gelegenheiten.

Mit Rücksicht auf die praktische Benutzbarkeit dieser Abhandlung soll in den nachfolgenden Ausführungen eine etwas andere Einteilung gewählt werden, und zwar sollen die Tätigkeiten für die verschiedenen Betriebsleiter im Zusammenhange dargestellt werden. Es ist dabei selbstverständlich, daß diese vorbereitenden Arbeiten hier im wesentlichen nur in Form von Überschriften behandelt werden können; die ausführliche Besprechung der Gegenstände muß bei der Behandlung der Einzelgebiete des Betriebsdienstes stattfinden.

A. Bahnhof.

Naturgemäß sind die vorbereitenden Tätigkeiten der untersten Betriebsleiter (Bahnhofsvorsteher) auf den kleinsten Betriebsbezirk, den Bahnhof, beschränkt.

1. Geschäfte für die Fahrplanperiode.
   - a) Die Bahnhofsfahrordnung dient zur Ermöglichung ungehinderter und betriebssicherer Durchführung des Fahrdienstes. Welche Wichtigkeit man ihr zuschreibt, kann daraus erkannt werden, daß die von dem Bahnhofsvorsteher aufgestellte, im § 53 der Betriebsordnung vermerkte Fahrordnung vom Vorstande des Betriebsamts genehmigt werden muß.
   - b) Die Lokomotivfahrordnung ist als Zusatz zur Bahnhofsfahrordnung da aufzustellen, wo Lokomotivwechsel stattfindet oder Züge beginnen oder endigen.
   - c) Die Diensteinteilungen für das stationäre Personal sind für alle Beamtenklassen entsprechend den Bestimmungen der Dienstdauervorschriften vom Vorsteher zu bearbeiten. Durch zweckmäßige Aufstellung der Diensteinteilungen, durch geschickte Zusammenstimmung des Dienstes der einzelnen Beamtenklassen kann der Vorsteher viel zur Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens beitragen.
   - d) Durch die Verteilungslisten für Fahrplandrucksachen muß der Vorsteher erreichen, daß jede beteiligte Beamte alles Material bekommt, dessen er zur Durchführung des Fahrdienstes bedarf. Bei allen Unfalluntersuchungen, bei Gerichtsverhandlungen über Transportgefährdungen spielen diese Verteilungslisten eine bedeutende Rolle. Der Vorsteher muß daher die in seinem Bureau verfertigten Listen persönlich eingehend nachprüfen, auch hinsichtlich der Drucksachen für Sonderzüge, für besondere Vorkommnisse (Umbauarbeiten) usw., siehe 3a.
   - e) Die Anbringung der Aushangfahrpläne, wobei das Unterstreichen des Namens der eigenen Station mit Buntstift nicht zu vergessen ist.
   - f) Die Dienstausteiler für das Zugbegleitpersonal sind nach der im allgemeinen von der Direktion aufgestellten Diensteinteilung für das Fahrpersonal auszuarbeiten. Hierzu gehört ferner die Vorbereitung der übrigen mit dem Fahrmeisterdienst zusammenhängenden Listen (Kontrolle der Einzelbereitschaften, Nachweisung des Nutzdienstes der Bereitschaften usw.).
   - g) Die Wagenübergangspläne und die Bahnhofsbedienungspläne sind auf größeren Bahnhöfen in Verbindung mit dem Vorsteher der Güterabfertigung nach den in den Güterwagenvorschriften angegebenen Richtlinien auszuarbeiten.
2. Anordnungen für längere Zeiträume. Die hierher gehörenden Anordnungen, Anweisungen usw. brauchen im allgemeinen nur von Fall zu Fall (z. B. nach baulicher Änderung von Bahnanlagen usw.) neu aufgestellt zu werden, sie müssen aber dauernd auf dem Laufenden gehalten werden.
   - a) Die Bahnhofsdienstanweisung bildet die Unterlage für die Diensthandhabung des gesamten Personals. In kleineren Verhältnissen wird sie durch das Merkbuch, in kleinsten Verhältnissen durch das Merkblatt ersetzt. Für die ehemals preußischen Direktionen sind einheitliche Grundsätze für die Aufstelllung der Bahnhofsdienstanweisungen im Eisenbahnnachrichtenblatt 1919 veröffentlicht. Der Vorsteher ist dafür verantwortlich, daß alle Bediensteten Kenntnis vom Inhalt der Bahnhofsdienstanweisung oder des Merkblatts erhalten.
   - b) Das Verzeichnis der Zugschlußstellen und der für das Stellwerk Geprüften; Aufstellung im Benehmen mit dem Bahnmeister.
   - c) Einrichtung des dienstlichen Unterrichts (Dienstvortragswesen). Sorge für sachgemäße Unterweisung aller Bediensteten. Die Zeiten für den Unterricht werden im allgemeinen in jeder Fahrplanperiode neu festgesetzt.
3. Anordnungen für besondere Fälle.
   - a) Quittungslisten für Empfang oder Kenntnisnahme besonderer Dienstanweisungen. Letztere erhalten bei größeren Dienststellen beim Eingang laufende Nummern und werden dem Quittungsbuch als Anlage beigegeben. Durch tabellarische Anordnung (wagerechte Zeilen für die Namen der Bediensteten, senkrechte Spalten für die Nummern der Dienstanweisungen) läßt sich leicht übersehen, ob Quittungen fehlen.
   - b) Fahrordnungen für Sonderzüge.

     In Ausnahmefällen ist dies Aufgabe der Fahrdienstleiter.
   - c) Vorbereitungen für Fälle starken Verkehrsandranges (Messen, Märkte, Feste usw.).
   - d) Vorbereitende Maßnahmen für Brände, Unfälle u. dgl.

B. Betriebswerk.

Der Vorsteher des Betriebswerks hat für den maschinentechnischen Betriebsdienst im wesentlichen die gleichen vorbereitenden Arbeiten auszuführen wie der Bahnhofsvorsteher für den allgemeinen Betriebsdienst. Da die Geschäfte weniger umfangreich sind, so ist eine Trennung nach den drei Gruppen nicht nötig.

- a) Aufstellung der Diensteinteilungen für die stationären Personale (Kohlenlader, Ausschlacker, Putzer, Scheibenwärter usw.).
- b) Verteilungslisten der Fahrplandrucksachen.
- c) Quittungslisten für die besonderen Dienstanweisungen.
- d) Aufstellung der Dienstausteiler, der Dienständerungszettel usw. wie unter A, 2f.

*) In dem 1. Teil des Aufsatzes befindet sich auf S. 325 in der 1. Spalte, 2. Absatz, 6. Zeile infolge Zeilenverstellung ein sinnentstellender Druckfehler. Die Zeile muß lauten: „tig betrachtet werden müssen. Bei der praktischen Ausübung“.

C. Bahnmeisterei.

Auch die Bahnmeister üben gewisse betriebsleitende Tätigkeiten für das Personal des Betriebssicherheitsdienstes aus durch Aufstellung der

a) Diensteinteilungen für Bahnwärter, Schrankenwärter, Blockwärter usw.,

b) der Streckenpläne für das Bahnbewachungspersonal nach dem in den Fahrdienstvorschriften vorgeschriebenem Muster.

D. Betriebsamt
(Inspektion, Betriebsdirektion).

1. Geschäfte für die Fahrplanperiode.
   a) Genehmigung der von den Dienststellen aufgestellten Diensteinteilungen, Bahnhofsfahrordnungen usw., Bahnhofsbedienungspläne und Wagenübergangspläne.
   b) Verteilungsliste für Fahrplandrucksachen. Auf diese Verteilungsliste ist besonderer Wert zu legen, weil bei nicht richtiger Verteilung des nötigen fahrdienstlichen Materials die Quellen für Unfälle vermehrt werden.

2. Anordnungen für längere Zeiträume.
   a) Genehmigung der von den Dienststellen aufgestellten Arbeiten: Bahnhofsdienstanweisungen bzw. Merkbücher, Verzeichnis der Zugschlußstellen.
   b) Vorbehalte nach den Blockvorschriften: Verzeichnis der Beamten, die ausnahmsweise im Auftrage des Fahrdienstleiters den Block bedienen können.
   c) Regelung des Meldewesens bei Unfällen auf der Strecke, Feststellung der Unfallmeldestationen, Aushänge in den Streckenfernsprechbuden.
   d) Vorbereitung für die schnelle Abfahrbereitschaft der Hilfszüge (Hilfsgerätewagen): Papptafeln für die Geschwindigkeiten der Hilfszüge von 30 und 75 km.
   e) Vorbehalte nach den Fahrdienstvorschriften. Es ist selbstverständlich nicht möglich, im Rahmen dieser Ausführungen die verschiedenen, dem Amtsvorstand vorbehaltenen Befugnisse hier aufzuführen. Sie liegen hauptsächlich auf dem Gebiete der Betriebssicherheit, aber auch der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit; auf dem Gebiete der Zugbildung kommen hauptsächlich Regelungen für den Rangierdienst in Frage. Auf dem Gebiete der Zugförderung Ergänzungen beim Abmelden und Abläuten, bei Prüfung des Freiseins der Fahrstraßen, bei der Ein- und Ausfahrt der Züge und bei Erteilung der Abfahraufträge an die Zugführer. Die Befugnisse der Amtsvorstände sind bisher noch je nach den Bezirken der früheren Länderbahnen bei der Deutschen Reichsbahn verschieden festgesetzt. Etwa gleich sind die Befugnisse bei den Betriebsämtern der ehemals preußischen Bahnen und den Betriebsdirektionen der ehemals sächsischen Bahnen; weniger Befugnisse betriebsleitender Art hat Bayern seinen Betriebsinspektionen zugebilligt; noch weniger Rechte als Bayern haben die ehemals badischen und württembergischen Eisenbahnen den Vorständen ihrer Betriebsinspektionen zugewiesen.

   Damit man sicher ist, daß auch für jede Station die nach den Fahrdienstvorschriften vom Vorstand des Betriebsamts zu erlassenden besonderen Anordnungen rechtzeitig getroffen werden, empfiehlt es sich, für die Vorbehalte eine übersichtliche Zusammenstellung fertigen zu lassen und diese jedem Merkbuch oder jeder Bahnhofsdienstanweisung beizuheften. Diese Nachweisung könnte etwa folgenden Kopf haben:

Lfd. Nr.	Paragraph der Fahrdienstvorschriften	Kurzer Inhalt	Anordnung für die betreffende Station

   f) Vorbehalte nach der Signalordnung. Auch bei diesem Punkte gehen die preußischen und sächsischen Anordnungen am weitesten. Es kommen hauptsächlich folgende in Frage:
      Festsetzung der Entfernung des Langsamfahrsignals von der Haltscheibe,
      Einzelheiten über die Anwendung des Gleissperrsignals,
      Vorschriften über die Löschung der Beleuchtung der Signallaternen.
   g) Bestimmung der Stellen, an denen die Tafeln für das Verkehren der Sonderzüge anzubringen sind. Diese Vorschriften des § 6 Punkt 10 der Fahrdienstvorschriften sind zur Verhütung von Unfällen überaus wichtig.
   h) Anordnungen für die Dienststellen, in welcher Weise Fernsprechmitteilungen an das Streckenpersonal weitergegeben werden sollen. (§ 6, 11 der F.V.)

3. Geschäfte für besondere Fälle. Hier sind in erster Linie die für die Bahnunterhaltung notwendigen Dienstanweisungen für die Aufrechterhaltung des Fahrdienstes zu nennen;
   a) Anordnungen für den eingleisigen Betrieb bei plötzlich eintretenden Fällen. Bei vorauszusehenden Fällen soll die Direktion diese Dienstanweisungen genehmigen. Es wäre aber wohl zu prüfen, ob man nicht den Betriebsämtern mehr Freiheiten in der Beziehung geben könnte, denn die Beteiligung der Direktionsinstanz bedeutet im allgemeinen eine Verzögerung. Voraussetzung wäre allerdings, daß man den Ämtern durch Aufstellung von Musterdienstanweisungen gewisse Anhaltspunkte gäbe[4]).
   b) Aufstellung der Dienstanweisungen für Stellwerksumbauten, sobald die vorgeschriebenen Abhängigkeiten während mehr als 3 Zugpausen gestört werden. Die Genehmigung durch die Direktion ist nötig, wenn die Arbeiten länger als 2 Tage dauern.
   c) Aufstellung der Dienstanweisungen und Arbeitspläne für Oberbauarbeiten (vgl. Abschnitt 27 (12) der preußischen Oberbauvorschrift).
   d) Schriftliche Anweisungen über Langsamfahrstrecken. Bei starker Umbautätigkeit empfiehlt es sich, diese Langsamfahrstrecken von Zeit zu Zeit tabellarisch geordnet herauszugeben.
   e) Dienstanweisungen sonstiger Art, wie sie bei Bahnhofsumbauten und dgl. vorkommen.

E. Maschinenamt.

Die hauptsächlichste leitende Tätigkeit der Maschinenämter besteht in der Ausarbeitung der Diensteinteilungen für Lokomotiven und Personal nach der von der Direktion aufgestellten Hauptverteilung, ferner in der Genehmigung der Diensteinteilungen des maschinentechnischen stationären Personals, die von den den Ämtern unterstellten Dienststellen aufgestellt sind, ferner in der Aufstellung und Führung der Verteilungslisten der Fahrplandrucksachen.

F. Direktion.

1. Geschäfte für die Fahrplanperioden.
   a) Aufstellung des Fahrplans für den Personen- und Güterzugdienst. Soweit der Durchgangsverkehr in Frage kommt, nach Vereinbarung mit den beteiligten Direktionen auf den Fahrplankonferenzen. Es kommen in Frage die bildlichen Fahrpläne, die Zeitungsfahrpläne, die Aushangfahrpläne, die Kursbücher (Taschenfahrpläne) und die Fahrplanbücher für den Dienstgebrauch des Personals, je nach dem Umfang getrennt für den Personenverkehr und den Güterverkehr, nach Bedarf in verschiedenen Heften.
   b) Aufstellung der Diensteinteilungen. Für Lokomotiven und Lokomotivpersonale nimmt im allgemeinen die Direktion nur die Verteilung der Züge auf die einzelnen Maschinenämter vor und überläßt diesen die Ausarbeitung der Diensteinteilung im einzelnen. Die Diensteinteilungen für Zugbegleitpersonale werden dagegen in den meisten Fällen von der Direktion selbst aufgestellt, vielfach unter Benutzung der Vorschläge der Stationen.
   c) Zugbildungsplan für den Personenverkehr. Er enthält eine übersichtliche Zusammenstellung der Wagen, aus denen die einzelnen Schnell- und Personenzüge bei gewöhnlichem Verkehr zu bilden sind.
   d) Rangiervorschriften für Güterzüge. In den Beförderungsvorschriften Heft 4 (bei größeren Direk-

[4]) Anleitung zur Bearbeitung von Betriebs-Dienstanweisungen, Zentralblatt der Bauverwaltung 1914.

tionen geteilt nach den Heften 4a und 4b) sind alle Güterzüge hinsichtlich ihrer Benutzung und Zusammenstellung im einzelnen aufgeführt.

Die Beförderungsvorschriften Heft 2 enthalten das Verzeichnis der Eilgutkurswagen, Heft 3 das Verzeichnis der Frachtgutkurswagen. Als Anlage zu Heft 4 der Beförderungsvorschriften werden noch bei einzelnen Direktionen sogenannte Rangierpläne für die größeren Verschiebebahnhöfe aufgestellt.

e) Packwagenumlaufplan. Er enthält eine genaue Diensteinteilung für den Umlauf der Packwagen mit dem Ziele der günstigsten Ausnutzung derselben. Der Packwagenumlaufsplan fällt da fort, wo, wie in den westlichen Direktionen, den Personalen noch sogenannte Eigentumspackwagen zugeteilt sind.

f) Wartezeitvorschriften. Sie enthalten in übersichtlicher Anordnung die Zeiten, um die einzelne Züge bei Verspätungen anderer Züge die Abfahrtszeit überschreiten dürfen.

g) Umleitungspläne für Schnellzüge bei Unfällen. Sie bieten dem Personal der größeren Stationen Hilfsmittel für die Umleitung von Schnellzügen bei Unfällen und Betriebsstörungen auf einzelnen Strecken, nachdem bekanntgeworden ist, wie lange wegen des Unfalls usw. die betr. Strecke für den durchgehenden Zugverkehr gesperrt sein wird. Aus dem Verzeichnis sehen z. B. die Fahrdienstleiter in Stendal und in Öbisfelde, ob sie bei längerer Sperrung beider Gleise in Gardelegen Züge des Durchgangsverkehrs zurückhalten oder über Magdeburg umleiten müssen.

h) Umleitungszugverbindungen für Güterzüge. Während man früher für den Fall von länger dauernden Betriebsschwierigkeiten oder Stockungen auf einzelnen Bahnhöfen oder Strecken eingehend ausgearbeitete Fahrplanbücher für die umzuleitenden Züge aufstellte, ist man seit einigen Jahren dazu übergegangen, für solche Zwecke nur noch die Zahlen und die zu wählenden Wege der umzuleitenden Güterzüge den Bahnhöfen vorzuschreiben, und überläßt es diesen und den Oberzugleitungen oder Zugleitungen, die Züge auf die vorbereiteten Bedarfszugpläne zu legen.

i) Sonntagsruhevorschriften. Sie enthalten in übersichtlicher Anordnung ein Verzeichnis der Züge, die bei den angeordneten Sonntagsplänen R oder A oder C usw. verkehren.

k) Bildliche Übersichten über den Schnellzugverkehr. Da die graphischen Fahrpläne der einzelnen Direktionen nur verhältnismäßig kurze Strecken enthalten, hat es sich als erwünscht herausgestellt, abgekürzte graphische Darstellungen für den ganzen Zuglauf, z. B. München-Berlin, Basel-Berlin usw. aufzustellen.

l) Bildliche Übersichten über den Güterzugverkehr. Der Wert dieser Darstellungen ist in den letzten Jahren von vielen Fachleuten bezweifelt worden. Man ist daher dazu übergegangen, neben den bildlichen Übersichten noch tabellarische (Güterkurse) nach süddeutschem Vorbild aufzustellen, weil diese von den im Verkehrsdienst tätigen Beamten besser zur Auskunft an die Verkehrtreibenden benutzt werden können, als die bildlichen Darstellungen.

2. Geschäfte für längere Zeiträume.

a) Verteilungslisten für Fahrdienstdrucksachen. Es kommen hier nicht nur Dienststellen des eigenen Bezirks, sondern für den Durchgangsverkehr auch viele Dienststellen fremder Bezirke in Frage.

b) Anhang zum Fahrplanbuch. Über die Abfassung dieser sehr wichtigen Unterlagen bestehen noch keine einheitlichen Vorschriften für die Deutsche Reichsbahn. Ein großer Teil der Bestimmungen des preußischen Anhangs zum Fahrplanbuch findet sich in Bayern in den sogenannten Belastungsvorschriften und in den Bremsvorschriften.

c) Vorbehalte zu den Fahrdienstvorschriften. Ebenso wie den Betriebsämtern (Betriebsdirektionen, Inspektionen) sind auch den Direktionen viele Vorbehalte zu gewissen Paragraphen der Fahrdienstvorschriften überlassen, z. B. in bezug auf Entbindung von Zugmeldeverfahren, Streckenkundigkeit der Lokomotivführer, Verspätungsmeldungen für durchgehende Züge usw.

3. Geschäfte für besondere Fälle.

a) Genehmigung der von den Ämtern aufgestellten Dienstanweisungen für eingleisigen Betrieb nach § 28 B der Fahrdienstvorschriften.

b) Dienstanweisungen für Stellwerksänderungen, die länger als 2 Tage Gültigkeit haben sollen.

c) Bestimmungen für die Bedienung der Anschlüsse auf freier Strecke (§ 29 FV.).

d) Sondervorbereitungen für die Durchführung des Fahrdienstes im Personenverkehr. Es kommen hier hauptsächlich in Frage Sonderzüge für Messen, Vereine, Pilgerfahrten, Ferienverkehr, Festverkehr usw.

e) Sonderfahrpläne im Güterverkehr. Hier sind zu nennen Sonderzüge für landwirtschaftliche Ausstellungen, für Pferderennen, für Zirkusbesitzer, für Brieftauben, für Bienen usw.

III. Beaufsichtigung und Überwachung.

A. Allgemeines.

Angesichts der großen Menge guter Vorschriften und eingehender Vorbereitungen wäre der Standpunkt wohl verständlich, daß eine besondere dauernde Überwachung der Betriebsführung durch die unteren Stellen nicht erforderlich ist. Dieser auch in der Literatur zuweilen vertretenen Anschauung muß aber aus den nachstehend erläuterten Gründen entgegengetreten werden:

a) Die betrieblichen Erkenntnisse sind nicht dauernd richtig. Sie ändern sich zum Teil mit der wechselnden Stärke des Verkehrs; infolgedessen muß durch dauernde Aufsicht darüber Klarheit gewonnen werden, ob die betrieblichen Vorschriften und die unter Abschnitt II erläuterten Vorbereitungen nicht zu ändern seien.

b) Die Werkzeuge der Betriebsführung beruhen zum großen Teil auf technischer Grundlage. Da die Technik in dauernder Bewegung, in dauernder Aufwärtsentwicklung begriffen ist, so müssen die Betriebsleiter durch dauernde eingehende Beaufsichtigung des betrieblichen Arbeitens aller Stellen darüber wachen, daß die Werkzeuge der Betriebsführung auch stets auf der Höhe des technischen Fortschrittes bleiben.

c) Die lebenden Werkzeuge der Betriebsführung — die Personale aller Gattungen — zeigen Mängel, die in der menschlichen Natur begründet sind. Es kann nicht geleugnet werden, daß der Durchschnitt der Menschen nach der Seite der Bequemlichkeit neigt, daß er durch dauernde Vereinfachung seine tägliche Tätigkeit möglichst bequem zu gestalten sucht. Dieser durch die Natur geschaffenen Neigung muß durch die angespannte Tätigkeit der leitenden Personen des Betriebes entgegengetreten werden.

Die Hauptgesichtspunkte, die die Betriebsleitung bei der Beaufsichtigung und Überwachung zu beachten hat, sollen im folgenden nach den drei Gruppen der Betriebssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit besprochen werden. Vor der Einzelbehandlung der Geschäfte innerhalb der drei Gruppen sollen einige Vorbedingungen, die für eine wirksame Tätigkeit auf allen drei Gebieten von Wichtigkeit sind, vorgeführt werden. Es ist hervorzuheben, daß die nachfolgenden Ausführungen zum großen Teil nicht nur für das Fachgebiet des Betriebes, sondern auch die übrigen Fachgebiete des Eisenbahnwesens, in Frage kommen.

1. Die Überwachung darf nicht nur auf dem Bürozimmer, auf Grund schriftlichen Materials vorgenommen werden, sondern sie muß zum größten Teil an Ort und Stelle stattfinden. Die örtliche Inaugenscheinnahme durch Dienstreisen hat häufig dahin geführt, daß so mancher schöne Bericht, so manche ausführliche Statistik eine ganz andere Beleuchtung erfahren hat. Die Dienstreisen der leitenden Beamten der Ämter, aber auch zum Teil der Direktionen und der höheren Stellen, sollen nicht nur dann ausgeführt werden, wenn ein unmittelbarer Anlaß vorliegt (Untersuchung von Beschwerden, Unregelmäßigkeiten und besonderen Anträgen usw.), sondern auch ohne solche besonderen Ursachen zur örtlichen Nachprüfung des Gesamtdienstes und seiner Einzelzweige.

2. Die Volksregel „Viel hilft viel" wäre bei diesen Kontrollreisen vom Übel. Nur bei Planmäßigkeit können in jeder Beziehung befriedigende Erfolge erzielt werden. Es muß als Regel gelten, daß nicht alle Angelegenheiten von allen Stellen revidiert werden dürfen. Es empfiehlt sich vielmehr einen gewissen Zweiinstanzenzug durchzuführen. Die untersten Stellen — die Dienststellen — führen aus und die nächsthöheren Stellen — die Ämter — überwachen planmäßig. Die nächsthöheren Stellen — Direktionen — überzeugen sich durch Stichproben, daß die von der Zentrale bzw. im kleineren Umfange von den Direktionen herausgegebenen Grundsätze gleichmäßig angewendet werden. Die

planmäßige Überwachung des einen Teils betrieblicher Tätigkeit — des betrieblichen Sicherheitsdienstes — muß im wesentlichen als Angelegenheit der Betriebsämter (der Betriebsdirektionen) angesprochen werden. Die Vorstände dieser Stellen bzw. ihre Vertreter müssen jährlich mindestens einmal jede Dienststelle in allen Teilen der Geschäftsgebarung revidieren, bei größeren Dienststellen mit mehreren Aufsichtsbezirken werden auf diese eingehenden Prüfungen zum Teil mehrere Tage zu verwenden sein, z. B. bei Bahnhöfen getrennt nach Zugmeldedienst, Rangierdienst, Bürodienst, Anschlußbedienungsdienst, Fahrmeisterdienst usw. Bei größeren Betriebswerken wird die Prüfung getrennt nach Schuppendienst, Werkstattdienst, Bürodienst, Magazindienst usw. vorzunehmen sein. Die betriebsleitenden Dezernenten der Direktionen werden in dem genannten Haupttätigkeitsgebiet bei jedem Amte in jedem Jahre je eine Stichprobe, bei kleineren, bei mittleren und größeren Dienststellen auszuführen haben. Durch diese Stichproben soll einmal überwacht werden, daß die Amtsvorstände ihre Geschäfte richtig ausführen, und soll ferner erreicht werden, daß auch die Dezernenten in genügender Berührung mit dem praktischen Betriebsleben bleiben.

In den Angelegenheiten des anderen Teils betrieblicher Betätigung — im betrieblichen Beförderungsdienst — die über den Bereich der Ämter vielfach hinausgehen, liegt die planmäßige Überwachung der Dienststellen zum kleineren Teil bei den Ämtern, zum größeren dagegen bei den Direktionen. Stichproben zur Wahrung der Einheitlichkeit werden auf diesem Gebiete von der betrieblichen Zentralstelle (und den Generalbetriebsleitungen, soweit sie bestehen) auszuführen sein. Der betrieblichen Zentrale wird es selbstverständlich zu überlassen sein, auch auf dem Gebiete des Sicherungsdienstes sich durch Stichproben davon zu überzeugen, ob die herausgegebenen Grundsätze einheitlich angewendet werden. Die Mitglieder der Zentralstelle (Hauptverwaltung der Reichsbahn) werden bei derartigen Reisen die erforderlichen Anregungen zu der notwendigen Fortentwicklung aller von ihr herausgegebenen Grundsätze, Vorschriften usw. erhalten.

Bei solcher Planmäßigkeit des Überwachungsdienstes werden gute Erfolge erzielt werden. Es wird vor allen Dingen erreicht werden, daß übermäßige Beanspruchung und zeitweise Verärgerung der Dienststellen-Vorsteher und Amtsvorstände durch anders geartete Revisionen und Kontrollen vermieden werden. Die vornehmste Aufgabe der Leiter der Direktionen wird jedenfalls immer dahin gerichtet sein müssen, die durch vorstehende Grundsätze angeordneten Zuständigkeiten zu wahren, denn sonst entstehen starke Reibungswiderstände, zu deren Überwindung viel nutzlose Arbeit aufgewendet werden muß.

3. Die wichtigste Vorbedingung für eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete der Betriebsüberwachung besteht in der Bestellung geeigneter Persönlichkeiten zum Betriebsleiter sowohl in unteren, als auch in mittleren und höheren Stellen. In erster Linie ist für diese Beamten zu fordern ein großes Maß positiver Kenntnisse im Betriebswesen und eingehender betrieblicher Erfahrungen. Im Interesse der Erzielung von Höchstleistungen kann es durchaus nicht gebilligt werden, daß z. B. Männer, die eingehende Erfahrung auf dem Gebiete des Verkehrsdienstes gesammelt haben, schließlich, wenn sie zur Beförderung heran sind, zu Oberbahnhofsvorstehern ernannt werden. Ebenso ist es natürlich unvorteilhaft für die Erzielung von Höchstleistungen auf dem Gebiete des Verkehrsdienstes, wenn erfahrene Betriebsbeamte im reiferen Alter in den Abfertigungsdienst übergeführt werden. Als zweites Erfordernis muß eine gefestigte Gesundheit, gute körperliche Rüstigkeit, ein Freisein von körperlicher Bequemlichkeit gefordert werden. In dritter Linie ist für leitende Stellen Charakterstärke Vorbedingung. Die Betreffenden müssen die moralische Kraft haben, untadlig nach den dienstlichen Vorschriften zu leben. Nicht zu dulden ist ein Betriebsvorgesetzter, der seinen Untergebenen dauernd die Befolgung der Sicherheitsvorschriften zur Pflicht macht, aber für seine Person aus kleinlicher Bequemlichkeit von den Sicherheitsvorschriften abweicht oder gar im Interesse seiner Bequemlichkeit die Untergebenen zur Abweichung von den Vorschriften verleitet; zu verwerfen ist ein Vorgesetzter, der dauernd die Notwendigkeit der Sparsamkeit hervorhebt und dabei selbst bei jeder Gelegenheit verschwenderisch arbeitet; unmöglich ist ein Betriebsvorgesetzter, der die nachgeordneten Stellen und Beamten täglich zur Erfüllung höchster Leistungsfähigkeit anspornt, dabei aber selbst faul ist. Als wichtigstes Erfordernis wird man ein großes Maß von Tatkraft (sog. Initiative) fordern müssen. Vorgesetzte jeden Grades, die stets eines Anstoßes von oben oder unten bedürfen, ehe sie sich zu Handlungen aufschwingen, sollten aus den leitenden Stellungen entfernt werden. Von sich aus müssen die Betriebsvorgesetzten Fragen zur Verbesserung der Leistungen und der Wirtschaftlichkeit anregen und nicht warten, bis sie durch andere dazu gebracht werden. Für die höheren betriebsleitenden Stellen möchte ich noch eine gewisse kritische Ader als überaus erwünscht bezeichnen. Die in solchen Stellen tätigen Persönlichkeiten dürfen nicht alles als gut hinnehmen, was sich vielleicht früher einmal bewährt hat, sondern sie müssen bei jeder baulichen Einrichtung, bei jedem betrieblichen Arbeitsvorgang, bei jeder Frage der betrieblichen Organisation immer wieder von neuem überlegen, ob nicht Verbesserungen möglich sind. Selbstverständlich soll hier nicht den neuerungssüchtigen Persönlichkeiten das Wort geredet werden, die fortwährend Änderungen ersinnen und keine einzige Neueinrichtung zur vernünftigen Ausreifung kommen lassen; denn alles Neue erfordert eine gewisse Zeit, ehe es nach unten durchgedrungen ist. Aber es muß auch andererseits hervorgehoben werden, daß für alle Männer in leitenden Stellungen Versteinerung jeder Art vom Übel ist. Die hehre Wichtigkeit des „besten Wirkungsgrades" (Nutzeffekt) muß allen leitenden Persönlichkeiten in Fleisch und Blut übergegangen sein.

B. Betriebssicherheit.

Das Ziel der Beaufsichtigung und Überwachung auf dem Gebiete der Betriebssicherheit ist die möglichste Vermeidung von Unfällen und Betriebsgefährdungen, weil Gefährdungen meistens die Quellen von Unfällen werden. Die Betriebsleitung, die auf diesem Gebiete erfolgreich tätig sein will, muß vor allem die Ursachen der Unfälle zu erkennen suchen. Über die Ursachen liefert erschöpfendes, man darf wohl sagen mustergültiges Material die schon durch das ehemalige Reichseisenbahnamt ausgearbeitete Unfallstatistik der Deutschen Reichsbahn. Nach den Bestimmungen der Unfallstatistik melden die Betriebsämter monatlich alle Unfälle an die Direktion getrennt nach Entgleisungen, Zusammenstößen und sonstigen Unfällen; die Zahlen der Getöteten und Verletzten sind dabei ausgeschieden nach Reisenden, Bahnbediensteten, Post-, Steuer- und Polizeibeamten, sonstigen Personen und Selbstmördern. Aus diesen Unterlagen fertigen die Direktionen für die Hauptverwaltung Zusammenstellungen für ihren Bezirk und geben diesen besondere Erläuterungen über die einzelnen Unfälle bei. Die Zusammenstellungen enthalten auch die Rangierschäden, wenn keine Personen verletzt, aber größere Kosten entstanden sind. Die größeren Unfälle werden in besonderen von den Betriebsämtern unmittelbar an den Reichsverkehrsminister zu sendenden Berichten behandelt. Die betriebliche Zentralstelle fertigt Zusammenstellungen aus den vorstehend bezeichneten Unterlagen an. Auf Grund des geschilderten Verfahrens sind alle betriebsleitenden Beamten in der Lage, die Ursachen der Unfälle zu erkennen und daraufhin ihre unfallverhütende Tätigkeit einzustellen. In der nachfolgenden Zusammenstellung ist ein Verzeichnis der Unfälle in den letzten drei Sommerhalbjahren nach Gruppenursachen zusammengefaßt gegeben. Zum Vergleich ist eine aus dem Jahre 1885 vorhandene Zusammenstellung berücksichtigt.

	1. 4. — 1. 10.			1885
	1921	1922	1923	
Zustand der Bahnanlagen	10 %	12 %	11 %	12 %
„ „ Fahrzeuge...	15 %	12 %	13 %	25 %
Handhabung des Dienstes	63 %	57 %	63 %	40 %
Sonstige Ursachen........	12 %	16 %	13 %	25 %
Gesamtzahl der Unfälle...	416	459	370	?

Bei der Gesamtzahl der Unfälle im Jahre 1923 ist zu berücksichtigen, daß das Material der Direktionen Trier, Köln, Mainz, Ludwigshafen, Essen, Elberfeld und Frankfurt (Main) wegen des Ruhreinbruchs lückenhaft ist. Beim Zustand der Bahnanlagen sind die Unfälle berücksichtigt worden, die durch Anstoßen des Personals an feste Gegenstände entstanden sind. Nicht berücksichtigt sind aber solche Unfälle, die durch unzeitgemäßen Aufenthalt von fremden Personen auf dem Bahnkörper entstanden sind. Die Tabelle läßt erkennen, daß die durch den Zustand der Bahnanlagen begründeten Unfälle im wesentlichen gleichgeblieben sind, während diejenigen Unfälle, die auf den Zustand der Betriebsmittel zurückzuführen sind, seit 1885 wegen der Verbesserung der Fahrzeugtechnik prozentual erheblich abgenommen haben.

Auf Grund des Studiums der Unfälle und Gefährdungen, die auf den Zustand der Bahnanlagen zurückzuführen sind, müssen die Betriebsleiter aller Grade auf sorgfältige Unterhaltung und Bewachung, gegebenenfalls auf Verbesserung der bestehenden Bahnanlagen bei den zuständigen Stellen hinwirken. Es kommen hier hauptsächlich folgende Verbesserungen in Frage: Ersatz von Wegeübergängen durch Brücken, Herstellung von Einfriedigungen, Verbesserung des Normalprofils (Signal- und

Lichtmaste), weißer Anstrich an Brückenpfeilern, Verbesserung der Signalbilder, Verbesserung der Stellwerksanlagen (Schutzweichen, Fahrstraßenfestlegungen usw.), Vervollständigung der Streckenblockanlagen, insbesondere auf eingleisigen Strecken (Versuche mit Führerstandsignalen u. dgl. m.).

Die Unfälle, die durch den Zustand der Fahrzeuge verursacht sind, werden die Betriebsleiter veranlassen, ihren Einfluß auf die Verkürzung der Untersuchungsfristen der Lokomotiven und Wagen (§§ 43 und 44 der Betriebsordnung) geltend zu machen. Wegen der Verlängerung der Untersuchungsfristen wuchs im Kriege die Zahl der auf Mängel der Fahrzeuge zurückzuführenden Unfälle vorübergehend sehr stark an. Ferner werden sie auf Verbesserung der Bremseinrichtungen, Beschleunigung der Einführung der durchgehenden Bremse[5]) bei Güterzügen dringen müssen u. dgl. m. Wenn auch augenblicklich bei der schlimmen Lage der Reichsbahn nur wenig Mittel für derartige Verbesserungen aufgewendet werden können, so müssen sich doch die maßgebenden Persönlichkeiten dauernd vor Augen halten, daß diese vorübergehende Zurückhaltung von an sich notwendigen Mitteln einen Eingriff in die Substanz darstellt.

Während die Betriebsleiter hinsichtlich der Verbesserung der Bahnanlagen und Fahrzeuge im wesentlichen Anregungen geben, haben sie zur Verhütung der Unfälle, die auf die Handhabung des Dienstes zurückzuführen sind, selbst die nötigen Maßnahmen zu treffen. Hier ist ihr ureigenstes Arbeitsgebiet. Mit unermüdlicher Geduld, mit unbeugsamer Tatkraft, falls nötig mit erbarmungsloser Strenge müssen die Betriebsleiter aller Grade — die Vorsteher, die Amtsvorstände, die Direktionsmitglieder und die Mitglieder in der Zentralstelle — die Beaufsichtigung und Überwachung des Betriebspersonals durchführen. Für ihre überaus mühselige Tätigkeit auf diesem Gebiete werden sie Befriedigung finden in der Überzeugung, daß sie so manchen Menschen vor dem Tode, viele Menschen vor Verletzungen und das Eisenbahnunternehmen, dem sie dienen, vor großen Ausgaben bewahrt haben.

In Folgendem sollen einige Hauptgesichtspunkte, die bei der Beaufsichtigung auf dem Gebiete der Betriebssicherheit zu beachten sind, erläutert werden.

1. Notwendigkeit der Überwachung. Im Betriebe drängen sich die Geschäfte bei Verspätungen von Zügen häufig zusammen; da wird es den Betriebsbediensteten schwer, die vielfältigen Vorschriften zu beachten. Unterläßt in solchen Zeiten der Beamte die Befolgunug mancher Vorschriften und die Unterlassung führt keinen Unfall herbei, so ist zu befürchten, daß er auch so manche Sicherheitsvorschrift nicht befolgen wird, selbst wenn er Zeit dazu hätte. Dazu kommt, daß die Gefahr abstumpft. Wer täglich mit der Gefahr umgeht, wird schließlich leichtsinnig, selbst wenn er durch den Leichtsinn sein eigenes Leben gefährdet (§ 76 der Fahrdienstvorschriften). Schließlich muß auch noch hervorgehoben werden, daß den Bediensteten vielfach die Erkenntnis der großen Gefahr fehlt.

2. Überwachung der Vorsteher. Vielfach ist die Meinung verbreitet, daß zu dieser unmittelbaren Überwachung des Personals die untersten Betriebsleiter, die Dienststellenvorsteher genügten und daß die höheren und mittleren Stellen auf diesem Gebiete nicht mehr tätig zu sein brauchten. Diese Ansicht ist irreführend. Denn in betriebsschwierigen Zeiten, die auf allen belebteren Strecken im Herbst und auch den ganzen Winter hindurch herrschen, sind die Vorsteher großer Bahnhöfe in erster Linie mit der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe beschäftigt. Die Befolgung der Sicherheitsvorschriften kommt in solchen Zeiten vielfach zu kurz. Diesen Mangel müssen die Vorstände der Betriebs- und Maschinenämter und ihre Vertreter ausgleichen. Ihnen darf kein Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften entgehen. Jede Gelegenheit müssen sie benutzen, um die unterstellten Personale auf Dienstkenntnis zu prüfen und sie möglichst auch unbeobachtet auf Verstöße zu überwachen. Diejenigen Amtsvorstände werden ihren Mitmenschen und ihrem Unternehmen am besten dienen, die überall Unfälle und Gefahren wittern und ihre ganze Revisionstätigkeit auf diesen Gesichtspunkt einstellen. Selbstverständlich muß diese überwachende Tätigkeit mit Vorsicht ausgeübt werden, damit nicht etwa durch Hineinreden in die Tätigkeit der Untergebenen in der Verwirrung Unfälle hervorgerufen werden.

3. Unterricht. Die Organisation des Unterrichts im einzelnen ist hauptsächlich Sache der Ämter. Sie müssen dafür sorgen, daß in dem Fortbildungsunterricht (bei der Deutschen Reichsbahn Dienstvortragswesen genannt) gewisse wichtige Betriebssicherheitsvorschriften immer wieder von neuem dem Personal eingehämmert werden, z. B. die Deckung liegengebliebener Züge, das Verfahren bei Teilfahrten, Kleinwagenfahrten usw. Es muß immer wieder von neuem hervorgehoben werden, daß Abweichungen von den Vorschriften im allgemeinen eine Gefährdung zur Folge haben werden. Der den Dienst Ausführende muß wissen, daß er leichtsinnig handelt, wenn er von den Sicherheitsvorschriften abweicht. Der Vorgesetzte muß wissen, daß er gewissenlos handelt, wenn er Abweichungen von den Vorschriften zuläßt. Für die strafrechtliche Verfolgung müssen den Beamten diese beiden Punkte stets vor Augen stehen. Es muß gefordert werden, daß alle im Betriebsdienst tätigen Beamten den § 2, 2 der Fahrdienstvorschriften, der sich nicht nur an den Verstand, sondern auch an das Gemüt richtet, auswendig lernen.

4. Abgrenzung der Verantwortlichkeiten. Da, wo mehrere Beamte zusammenarbeiten, liegt die Gefahr vor, daß einer sich auf den anderen verläßt oder daß auch Unberufene aus Bequemlichkeit der Zuständigen oder im eigenen Übereifer Handlungen ausführen, zu denen sie nicht berechtigt sind, z. B. Erfüllung der Vorbedingungen für die Zugfahrten, Prüfung des Freiseins der Gleise usw. Deshalb ist es vornehmste Pflicht der Betriebsleiter aller Grade, dafür zu sorgen, daß im Falle des Zusammenarbeitens mehrerer Beamten die Zuständigkeiten scharf abgegrenzt werden. Für jeden Beamten muß festgesetzt werden, was er, was der andere zu tun hat und was er nicht machen darf, so z. B. Trennung der Geschäfte zwischen Bahnhofs- und Streckenfahrdienstleiter, ferner zwischen den Fahrdienstleitern, den Telegraphisten und den Weichenstellern in einem Befehlsstellwerk oder zwischen den verschiedenen Weichenstellern desselben Stellwerks; bei der Aufstellung der Bahnhofsdienstanweisungen und ihrer Prüfung ist hierauf sorgfältig zu achten.

5. Mehrfache Betriebssicherheit. Die Betriebsleiter aller Grade müssen stets dafür sorgen, daß, wenn irgend möglich, die Betriebssicherheit nicht auf zwei Augen steht; wenn irgend möglich muß mit mehrfacher Sicherheit gearbeitet werden, möglichst so, daß Beamte an verschiedenen Stellen an derselben Betriebshandlung mit beteiligt werden. Die allgemeinen Vorschriften geben hierfür Anhaltspunkte. Die Sicherung des unfahrbaren Gleises z. B. geschieht hauptsächlich durch die Deckung an Ort und Stelle, daneben werden aber noch Schilder am Fernsprecher, Morseapparat usw. angebracht. Schließlich werden die die Strecken befahrenden Personale noch durch besonderen Dienstbefehl verständigt.

6. Erzwingung besonnenen Handelns. In vielen Fällen muß durch erschwerende Vorschriften langsames und besonnenes und damit betriebssicheres Handeln erzwungen werden. Hierher gehört das Ausfertigen der schriftlichen Befehle a) bis d), dann auch die Vorschrift, daß gewisse Aufträge und Meldungen usw. in die Fernsprechbücher eingetragen werden müssen.

7. Vermeidung von Unregelmäßigkeiten. Wie schon erwähnt, drängen sich bei Unregelmäßigkeiten die Geschäfte stark zusammen, so daß dann die Gefahr des hastigen Arbeitens vorliegt und hierdurch die Quellen für Unfälle erschlossen werden. Mit allen Mitteln müssen die Betriebsleiter daher dauernd darauf hinarbeiten, daß nicht ohne Not von Plan und Regeln abgewichen wird, daß Verspätungen nach Möglichkeit zu vermeiden sind, daß, wenn Zugverspätungen entstanden sind, mit allen Mitteln die Züge schleunigst wieder in ihren Plan gebracht werden müssen. Hierher gehört auch das Bestreben der Betriebsleiter, die Tätigkeit der Beamten der Bahnunterhaltung dahin zu beeinflussen, daß Umbauten, Ausbesserungen usw. möglichst wenig Störungen für den Betrieb mit sich bringen (siehe Punkt B, 3 d).

(Schluß folgt.)

[5]) Die durchgehende Güterzugbremse (K. K.-Bremse) ist auch vom Standpunkte der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit überaus wertvoll. Der Lokomotivführer hat den Zug besser als bei Handbremsen in der Gewalt, er kann auf kürzere Entfernung halten. Daher ist eine höhere Geschwindigkeit möglich. Infolgedessen können die Zugpersonale längere Strecken durchfahren, werden also besser ausgenutzt. Durch Fortfall von Kreuzungen und Überholungen, durch die höhere Geschwindigkeit können die Strecken mit einer höheren Zugzahl belegt werden. Diese Verbesserung der Leistungsfähigkeit wirkt günstig auf den Wagenumlauf ein. Es ist allerdings zu beachten, daß nur 20 % der Wagenumlaufszeit auf die Fahrzeit entfällt, 80 % entfallen auf Stillstände und Rangieren.

Die neue Heißdampf-Güterzug-Tenderlokomotive der Deutschen Reichsbahn, Bauart Gt 57. 18 (1 E 1).

Der Entwicklungsgang im Bau von Heißdampf-Tenderlokomotiven innerhalb der letzten 25 Jahre ist in einem mit vielen Abbildungen versehenen, von Ingenieur W. Hubert, Hannover, verfaßten, in den „Hanomag-Nachrichten“ veröffentlichten Aufsatz geschildert. Es ist daran zu erinnern, daß die ersten Heißdampf-Tenderlokomotiven der Bauart 2 B (2 Laufachsen - 2 Triebachsen) im Jahre 1899 für den Berliner Vorortverkehr gebaut wurden. Die Bestrebungen, diese Lokomotiven durch Verbesserungen verschiedenster Art immer wirtschaftlicher und leistungsfähiger zu gestalten, waren von Erfolg gekrönt und führten schließlich zum Bau der 1 E 1-Heißdampf-Güterzug-Tenderlokomotive T 20, oder wie sie nach der neuen Reichsbahnbezeichnung heißt, „Gt 57. 18“. Hierbei bedeutet Gt „Güterzug-Tenderlokomotive“, 57 „5/7 gekuppelt“ (1 E 1), 18 „18 Tonnen höchster Achsdruck“. Solche Riesenlokomotiven stehen seit Ende 1923 im Dienst; sie bedeuteten auf dem Gebiete der Deutschen Reichsbahn eine völlige Neuerscheinung.

Der Langkessel besteht aus einem 20 mm starken Schuß, der aus zwei Hälften zusammengesezt ist. Die Feuerbüchsdecke ist in Anbetracht, daß die Lokomotiven auch auf Zahnstrecken mit 60 ‰ Steigung verkehren sollen, mit dieser Neigung nach hinten ausgeführt. Bei einem Teil der von der Hanomag gebauten Lokomotiven werden bereits Roststäbe nach „Lonormen“ Verwendung finden. Der Langkessel enthält einen vierreihigen Großrohrüberhitzer der Regelbauart von rd. 62,5 qm Heizfläche. Neuartig ist die Anordnung eines für beide Zylinder gemeinsamen selbsttätigen Luftsaugeventils auf der Naßdampfkammer des Überhitzers. Der Rahmen ist als Barrenrahmen aus gewalzten Platten von 100 mm Stärke und rd. 15 m Länge hergestellt. Neuartig sind auch die zahlreichen, aus Stahlguß hergestellten Verstrebungen, die die Versteifungen des Rahmens an der Rauchkammer, unter dem Stehkessel, über den Laufachsen und zwischen zweiter Kuppelachse und Treibachse bilden. Den Abschluß des Rahmens bilden vorn und hinten die sehr kräftig gehaltenen Pufferträger, an denen Hülsenpuffer nach neuester Regelbauart der Deutschen Reichsbahn befestigt sind. Die Laufachsen sind zum leichteren Durchfahren von Krümmungen bis herab zu 140 m Halbmesser mit seitlichem Spiel von 125 mm ausgestattet. Die Dampfzylinder erhielten 700 mm Durchmesser, wodurch bei 14 at Druck Kolbenkräfte von rd. 54 000 kg im Höchstfalle zu erwarten sind; dieser großen Kraft entsprechend sind die Abmessungen des Triebwerks gewählt; eine Treibstange z. B. wiegt rd. 400 kg. Die Dampfzylinder werden nach einem Modell hergestellt, sind daher austauschbar; sie besitzen bei den Lokomotiven letzter Lieferung Regelkolbenschieber von 300 mm Durchmesser. Zu erwähnen ist auch der selbsttätige Druckausgleich, der über den Schieberkästen in der Zylinderbekleidung angeordnet ist. Die Heusinger-Steuerung ist durch die Lagerung der Schwingen in der Achse der Steuerwelle bemerkenswert.

Die Lokomotive besitzt zwei Bremseinrichtungen, und zwar eine Luftdruckbremse Knorr mit Zusatzbremse, deren Gestänge auch von Hand, wie bei Tenderlokomotiven üblich, durch Wurfhebel betätigt werden kann, sodann die bisher meist nur an Zahnradlokomotiven eingeführte Gegendruckbremse der Bauart Riggenbach. Erwähnenswert ist das Bremsgehänge der vorderen, seitlich verschiebbaren Kuppelachse. Um deren seitlichem Spiel folgen zu können, ist das Bremsgehänge in einem Doppelgelenk aufgehängt, das ihm gestattet, parallel zu sich selbst den Bewegungen der Kuppelachse in Krümmungen zu folgen. Die zum Bremsen benötigte Preßluft wird von zwei zweistufigen Luftpumpen erzeugt und in zwei quer über dem Rahmen angeordneten Hauptluftbehältern gespeichert. Die Gegendruckbremse wirkt in der Weise, daß die Lokomotivmaschine nach Umlegen der Steuerung auf entgegengesetzte Fahrtrichtung Luft durch die Ausströmrohre ansaugt und nach dem Regler zu verdichtet. Mit der Gegendruckbremse ist man imstande, ohne Verbrauch an Preßluft und ohne Verschleiß von Bremsklötzen und Radreifen längere Talfahrten mit jeder beliebigen Geschwindigkeit vorzunehmen. Die Wasservorräte von 12 cbm werden in zwei großen seitlichen Kästen sowie in einem unter dem Führerstandsboden befindlichen Raum, der mit den seitlichen Kästen durch große Rohre verbunden ist, mitgeführt. Der Kohlenvorrat ist hinter dem Führerstand untergebracht.

Nachstehend die Hauptabmessungen und Gewichte der Lokomotive. Zylinderdurchmesser 700 mm, Kolbenhub 660 mm, Triebraddurchmesser 1400 mm, Laufraddurchmesser 850 mm, Dampfüberdruck 14 at, Rostfläche 4,37 qm, Heizfläche der Feuerbüchse 17,0 qm, Heizfläche der Rohre 182,8 qm, Überhitzerheizfläche 62,5 qm, Heizfläche insgesamt 262,3 qm, Leergewicht 103 700 kg, Dienstgewicht 127 300 kg, Reibungsgewicht 95 200 kg. Wasservorrat 12 cbm, Kohlenvorrat 4 t, fester Radstand 3300 mm, Gesamtradstand 11 900 mm, größte Länge (einschl. Puffer) 15 100 mm, größte Breite 3100 mm, größte Höhe 4550 mm einschließlich Schornsteinaufsatz; die Zugkraft (0,6 ist mit 19 400 kg angegeben.

Über einige Probefahrten mit dieser Lokomotive berichtet der Verfasser in einer Sonderabhandlung. Danach brachten die Versuche der Halberstadt-Blankenburger Bahn bereits im Jahre 1920 den Beweis, daß es sehr wohl möglich sei, mit reinen Reibungslokomotiven auf den bisherigen Zahnradstrecken mit gutem Erfolge den Betrieb weiterzuführen. Daher wurden die 1 E 1-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn auch auf der Zahnradstrecke Ilmenau-Schleusingen in Betrieb genommen. Allerdings bestehen noch Bedenken wegen des sehr hohen Gewichts dieser Lokomotive für den auf der eingleisigen Nebenbahn verlegten, verhältnismäßig leichten Oberbau. Außerordentlich interessant ist das Verhalten dieser Lokomotiven auf der Steigung 1 : 16,6; da die Kupplungen den hierbei auftretenden gewaltigen Zugkräften nicht gewachsen wären, setzt sich die Lokomotive bei der Fahrt Ilmenau-Schleusingen in Stützerbach ans Ende des Zuges, schiebt also die Last bergwärts vor sich her, wie das in gleicher Weise bisher beim Zahnradbetrieb der Fall war. Von Stützerbach bis zum höchsten Punkt, Rennsteig, wird auf 4,4 km Entfernung ein Höhenunterschied von 156 m überwunden, d. h. im Mittel ununterbrochen die Steigung von 1 : 28,5. Die Zahnradlokomotiven sollen mit der Last von 100 bis 130 t, wie sie gewöhnlich vorkommt, bei der Ankunft in Rennsteig meist ziemlich erschöpft gewesen sein. Die 1 E 1-Lokomotiven dagegen vermögen, wie im angezogenen Bericht hervorgehoben, das Doppelte an Last bei wesentlicher Kürzung der Fahrzeit zu leisten, wobei auch noch an Dampf für die Leistungseinheit gespart wird. Bei der Talfahrt, teils 1 : 16,6, teils 1 : 25 bis 1 : 40, tritt die Gegendruckbremse in Tätigkeit.

Der Verfasser schließt seine Darlegungen mit dem Hinweis, daß in Fachkreisen die 1 E 1-Lokomotiven sowohl infolge ihrer für deutsche Verhältnisse immerhin außergewöhnlichen Abmessungen als auch wegen der zahlreichen in ihnen vereinigten Neuerungen hinsichtlich des Gesamtaufbaues und der Formgebung lebhaftes Interesse hervorrufen dürften. Rückhaltlos anzuerkennen ist, daß ein gutes Teil deutschen fortschrittlichen Geistes in diesen Maschinen verkörpert ist.

Wie sind die Bezirksstellen bei der künftigen Neugliederung der Reichsbahnverwaltung einzurichten?

Zu dem unter dieser Überschrift in Nr. 11 und 12 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz des Herrn Reg.- und Baurat Holtermann geht uns folgende Zuschrift zu:

Die Einrichtung größerer Betriebsämter mit besonderen Streckenabteilungen ist eine gangbare Lösung der Ämterfrage. würde aber m. E. nicht die erwarteten Ersparnisse bringen. Der Streckenabteilungsvorstand kann die Büroarbeiten nicht, wie angenommen wird, allein erledigen. In Wirklichkeit werden für die Abteilungen außerhalb des Amtssitzes außer dem Vorstand mindestens ein technischer Beamter, der den Vorstand in Behinderungsfällen vertritt, und ein nichttechnischer Beamter nötig sein. Dazu kommt noch ein Arbeiter für Botengänge, Heizung des Büros usw. Daraus ergibt sich schon, daß keine Personalverminderung, sondern eine wahrscheinlich beträchtliche Personalvermehrung eintreten würde. Ferner würden für die Vergrößerung der Amtsbüros und für die Herstellung der Büros der Streckenabteilungen, sowie für die Schaffung von Wohnungen für die Personalvermehrung bei den vergrößerten Ämtern und für das Personal der Streckenabteilungen kostspielige Bauausführungen nötig sein.

Die Schwierigkeiten, die dadurch entstehen, daß zurzeit die für die gleichen Strecken zuständigen Ämter vielfach nicht am gleichen Ort sitzen, sind nach meinen Erfahrungen nicht so erheblich, wie sie gern eingeschätzt werden. Einfache Sachen werden telephonisch von Büro zu Büro erledigt, zur Besprechung wichtigerer Sachen bieten die Dienstreisen der Amtsvorstände und ihrer Vertreter genügend Gelegenheit.

Es ist vielleicht nützlich, gegenüber verschiedenen Vor-

schlägen für Änderung der preußischen Organisation von 1895 klar und deutlich auf zwei Vorzüge dieser Organisation hinzuweisen:

1. Es bestehen nur zwei Instanzen zwischen Ministerium und Dienststelle, nämlich Direktion und Amt;

2. die Ämter haben nur einen solchen Umfang, daß der Vorstand die Einzelheiten seines Betriebes noch persönlich übersehen kann.

Die Organisation von 1895 ist in dieser Hinsicht so gut durchdacht, daß es schwer sein wird, etwas Besseres an ihre Stelle zu setzen. Alle Vorschläge, die Zahl der Instanzen zu vermehren und die Ämter so umzugestalten, daß an Stelle der einzelnen Person des Amtsvorstandes eine Gruppe von Beamten tritt, werden zweifellos zunächst eine Personalvermehrung bedingen.

Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht einzelne Änderungen in der Einrichtung der Ämter zweckmäßig sein können. Z. B. käme Zusammenlegung von Betriebsamt und Verkehrsamt bei einfachen Verhältnissen in Frage.

Fahl, Regierungsbaurat, Salzwedel.

Die Bedienung der Luftabsperrhähne an Fahrzeugen durch das Rangierpersonal.

(Ein Beitrag zur Verhütung von Unfällen im Rangierbetriebe.)

Vom Oberbahnhofsvorsteher **Krüger**, Hamburg, Hbf.

Es kommt beim Einstellen von luftgebremsten Wagenzügen in die Bahnsteiggleise und bei deren Abräumen nach dem Abstellbahnhof häufig vor, daß das Rangierpersonal den Luftabsperrhahn öffnen muß, wenn die Wagenzüge geschoben werden und die Bahnhofsanlagen so unübersichtlich sind, daß das Lokomotivpersonal die Haltsignale des Rangierleiters weder hören noch sehen kann. Zahlreiche Unfälle beweisen, daß hierin eine schwere Betriebsgefahr liegt.

Die Unfälle entstehen dadurch, daß es dem Rangierer infolge Ungangbarkeit des Luftabsperrhahns nicht gelingt, die Rangierabteilung rechtzeitig zum Halten zu bringen. Die Folgen davon sind heftiger Anprall an den Prellbock oder an Fahrzeuge, Materialschaden, Entgleisungen, Verletzungen des Rangierpersonals und schließlich Betriebsstörungen. Unfälle können aber auch herbeigeführt werden, wenn der meist schwer gangbare Luftabsperrhahn plötzlich nachgibt und dabei dann mit einem Ruck gänzlich geöffnet wird. Bei solchen Fällen besteht Gefahr, daß Wagen in der Mitte der geschobenen Rangierabteilung sich ineinander schieben und entgleisen, weil einerseits die Spitzenwagen auf der Stelle stehen bleiben, der Lokomotivführer andererseits noch weiter andrückt.

Wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Antwort:

1. Die Luftabsperrhähne müssen dauernd in gangbarem Zustand erhalten, d. h. sie müssen von Zeit zu Zeit geschmiert werden.

2. Die Luftabsperrhähne müssen langsam geöffnet, d. h. sie dürfen nicht mit einem Ruck aufgerissen werden.

Beide Punkte sind voneinander abhängig; denn wenn die Vorschrift zu 1. beachtet wird, können die Hähne langsam umgelegt werden, sonst wird dies vielfach zur Unmöglichkeit. Aber tatsächlich unterbleibt wegen Mangels an Schmiermaterial (Vaseline), vielleicht auch aus anderen Ursachen die Schmierung der Hähne und das Rangierpersonal muß zusehen, wie es fertig wird.

Ohne Handwerkszeug muß das Rangierpersonal den verantwortungsvollen und gefährlichen Dienst bei jedem Wetter ausführen. Es ist dabei wenig Dank, aber viel Undank zu ernten; denn jedes Verhör beim kleinsten Rangierunfall ist peinlich, jedoch nicht zu vermeiden. Deshalb möchte ich einem Wunsche des Personals entsprechend diesem zur Erleichterung des Dienstes ein Werkzeug in die Hand geben, das die Öffnung der Luftabsperrhähne genau nach Vorschrift ermöglicht und das Personal vor Verletzungen bewahrt.

Nach mehreren Versuchen bin ich zu der Überzeugung gelangt, daß ein schmiedeeiserner Schlüssel, wie er in Abb. 1 dargestellt ist, den Bedürfnissen des Rangierpersonals Rechnung trägt. Das Personal bezeichnet den Schlüssel, den ich ihm in einigen Probestücken zur Verfügung stellte, als brauchbar. (Ein grader Aufsteckschlüssel kommt z. B. nicht in Betracht, weil die Verwendung bei Wagen mit Faltenbälgen oft unmöglich ist.) Das Bahnbetriebswagenwerk Hamburg B hat die Versuche durch Anfertigung der verschiedenen Probestücke in dankenswerter Weise unterstützt.

Dieser Schlüssel kann verschiedenartig Anwendung finden:

1. zum Öffnen oder Schließen der Luftabsperrhähne,
2. zum Öffnen oder Schließen der Heizhähne,
3. zum Öffnen oder Schließen der Bügelschrauben der Heizschläuche (Abb. 3 und 5),
4. zum Öffnen oder Schließen der Ablaßventile der Heizschläuche,
5. zum Bedienen der Riegel an Faltenbälgen,
6. zum Klopfen (Ersatz eines Hammers).

Schlüssel. Länge 200 mm, Stärke 13 mm „ des Fußes 100 mm „ des Schlitzes 35 mm Breite „ „ 15 mm Durchmesser der runden Erweiterung des Schlitzes 20 mm Material: Schmiedeeisen.

a) Luftabsperrhahn b) Schlüssel c) Rohrschelle d) Luftbremsschlauch

Das Festdrehen der Bügelschraube eines Heizschlauches. (Seitenansicht, Rechtsdrehung.)

Vorschlag für die Knickung der Bügelschrauben der Heizschläuche.

Das Lösen der Bügelschraube eines Heizschlauches (Ansicht von oben Linksdrehung.)

Zu 1 u. 2: Die Anwendung des Schlüssels gestattet nicht nur langsames Umlegen der Hähne, sondern schont auch die Hände des Rangierpersonals; denn die Hähne und die Rohrschellen (Abb. 2) sind oft so unpraktisch angebracht worden, daß eine Verletzung der Hand nur bei äußerster Vorsicht vermieden werden kann. Man prüfe einmal die Hände des Rangierpersonals eines großen Personenbahnhofs.

(Maßgebende Stellen müßten auch im internationalen Verkehr auf die Fahrzeugbauanstalten Einfluß ausüben, daß die Luftabsperrhähne stets so angebracht werden, daß sie während der Fahrt durch das Rangierpersonal bedient werden können. Gedacht ist z. B. an die Bauart der schwedischen Schlafwagen.)

Die runde Erweiterung des Schlitzes im Schlüssel ist nötig, weil einige Luftabsperrhähne rund sind.

Zu 3: Die Bügelschrauben der Heizschläuche hätten besser eine etwas mehr gebogene Form (s. Abb. 4). Das jetzt übliche Festschlagen der Bügelschrauben der Heizschläuche muß vermieden werden, weil dadurch viele Beschädigungen eintreten. Durch Einführung des Schlüssels wird die Anwendung des Hammers nachlassen.

Zu 4: Das Öffnen der Ablaßventile unterbleibt jetzt oft, so daß das Niederschlagwasser in den Schläuchen einfriert. Vorteile des Schlüssels sind außerdem noch Handlichkeit und leichtes Gewicht. Er ist bequem in der Manteltasche oder an einem ledernen Leibriemen zu tragen.

Mit weiterer Ausdehnung des Luftbremsbetriebes bei Güterzügen wird das Fehlen dieses Handwerkzeuges sich fühlbarer machen, weil dann auch die großen Verschiebebahnhöfe betroffen werden.

Der Grundsatz, daß nur brauchbare Bremsen besetzt werden dürfen (§ 82(1) F.V.), wird durch Einführung des Schlüssels nicht berührt. Vor Antritt einer solchen Rangierbewegung muß deshalb der Rangierleiter sich überzeugen, ob der Luftabsperrhahn gangbar ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Organisationsausschuß der Reichsbahn.** Am 30. April tagte im Reichsverkehrsministerium der zu gleichen Teilen aus Vertretern des Personals und der Verwaltung bestehende Organisationsauschuß unter Vorsitz des Staatssekretärs Kumbier. Es fand eine eingehende Aussprache über das Sachverständigengutachten und seine Auswirkung auf die Gestaltung der Deutschen Reichsbahn statt. Die durch das Gutachten der künftigen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft auferlegten finanziellen Lasten wurden von verschiedenen Seiten als untragbar bezeichnet. Starke Bedenken erregte die künftige geringe Wahrung der Hoheitsrechte der deutschen Reichsregierung bezüglich der Tarife, des Betriebs und des Baues. Einen weiten Raum in der Erörterung nahm die Frage der Wahrung der Rechte des Eisenbahnpersonals ein. Besonders von den Vertretern des Personals wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß bei Überführung der Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft die wohlerworbenen Rechte des Personals gefährdet sein werden.

Der Organisationsausschuß beschloß, beim Reichsverkehrsminister die Forderung zu erheben, daß die Regelung der Personalfrage als einer besonders lebenswichtigen und dringenden, von dem Reichsverkehrsministerium zusammen mit den Organisationen so schnell wie möglich vorweg behandelt werden solle.

— **Die Märzeinnahmen der Reichsbahn.** Die Gesamteinnahmen der Reichsbahn haben sich im März d. J. weiter auf 301,1 (im Februar 258,4, im Januar 231,4) Goldmillionen gehoben. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stiegen von 62,313 (im Januar 53,8) auf 77,412 Goldmillionen, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr von 181,919 (im Januar 171,83) auf 203,068 Goldmillionen stiegen. An sonstigen Betriebseinnahmen kamen im Berichtsmonat zusammen 20,636 Goldmillionen auf. Vom 15. November 1923 bis Ende März 1924 betragen die Gesamteinnahmen der Deutschen Reichsbahn 1130,673 Goldmillionen.

— **Die Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals.** Die Reichsgewerkschaft Deutscher Lokomotivführer veröffentlicht in einer Berliner Morgenzeitung eine Zuschrift, die, anknüpfend an das Eisenbahnunglück in Bellinzona, die Regelung der Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals der Deutschen Reichsbahn kritisiert und unter Anführung einzelner Dienstzeiten behauptet, daß derartige Dienstleistungen, wie sie jetzt vom Personal verlangt werden, weit über das Maß der menschlichen Kräfte gingen. Die Überbürdung des Lokomotivpersonals sei der Grund für die Zunahme der Eisenbahnunfälle in der letzten Zeit.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

1. Wie die Statistik lehrt, besteht ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Eisenbahnunfall und zu langer Dienstdauer nicht. Die große Mehrzahl der Unfälle liegt im Beginn von Dienstschichten, nicht an deren Ende, und zwar nach ausreichenden Pausen.

2. Die Dienstdauervorschriften sind so festgesetzt worden, daß die Leistungen ohne Gefährdung der Betriebssicherheit und ohne Überanstrengung des Personals möglich sind. Bei Erlaß der heutigen Dienstdauervorschriften, die bedingt wurden durch den Beschluß des Reichskabinetts über die Verlängerung der Arbeitszeit, haben die Gewerkschaften die vom Reichsverkehrsminister erbetene Mitarbeit abgelehnt. Die Einzelangaben der Reichsgewerkschaft sind irreführend und können nicht geprüft werden, da die Stellen, an denen die angeführten Dienstzeiten angeblich geleistet werden, nicht genannt sind. Nach den Dienstdauervorschriften beträgt die höchst zulässige planmäßige Arbeitszeit bei Schnellzugsdienst 234, nicht 245 Stunden im Monat. Sie ist im Schnellzugsdienst überhaupt nur eine Ausnahme; auf Nutzdienst, d. h. Fahrzeit entfällt nur etwa die Hälfte von ihr. Eine Dienstschicht von 17 Stunden im Schnellzugsdienst ist nach den Vorschriften nicht möglich.

3. Die Personalvertretung wirkt bei Aufstellung der Dienstpläne mit. Über die heutigen Dienstdauervorschriften wird im übrigen demnächst im Reichsverkehrsministerium mit den Gewerkschaften verhandelt werden, wo Gelegenheit sein wird, Beschwerden vorzubringen.

4. Die kärgliche Entlohnung und die geringe Aufwandsentschädigung sind bedingt durch die Finanznot des Reiches; die Lokomotivführer befinden sich in gleicher Lage wie alle übrigen Beamten des Reiches.

5. Eine Zunahme der Unfälle ist nicht eingetreten. Die Zahlen sowohl der Zusammenstöße und der Unfälle durch Überfahren von Fuhrwerken wie die aller sonstigen Betriebsunfälle sind gesunken. Die Anzahl der Entgleisungen bei 1 Mill. Zugkilometer liegt in den Wintermonaten 1923/24 wie in jedem Jahre über dem Jahresdurchschnitt, was in den starken Schneefällen dieses Jahres besonders begründet ist.

Es ist bedauerlich, daß das traurige Unglück von Bellinzona zum Anlaß genommen wird, in der Öffentlichkeit unrichtige Angaben über die Dienstdauer des deutschen Eisenbahnpersonals zu verbreiten, und damit, wenn auch ungewollt, eine Beunruhigung des Publikums hervorzurufen.

— **Fahrplanerweiterungen.** Das seit dem 15. April auf der Werrabahn zwischen Eisenach und Lichtenfels wieder eingelegte Eilzugpaar verkehrt von jetzt ab auch Sonn- und Festtags. — Vom 5. Mai ab verkehrt ein neues Eilzugpaar E 82/E 81 zwischen Hagen und Aachen H. und ein neues Schnellzugpaar D 76/D 75 zwischen Hagen und M.-Gladbach über Witten West, Bochum H., Essen H., Duisburg und Crefeld. E 82 Hagen ab 7.40 vorm. im Anschluß an D 207 von Basel, Aachen an 12.28 nachm. und E 81 Aachen H. ab 6.30 nachm., Hagen an 10.54 nachm. zum Anschluß an D 208 nach Basel. D 76 Hagen ab 10.23 nachm. im Anschluß an D 257 von München, M.-Gladbach an 1.07 nachts und D 75 M.-Gladbach ab 5.18 früh, Hagen an 8.23 vorm., zum Anschluß an D 258 nach München. Zwischen Witten West und Aachen wird die Regiebahn befahren. — Die Berlin-Karlsruher Schnellzüge D 46 und D 45 Berlin (Friedrichstraße) ab 8.33 nachm. und an daselbst 8.38 vorm. werden seit 3. Mai über Karlsruhe hinaus nach und von Baden-Baden durchgeführt, wo die Ankunft 10.30 vormittags und die Abfahrt 6.05 nachm. stattfindet. Da die Züge geschlossen durchlaufen, wird Baden-Baden dadurch auch in den direkten Schlafwagenverkehr mit Berlin einbezogen.

— **Sonderzüge zur Kölner Messe.** Die Sonderzüge zur Kölner Messe am 10. Mai von Berlin Lehrter Bhf. 9.40 vorm., von Hamburg H. 10.33 nachm., von Leipzig 9.36 nachm., von Nürnberg 10,37 vorm., von Frankfurt (Main) 2.59 nachm., von Stuttgart 9.58 nachm., von Karlsruhe 11.20 nachm. und von Frankfurt (Main) 2.15 vorm. am 11. Mai werden als Gesellschaftssonderzüge zu ermäßigten Preisen gefahren. Ihre Benutzung ist nur den Inhabern von Sonderzugkarten gestattet. Die Karten sind in den Reisebüros der Orte erhältlich, von denen nach dem Aushang auf den Bahnhöfen die Züge benutzt werden können. Ferner werden am 10., 11. und 12. Mai sämtliche Schnell- und Eilzüge, die von der rechten Rheinseite kommen, in Köln-Deutz ausnahmsweise anhalten, um die Erreichung der unmittelbar dabei gelegenen Messehallen zu erleichtern. Reisegepäck wird auf die Sonderzugkarten wie gewöhnliches Gepäck abgefertigt. Ausgeschlossen sind rohe, nicht mit Handgriffen versehene Kisten. Die Beförderung erfolgt mit den Sonderzügen, die der Reisende benutzt, auch beim Zugang von Anschlußstrecken.

— **Zweite Klasse in den internationalen Schlafwagen.** Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft führte in ihren Schlafwagenläufen München-Verona und Paris-Prag auf deutscher Strecke am 1. Mai die zweite Klasse ein. Die Wagen, die bisher nur Reisenden mit Fahrkarten erster Klasse gegen Lösung eines I. Klasse Schlafwagenzuschlages zugänglich waren, können seit 1. Mai auf den Strecken München-Kufstein und Kehl-Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Eger auch von Reisenden mit Fahrkarten zweiter Klasse gegen Zahlung eines entsprechenden Zuschlages benutzt werden.

— **Reisen erholungsbedürftiger Kinder ins Ausland.** Nach Beschluß des Reichskabinetts sind die Kindertransporte ins Aus-

land fortan auf der Reichsbahn frei zu befördern. Die Beförderungsscheine für die ins Ausland fahrenden und von dort zurückkehrenden hilfsbedürftigen deutschen Kinder und ihre Begleiter sind auf Grund des vom Verein „Landaufenthalt für Stadtkinder“ oder von der Hauptvermittlungsstelle für das in Frage kommende Ausland befürworteten fortlaufend numerierten Antrages (grünes Papier) für die Folge kostenlos auszufertigen. Bei ausnahmsweiser Zulassung der Benutzung von Schnellzügen ist, wie bisher, der tarifmäßige Schnellzugzuschlag zu erheben.

— **Personalausweise bei Reisen auf Freifahrschein.** Vom 15. Mai ab müssen alle auf Freifahrausweis reisenden Personen im Besitze eines Personalausweises mit Lichtbild sein. Der Ausweis ist den Eisenbahnkontrollorganen an den Bahnsteigsperren und im Zuge in Verbindung mit dem Freischein ohne Aufforderung vorzuzeigen. Freischeine sind ungültig, wenn Personalausweis nicht vorgelegt werden kann. Bei Reiseantritt vor dem 15. Mai und Rückkehr nach diesem Tage empfiehlt es sich, um Schwierigkeiten zu vermeiden, den Personalausweis bereits vor der Abfahrt zu besorgen.

— **Unsauberkeit der Personenwagen.** Im besetzten Gebiet ist mehrfach Ungeziefer in den dort verkehrenden Personenwagen festgestellt worden. Zur Beseitigung des Übelstandes und um Seuchen zu vermeiden, hat die Hauptverwaltung der Reichsbahn angeordnet, auf Ungeziefervertilgungsmaßnahmen, wie sie im Kriege angewendet wurden, zurückzugreifen.

— **Der rheinische Güterverkehr der Eisenbahnregie.** Der Güterverkehr bei der Regie ist nur im Kokstransport nach Belgien und Frankreich lebhaft. Dies zeigt sich besonders in den Bahnhöfen Stolberg und Aachen-Rothe Erde. Sonst zeigt der öffentliche Güterverkehr gegenüber den Vorwochen nicht nur keine Steigerung, sondern in der Woche nach dem Osterfeste einen Rückgang. Auch die Wagengestellung läßt zu wünschen übrig. Ein großes Werk klagt stark über Nichtgestellung von R-Wagen durch die Regie, was seinen Betrieb erschwert. Das Werk ist auch meist gezwungen, seine Roheisenladungen vom nächsten Regiebahnhof durch eigene Lokomotiven abzuholen, da sie dort nach Eingang bis zum Weiterlauf tagelang herumstehen. Über Anschlußbedienung wird von allen Anschlußinhabern allgemein geklagt, da die Bedienung zu unregelmäßig und oft aussetzend ist.

Im Aachener Industriegebiet ist der Lastkraftwagenverkehr ziemlich stark, weil die Industrie sich hierdurch Ersatz für den mangelhaften Güterverkehr der Regie schafft. Besonders die Textilindustrie vermeidet noch immer, ihre wertvolleren Güter der Regie anzuvertrauen. Die Beschäftigung der Aachener Textilindustrie ist gut, die der Nadelindustrie weniger gut und die der Schwerindustrie schlecht. Da die erstere meist ihre Erzeugnisse mit Auto oder durch die Post verschickt, hatte die bessere Beschäftigung bisher keinen Einfluß auf den öffentlichen Güterverkehr, der auch nach wie vor gering ist.

Die Handelskammern, Behörden und Verkehrtreibenden vermeiden lebhaftere Beziehungen zu den Regieverwaltungsstellen; sie nehmen diese nur in dringenderen Fällen in Anspruch, da der Geschäftsgang bei der Regie schleppend ist und Beschwerden meist erfolglos bleiben.

— **Neues Reichskursbuch.** Am 1. Juni erscheint die Sommerausgabe 1924 des Reichskursbuchs zum Preise von 7 Rentenmark. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen. Frühzeitige Bestellung wird empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

— **Ein Bund zur Förderung und Verbilligung des Reisens.** Unter dem Namen „Volksreisebund e. V.“ hat sich aus Angehörigen aller Schichten und Richtungen eine gemeinnützige Vereinigung gebildet, die bei Ausschaltung jeder kapitalistischen Erwerbsabsicht danach strebt, „durch Schaffung oder Nachweis geeigneter Lektüre, durch Belehrung über zweckmäßiges Reisen, durch Aufstellung von Reiseplänen, durch Verschaffung billiger Fahr-, Unterkunfts- und Erholungsgelegenheiten sowie insbesondere durch Schaffung einer Reisegeldspareinrichtung beim Bunde minderbemittelten Kreisen (Angestellten, Arbeitern, Beamten, Angehörigen der freien Berufe, des Handwerkes, des Mittelstandes) das Reisen in Deutschland und im Auslande zum Zwecke der Erholung, der Belehrung und des persönlichen Kennenlernens von Land und Leuten zu ermöglichen oder zu erleichtern, sowie alle Einrichtungen zu schaffen bzw. zu betreiben, die zur Förderung dieses Zweckes dienlich erscheinen.“

Der Bund erhebt monatlich einen Beitrag von 50 Pf. neben einem festen Sparbeitrage von 1,50, 3,50 oder 5,50 M., der bis zur Verwendung für Reisezwecke (oder restlosen Rückzahlung in Notfällen) verzinst wird. Für Eintritte vor dem 30. Juni d. J. wird ein Eintrittsgeld nicht erhoben. Die Mitglieder erhalten durch ihre unentgeltliche Bundeszeitschrift die Auswahl zur Teilnahme an Reisen aller Art. Insbesondere sollen gepflegt werden:

1. Urlaubsreisen für Mitglieder, die ihren Urlaub an geeigneten Stellen des In- und Auslandes verbringen wollen. Hierher gehören auch sogenannte Wochenendreisen. 2. Tauschreisen für Mitglieder, die einen Gast kostenlos bei sich aufnehmen und dafür, während einer gleichen Zeitdauer, bei diesem Gaste im In- und Auslande Aufnahme finden, so daß für beide Teile nur die Reisekosten in Anrechnung kommen. Ein solcher Tausch kann auch über eine dritte Familie erfolgen. Er kommt besonders für Erholungsbedürftige, Studierende usw. in Frage. 3. Rundreisen für Mitglieder, die an kürzeren oder längeren Vergnügungsreisen im In- oder Auslande teilnehmen wollen. 4. Jugendreisen für Kinder und Jugendliche unter besonderer Obhut, zum Ferienaufenthalte, zur Erholung, zu Wanderfahrten usw. 5. Vereinsreisen für Schulen, Vereine aller Art, die ihren besonderen Bedürfnissen entsprechende Reisen wünschen. Auf diesem Gebiete ist das Zusammenarbeiten mit allen bestehenden Wandervereinen u. dgl. geplant. 6. Einzelreisen jeder Art. Besorgung von Freikarten, Unterbringung usw. nach Wunsch. Für später ist auch die Schaffung eigener Heime in Aussicht genommen worden.

Meldungen und Anfragen an die Hauptgeschäftsstelle des Bundes z. H. des 1. Vorsitzenden Albert Baumeister in Berlin-Hessenwinkel. Dorthin sind auch Anmeldungen zur Uebernahme von Vertrauensmännerposten zu richten, desgleichen Meldungen von Gasthäusern und Privaten an geeigneten Orten, die Feriengäste in größerer Zahl unterbringen helfen können.

— **Über den Stand der Flußfrachten und die Verkehrsverhältnisse in Hamburg** berichtet der Spediteur-Verein Herrmann & Teilnehmer in Hamburg: Im allgemeinen war der Verkehr über Hamburg im Laufe des April recht lebhaft. Allerdings hat es bis Mitte April gedauert, bis die durch den Hafenarbeiterstreik hervorgerufenen Störungen beseitigt waren, und mit der Aussperrung der Güterbodenarbeiter, die in der Zeit vom 3. bis 11. April stattfand, wurde ein neues Moment der Unruhe und der Verkehrsstörungen in den Güterumschlag hineingetragen, aber auch, wenn man von der durch diese Umstände hervorgerufenen Arbeitsanhäufung absieht, bleibt eine unleugbare Belebung des Transitgeschäftes zu verzeichnen. Alles zusammen wirkte dahin, daß die Kaischuppen dauernd besetzt waren und viele Dampfer infolgedessen die unbequeme und manchmal mit hohen Kosten und Schuten- bzw. Kahnüberliegegeldern verbundene Stromentlöschung wählten, was wiederum zur weiteren Folge hatte, daß die Kähne und Schuten, deren eine große Menge von den Seereedereien angefordert wurden, um als Leichter zu dienen, stark begehrt waren und knapp zu werden begannen. Die Flußfrachten waren daher anfangs hoch und flauten erst in der zweiten Aprilhälfte ab, als die ganzen Verhältnisse wieder mehr in normale Bahnen gerieten. Trotzdem blieb die Grundstimmung des Flußfrachtenmarktes fest, denn das reichliche Ladungsangebot läßt die Nachfrage nach Kahnraum anhalten, und wenn auch der Wasserstand gut ist, so wirken doch auch die beträchtlichen Verladeschwierigkeiten an der Oberelbe, die viel Kahnraum an den tschechoslowakischen Umschlagsplätzen festhalten, in nicht unbedeutendem Maße raumverknappend. Bei alledem ist zu berücksichtigen, daß der Elbekahnpark infolge der durch den Friedensvertrag vorgeschriebenen Abgabe an Flußfahrzeugen um etwa 30 % verringert wurde. Da die Belebung des Geschäftes anzuhalten scheint, so wird kaum damit zu rechnen sein, daß die feste Stimmung auf dem Flußfrachtenmarkt in nächster Zeit wieder umschlägt.

— **Bau- und Betriebstechnische Ausstellung Breslau 1924.** Vom Hauptarbeitsausschuß der genannten Ausstellung geht uns folgende Zuschrift zu: Die für Mai-Juni vorbereitete Bau- und Betriebstechnische Ausstellung wird in ihrem Kernteil als Wanderausstellung schon in verschiedenen Städten Deutschlands gezeigt und sich in Breslau wesentlich erweitert und ergänzt dem Auge darbieten. In erfreulicher Erkenntnis der Bedeutung, welche der Wirtschaft Schlesiens für die Gesamtwirtschaft des Deutschen Reiches zukommt, hat die Arbeitsgemeinschaft der Betriebsingenieure für die Breslauer Ausstellung besondere Anstrengungen gemacht, dem Alten Neues hinzuzufügen, so daß diese ein Vielfaches der bisherigen Wanderausstellung ausmachen wird. Weiter aber werden Schlesiens Industrie und Gewerbe zeigen, daß auch in unserer Ostmark Kräfte am Werke sind zur Verstärkung der Grundlagen unserer deutschen Wirtschaft, einer guten und dennoch billigen Gütererzeugung. Das Bild der Ausstellung wird im großen und ganzen folgendes sein: Die hauptsächlich der Maschinen- und Apparateerzeugung gewidmete Wanderausstellung und ihre Ergänzung aus der Schlesischen Industrie werden unterrichten über

Herkunft, Eigenschaften und Verwendungsbereich von Werk- und Baustoffen, Bearbeitungsverfahren und dazugehörige Werkzeuge, Untersuchungsverfahren, Meßgeräte, Feinmeßinstrumente, Arbeitsübertragungs-Vorrichtungen, Arbeitsverlust-Vermeidung, Fabrikanlagen und -einrichtungen, Werkstättentransport, Organisation, Wärmewirtschaft, Technische Hilfsmittel des Ingenieurs, Berufseignung und Psychotechnik, Lehrlingsausbildung und Ingenieurforschung. Die Linke-Hofmann-Lauchhammer-Werke werden in dieser Abteilung die Einrichtungen und Neuerungen aus ihrem Betrieb zeigen, welche betreffen: Normungen, Mechanische Bearbeitung, Schmiedestücke, Vorrichtungsbau, Schraubenfabrikation und Maschinen hierzu, Materialprüfung, Werkschule, Eignungsprüfung und Lehrgänge für Lehrlinge, und anderes.

Als neue Abteilung tritt hinzu eine von den großen Elektrizitätsfirmen zusammengestellte Elektrotechnische Sammlung, die unterrichtet über: Inneninstallation, Ortsnetzbau, Hochspannungsleitungen und Schaltanlagen, Gleichrichter, Bauart der Motoren und Antriebsarten, Motorregelungen, Isolatorprüfung, Ausnützung der Wasserkräfte, Synchron-Motore, Asynchronmotore, selbständige Schalter für Motore, Elektrowärme-Apparate, Hochspannungsporzellan, besondere elektrische Antriebe. Eine Abteilung für Keramik wird zeigen: Werkstoffe, Herkunft, Entstehung und Verarbeitung, Eigenschaften, Verwendungszwecke in verschiedenen Zweigen der Technik und des Baugewerbes.

Ein besonderer Ausschuß, gebildet aus den Organen der Berufsgenossenschaften, Gewerbeinspektoren, der Technischen Hochschule und der Arbeitervertretung wird eine besondere Abteilung für Arbeiterschutz und Unfallverhütung zur Ausstellung bringen.

Die Deutsche Reichsbahn wird die großen Fortschritte zeigen, die durch die Umstellung von Eisenbahnwerkstätten in den letzten Jahren erzielt worden sind, entsprechend dem jetzigen Stande der wissenschaftlichen Betriebsführung und neuzeitlichen Arbeitsmethoden. Es kommen zur Darstellung: Werkstättenwesen, Stoff- und Altstoffwirtschaft. Die Brennstoff-, Wärme- und Energiewirtschaft, vor allem für die Lokomotivfeuerung, wird zahlenmäßig an Schaubildern und durch Pläne von wärmewirtschaftlichen Anlagen und Darstellungen nachgewiesen werden. Psychotechnische Prüfungseinrichtungen und die Entwicklung der psychotechnischen Lehrlingsprüfung der Reichsbahn werden gezeigt werden. Neu hinzutreten wird die Elektrotechnik im Vollbahnbetrieb, besonders auf den schlesischen Gebirgsstrecken.

Je eine weitere Abteilung wird der technischen Optik und Photographie sowie der Bautechnik gewidmet sein.

Schon heute ist über die vorbereitete Ausstellung zu sagen, daß sie in allen ihren Teilen das zu werden verspricht, was mit ihr beabsichtigt ist, nämlich ein Werbemittel um die Mitarbeit des ganzen Volkes an dem Wiederaufbau deutschen Fleißes, deutscher Kraft, deutscher Hoffnungen. Ersonnen, gesammelt und aufgebaut durch die Arbeitsgemeinschaft der Betriebsingenieure und deren Zweigausschuß in Breslau (Verein deutscher Ingenieure), gestützt auf die Mitarbeit und die Organisation der Breslauer Messegesellschaft, bereichert und erweitert durch die Beteiligung der Eisenbahnbehörde, der Baugewerbe und besonders der Berufsgenossenschaften, gern gefördert auch durch die Männer der Wissenschaft und städtische Beamte wird sie zu einem vollen Erfolge und zur Erreichung ihres Zweckes nur noch einer Hilfe bedürfen, nämlich der Teilnahme der gesamten Bevölkerung, besonders der werktätigen, vom Arbeiter bis zum Betriebsorganisator.

— **Ministerialdirektor a. D. Hoeter †.** Am 2. Mai verschied plötzlich in Berlin im Alter von 77 Jahren der frühere Ministerialdirektor im Preußischen Handelsministerium und spätere Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft in Berlin, Joseph Hoeter. In Münster in Westf. geboren, kam er anfangs der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts als Assessor zur Hannöverschen Eisenbahndirektion. Von dort trat er zur Direktion der Rheinischen Eisenbahn über, wo er hauptsächlich Tarif- und Verkehrsangelegenheiten bearbeitete. Nach Verstaatlichung der drei großen westlichen Privatbahnen führte er die schwierige Aufgabe durch, die nach ganz verschiedenen Grundsätzen aufgebauten Lokaltarife der Cöln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach einheitlichen Gesichtspunkten umzugestalten, und die neu aufgebauten Tarife auch im internationalen Verkehr einzuführen. Im Jahre 1882 wurde er als vortragender Rat in die Eisenbahnabteilungen des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen, wo er gleichfalls mit der Bearbeitung von Tarif-, Verkehrs- und Güterwagenangelegenheiten betraut wurde. Auf ihn sind viele grundsätzliche Entscheidungen über Tarif- und Verkehrsfragen zurückzuführen, die nach der Durchführung der Verstaatlichung in Preußen notwendig wurden. Bei der Umgestaltung der preußischen Eisenbahnbehörden im Jahre 1895 wurde Hoeter Präsident der Eisenbahndirektion in Cöln. Der zum Handelsminister ernannte frühere Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Brefeld, berief ihn wenige Jahre später ins Preußische Handelsministerium, wo er zum Ministerialdirektor ernannt wurde. Von dort trat er dann zur Direktion der Disconto-Geselschaft über, wo er gleichfalls Gelegenheit fand, sich mit Eisenbahnangelegenheiten zu beschäftigen; so war er u. a. Direktor der Schantung-Eisenbahn und hatte die Angelegenheiten der Venezuela-Eisenbahn zu bearbeiten. Die letzten Jahre war er, nachdem er als Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft ausgeschieden war, Mitglied des Aufsichtsrates dieser Bank sowie Aufsichtsratsmitglied bei mehreren anderen Gesellschaften.

Als ein Sohn der roten Erde hat Hoeter der alten Verwaltung, aus der er hervorgegangen war, stets die Treue bewahrt. Er hat in allen Stellungen, die er bekleidete, Hervorragendes geleistet, und die Spuren seiner Tätigkeit werden noch in künftigen Geschlechtern fortwirken.

Eine zahlreiche Trauerversammlung, der u. a. auch der Reichsverkehrsminister Oeser beiwohnte, erwies dem Entschlafenen bei der Einäscherung am 5. Mai die letzte Ehre. Ein arbeits- und erfolgreiches Leben hat seinen Abschluß gefunden. Alle, die dem Verstorbenen nahegestanden haben, werden diesem aufrechten Manne ein treues Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Veränderungen eingetreten:

Versetzt sind: der Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion Fabiunke in Breslau zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), — die Oberregierungsräte, Geheimer Regierungsrat Melchers in Köln als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Münster (Westf.), Windscheid in Altona als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Pütter in Stettin als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Cassel, Lorenz in Berlin (Zentralamt) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Breslau, Dr. jr. Lochner in Oppeln als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Mantell in Halle (Saale) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Magdeburg, Dr. jur. Niepage in Breslau als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Oppeln, Richtsteig in Essen als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Stettin, Maerker in Elberfeld als Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Dr. jur. Schlütter, Berlin (Reichsverkehrsministerium), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, — die Oberregierungsbauräte Otto Hoffmann in Erfurt als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Oppeln, Kühner in Friedrichshafen als Vorstand zur Werkstätteninspektion Eßlingen, — die Regierungsräte Luft in Meiningen als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Warburg (Westf.), Richard Scholz in Tilsit als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Waldenburg (Schlesien), Max Krauß in Cüstrin als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Leipzig, Dr. jur. Lauterbach in Breslau als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Liegnitz, Leonhard in Oppeln als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Ratibor, Berndt in Elberfeld als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Meiningen, Jochmann in Breslau als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Erfurt, Karl Hofmann in München als Vorstand zur Betriebsinspektion Salzburg, Dr. Joseph Müller in Salzburg als Hilfsarbeiter zum Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, — die Regierungsbauräte Stromayer in Jülich als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Belzig, Eugen Säufferer in Klosterreichenbach zur Bauinspektion Freudenstadt, Reichardt in Spaichingen unter Beibehaltung seines bisherigen Dienstortes zum Betriebsamt Rottweil, Max Säufferer in Sigmaringen zur Reichsbahndirektion Stuttgart, — die Regierungsbaumeister Schleif in Potsdam nach Lauban als Vorstand einer Abteilung beim Werkstättenamt daselbst, Uhlemann in Schwerin zur Reichsbahndirektion Oldenburg, — der Eisenbahnamtmann von Speicher in Essen zur Reichsbahndirektion Altona, der Regierungsassessor Dr. jur. Blüher in Berlin (Reichsbahndirektion) zur Reichsbahndirektion Stettin.

Überwiesen: die Regierungsbauräte Schaal, bisher Vorstand der Hochbausektion I Stuttgart, der Hochbausektion Stuttgart (neu), Eger, bisher Vorstand der Hochbausektion Ulm, der Eisenbahnbausektion Ulm.

Übertragen: dem Oberregierungsbaurat Loycke, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamt 1 in Erfurt, die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahndirektion. — dem Regierungsbaurat Wohlschläger, bisher bei der Betriebsinspektion in Oldenburg, die Stellung eines Mitgliedes bei der dortigen Reichsbahndirektion.

In den Ruhestand getreten: der Eisenbahnamtmann Rechnungsrat Joseph Müller in Trier.

Gestorben: der Regierungsbaurat Uzler in Göppingen und der Eisenbahnamtmann Römer in Heidelberg.

Österreich.

— Betriebsleistung der Bundesbahnen im Jahre 1923.

	1000 Zugkm	1000 Lasttkm	Beförderte		Verkehrseinnahmen i. Mill. Kronen	
			Personen	Gütert.	Personen u. Gepäck	Güter
Januar . .	2 469	719 580	5 380 300	1 700 100	25 700	68 729
Februar. .	2 243	655 407	5 216 200	1 912 300	22 300	84 187
März . . .	2 534	745 645	7 495 100	2 004 600	29 099	93 002
April . . .	2 418	704 976	7 914 700	1 782 200	33 544	118 194
Mai	2 536	750 440	9 793 600	1 952 700	38 413	119 137
Juni . . .	2 693	780 101	10 537 800	1 959 167	41 588	136 052
Juli	2 830	817 873	11 375 500	1 763 709	57 332	129 496
August . .	2 896	866 345	10 837 600	1 945 300	67 036	142 964
September	2 740	836 961	10 450 600	1 833 300	59 165	135 263
Oktober . .	2 546	825 692	9 191 100	2 065 800	44 293	157 485
November	2 566	867 691	8 778 500	2 278 500	40 450	173 741
Dezember	2 456	803 177	8 892 100	2 160 400	40 423	162 975
	30 927	9 373 888	105 863 100	23 358 076	499 348	1 521 225

— Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Durchgangsverkehr 1923. Die Verkehrseinnahmen aus dem Durchgangsverkehr wurden für das Jahr 1923 mit 208 900 Millionen Kronen oder 14,5 Millionen Goldkronen ermittelt. Von den gesamten Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen (ohne Südbahn), die im Jahre 1923 einen Betrag von 2 195 840 Millionen Kronen ergaben, betrugen also diese Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr ungefähr den zehnten Teil.

Nach Monaten stellten sich die Einnahmen wie folgt:

	1000 Kronen		1000 Kronen
Januar	5 338 023	Juli	18 160 917
Februar	4 872 743	August	16 053 982
März	7 017 165	September . .	17 056 269
April	12 614 011	Oktober . . .	24 690 938
Mai	15 460 276	November . .	33 142 440
Juni	17 815 807	Dezember . .	36 676 611

Diese Zusammenstellung läßt das ständige Anwachsen dieser Einnahmen, insbesondere im letzten Vierteljahr, ersehen. Auf die einzelnen Direktionen verteilen sich die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehre, die in der jeweiligen Austrittsstation verrechnet werden, wie folgt: Wien-West 48 422 575 Kr., Wien-Nordost 37 130 062 Kr., Linz 9 157 092 Kr., Innsbruck 15 229 030 Kronen, Villach 98 960 423 Kr.

— Sommerverkehr. Eine Reihe von Verbesserungen im Verkehre wurden beschlossen, durch die den berechtigten Wünschen der Reisenden entsprochen werden soll. Die wichtigste Neuerung, die der Sommer bringt, ist eine erhebliche Verstärkung des Zugverkehrs. Vom 1. Juni angefangen wird der österreichische Eisenbahnverkehr die Friedensstärke nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten haben, und es werden vom Westbahnhof allein acht D-Züge und fünf Schnellzüge abgehen, wozu noch in jeder Woche drei Luxuszüge kommen. Von der Wiedereinführung der Platzkarte wurde Abstand genommen. Dagegen hat die Bahnverwaltung die Anzahl der Fahrkartenverkaufsstellen vermehrt.

— Ferien- und Urlaubssonderzüge für geistige Arbeiter. Den Bemühungen des Zentralrates der geistigen Arbeiter Österreichs ist es gelungen, dank dem Entgegenkommen der Bundesbahnverwaltung Sonderzüge einzurichten, die beim Eintritt der Ferien die geistigen Arbeiter in ihre Sommererholungsorte bringen, ohne daß es notwendig wäre, daß sie sich stundenlang anstellen und Urlaubstage verlieren, weil sie in den überfüllten Zügen nicht mehr Aufnahme finden. Es sind Sonderzüge in Aussicht genommen nach Ischl-Aussee, Villach-Klagenfurt, Spittal-Millstädtersee und Salzburg-Innsbruck, einschließlich der dazwischen liegenden Stationen, bei genügend starker Anmeldung auch nach Graz. Die Sonderzüge gewähren zudem auch eine nennenswerte Preisermäßigung für die Mitglieder der geistigen Arbeiterverbände sowie für deren Familien. Überdies behalten die normalen Fahrbegünstigungen, zum Beispiel der Bundesbeamten, auch für diese Sonderzüge ihre Geltung. Einzelne Züge dürften bei genügender Anmeldung schon in der zweiten Hälfte Juni, eine größere Anzahl aber sofort nach Schulschluß abgelassen werden. Die Züge werden die zweite und dritte Klasse führen.

— Tagesschnellzug Wien-Innsbruck. Die bisher nur zwischen Wien Westbahnhof und Bischofshofen verkehrenden Schnellzüge 201/202 werden seit Anfang Mai bis Innsbruck durchgeführt.

— Osterverkehr. Während der abgelaufenen Osterfeiertage hatten die Bundesbahnen einen außerordentlichen Andrang an Reisenden zu verzeichnen, deren Beförderung an die Bahnverwaltung sehr hohe Anforderungen stellte. Auf den Wiener Bahnhöfen allein sind in der Zeit vom 18.—21. April insgesamt 715 896 Personen angekommen.

Außer den fahrplanmäßigen Zügen wurde im Bereiche der Wiener Bundesbahndirektionen eine große Zahl außergewöhnlicher Züge und eine Anzahl von Touristen- und Ausflüglerzügen in Verkehr gesetzt.

Übrige europäische Länder.

— Die Brücke über den Kleinen Belt. Die Vorbereitungen zum Bau der vom dänischen Reichstage bewilligten Brücke über den Kleinen Belt (vgl. Nr. 12, S. 215 d. Ztg.) sind, wie die D. A. Z. berichtet, im Gange. Zunächst handelt es sich um die Projektierung der Erdarbeiten bei Middelfart und Fridericia. Der Umbau des Bahnhofes von Fridericia wird geraume Zeit in Anspruch nehmen.

— Motorwagenbetrieb auf den schwedischen Staatsbahnen. Der mit Genehmigung der Eisenbahndirektion von der Verwaltung des dritten Staatsbahnbezirks am 30. November v. J. in Gang gesetzte Motorwagenbetrieb zwischen Malmö und Lund hatte nur die Eigenschaft eines Versuchsbetriebes, und es war die Zeitdauer bis Ende Februar festgesetzt. Der Verkehr ist wirtschaftlich über alles Erwarten gut ausgefallen. Nur zwei Unfälle sind in der Versuchszeit vorgekommen, nämlich Wagenachsbrüche. Man hofft sie künftig durch Einbau stärkerer Achsen zu vermeiden. Die Allgemeinheit hat die neue Verkehrsform gut aufgenommen und die Züge waren die ganze Zeit über gut besetzt, auch nach dem 1. Januar, von dem ab die Rückfahrkarten in sämtlichen Zügen zum gleichen Preis wie bei den Motorwagen eingeführt wurden. Man scheint sich bei der Eisenbahndirektion darüber im Klaren zu sein, daß das neue Verkehrsmittel auch weiterhin im Verkehr der schwedischen Staatsbahnen eine Rolle spielen wird. Dr. S.

— Einführung der Goldwährung in Polen. Am 1. Mai d. J. ist, wie der Allgemeine Tarifanzeiger (Wien) berichtet, die Goldwährung (Zloty) zur Einführung gelangt (1 Zloty = 100 Grosz). Von diesem Zeitpunkte an sind die in den Tarifen erstellten Frachtsätze und Gebühren als in G r o s z (1/100 Z l o t y) erstellt anzusehen; infolgedessen ist die weitere Angabe von Multiplikatoren zur Umwandlung der bisher in währungslosen Tarifeinheiten erstellt gewesenen Frachtsätze und Gebühren weggefallen. Da aber Papiermark bis 31. Juli 1924 zur Zahlung angenommen werden und der Wert des Zloty amtlich mit 1 800 000 Papiermark festgestellt wurde, wird die Fracht bei Bezahlung in Papiermark zu dem Kurse 1 Zloty = 1 800 000 Papiermark umgerechnet.

— Die Schwellenfrage bei den russischen Eisenbahnen. Im verflossenen Arbeitsjahre wurde ein Programm für die jährliche Schwellenauswechselung aufgestellt und von den zuständigen Stellen genehmigt, demzufolge nach 10 Jahren keine Schwelle mehr vorhanden sein soll, die über ihre Frist liegt und nur noch getränkte Schwellen in den Gleisen verlegt werden sollen. Nach diesem Programm wird die Anzahl der im Verlauf einiger Jahre zu verlegenden Schwellen sich um 17 Millionen Stück bewegen, außerdem muß darüber hinaus ein Vorrat an Schwellen wegen der Notwendigkeit der Durchtrocknung und Tränkung zugerichtet werden. Auf diese Weise bestimmt sich die Schwellenzahl, die im Laufe der nächsten 3 bis 4 Jahre jährlich herzurichten ist, auf ungefähr 20 Millionen Stück. Nach dem Versuche der vergangenen Jahre bestanden berechtigte Zweifel, ob es möglich sein würde, eine solche Menge herzurichten, wenn die für die Beschaffung des Holzes bestimmten Organe nicht der Aufsicht des Volkskommissariats für Verkehrswesen unterstellt würden. Diese Unterstellung ist inzwischen vollzogen und nunmehr scheint die Durchführung des bezeichneten Programms für die Gesundung der Schwellenwirtschaft gesichert zu sein. Im vergangenen Arbeitsjahre 1922/23 wurden 17 Millionen Schwellen verlegt, womit der Anfang für die Durchführung des Programms gemacht wurde. Es besteht die Überzeugung, daß im laufenden Jahre 1923/24 die gleiche Schwellenzahl erreicht wird.

Eine zweite wichtige Frage ist die der Verbilligung der Schwellenherstellung, ihrer Tränkung und Verlegung. Insbesondere die Verbilligung der Schwellenherstellung selbst und die Einschätzung der verschiedenen hierbei in Frage kommenden Verfahren ist zurzeit Gegenstand von Erörterungen. Bei guter Holzbeschaffenheit und sorgfältiger Aufsicht kostet zurzeit die Herstellung einer Schwelle von Hand frei Bahnstrecke zwischen 37 und 43 Kopeken, im Mittel also 40 Kopeken (Stammgeld nicht

eingeschlossen). Die Bearbeitung einer Schwelle in Sägewerken, wenn man hier die in diesem Falle bedeutend größeren Abfälle und Nebenerzeugnisse in Berechnung zieht, kommt zurzeit auf 44 Kopeken zu stehen, also um 4 Kopeken teurer als bei Herstellung von Hand. Man hat in Rußland zurzeit also das widersinnige Ergebnis, daß der Ersatz der Handarbeit durch Sägegatter nicht wirtschaftlich wirkt. Dieses Ergebnis beruht aber lediglich in den Verhältnissen, in denen sich gegenwärtig die Sägewerke des Volkskommissariats für Verkehrswesen befinden. Im vorigen Jahre und auch in diesem Jahre wurde das Holz zu spät den Sägewerken zugewiesen, es wurde viel kostspielige Zeit und Arbeitskraft vergeudet. Bei der Handarbeit dagegen machte es sich günstig bemerkbar, daß Bauern aus nächstgelegenen Dörfern, die ihr eigenes Werkzeug mitbrachten, eingestellt werden konnten. Die Lohnverhältnisse in den Sägewerken waren so ungeregelt, daß bei der Unmöglichkeit, auf einige Monate im voraus die Selbstkosten zu berechnen, Verluste entstanden. Die Sägewerke wurden in schlechtem Zustande übernommen, so daß sie erst für produktive Arbeitsleistung instand gesetzt werden mußten. Das technische Personal der Sägewerke stand infolge nicht gesicherter Einkommensverhältnisse nicht auf der erforderlichen Höhe. Diese Zustände bestanden ausschließlich bei den Sägewerken des Volkskommissariats für Verkehrswesen. In anderen, die sich in geordneten Umständen befanden, waren die Selbstkosten bedeutend geringer. Die Grundlagen für eine Verbilligung der Schwellenherstellung sind: die Versorgung der Sägewerke mit Rohstoff auf einige Jahre im voraus, die Instandsetzung der Maschinen und die Einstellung tüchtigen Personals. Dann werden die Kosten der Schwellenherstellung in den Sägewerken sich bedeutend günstiger stellen als bei Handarbeit. Hierbei spielt die Verwendung von besonderen Schwellensägebänken eine Rolle. Ernstere Beachtung verdienen zwei Formen: die von den Ingenieuren Palm und Gabrilow entworfene Sägebank und eine amerikanische, im Petersburger technischen Institut erbaute und auf der allrussischen Ausstellung vorgeführte Sägebank. Die letztere arbeitet besonders wirtschaftlich, und es sind einige Sägebänke dieser Form schon fertiggestellt. In diesem Jahre werden Dauererprobungen in Werkverhältnissen und nicht nur in Laboratoriumsverhältnissen durchgeführt, und es werden die Ergebnisse seinerzeit veröffentlicht werden. Es wird dann die Frage zu entscheiden sein, ob in die vorhandenen Sägewerke wieder Kapital hineingesteckt werden muß oder ob Neuaufstellungen von Schwellenschneidebänken stattzufinden haben. Letzteres ist nur dann zweckmäßig, wenn das Volkskommissariat für Verkehrswesen Schwellenholz auf fünf Jahre in genügender Menge zugewiesen erhält und wenn anderseits unstreitig erwiesen ist, daß die Schwellenschneidebank wirtschaftlicher arbeitet als ein gut eingerichtetes Sägewerk. Dabei muß man im Auge behalten, daß das Sägegatter viel saubereres Material liefert und Arbeiten leistet, die die Schwellenschneidebank nicht leisten kann.

Bis die Sägewerke imstande sind, in den Selbstkosten der Schwellenherstellung mit der Handarbeit in Wettbewerb zu treten, muß von der letzteren in ausgedehntem Maße Gebrauch gemacht werden. Solange man nicht genau Bescheid weiß, in welcher Verfassung sich die Sägewerke befinden, wo, auf welche Frist und welche Art Holz zugewiesen wird, ob sich an Ort und Stelle Bauern zur Arbeit einstellen, ob sie am Verdienst in der Nähe ihrer Dörfer interessiert sind, ob sich darunter genügend gelernte Zimmerleute befinden, kann man nicht sagen, welches Verfahren der Schwellenherstellung vorteilhafter ist. Die Frage muß natürlich vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte behandelt werden und darf nicht engeren, etwa forstlichen Ressortgesichtspunkten untergeordnet werden. Nach letzterer Richtung scheinen in Form örtlich unzweckmäßiger Waldzuweisungen an einzelnen Bahnen Verstöße vorgekommen zu sein.

Dr. S.

— **Frachtermäßigung für Koks in der Tschechoslowakei.** Mit Gültigkeit vom 5. Mai bis längstens 31. Dezember 1924 hat die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung für Koks aus der Pos. U 1 der Güterklassifikation die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 b bewilligt. Diese Frachtermäßigung gilt für derartige Wagenladungen von Station Trzynietz (tschech. Schlesien) nach allen Stationen der Hauptstrecken der Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg zu erfolgen. Wird ein Wagen von 20 t und darüber benutzt, so ist die Fracht mindestens für 15 000 kg zu bezahlen.

— **Frachtermäßigung für Abfälle bei der Anilinölerzeugung in der Tschechoslowakei.** Laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums wurde mit Gültigkeit vom 5. Mai bis längstens 31. Dezember 1924 für Abfälle bei der Anilinerzeugung aus der Pos. O — 12 der Güterklassifikation in der Verkehrsbeziehung Aussig an der Elbe - Schönbrunn - Witkowitz der ermäßigte Frachtsatz von 585 Heller für 100 kg bewilligt. Die Sendungen müssen als Frachtgut aufgeliefert und die Hauptfracht muß mindestens für das Ladegewicht des verwandten Wagens bezahlt werden.

— **Eine Zollexpositur in Marienbad.** Mit 1. Mai wurde im Weltkurort Marienbad eine Expositur des tschechoslowakischen Hauptzollamtes Eger errichtet, und zwar auf der Post und am Bahnhof, zwecks Abfertigung des Reisegepäcks der aus dem Zollausland eintreffenden Badegäste. Zu diesem Behufe werden Gepäckstücke für Marienbad an den Grenzstationen zur zollamtlichen Abfertigung nach dort angewiesen.

— **Bahnbau in Südslawien.** Um sein Wirtschaftsleben auf einen neuzeitlichen Verhältnissen entsprechenden Stand zu bringen, bedarf Südslawien mit an erster Stelle eines Ausbaus seines Eisenbahnnetzes. Auf 100 qkm gibt es dort im ganzen nur 4 km Eisenbahnen, doch schwankt die Verteilung auf die verschiedenen Landesteile zwischen 10,5 km auf 100 qkm in der Provinz Voivodina und 0,2 km in Montenegro; dazwischen liegt Kroatien mit 6 km, Slawonien mit 5,7 km, Serbien einschließlich Makedonien mit 2,4 km, Bosnien und die Herzegowina mit 2 km und Dalmatien mit 1 km auf 100 qkm. Am dringendsten ist die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Alt-Serbien und der Küste des Adriatischen Meeres, für die bereits eine Anleihe von 100 Millionen Dollar in Amerika abgeschlossen worden ist. Ein Teil dieser Anleihe ist auch gezahlt worden, doch ist der gesamte Anleiheplan nicht durchgeführt worden, so daß auch der Bahnbau unterbleiben mußte, nachdem allerdings mit dem Bau einer Eisenbahn Belgrad-Cattaro begonnen worden war; wegen Mangels an Mitteln mußte er aber wieder eingestellt werden. Statt dessen sollen die bestehenden Eisenbahnen, namentlich die Schmalspurbahnen, von denen es nahezu 3000 km gibt, ausgebaut werden. Wenn diese Arbeiten gefördert werden, ohne daß eine größere Anleihe im Auslande abgewartet wird, ist vorauszusehen, daß sich ausländisches Kapital für größere Bahnbauten als diejenigen, die Südslawien mit eigenen Geldmitteln ausführen kann, finden lassen wird

— **Die Verschmelzung der Arader und Temesburger Staatseisenbahn-Regionaldirektionen.** Die Temesburger fünfte Regionaldirektion wurde mit der Arader sechsten Regionaldirektion unter der Benennung „fünfte Staatseisenbahn-Regionaldirektion Arad-Temesburg“ mit dem Sitze in Temesburg vereinigt. Bis zu neuen Verfügungen werden die Abteilungen für Buchhaltung, Handelsangelegenheiten, Ökonomie und Personal den Amtssitz in Arad, die übrigen in Temesburg haben.

— **Die Elektrisierung der Eisenbahnstrecke Basel-Chiasso** wird, wie die „D. A. Z.“ berichtet, Mitte Mai vollständig beendet sein. Dadurch wird die Gotthardbahn zu einer der modernsten und am schnellsten gefahrenen Bahnen Europas. Die Strecke Basel-Lugano, für die bisher sechs Stunden benötigt wurden, wird nach der Elektrisierung in 4½ Stunden durchfahren werden.

— **Verbesserungen bei den italienischen Eisenbahnen.** Die faszistische Regierung hat mit ihren Bemühungen zur Beseitigung von Mißständen im Eisenbahnwesen beachtenswerte Erfolge erzielt. Von November 1922 bis Ende 1923 ist das Heer der Eisenbahnbediensteten von 226 532 auf 180 000 Köpfe herabgesetzt worden. Möglich gemacht worden ist diese Verminderung der Arbeitskräfte durch richtige Anwendung des Achtstundentages. Früher taten Lokomotiv- und Zugmannschaften sehr häufig nur vier oder fünf Stunden wirklichen Dienst. Eine strenge Handhabung der einschlägigen Bestimmungen hat ferner dazu geführt, daß der Krankenstand um 50 % zurückgegangen ist. Die Wiedereinführung der Ersparnisprämien hat in einem halben Jahr die Verminderung des Kohlenverbrauchs um 280 000 Tonnen und des Ölverbrauchs um einen entsprechenden Betrag zur Folge gehabt. Die sachgemäße Durchführung des Achtstundentags hat 480 000 000 Lire erspart.

Grundsätzlich ist der Umwandlung der Staatsbahnen in Privatbahnen zugestimmt worden; zur Ausführung dieses Plans wartet man jedoch eine Zeit ab, wo die Eisenbahnen bessere Betriebsergebnisse aufweisen, da man dann günstigere Bedingungen für die Umstellung erhofft.

Im Betriebsjahr 1921/22 hatten die Staatsbahnen einen Fehlbetrag von 1 257 000 000 Lire; im nächsten Jahr, in dem die Neuerungen erst im fünften Monat einsetzten, gelang es bereits, den Fehlbetrag auf 350 600 000 Lire herunterzudrücken, und für das laufende Jahr hatte der Eisenbahn-Beauftragte sich anheischig gemacht, mit einer Minderausgabe von 180 000 000 Lire auszukommen und die Einnahmen um 100 000 000 Lire zu erhöhen, so daß der Fehlbetrag 70 000 000 Lire nicht übersteigen sollte. Die Ergebnisse des ersten Halbjahres des Zeitraumes Juli-Dezember 1923 lassen sogar erwarten, daß im nächsten Betriebsjahr, also demjenigen, das am 1. Juli 1924 beginnen wird, der Betriebsfehlbetrag ganz verschwinden wird.

Der Betriebsmittelpark ist durch Ausmustern unbrauchbarer Betriebsmittel stark verringert worden; bisher wurden selbst stark abgenutzte Wagen noch mit hohen Kosten in Stand gehalten, was sehr unwirtschaftlich war, während man nunmehr hofft, mit dem zwar schwächeren, dafür aber besseren Bestand an Betriebsmitteln günstigere Ergebnisse zu erzielen. Es waren Ende Juni 1923 vorhanden: Dampf- und elektrische Lokomotiven sowie Triebwagen 6317 (Verminderung 344), Personenwagen 10139 (— 1086), Gepäckwagen 441 (— 363), Güterwagen 138766 (— 11199).

Die Streckenlänge der italienischen Eisenbahnen betrug Ende Juni 1923 16452 km, 148 km mehr als ein Jahr vorher; davon waren 15726 km vollspurig und 726 km schmalspurig. Am 18. Dezember ist das zweite Gleis auf der wichtigen Strecke Chiavari-Santa Margherita in Betrieb genommen worden. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Genua-Spezia, der 1908 begonnen wurde, ist noch im Gang; er wird durch die Notwendigkeit, auf dem ersten Gleis den Betrieb aufrechtzuerhalten, sehr erschwert. Auf einer 34 km langen Strecke sind 32 neue Tunnel von zusammen 17 km Länge, 265 Brücken und Dämme sowie 105 andere Bauten zu errichten. — 702 km der italienischen Eisenbahnen werden elektrisch betrieben. Unter Berücksichtigung der Verzinsung des Anlagekapitals werden die Ausgaben bei elektrischem Betrieb zu 28 % weniger als bei Dampfbetrieb, bezogen auf das Tonnenkilometer, angegeben.

Das günstige Ergebnis des Betriebsjahres 1922/23 und der ersten Hälfte des laufenden Jahres ist neben der Ersparnis an persönlichen Ausgaben in beträchtlicherem Umfang auf eine Verminderung der Ausgaben für Brennstoffe, für Unterhaltungsarbeiten, für Schadenersatz und für sonstige Betriebsausgaben zurückzuführen. Dadurch sind die Aufwendungen um 210 Mill. Lire im Jahre 1922/23 und um 173 Mill. Lire im ersten Halbjahr 1923/24 herabgesetzt worden, während gleichzeitig die Einnahmen um 170 Mill. Lire gestiegen sind, weil sowohl der Personen- wie der Güterverkehr sich beträchtlich vermehrte.

Besonders zu nennen ist die Ersparnis an Brennstoff; sie hat im vergangenen Jahr den Haushalt der Staatsbahnen um 219 Mill. Lire entlastet, wovon zwei Drittel auf niedrigere Gestehungskosten, ein Drittel auf verminderten Verbrauch entfallen. Es wurden 2875837 t Kohle gegen 3163858 t im Vorjahre verbraucht, obgleich der Verkehr, an der Zahl der bezahlten Tonnenkilometer gemessen, um 6,67 % zugenommen hat. Auf ein Lokomotivkilometer wurden im Vorjahre 22,51 kg, im Jahre 1922/23 20,40 kg Kohle verbrannt, und im ersten Halbjahr des laufenden Betriebsjahres, also im zweiten Kalenderhalbjahr 1923, betrug diese Menge sogar nur 18 kg, nachdem früher zeitweilig der Betrag von 24 kg erreicht worden war.

Das Zuggewicht ist auf 281 t gegen 264 t im Vorjahr erhöht worden, womit die Vorkriegszahl, 235 t, erheblich überholt ist. Der Güterverkehr belief sich auf 48500000 t, zu deren Beförderung 5128000 Güterwagen beladen werden mußten; hieraus ergibt sich eine Achsbelastung mit Nutzlast von 5,107 t, ein in Italien noch nicht dagewesener Erfolg. Der Güterverkehr übertraf den Vorkriegsverkehr um 17 %. Der Wagenumlauf ist noch etwas langsamer als vor dem Kriege, doch ist auch hier ein Fortschritt zu verzeichnen; einer Umlaufzeit von 9 Tagen im Vorjahre stehen 7 Tage 6 Stunden im Berichtsjahr gegenüber.

Die Züge verkehren wieder schneller, wenn auch nicht allenthalben so schnell wie vor dem Kriege. Zur Erhöhung der Pünktlichkeit im Zugverkehr hat es wesentlich beigetragen, daß wieder Belohnungen für das Einbringen von Verspätungen gewährt werden. Am deutlichsten ist aber der Fortschritt in der Betriebssicherheit zu bemerken, und auch die Beraubung und Beschädigung der Güterwagen hat so weit abgenommen, daß der Vorkriegszustand beinahe erreicht ist.

— **Der Jahresabschluß der Paris-Orléans-Bahn.** Die „Chronique des Transports“ bringt einen Bericht über den Abschluß der Paris-Orléans-Bahn für das Jahr 1923, dem wir folgendes entnehmen: Die Gesamteinnahmen der Bahn betrugen 1030273675 Fr. gegen 941098562 Fr. im Jahre 1922. Die Ausgaben stellten sich auf 917738519 Fr. gegen 910984403 Fr. im Vorjahr. Der Betriebskoeffizient betrug 89,04 % gegen 96,48 % im Jahre 1922 und 119,01 % im Jahre 1921. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben belief sich auf 112535156 Fr.; er überstieg den des Vorjahres um 82420997 Fr. Bei Berücksichtigung der Verzinsung des Anlagekapitals ergab sich im Jahre 1923 ein Betriebsverlust von 180168856 Fr. gegen einen solchen von 237322547 Fr. im Jahre 1922. Der Rückgang des Betriebsverlustes stellte sich also auf mehr als 57 Millionen und im Verhältnis zu dem Ergebnis des Jahres 1920 sogar auf mehr als 314 Millionen. Das verhältnismäßig günstige Ergebnis des Jahres 1923 ist zum Teil zurückzuführen auf die Verkehrssteigerung, in der Hauptsache jedoch auf die außerordentlich sparsame Wirtschaft der Verwaltung, die darin zum Ausdruck kommt, daß trotz einer Einnahmesteigerung von 80 Millionen die Ausgaben nur um 7 Millionen gegenüber denen des Vorjahres gestiegen sind. Die Generalversammlung setzte die Dividende, wie im Vorjahr, auf 60 Fr. für die Vollaktien und 45 Fr. für die Genußscheine fest.

— **Sommerzeit.** In England, Frankreich und Belgien wird voraussichtlich, wie bereits in Nr. 14, S. 255 d. Ztg. berichtet, der Übergang von der Winter- zur Sommerzeit in Zukunft allgemein am ersten Sonntag im April und der umgekehrte Übergang am ersten Sonntag im Oktober gemacht werden. Das englische Parlament hat sich mit dieser Regelung einverstanden erklärt, die dem bisherigen Gebrauch in Frankreich und Belgien entspricht. Dadurch werden eine Anzahl Schwierigkeiten beseitigt, die bisher insofern bestanden, als zeitweilig in England nach Sommerzeit, in Frankreich und Belgien nach Winterzeit gearbeitet wurde. Der gewählte Zeitpunkt entspricht den Wünschen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, und auch die Benutzer der Eisenbahnen dürften dagegen nichts einzuwenden haben.

— **Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens.** Der von der Militärregierung eingesetzte Landeseisenbahnrat berät zurzeit die Satzung für die Neuregelung des Eisenbahnwesens. Nach dem jetzigen Entwurf, der einem schon 1922 gefaßten Plan ähnelt, soll der Staat neben den bestehenden Eisenbahngesellschaften einen Anteil an deren Eigentum haben. Kapital zum Ausbau der Anlagen und zu Verbesserungen ist vom Staate aufzubringen. Die Tarife sollen so bemessen werden, daß neben der Deckung der Betriebsausgaben noch eine gleiche Verzinsung für das vom Staate aufgebrachte wie für das Gesellschaftskapital erzielt wird. — Es wird zwischen „solventen“ und „insolventen“ Eisenbahnen unterschieden, je nachdem, ob die Schuldverschreibungen unter dem Schätzungswert der Anlagen bleiben oder ihn überschreiten; der Schätzungswert soll dabei als das Kapital angenommen werden, das durch den durchschnittlichen Reingewinn der letzten 15 Jahre mit 4,25 % verzinst wird. Bei den „solventen“ Gesellschaften soll durch die Tarife die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sichergestellt werden, während bei den „insolventen“ Gesellschaften der Staat von den hierfür erwachsenden Kosten befreit ist, die von dem auf den Anteil der Gesellschaften entfallenden Überschüssen zu bestreiten sind. — Es ist eine Umgruppierung der Eisenbahnen vorgesehen, und eine Anzahl Eisenbahnen sollen vom Staate übernommen werden. Die hierfür nötigen Mittel sollen durch eine Eisenbahnanleihe aufgebracht werden. — Dem Landeseisenbahnrat wird ein Mitbestimmungsrecht in bezug auf die Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaften eingeräumt. — Die Bestimmungen, daß die Leiter der Eisenbahnunternehmungen die spanische Staatsangehörigkeit besitzen müssen, ist nicht angenommen worden.

Die Beratungen des Landeseisenbahnrats gehen sehr langsam vorwärts. Eisenbahnfachleute erheben Widerspruch gegen den Gedanken, den Staat als Miteigentümer an den Eisenbahnen zu beteiligen, doch kommen die Eisenbahnvertreter im Landeseisenbahnrat mit dieser Ansicht und auch sonst mit dem von ihnen vertretenen Standpunkt nicht durch, weil unter den 17 Mitgliedern nur 6 Vertreter der Eisenbahnen sind. Das Ergebnis der Beratungen wird wahrscheinlich neben dem Ausschußbericht in einer Anzahl Minderheitsgutachten bestehen. Der französische und der britische Gesandte sind bei der spanischen Regierung vorstellig geworden, um die Rechte der ausländischen Geldgeber zu wahren.

— **Osterverkehr in England.** Das ungewöhnlich schöne Wetter, das im Gegensatz zum Festlande in den Ostertagen in England vorgeherrscht hat, hat seinen Einfluß auf den Eisenbahnverkehr nicht verfehlt. Alle Eisenbahngesellschaften haben ungewöhnlich starken Verkehr zu verzeichnen gehabt. Schon am Gründonnerstag mußten verschiedene Sonderzüge eingelegt werden, sowohl auf weite wie auf nahe Entfernungen, und die vorgesehenen Ausflugszüge mußten verstärkt und verdoppelt werden. Die London und Nordostbahn hat z. B. vom 14. bis 20. April auf ihren drei Londoner Endbahnhöfen 148022 Fahrkarten verkauft, wovon allein 103403 auf Liverpool Street entfielen. Sie mußte am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 82 Sonderzüge verkehren lassen. Ein Sonderzug nach Schottland mußte doppelt verkehren. Ähnlich lauten die Berichte der übrigen Eisenbahngesellschaften, und auch an anderen Verkehrsmittelpunkten als London herrschte entsprechend starker Verkehr. Am Karfreitag, 1. und 2. Osterfeiertag überwogen die Tagesausflüge in die Umgebung von London und in die Seebäder, die in naher Entfernung von der Hauptstadt liegen. Besonders stark war der Verkehr am Ostermontag, einem der vier Wochentage im Jahre, an denen die Bank von England geschlossen bleibt und der daher als allgemeiner Feiertag — bank holiday — gilt. Die in der Untergrundgruppe vereinigten Verkehrsunternehmen berichten, daß sie während der Feiertagszeit 19 Millionen Fahrgäste

mit ihren Bahnen, Straßenbahnen und Omnibussen befördert haben.

— **Die ersten Armsignale in England.** Auf der 1835 bis 1839 erbauten Eisenbahn London-Croydon wurde der Verkehr der Züge zunächst nur durch Bahnwärter geregelt, die mit Fahnen und Laternen ausgerüstet waren, und es ist erstaunlich, daß es bei einem Verkehr von 150 bis 200 Zügen ohne Unfälle abging. Um die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit zu erhöhen, wurden auf dieser Strecke 1842 zum ersten Male in England Armsignale aufgestellt, für die der bei der Flotte übliche „Semaphor“ als Vorbild gedient hat. Die Signale waren bereits dreistellig. Wagrecht befahl der Arm „Halt!“, unter 45° nach unten mahnte er zu „Vorsicht!“ und senkrecht nach unten hängend, wobei er in einem Schlitz des Masts verschwand, gab er die Strecke frei. Bei Nacht wurden rote, grüne und weiße Lichter gezeigt. Zugleich wurden ferngestellte Weichen eingeführt, um zu vermeiden, daß die Weichensteller zum Umlegen der Weichen die Gleise überschreiten mußten, doch waren die Weichen noch unabhängig von den Signalen verriegelt, während feindliche Signale bereits so voneinander in Abhängigkeit gebracht waren, daß sich gegenseitig gefährdende Fahrten ausgeschlossen wurden. Ein Teil der Strecke London-Croydon wurde auch eine Zeitlang mit Druckluft betrieben.

— **Die Untergrundbahn in Glasgow.** Glasgow besitzt eine Untergrundbahn mit 15 Haltestellen, bestehend aus zwei geschlossenen Ringen ohne Verbindung miteinander und ohne nennenswerte Nebengleise. Der Tunnel hat einen Durchmesser von 3,35 m, die Spurweite ist 1,22 m. Die Wagen werden durch ein Kabel mit 21 km Geschwindigkeit bewegt. Die Untergrundbahn ist 1896 eröffnet und neuerdings von der Stadtgemeinde übernommen worden, die nunmehr bemüht ist, sie neuzeitlich auszugestalten und zu diesem Zweck zunächst eine Anzahl baulicher Verbesserungen vornimmt. Die Tunnelwandungen werden mit Beton verstärkt und durch Zement gedichtet; es ist dadurch gelungen, den Wasserzudrang fast zu beseitigen. Bei dem in Aussicht genommenen elektrischen Betrieb werden die vorhandenen Anlagen zur Durchsicht und Unterhaltung der Wagen nicht ausreichen, und es müssen daher Neubauten für diesen Zweck errichtet werden. Bei drei besonders tiefgelegenen Haltestellen sollen zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Straße und Bahnsteig Aufzüge eingebaut werden.

Fremde Erdteile.

— **Ein Eisenbahnzug im Wirbelsturm.** Auf der Oudh und Rohilkhand-Eisenbahn in Indien ist im März ein Unfall dadurch vorgekommen, daß ein Zug durch Sturm umgeworfen worden ist. Der Zug fuhr gerade über eine Brücke, als ihn der Sturm erfaßte. Fünf Wagen 3. Klasse wurden aus dem Gleis ausgehoben, stürzten auf das zweite Gleis und dann in den Fluß, wo zwei ins Wasser fielen, während die drei anderen auf Sandbänke zu liegen kamen und dabei gänzlich zertrümmert wurden. Soviel festgestellt werden konnte, haben dabei 28 Personen ihr Leben eingebüßt, für einen so schweren Unfall eine Zahl, die noch hätte übertroffen werden können.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Marokko.** Das neugeschaffene Vollspurnetz der Eisenbahnen von Marokko, das aus den Feldbahnen des französischen Heeres hervorgegangen ist (s. a. Nr. 15, S. 268 d. Ztg.), soll nunmehr auch für elektrischen Betrieb ausgebaut werden. In Casablanca wird ein Kraftwerk für eine Leistung von 18 000 Kilowatt gebaut, das gegen Ende dieses Jahres betriebsfähig sein soll. Es soll außer der Eisenbahn auch die Städte Casablanca, Marokko, Rabat, Fez usw. mit Strom versorgen, die zurzeit noch ihre eigenen Kraftwerke betreiben. Der Strom wird mit 60 000 Volt Spannung als Wechselstrom erzeugt. Hochspannungsleitungen sollen ihn nach Kenitra und der Stadt Marokko befördern. Die Eisenbahn wird ihn auf 3000 Volt Gleichstrom umwandeln. Aus ihrem Netz wird er auch an die Städte an der Strecke abgegeben. Die Hochspannungsleitungen sollen gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Casablanca-Marokko, die im Jahre 1926 zu erwarten ist, in Benutzung genommen werden. Auf der Strecke Casablanca-Rabat hofft man, schon innerhalb Jahresfrist elektrische Züge in Verkehr setzen zu können.

— **Plötzliches Ausscheiden des Generaldirektors der Ägyptischen Staatseisenbahnen.** Wie die „Afric. World“ in ihrer Nr. 1114 vom 15. März d. J. meldet, scheint es bei den Ägyptischen Staatsbahnen zu Unstimmigkeiten zwischen ihrem Generaldirektor, Mr. Beresford Verschoyle, und dem Verkehrsministerium gekommen zu sein, die den ersteren veranlaßten, seinen Abschied zu nehmen. Er begründet diesen Schritt in einer Mitteilung an die Zeitschrift „Al Ahram“ damit, daß es ihm unmöglich gemacht sei, länger die Verantwortung zu tragen, nachdem die Organisation des Dienstes aufgehoben, die Kontrolle durchbrochen und ihm seine wichtigsten Befugnisse entzogen seien. Das Ministerium ernannte einen Sonderausschuß zur Untersuchung der Beschwerden der Bediensteten; dieser unterzog sich seiner Aufgabe, ohne mit dem Generaldirektor ins Benehmen zu treten, und untergrub dadurch dessen Autorität bei seinen Untergebenen. Alle Einspruchserklärungen des Generaldirektors blieben unberücksichtigt. Die Politik der Nadelstiche des Verkehrsministeriums habe bereits den Abgang seines Amtsvorgängers, des Generals Blakenay, zur Folge gehabt. Unter der britischen Verwaltung haben die Ägyptischen Staatsbahnen bisher ihr Anlagekapital mit 5 bis 6 % verzinst und eine Roheinnahme von 14 Millionen Pfund Sterling herausgewirtschaftet, d. i. etwa ¼ der Gesamteinnahmen des ägyptischen Budgets; die Ausgaben des Eisenbahnbetriebs beliefen sich auf ungefähr ¹/₅ der Staatsausgaben. Es ist zu befürchten, daß die eingetretenen Schwierigkeiten das bisher gute Wirtschaftsbild der Ägyptischen Staatsbahnen ungünstig beeinflussen werden. F. B.

— **Überlastung der Kongo-Eisenbahn.** In Matadi werden seit einigen Monaten solche Mengen von Gütern zur Abbeförderung aufgeliefert, daß sie auf dem unteren Teil der Kongobahn nicht abgefahren werden können, sondern sich in großen Mengen in Matadi stauen. Die dadurch hervorgerufenen Mißstände haben zu einer Anfrage in der belgischen Kammer Anlaß gegeben; der Minister für die Kolonien hat darauf geantwortet, daß er eine Anzahl Beauftragte nach dem Kongo entsandt habe, um die Lage zu erörtern. Betriebsmittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn seien bereits unterwegs. Zwanzig Lokomtiven zur Vermehrung des Betriebsmittelparks seien bestellt, und es geschehe alles, um den Übelständen abzuhelfen.

— **Eröffnung der Kassala-Eisenbahn.** Ende April ist auf der Kassala-Eisenbahn im östlichen Sudan der Betrieb eröffnet worden. Sie verbindet Kassala mit dem Roten Meer und soll später noch landeinwärts verlängert und dabei über Gedaref an die Eisenbahn Chartum-El Obeid angeschlossen werden. Die neue Eisenbahn, die ungefähr 350 km lang ist und 63 Brücken aufweist, geht von Haya, 10 km westlich von Thamiam, aus. Sie soll namentlich dem Baumwollverkehr dienen, der von einer zur Baumwollerzeugung gegründeten Gesellschaft in dem Gebiet des Gash-Flusses und seiner zahlreichen Verzweigungen gepflegt wird. Diese Gesellschaft hat auch sehr wesentlich zu den Kosten der Eisenbahn beigetragen, nachdem sie in jener Gegend große Bewässerungsanlagen geschaffen hatte. Im übrigen sind die Kosten, soweit Beschaffungen in Frage kamen, durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen in England aufgebracht worden, für die die englische Regierung auf Grund eines Gesetzes zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit die Gewähr der Verzinsung unter der Bedingung übernommen hat, daß die Beschaffungen in England vorgenommen würden.

— **Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** Das amerikanische Verkehrsgesetz von 1920 enthielt zwar im Entwurf eine Bestimmung, die die Eisenbahngesellschaften zu einem Zusammenschluß zu großen Gruppen zwingen sollte, im Gesetz selbst wurde aber diese Bestimmung dahin abgeändert, daß nur vorgeschrieben wurde, der Zusammenschluß solle nach einem vom Zwischenstaatlichen Verkehrsamt aufgestellten Plan vor sich gehen. Diese Gesetzesvorschrift hat sich als ungenügend erwiesen; es sind zwar Pläne für die Gruppenbildung aufgestellt worden, ihre Durchführung scheint aber aussichtslos zu sein, und so hat denn der Senator Cummings, der zusammen mit dem Senator Esch auch der Urheber des Verkehrsgesetzes von 1920 ist, einen neuen Gesetzentwurf eingebracht, der voraussichtlich angenommen werden wird. Er setzt für den freiwilligen Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften eine Frist von sieben Jahren fest; zwei Jahre nach Erlaß des Gesetzes sollen vom Verkehrsamt eingesetzte Ausschüsse den Zusammenschluß betreiben. Nach Ablauf der gesetzlichen Frist sind die Vorschläge dieser Ausschüsse zwangsweise durchzuführen; die Eisenbahngesellschaft, die innerhalb der vorgeschlagenen Gruppe das größte Streckennetz besitzt, ist verpflichtet, den Zusammenschluß zu betreiben.

— **Rundfunk bei den Kanadischen Staatsbahnen.** Alle von der Ostküste zur Westküste und umgekehrt durchgehenden Züge der Kanadischen Staatsbahnen sind nunmehr mit Rundfunkempfängern ausgestattet, und die wichtigeren sonstigen Personenzüge sollen demnächst mit diesen Vorrichtungen ausgerüstet werden, die alle nach Einheitsformen gebaut sind. Die Kanadischen Staatsbahnen verkehren auf diese Art mit einer Anzahl bahnfremder Rundfunk-Sendestellen, sie besitzen aber auch eine eigene Sendeanlage von großer Leistungsfähigkeit in Ottawa. Der neueste Zug, der für Rundfunk eingerichtet wor-

den ist, ist der „International, Limited“, der täglich zwischen Montreal und Chicago verkehrt. Der Empfänger ist im Aussichtswagen aufgestellt. Neben einem Lautsprecher sind noch acht Paar Kopfhörer vorgesehen. Wenn also ein Teil der Fahrgäste den Rundfunk nicht hören will, kann der Lautsprecher ausgeschaltet werden, und die übrigen Reisenden können dann die Kopfhörer benutzen.

Rechtspflege.

— Fahrlässige Abstempelung eines mit dem Frachtbrief nicht übereinstimmenden Duplikats durch Beamte der Eisenbahn; Haftung des Reichs für den dadurch dem Käufer — Zahlung gegen Frachtbriefduplikat — entstandenen Schaden. Urteil des Reichsgerichts vom 23. 10. 1923 — III 91/23. (J. W. 1924, 296.) Aus den Gründen: Die Rechtsgrundlage für den Schadenersatzanspruch der Klägerin, der aus Pflichtwidrigkeiten von Eisenbahnbeamten in der Zeit nach dem Übergang der Bahnen an das Reich abgeleitet wird, bietet schon § 1 des RHG. vom 22. Mai 1910 dar, so daß unerörtert bleiben kann, ob auch die dem Vertragsrecht entnommenen Erwägungen des BGB. den Anspruch zu rechtfertigen vermögen. In den beiden Frachtbriefen, welche der Absender K. bei der Auflieferung der zwei Kisten der Absendestation übergab, war die den Vordruck „Art der Verpackung“ tragende Spalte dem tatsächlichen Sachverhalt entsprechend mit dem Worte „Kiste“ ausgefüllt. Dagegen enthielt die gleiche Spalte in den der Abfertigungsstelle mitvorgelegten beiden Duplikaten einen Vermerk überhaupt nicht, und es wurde vom Absender erst nach dem Rückempfang der beiden Urkunden das Wort „Waggon“ dort hineingeschrieben oder es war dieses Wort von ihm schon bei der Herstellung der Urkunden in der bezeichneten Spalte eingetragen worden. Die Duplikate wichen sonach schon zur Zeit der Vorlegung in einem für die Kennzeichnung des Frachtgutes wesentlichen Punkte von den Frachtbriefen ab. Die beiden Eisenbahnbediensteten, deren einer die zuerst und deren zweiter die zuletzt aufgegebene Kiste annahm, und denen die Beamteneigenschaft im Sinne des Reichshaftungsgesetzes unbedenklich beizulegen ist (RG. 104, 261), stellten daher durch die Abstempelung der Duplikate inhaltlich falsche Urkunden her. Wenn es auch nicht unzweifelhaft sein mag, ob der Stempelaufdruck der Abfertigungsstelle unter dem Duplikat allein schon und ohne eine hinzutretende ausdrückliche Bestätigung die von der Eisenbahn nach § 455 Abs. 1 HGB., § 61 Abs. 5 EVO. auszustellende Bescheinigung über den Empfang des Frachtgutes darstellt — vergl. RGSt. 46, 296/97 —, so wohnt ihm doch jedenfalls die Bedeutung inne, daß damit die Übereinstimmung der Duplikate mit dem Frachtbrief bezeugt wird. Dieser Sinn muß mit dem Stempelzeichen sowohl im Hinblick auf das Wesen des Duplikats wie mit Rücksicht auf die Rechtswirkungen verknüpft werden, welche eine solche zweite Ausfertigung des Frachtbriefs nach sich zieht. Sie werden in § 455 Abs. 2 HGB. dahin geregelt, daß der Absender das Recht der Verfügung aus § 433 nur unter Vorlegung des Duplikats geltend machen und daß der Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, im Falle der Nichtbeachtung dieser Beschränkung von der Eisenbahn Ersatz des ihm hieraus entstehenden Schadens fordern kann. Sowohl die Ausübung jener Verfügungsbefugnis wie die Verfolgung dieses Ersatzanspruchs sind gefährdet, wenn das Duplikat sich in erheblichen Punkten mit dem Frachtbrief nicht deckt, insbesondere das Frachtgut in beiden Urkunden in wesentlich verschiedener Art gekennzeichnet ist. Die Beamten durften deshalb die Duplikate nicht abstempeln, ohne sich erst von deren Übereinstimmung mit dem Frachtbriefe gewissenhaft zu überzeugen, und sie verletzten fahrlässig ihre Amtspflicht, indem sie die ihnen durch die Natur der Sache und die Bestimmungen in § 12 Nr. 5, 6 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften nahegelegte Obliegenheit unbeachtet ließen. Die Pflicht bestand Dritten gegenüber: Die Klägerin gehörte zu dem Kreise von Personen, deren Interesse durch das pflichtwidrige Verhalten der Beamten berührt wurde und die deshalb ein Recht auf Erfüllung der Pflicht hatten (RG. 78, 241; 86, 105). Sie hatte Zahlung gegen Duplikatfrachtbrief mit K. vereinbart und mußte deshalb darauf bedacht sein, sich gegen die Nachteile zu sichern, welche ihr im Falle der vertragsmäßigen Zahlung nach dem, was oben dargelegt wurde, drohen, falls die Duplikate sich in ihrem Inhalt von den Frachtbriefen wesentlich unterschieden. Die Abstempelung, welche die beiden Beamten unstreitig innerhalb des ihnen zugewiesenen Kreises von Geschäften bewirkten, ist ferner in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt erfolgt. Es handelt sich dabei um eine öffentliche Beurkundung, und einer solchen unterzieht sich der dazu befugte Beamte als Träger öffentlicher Machtbefugnisse. Sie gehört mit Rücksicht auf ihren Zweck, ein mit erhöhter Beweiskraft ausgestattetes Beweismittel zu schaffen, dem Gebiet der öffentlichen Fürsorge an, in der sich die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte ebenso äußern kann wie in der Anwendung von Gewalt. Daß aber die Handlungen der Beamten in den staatlichen Anstaltsbetrieben, insbesondere im Post- und Eisenbahnbetrieb, nicht nur auf den privatrechtlichen Rechtsverkehr Bezug haben, sondern auch Betätigungen obrigkeitlicher Gewalt sein können, ist anerkannt (RG. 96, 275; 104, 143). Der ursächliche Zusammenhang zwischen der Pflichtversäumnis der Beamten und dem Schaden der Klägerin ist vom Berufungsgericht festgestellt; desgl., daß diese gegen K. nicht mit Erfolg vorgehen, also bei der gegebenen Sachlage auf andere Weise nicht Ersatz erlangen kann (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB.). Die Voraussetzungen für die Haftung des Reiches liegen daher sämtlich vor.

Anmerkung der Schriftleitung. Die Entscheidung steht im Widerspruch zu dem Erkenntnis des I. Zivilsenats vom 18. 10. 1922 (I 646/1921), in dem zutreffend hervorgehoben ist, daß es sich beim Eisenbahnbetrieb nicht um Ausübung von Hoheitsrechten, sondern um eine in das Gebiet des Privatrechts fallende Tätigkeit des Staates handelt. Die Tätigkeit eines Güterbodenarbeiters bei der Annahme von Gütern ist bei der Reichsbahn nicht anders zu beurteilen als bei jeder Privatbahn.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Der Dienstbehelf „Allgemeine Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen“ ist erschienen und an die Verwaltungen verteilt worden.

Verlegung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Eisenach-Treffurt zwischen den Stationen Creuzburg und Mihla gelegene Haltepunkt Buchenau (Werra) ist am 1. Mai 1924 von km 34,5 nach km 33,6 verlegt worden.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Strecke Leipzig-Hof gelegene Haltepunkt Probstdeuben ist vom 1. Mai 1924 ab als Tarifstation für den Stückgutverkehr aufgehoben. Vom gleichen Zeitpunkt ab sind die Haltepunkte Pegau an der Strecke Kieritzsch-Pegau und Wiesebach an der Strecke Altenburg-Langenleuba-Oberhain für den Expreßgutverkehr geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 86 vom 1. Mai 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Festsetzung des Bezugspreises für das 3. Heft des technischen Vereinsorgans;

Nr. I 87 vom 30. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Allgemeine Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben;

Nr. III 81 vom 30. April 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Umschreibung der aufgeteilten Personen-, Post- und Dienstwagen des Südbahnfahrparks.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Die Haltepunkte Battenfeld und Eifa an der Bahnstrecke von Frankenberg (Eder) nach Berleburg, Densberg und Reptich an der Bahnstrecke von Zimmersrode nach Gemünden (Wohra), Haartmühle und Gemünden Süd an der Bahnstrecke von Kirchhain nach Gemünden (Wohra), Fischhaus und Schreufa an der Bahnstrecke von Warburg nach Frankenberg (Eder), Liesen und Osterfeld an der Bahnstrecke von Frankenberg (Eder) nach Bestwig und Schellhorn an der Bahnstrecke von Brilon Wald nach Corbach sind für den Personenverkehr geschlossen worden.

Ferner werden am 1. Mai d. J. die

Haltepunkte Bömighausen und Stryck an der Bahnstrecke von Bad Wildungen nach Brilon Wald für den Personenverkehr geschlossen.

Die Haltepunkte Schellhorn und Stryck bleiben für den Wagenladungsverkehr weiterhin geöffnet.

Cassel, den 23. April 1924. (543)
Reichsbahndirektion.

Der an der Strecke Glatz-Mittelwalde gelegene Bahnhof 4. Klasse Rengersdorf wird mit dem Ablauf des 31. Mai d. J. für den gesamten öffentlichen Verkehr geschlossen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Breslau, den 30. April 1924. (550)
Reichsbahndirektion.

2. Verlegung von Stationen.

Der an der Strecke Eisenach-Treffurt zwischen den Stationen Creuzburg und Mihla gelegene Haltepunkt Buchenau (Werra) wird am 1. Mai 1924 von km 34,5 nach km 33,6 verlegt.

Erfurt, den 28. April 1924. (542)
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte B I (Tfv. 9), B II (Tfv. 9) und D (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 wird die bisher zu Berlin Nordbf. gehörende Ladestelle Gesundbrunnen Lagerhof in eine selbständige Tarifstation für den Güterverkehr mit den Anschlußgleisen der Allgemeinen Elektricitäts - Gesellschaft Lagerhof (Brunnenstraße) umgewandelt. Gesundbrunnen Lagerhof ist mit ausgerechneten Kilometerentfernungen in das Heft B, „Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staatsbahnen (Tfv. 9)" (Teilhefte B I und B II 1—64) durch den am 1. Mai 1924 erscheinenden Nachtrag 24 aufgenommen. Die Änderungen für den Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6) sind durch Bekanntmachung Nr. 622 auf Seite 320 des Tarifanzeigers veröffentlicht worden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. April 1924. (554)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarife, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. 5. 24: Aufnahme von Oberkotzau, Raubling und Slaventzitz in den Ausnahmetarif 52 (Papier und Pappe).

Altona, den 3. Mai 1924. (564)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Teil II (Tfv. 402) (Siegerländer Brennstofftarif).

Mit Gültigkeit vom 3. Mai werden aufgenommen unter Abtlg. A (Geltungsbereich) als Versandstationen unter

a) von den Übergangsstationen die Station Dortmund-Ost,
b) von den Stationen die Stationen Köln-Kalk Nord und Köln-Nippes.

Unter Abtlg. B (Geltungsbereich — letzte Zeile) die Station Köln-Kalk Nord.

Elberfeld, den 29. April 1924. (546)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1924 tritt die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München dem Ausnahmetarif 12 für Wagen mit Schaustellungen usw. bei.

Berlin, den 30. April 1924. (544)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C I b — Tfv. 4a.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im Abschnitt „I. Stationsfrachtsätze" werden in der Frachtsatztafel des Abschnitts „2. Konstanz, Friedrichshafen, Lindau" einzelne Stationsfrachtsätze ermäßigt und erhöht.

2. Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" werden Gebührensätze geändert

a) bei mehreren Unterabschnitten (Zu 2, 3, 6 usw.),
b) im Unterabschnitt Zu 110 bei „Frankfurt (Main) Osthafen, Frankfurt (Main) Westhafen".

Näheres enthält der am 1. Mai 1924 erscheinende Nachtrag 4. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Mai 1924. (555)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A und C Ib.

Die unterm 10. 4. 1924 veröffentlichte Änderung der Mindestfrachten und festen Sätze sowie der für Heft C Ib durch Nachtrag 3 vom 15. 4. 1924 unter „Schloppenhof" bekanntgegebenen Frachtsätze in tschechischer Kronenwährung gilt bereits vom 10. 4. 1924 und nicht vom 14. oder 15. 4. 1924 ab.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Mai 1924. (559)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Mai tritt der Nachtrag IX in Kraft. Er enthält einen Ausnahmetarif für Baumwollabfälle, Baumwolle und Garne, durch den die regelrechten Frachtsätze um 10 vH. ermäßigt werden. Ferner gilt vom gleichen Zeitpunkte an der auf den deutschen Eisenbahnen eingeführte Nottarif bis auf jederzeitigen Widerruf für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse der Ziffern 1 und 2 seines Warenverzeichnisses auch auf der Gütereisenbahn. Auskunft erteilt die Güterabfertigung Mittweida.

Dresden, am 30. April 1924. (547)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2.

Vom 1. Mai 1924 an wird in Probstdeuben der Stückgutverkehr eingestellt. Die alsbaldige Durchführung der Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Dresden, am 30. April 1924. (545)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Am 15. Mai 1924 tritt ein neuer Verbands-Gütertarif, Teil I B in Kraft. Er ist den Binnentarifen der beteiligten Länder angepaßt und bringt dadurch teils Erhöhungen, teils Ermäßigungen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 29. April 1924. (558)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif Heft C II.
Ausnahmetarif 52 (Papier, Pappe).
Druckfehlerberichtigung.

Als Versandstationen sind mit Gültigkeit vom 28. 4. 1924 nachzutragen:

a) Mit Frachtsatzzeiger Nr. 1: Fürth (Bayern) Reichsb., Grunau (Sa.), Meinersdorf, Miltitz-Roitzschen, Mittweida, Mittweida-Markersbach, Mosel, Tennstedt, Thalheim (Erzgeb.), Zeulenrode ob. Bf., Zeulenrode unt. Bf., Zschopau, Zwickau, Zwönitz,

b) Mit Frachtsatzzeiger Nr. 2: Teisnach.

Altona, den 30. April 1924. (552)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
(Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1924: Aufnahme von Altenhammer, Fichtelberg, Mitterteich, Pleystein, Vohenstrauß, Weiden (Opf), Windischeschenbach und Teuplitz M. T. S. E. in A. T. 49 (Glas und Hohlglaswaren).

Altona, den 30. April 1924. (548)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 8. Mai 1924 werden die deutsch - polnisch - oberschlesischen Grenzübergangspunkte (Landesgrenze) in die Ein-, Aus- und Durchfuhr-Ausnahmetarife aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im Mai 1924. (563)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Am 15. Mai treten zum deutsch-dänischen und zum deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif, Teil II, Nachtrag V bzw. Nachtrag VI in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (566)

Altona, den 1. Mai 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 15. April 1924 wurde die als Nebenbahn zu betreibende Strecke Hammelburg-Bad Kissingen eröffnet. Die Verkehrsstellen Elfershausen, Euerdorf und Westheim-Langendorf sind in den Tarif aufgenommen. Näheres über Ergänzung und Änderung von Entfernungen durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 30. April 1924. (549)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1924 werden die Ausnahmetarife 20 für Erdöl, roh, unverarbeitet usw. und 60 für Erdölrückstände usw. eingeführt.

Näheres enthält der Gütertarifanzeiger.

Hannover, den 3. Mai 1924. (560)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Einbeziehung der Stationen Hadsten und Knarreborg und Ermäßigung bestimmter Schnittsätze (unsere Bekanntmachung vom 15. 4. 24) treten erst am 1. Juni 1924 in Kraft.

Altona, den 29. April 1924. (551)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) und Deutschland durch den Bezirk Oppeln.

Die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. August 1923) vom 15. Mai 1924 ab eintretende Änderung der Frachtsätze von km 821 an tritt vom gleichen Zeitpunkt ab im obengenannten Tarif in Kraft. (565)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnisch-oberschlesisch-deutscher Eisenbahn-Güter- u. Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch - tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 31. Mai 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und B genannten Tarife ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfde. Nr. 2071/1923 und lfde. Nr. 541/1924.

Oppeln, den 30. April 1924. (557)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Ab 16. April 1924 ist auf Seite 6 vor Schnaittach zu ergänzen: Schalchen (Bay.) . . . Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der Bayerischen Stickstoffwerke A.-G. Trostberg; auf Seite 18 ist bei Schalchen nachzutragen „(Bay) [St bed, Bes]“.

Ab 1. Mai 1924 lauten die Dienstbeschränkungen bei Otting (Seite 17) [OK, W] und bei Tacherting (Seite 19) [OK, St bed, W].

München, den 3. Mai 1924. (561)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Mai 1924 werden die Stationen Klein Gräditz, Weigmannsdorf und Ziebern Vorwerk für den Wagenladungsverkehr wieder eröffnet. Die s. Z. im Nachtrag I, Seite 13, 29 und 30 gestrichenen Angaben gelten ab 1. Mai 1924 wieder. Die Station Schalchen (Seite 43 des Tarifs) erhält den Beisatz „(Bay.)“.

München, den 3. Mai 1924. (562)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Am 1. Mai 1924 tritt der Nachtrag III zum Teil III des Gütertarifs der Saarbahnen in Kraft, der u. a. Änderungen des Warenverzeichnisses und des Frachtsatzzeigers des Ausnahmetarifs 3 für Steingrus usw. sowie Änderungen des Nebengebührentarifs enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,30 fr. von der Drucksachen-Verwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 30. April 1924. (556)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Ostdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1924 werden

a) die Übergangspunkte Annaberg (Oberschles.) Grenze, Beuthen (Oberschles.) Grenze, Borsigwerk Grenze, Brynnek Grenze, Cziasnau Grenze, Hindenburg (Oberschles.) Grenze, Karf Grenze, Nensa Grenze, Poremba Grenze, Pluder Grenze und Sosnitza Grenze in die Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgenommen,

b) die Stationen Klein Gräditz, Weigmannsdorf und Ziebern Vorwerk wieder in die Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 25. April 1924. (541)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Güterverkehr. Ausfolgung von Sendungen gegen Übergabe von Schecks seitens des Empfängers.

Ab 15. Mai 1924 bis auf weiteres wird Vorschreibungen des Absenders, daß eine Sendung dem Empfänger in der Schiffsbestimmungsstation nur gegen Übergabe eines auf eine Bank bezogenen Bankverrechnungsschecks ausgefolgt werden soll, Folge gegeben. Die näheren Bestimmungen, auch jene über das Ausmaß der bezüglichen Verbindlichkeiten der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sind bei der gesellschaftlichen Direktion oder den gesellschaftlichen Dienststellen zu erfragen. (567)

Wien, am 2. Mai 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I und Teil II. Neue Tarife bzw. Nachträge.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 tritt ein Nachtrag VIII zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, ein Anhang zu diesem Tarife, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation sowie ein neuer Lokalgütertarif Teil II in Kraft. Durch letzteren wird der Lokalgütertarif Teil II vom 1. April 1918 samt Nachträgen aufgehoben.

Auf dem Titelblatte des neu zur Ausgabe gelangenden Nachtrages VIII zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, sowie des Anhanges zu diesem Tarife, ferner auf Seite 3 des Anhanges unter I (1) ist der Gültigkeitstermin von 15. Mai 1924 auf „20. Mai 1924“ richtigzustellen. (568)

Wien, am 2. Mai 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die frachtgutmäßige Beförderung von Getreide), gültig vom 1. Mai 1918.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 treten im genannten Tarife folgende Änderungen in Kraft:

Im Abschnitt I (Anwendungsbestimmungen) ist am Schlusse der Gruppe E Ölkuchen usw. der Artikel „Kakaokuchen, bestehend aus passierten, ungeschälten Kakaobohnen“ hinzuzusetzen.

Ferner ist als neue Gruppe „G. Ölfrüchte der Post O—2 der Güterklassifikation des Lokalgütertarifes Teil I, Abteilung B“ aufzunehmen.

Auf Seite 17 des Tarifes (Seite 7 des Nachtrages I und Seite 4 des Nachtrages III) wird die Bestimmung unter Punkt 2a des Abschnittes III (Bestimmungen für Teilladungen usw.) aufgehoben und wie folgt ersetzt:

„a) bei Frachtzahlung für weniger als 5000 kg für den Frachtbrief zu den Frachtsätzen dieses Tarifes (Abschnitt VII) mit einem Zuschlage von 50 %.“

Wien, am 2. Mai 1924. (569)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I—IV. Änderung von Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen hinsichtlich der Lokalgütertarife Teil I, II und III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) zur Umrechnung

auf Goldpfennige 0,30,
auf österr. Kronen 50*),
auf csl. Heller 2,5,
auf ung. Kronen 42,
auf Para 6,2
auf Bani 14,
auf Stotinki 10,

hinsichtlich des Lokalgütertarifes Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz):
zur Umrechnung

auf Goldpfennige 0,30,
auf österr. Kronen 50*),
auf csl. Heller 2,2,
auf ung. Kronen 42,
auf Para 6,2,
auf Bani 13,
auf Stotinki 9.

Wien, am 2. Mai 1924. (570)

*) Im Verkehre zwischen österr. Stationen untereinander (mit Ausnahme des Eilgutverkehres zwischen Stationen der Strecke Engelhartszell-Wien) 42

Für Eilgüter zwischen Stationen der Strecke Passau-Wien besteht ein besonderer Tarif.

4. Verkauf von Altmaterial.

Zum Verkaufe von Flußeisenbarren (zum Schmieden ungeeignet) ist für den 15. Mai 1924, vorm. 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude Termin angesetzt. Angebotsbogen können im Zimmer 46 eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 0,75 *M* von unserem Präsidialbüro bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Mai 1924 einschl.

Oppeln, im April 1924. (553)
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20. Berlin, den 15. Mai 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn.

Von Ing. Friedrich Bazant, Ministerialrat und Abteilungsvorstand der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts wurde das Zurückbleiben der Verkehrsmittel der Stadt Wien gegenüber den steigenden Anforderungen des Verkehrs deutlich erkannt. Gleichzeitig wurde durch eine Reihe von Umständen die beschleunigte Lösung der verschiedenen, bei der gebotenen Umgestaltung der innerstädtischen Verkehrsmittel auftauchenden Fragen begünstigt. Diese Verhältnisse führten zum Übergange des Wiener Straßenbahnnetzes unter gleichzeitiger Umwandlung des Pferdebetriebes in den elektrischen Betrieb aus privaten Händen in den Besitz und Betrieb der Stadtgemeinde Wien einerseits und zu der Erbauung der Wiener Stadtbahn durch die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen andererseits. Letztere Körperschaft wurde aus zu gleichen Teilen stimmberechtigten Vertretern der Stadt Wien, des Landes Niederösterreich und des Staates gebildet, beschaffte die erforderlichen Geldmittel für den Bau der Stadtbahn durch ein Anlehen und übergab die erbaute Stadtbahn samt einem Teile des erforderlichen Fahrparks in den Betrieb der vormaligen österreichischen Staatsbahnen, die die übrigen Erfordernisse des Betriebes beistellten. Bei dieser Konstruktion des Besitzes und Betriebes der Wiener Stadtbahn wurde der Großteil der geldlichen Opfer den Staatsbahnen bzw. dem Staate aufgebürdet, der jedoch als Minderheit in der genannten Kommission auf das Schicksal der Stadtbahn keinen bestimmenden Einfluß nehmen konnte.

Im Zeitpunkte der Erbauung der Wiener Stadtbahn verfügten die österreichischen Staatsbahnen in Wien nur über die von Salzburg nach Wien führende Westbahn, ferner über die von Prag nach Wien führende Franz-Josefsbahn und über die Verbindungsbahn, die mehrere damals in privaten Händen befindliche Bahnhöfe untereinander und mit der Westbahn verbindet. Bei diesen Besitzverhältnissen ist daher der unternommene Versuch, alle Wiener Hauptbahnhöfe durch das Stadtbahnnetz zu verbinden, gescheitert. Die gestellte Forderung der direkten Übergangsmöglichkeit geschlossener Züge von den Hauptbahnen auf die Stadtbahn und das Bestreben, die wasserbauliche Regulierung des Wien von Westen nach Osten durchziehenden Wienflusses und des von Norden nach Süden strömenden Donaukanales, eines Seitenarmes des Donaustromes, für die Anlage der Stadtbahn auszunützen, führte im Vereine mit anderen Ursachen zur Anlage einer hauptbahnmäßigen Dampfbahn mit Lokomotivbetrieb. Die Stammlinie der Stadtbahn hat die Form eines rechten Winkels, dessen 10,8 km langer westlicher Schenkel (Obere und Untere Wientallinie) im Bahnhof Hütteldorf an die Westbahn anbindet, dessen 5,6 km langer nördlicher Schenkel (Donau Kanallinie) im Bahnhofe Heiligenstadt an die Franz-Josefsbahn anknüpft und dessen Scheitel im Bahnhofe Hauptzollamt der vorerwähnten Verbindungsbahn liegt. (Vgl. die folgende Übersichtskarte.)

Die Absicht, auch die von der Stammlinie nicht berührten Stadtteile mit der Stadtbahn zu verbinden, führte zur Verbindung der beiden Schenkel der Stammlinie durch eine Rundlinie in Form eines 8,4 km langen Kreisbogens, der vom nördlichen Schenkel im Bahnhofe Heiligenstadt ausläuft und unter Ausnützung der durch Abtragung alter Befestigungswerke freigewordenen Flächen (Gürtel) den westlichen Schenkel im Bahnhofe Meidling-Hauptstraße halbiert (Gürtellinie). Parallel mit der Gürtellinie verläuft eine noch weiter außerhalb liegende 12,9 km lange Stadtbahnlinie, die vom Bahnhofe Heiligenstadt

ausläuft, unter Berührung der von Wien nach Nordwesten ausstrahlenden Vororte im Bahnhofe Penzing die Westbahn erreicht und von dort als 3,3 km lange Parallelbahn der Westbahn bis Hütteldorf weitergeführt ist (Vorortlinie). Während die erstgenannten Linien das Gepräge rein innerstädtischer und nur dem Personenverkehr dienender Bahnen aufweisen, ist die Vorortlinie wie eine gewöhnliche Bahnlinie für den Gesamtverkehr ausgerüstet. Die Erkenntnis der Schwierigkeit, ein derartiges Netz zweckmäßig zu betreiben, führte schließlich zwischen der Gürtellinie und der Donau-Kanallinie zum Einbau einer Verbindungsschleife, die den zwischen ihnen bestehenden Winkel in etwa 2,5 km Entfernung vom Bahnhofe Heiligenstadt abschneidet und die Rundfahrt der Züge von Hütteldorf über Hauptzollamt und die Donaukanal- und Gürtellinie nach Hütteldorf zurück ermöglicht. Ungeachtet der sorgsamen Ausnützung unverbauter Gebiete konnten bei dem hügeligen Gelände und

Nach dem Stande von 1898 beim Bau der Stadtbahn.

der gebotenen Schaffung zahlreicher schienenfreier Überfahrten und Unterführungen für Straßenzüge kleinste Halbmesser von 150 m und Gegensteigungen von 1 : 50 und 1 : 40 nicht vermieden werden. Auch die gehoffte Führung der Bahn auf lange Strecken im offenen Einschnitt konnte nicht im gewünschten Umfange durchgesetzt werden und führte vielfach zu überschütteten Einschnittsüberdeckungen aus Betonkappen zwischen Walzträgern, die allerdings in der Folge den zerstörenden Angriffen der Rauchgase preisgegeben waren.

Die Stadtbahn hat im Laufe der Jahre zweierlei Verkehre bedient, und zwar einen Vororteverkehr mit durchlaufenden Zügen von den Nahstrecken der Westbahn und der Franz-Josefsbahn auf die Stadtbahn und einen innerstädtischen Verkehr von einem Stadtteil in den anderen, der durch in Hütteldorf und Heiligenstadt eingesetzte Züge bedient wurde. Der Anteil des Vororteverkehrs an beförderten Reisenden betrug im Jahre 1902, dem ersten vollen Betriebsjahr 8 vom Hundert und steigerte sich bis zum Jahre 1913 auf 15 vom Hundert des Gesamtverkehrs. Der Vororteverkehr blieb aus dem Grunde in bescheidenen Grenzen, weil die Nahstrecke der Westbahn wohl ein anziehendes waldreiches Ausflugsgebiet für den Sonntagsverkehr bedient, aber wegen der klimatischen Verhältnisse für ständige Jahressiedlungen gegenüber anderen wärmeren Gebieten der Umgebung Wiens in zweiter Reihe steht und weil die Nahstrecke der Franz-Josefsbahn an dem breiten Donaustrom verläuft und dadurch und durch die anschließenden Höhenzüge eines breiten Einzugsgebietes beraubt ist. Diese Ursachen führten dazu, daß der innerstädtische Verkehr für das Betriebsergebnis der Wiener Stadtbahn in erster Linie bstimmend wurde.

Bei den allgemeinen Anlageverhältnissen der Stadtbahn, die die Hauptschwerlinien des Massenverkehres zum Teile schief schneidet, zum Teile von ihnen abseits verläuft, war es der elektrischen Straßenbahn mit ihren zahlreichen Radiallinien möglich, trotz geringerer Reisegeschwindigkeit den Wettbewerb im innerstädtischen Verkehr mit der Stadtbahn mit Erfolg zu bestreiten. Dieses Wettbewerbsverhältnis spiegelt sich in der Zunahme der Anzahl der beförderten Reisenden der einzelnen Jahre wider. In den Jahren 1904 bis 1908 stieg die Zahl der jährlich auf der Stadtbahn beförderten Reisenden von 30 Millionen auf 32½ Millionen oder im Mittel um 2,4 vom Hundert im Jahre, wogegen auf der Straßenbahn eine Zunahme von 172 Millionen auf 238 Millionen oder im Mittel von 8,5 vom Hundert im Jahre abzulesen ist. Die im Jahre 1910 wegen gestiegener Selbstkosten erfolgte Erhöhung der Fahrpreise der Straßenbahn führte wegen der Beibehaltung der billigen Stadtbahnfahrpreise zu einer teilweisen Umkehrung der Verhältnisse. Während sich die Zahl der auf der Stadtbahn jährlich beförderten Reisenden von 34 Millionen im Jahre 1909 auf 47 Millionen im Jahre 1913, also im Mittel um 8,5 vom Hundert im Jahre steigerte, mußte sich die Straßenbahn mit einer Zunahme von 259 Millionen auf 322 Millionen oder mit einer Steigerung von 5,8 vom Hundert im Jahre begnügen.

Aus dem zehnjährigen Parallelbetriebe ergab sich nun, daß die Straßenbahn mit ihrem wirtschaftlicheren elektrischen Betriebe bis zum Jahre 1909 mit einem durchschnittlichen Einnahmenerlöse von 14 Heller auf den beförderten Reisenden und nach dem Jahre 1910 mit einem solchen von 16 Heller ihre Betriebskosten deckte und noch erhebliche Überschüsse abwarf, wogegen die mit dem kostspieligeren Dampfbetriebe arbeitende Stadtbahn mit einem durchschnittlichen Einnahmenerlöse von 15 Hellern für jeden beförderten Reisenden rund 1 bis 2 Heller Verlust buchen mußte. Dieses Betriebsergebnis des Gesamtnetzes ist noch dahin zu erläutern, daß die ziemlich radial verlaufende Strecke Hütteldorf-Hauptzollamt der Stammlinie die ganzen Jahre hindurch ein zur Deckung der Betriebskosten hinreichendes Erträgnis hatte, daß jedoch die Betriebsverluste der übrigen ungünstig liegenden Linien zu einem unbefriedigenden Schlußergebnis führten.

Es muß jedoch hervorgehoben werden, daß die Stadtbahn auf die rasche Entwicklung der an ihren Enden liegenden Stadtteile außerordentlich segensreich einwirkte. So vermehrte sich die Bevölkerung des Bezirkes Hietzing vom Jahre 1900 zum Jahre 1910 durchschnittlich um 8,4 vom Hundert jährlich, jene des Bezirkes Meidling um 4,0 vom Hundert, schließlich jene des Bezirkes Döbling um 3,8 vom Hundert jährlich, wogegen die durchschnittliche jährliche Zunahme der übrigen Bezirke Wiens 1,0 vom Hundert nicht wesentlich überschritten hatte. In dieser Richtung hatten daher die durch den Bau und Betrieb der Stadtbahn gebrachten geldlichen Opfer einen günstigen Erfolg.

Während des Krieges wurde schließlich bei von Jahr zu Jahr sprunghaft steigenden Betriebsverlusten der Gesamtbetrieb mit Ausnahme der Vorortelinie eingestellt, wobei der innerstädtische Verkehr ausschließlich von der Straßenbahn, der Vororteverkehr wie vor dem Bau der Stadtbahn durch Nahzüge der Hauptbahnen übernommen wurde, die von den Endbahnhöfen eingesetzt wurden.

Als nach Beendigung des Krieges die schrittweise Wiederherstellung des Friedensverkehrs in Angriff genommen wurde, blieb die Stadtbahn stillgelegt. Einerseits war der im Kriege zu zahlreichen Hilfsdiensten herangezogene Fahrpark teils nicht

verfügbar, teils wegen außerordentlicher Abnützung betriebsunfähig, andererseits genügten die im Vororteverkehr und im innerstädtischen Verkehr rollenden Zugeinheiten zunächst den stark herabgesunkenen Anforderungen. Die nach und nach zunehmende Verkehrsentwicklung und die durch die Führung des Vororteverkehrs von den Hauptbahnhöfen aus hervorgerufene starke Belastung derselben führte sodann in den letzten Jahren zu wiederholten Prüfungen der Frage der Wiedereröffnung der Stadtbahn. Der gegen Ende des Krieges und in der Nachkriegszeit eingetretene allseitige Mangel an Lokomotivbrennstoff und der Verlust der bezüglichen gewohnten Versorgungsgebiete nötigte zu zahlreichen kohlesparenden Maßnahmen und Betriebseinschränkungen im Bahndienste. Da der durchschnittliche Kohlenverbrauch für 1000 gefahrene Sitzplatzkilometer in Vorkriegszeiten auf den Straßenbahnen höchstens 23 kg Normalkohle, auf der Stadtbahn jedoch mindestens 59 kg Normalkohle betragen hat, so wäre die Wiedereröffnung des Dampfvollbetriebes der Stadtbahn mit den kohlesparenden Maßnahmen nicht gut in Einklang zu bringen gewesen. Ferner mußte bei dem sinkenden Werte der eigenen Währung und der Notwendigkeit des Ankaufes fremder Zahlungsmittel zur Bestreitung der außerordentlich gestiegenen Beschaffungskosten des Brennstoffes mit fortschreitenden Betriebsverlusten gerechnet werden, zumal, da auch die gesunkene Zahlungskraft der städtischen Bevölkerung einer ausreichenden Steigerung des Beförderungsentgeltes im Wege stand. Da überdies bei der vorgenommenen Untersuchung der Wiener Stadtbahn der Beginn schwerer, den Bestand des Bauwerkes gefährdender Einwirkungen der Rauchgase des seinerzeitigen dichten Dampflokomotivbetriebes festgestellt wurde, standen der Wiederaufnahme des Vollbetriebes im Sinne der Vorkriegszeit schwere Bedenken im Wege.

Zunächst wurde die Ausbesserung des Fahrparkes in Angriff genommen, und die schrittweise gründliche Instandsetzung des Bauwerkes der Stadtbahn durchgeführt. Um ferner eine teilweise Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durchzuführen, wurde sodann vom 1. Juni 1922 an ein beschränkter Vororteverkehr von der Westbahn über die Obere Wientallinie und Gürtellinie nach Heiligenstadt als Péageverkehr eingerichtet, dessen allfällige Einführung in dem seinerzeitigen Betriebsvertrage vorgesehen war, wobei wegen der verfügbaren geringen Zugzahl der innerstädtische Verkehr durch tarifarische Maßnahmen ferngehalten wurde. Der unter diesen Verhältnissen naheliegenden Einführung eines wirtschaftlichen elektrischen Betriebes der Stadtbahn standen verschiedene Hindernisse im Wege. Die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen als Eigentümerin der Stadtbahn war durch den Verfall aller Anlagewerte ohne genügende Mittel, und es mußten die Betriebsabgänge der Wiener Stadtbahn von den betriebführenden Bundesbahnen vorschußweise bestritten werden. Auch die verfügbaren Mittel der österreichischen Bundesbahnen waren durch die Inangriffnahme der wichtigeren Vollbahnelektrisierung der Alpenbahnen auf längere Zeit hinaus gebunden. Schließlich ließ es der Bestand einer früher eingegangenen Verpflichtung der österreichischen Bundesbahnen, bei einer allfälligen Elektrisierung der Wiener Stadtbahn den erforderlichen Strom durch die Stadtgemeinde Wien zu beziehen, fraglich erscheinen, ob bei dem bestehenden Wettbewerbsverhältnis zwischen der Stadtbahn und den Straßenbahnen das Ziel eines wirtschaftlichen Betriebs auf dem Wege der Elektrisierung der Wiener Stadtbahn durch die betriebführenden Bundesbahnen erreicht werden könne.

In dieser Lage führte das im Herbste 1923 seitens der Stadtgemeinde Wien gestellte großzügige Anerbieten, die Wiener Stadtbahn zwecks Einführung des elektrischen Betriebes durch die städtische Unternehmung „Gemeinde Wien städt. Straßenbahnen“ in eigene Hände zu nehmen, einen befriedigenden Ausweg. Nach mehrmonatigen mühevollen Verhandlungen, die unter Vorsitz des Bundesbahnministeriums für Handel und Verkehr als der obersten Bahnaufsichtsbehörde zwischen der am 1. Oktober 1923 neugeschaffenen „Unternehmung der österreichischen Bundesbahnen“ einerseits und der „Gemeinde Wien städtische Straßenbahnen“ anderseits geführt wurden, ist es gelungen, über die wichtigsten Fragen ein vorläufiges Übereinkommen zu erzielen, das den Weg für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn freimacht. Nach diesem Übereinkommen, das erst auf Grund besonderer gesetzlicher Ermächtigungen der bei der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen beteiligten Faktoren endgültig abgeschlossen und unterzeichnet werden konnte, übernimmt die Gemeinde Wien städtische Straßenbahnen zu vereinbarten Zeitpunkten die obere und untere Wientallinie, die Donaukanallinie und die Gürtellinie zwecks Einführung des elektrischen Betriebes, wogegen die Vorortelinie im Dampfbetriebe der Bundesbahnen verbleibt. Dieses Übereinkommen ist mit Wirksamkeit bis zum 1. Juli 1954 abgeschlossen. Vom 1. Juli 1934 angefangen ist jedoch den österreichischen Bundesbahnen für den Fall der Einrichtung eines elektrischen Vollbahnbetriebes ein Kündigungsrecht unter bestimmten Bedingungen gewahrt.

Die Loslösung der Hauptlinien der Wiener Stadtbahn aus dem Netze der österreichischen Bundesbahnen und der Betrieb dieser Linien durch die Gemeinde Wien städtische Straßenbahnen mit ihrem eigenen Fahrpark bedingt in den Anschlußbahnhöfen Hütteldorf, Hauptzollamt und Heiligenstadt einen Umsteigeverkehr, für den die betreffenden Anlagen einschließlich der Stützpunkte für den elektrischen Betrieb geschaffen werden müssen. Diese Bahnhöfe werden daher auf Grund besonderer Anschlußverträge umgebaut und betrieben werden.

Durch die Zusammenfassung des innerstädtischen Verkehrs der Wiener Stadtbahn und der Wiener städtischen Straßenbahnen in einer Hand wird zunächst eine wirtschaftliche Verteilung der Betriebskraft, der Betriebsmittel und ihrer Bedienungsmannschaften nach Maßgabe des örtlich schwankenden Bedarfes und der grundlegenden Unterschiede des Wochentags- und Sonntagsverkehrs ermöglicht, und dürfte die Größe der in allen Belangen für Verkehrsspitzen bereitzuhaltenden Aushilfen wesentlich geringer sein können als bei dem früheren gesonderten Betrieb der Stadtbahn und Straßenbahn. Ferner wird die einheitliche Verkehrsleitung und die beabsichtigte Verschmelzung des Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebes eine bessere Heranziehung und Befruchtung verschiedener ungenügend ausgenützter Teile der Stadtbahn gestatten, und wird in dieser Hinsicht das Brachliegen eines wertvollen Besitzstandes hintangehalten. Wenn auch bei den gegenwärtigen Zeitläuften eine sparsame, an den straßenbahnmäßigen Betrieb Anlehnung suchende Form des elektrischen Betriebes naheliegt, so kann doch angesichts der zahlreichen Mittelstufen, die zwischen dem straßenbahnmäßigen Betrieb und elektrischen Vollschnellbahnen höchster Leistung bestehen, gehofft werden, daß für die in den nächsten Jahrzehnten zu bewältigende mäßige und übersehbare Verkehrsleistung der Stadtbahn die entsprechende Anordnung und Einrichtung des elektrischen Betriebes gefunden werden wird. Die zahlreichen technischen Einzelheiten der Einrichtung des elektrischen Betriebes und des teilweisen Umbaues der Stadtbahn für ihre neue Betriebsweise bilden derzeit den Gegenstand eifriger Arbeit. Es sprechen somit alle Anzeichen dafür, daß mit der voraussichtlich noch in diesem Jahre auf einzelnen Teilstrecken der Stadtbahn zu gewärtigenden Aufnahme des elektrischen Betriebes die Wunden, die der Krieg dem Verkehrswesen von Wien zugefügt hat, dank allseitiger Zusammenarbeit der berufenen Stellen und des tatkräftigen Vorgehens der Stadtgemeinde Wien bald der Heilung zugeführt werden können.

Die Zuständigkeit im Entschädigungsverfahren.

Von **Dr. Ritter**, Torgau.

Die Erörterungen über die Frage, welche Instanz der Reichsbahnverwaltung zweckmäßigerweise die Entschädigungsforderungen bearbeitet, sollten eigentlich als abgeschlossen betrachtet werden. Gleichwohl finden sich immer wieder Vorschläge, die auf Verlegung des Schwerpunktes dieses Arbeitsgebietes von den Verkehrsämtern zu den Reichsbahndirektionen oder gar zu den Dienststellen hinauslaufen. So will der Verfasser des Aufsatzes „Der Abbau vom Standpunkte des Entschädigungsdezernenten“ in Nr. 6 dieser Zeitung ein „Entschädigungsamt“ bei der Reichsbahndirektion errichten und dorthin die Bearbeitung aller Reklamationen zusammenziehen. Ganz abgesehen davon, daß ein derartiges, offenbar umfangreiches Amt an andere neuzeitliche Ämter, deren Zweckmäßigkeit sehr stark angezweifelt wird, erinnert, würde die Tätigkeit eines solchen Amtes, wohl mehr „Büros“ bei der Reichsbahndirektion, in den Augen des Publikums als ein ganz unverständlicher Rückschritt angesehen werden. Sehr richtig sagt denn auch in diesem Zusammenhange der Verfasser des Aufsatzes „Einiges über Änderung der Entschädigungsvorschriften“ in Nr. 14 dieser Zeitung, daß durch die unausbleibliche Wiederanwendung alter bürokratischer Formen dem verkehrtreibenden Publikum ein willkommener Anlaß gegeben würde, sich über mangelnden kaufmännischen Geist und mangelndes kaufmännisches Entgegenkommen der Reichsbahnverwaltung aufzuhalten. Ebenso bedenklich aus zahlreichen schwerwiegenden Gründen, ja geradezu undiskutabel erscheint mir der Vorschlag (in Nr. 14 der Zeitung), alle Entschädigungsforderungen ohne Rücksicht auf ihre Höhe, also gleichviel, ob der Schaden 30 oder 3000 ℳ beträgt, unter gewissen Umständen von den Dienststellen bearbeiten zu lassen.

Diesen und ähnlichen Anregungen gegenüber sei hier nochmals der fundamentale Satz hervorgehoben, daß, solange Verkehrsämter bestehen und mit der örtlichen Beaufsichtigung des gesamten Verkehrsdienstes einschl. des Beförderungs- und Wagendienstes betraut sind, diesen Ämtern die Bearbeitung der Entschädigungsreklamationen nicht entzogen werden kann; denn die Reklamationen sind unlösbar mit Unregelmäßigkeiten der denkbar verschiedensten Art verknüpft, und diese Unregelmäßigkeiten müssen in allererster Linie zur Kenntnis des Verkehrsamtsvorstandes gelangen, der dadurch zu einem sehr wesentlichen Teile in die Lage versetzt wird, seine ihm organisationsmäßig obliegenden Aufgaben zu erfüllen. Dabei ist der Verkehrsamtsvorstand diejenige Stelle, die die engste Fühlung und meist auch persönliche Bekanntschaft mit der Geschäftswelt hat. Daraus allein erwachsen für die Verwaltung bei der Erledigung von Reklamationen so unendlich viele Vorteile, daß alle, meist auf bürokratischem Gebiete liegenden Vorzüge der Zentralisation dagegen weit zurücktreten. Wer für die Zentralisation bei der Reichsbahndirektion („Entschädigungsamt“) eintritt, redet einer unzeitgemäßen, kostspieligen, in der Hauptsache auf den Schriftverkehr angewiesenen und deshalb schwerfälligen Arbeitsweise das Wort. Der Verkehrsamtsvorstand dagegen ist durch seine örtlichen Kenntnisse, durch seine Beweglichkeit, durch die Unterstützung seiner Verkehrskontrolleure, seiner Revisoren usw. ohne weiteres in der Lage, eine einfache, kaufmännische, soweit irgend nötig, persönliche Erledigung der Entschädigungsanträge durchzuführen. Mag der aus der Feder eines eifrigen Prokuristen stammende Antrag noch so rauh klingen, mag der Entschädigungsbetrag noch so übertrieben hoch sein, der bloße telephonische Anruf durch den Verkehrsamtsvorstand und die kurze Aussprache mit dem Geschäftsinhaber, mit dem Direktor usw. nimmt der Sache die Schärfe und rückt die für die Verwaltung und ebenso für die reklamierende Firma vorteilhafte Erledigung der Sache in greifbare Nähe. Und darauf allein kommt es letzten Endes an. Der Kaufmann will im Grunde von einem gerichtlichen Austrag seiner Streitfälle nichts wissen („ein guter Vergleich ist immer besser als ein fetter Prozeß“); er legt Wert auf gutes Einvernehmen mit den ihm nahestehenden Verwaltungsstellen der Eisenbahn (Güterabfertigung, Verkehrsamt) und läßt daher überaus leicht mit sich handeln, und auf dem Wege der geschäftlichen Verhandlung komme ich weiter und erreiche ich mehr für meine Verwaltung, als wenn ich gar zu amtlich, womöglich mit der Eisenbahnverkehrsordnung unter dem Arme, dem Kaufmann gegenübertrete.

Man braucht dem Mr. William M. Acworth in seinem Berichte über die Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen keineswegs allenthalben zuzustimmen, in einem Punkte aber hat dieser Sachverständige Recht: Er bekennt sich zum unbedingten Anhänger des im englischen Eisenbahnwesen streng durchgeführten Persönlichkeitsprinzips, wonach nicht eine Behörde (Ministerium, Direktion usw.) eine Anordnung trifft, sondern lediglich die damit beauftragte bestimmte Person, die dadurch auch die volle Verantwortung trägt. Gibt es nun im Bereiche der Eisenbahnen ein Gebiet, für welches das Persönlichkeitsprinzip notwendiger, ja geradezu unentbehrlicher ist, als gerade das Gebiet des Entschädigungswesens? Ist bei der heutigen Organisation der Reichsbahn der Vorstand des Verkehrsamtes mit seinen Verkehrskontrolleuren, seinen Revisoren, die ja fast fortwährend unterwegs sind und mit den Kunden Fühlung halten, nicht die einzige Stelle, die mit der Bearbeitung von Entschädigungsreklamationen betraut werden darf? Scheidet nicht das unpersönliche, abseits vom Verkehr liegende „Entschädigungsamt“ bei der Reichsbahndirektion danach von selbst aus?

Man wende nicht etwa ein, daß besondere Gesetzeskenntnisse notwendig seien, um die Entschädigungsreklamationen rechtlich einwandfrei bearbeiten zu können. Das Rüstzeug juristischen Wissens, das notwendig ist, um die Schadensfälle der hier in Frage stehenden Art billig und recht, namentlich auch zum Vorteil der Verwaltung auszutragen, ist ein einfaches und steht dem erfahrenen, fachlich durchgebildeten Verkehrsbeamten ohne weiteres zur Verfügung.

So komme ich zu dem Schluß:

Sämtliche Reklamationen sind aus praktischen, zeitgemäßen und finanziellen Gründen vom Vorstand des Verkehrsamtes zu bearbeiten. Ihm und seinen Reisebeamten möge dabei als Vorbild der englische „Frachtenkollektor“ dienen, wie ich ihn vor dem Kriege bei englischen Eisenbahngesellschaften angetroffen habe, ein besser bezahlter Angestellter (Verkehrsbeamter), der von den größeren Kunden die Frachten einzieht und bei dieser Gelegenheit Gegenforderungen, z. B. aus Anlaß von Schadensfällen, durch persönliche Verhandlung in einfachster Weise zu erledigen sucht. Einen Höchstbetrag festzusetzen, bis zu dem der Verkehrsamtsvorstand zuständig ist, muß als unnötig hindernd bezeichnet werden. Dagegen können die sogenannten kleinen Reklamationen, solche über geringfügige Beträge, unter Aufsicht des Verkehrsamtsvorstandes nach wie vor von den Dienststellen erledigt werden.

Die Reichsbahndirektion ist die Beschwerde- und Prozeßinstanz.

Der elektrische Probebetrieb der Königlich ungarischen Staatsbahnen.

Vom Staatsbaurat Ing. **L. von Verebély**, Leiter des Elektrisierungsbüros der Königlich ungarischen Staatsbahnen.

Die behördliche Besichtigung der Einrichtungen des elektrischen Probebetriebes der Königlich ungarischen Staatsbahnen fand unter der Leitung des Staatssekretärs K. von Horváth am 23. April d. J. statt. Hiermit ist der letzte Abschnitt der Vorarbeiten erreicht; es ist zu hoffen, daß nach Durchführung einiger unwesentlicher Ergänzungsarbeiten und insbesondere nach Beendigung der praktischen Ausbildung des Personals der fahrplanmäßige Betrieb anfangs Juni aufgenommen werden kann.

Angesichts der großzügigen Elektrisierungsarbeiten, welche im Auslande in den letzten Jahren in Angriff genommen wurden, erscheint die Frage berechtigt, warum die ungarischen Staatsbahnen, wenn einmal die Notwendigkeit der Einführung des elektrischen Betriebes auf einigen hierzu geeigneten Hauptlinien erkannt wurde, vorerst mit einem sehr bescheidenen Probebetrieb beginnen, anstatt sofort einer endgültigen Lösung nach dem Muster eines sich im Auslande bewährten Elektrisierungssystems zuzustreben. Die Antwort wird gefunden einerseits in dem Umstand, daß die Aufbringung des zur Einführung des elektrischen Betriebes benötigten großen Kapitals in den den politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch folgenden ersten Jahren auf unüberwindliche Schwierigkeiten stieß, anderseits und hauptsächlich aber darin, daß die Elektrisierung in Rumpf-Ungarn mit ganz eigenartigen Grundlagen zu rechnen hat, denen bei der Wahl des für unsere Verhältnisse am besten geeigneten Systems eine entscheidende Rolle zukommt.

Durch die Verstümmelung unseres tausendjährigen Reiches hat der Vertrag von Trianon dem uns belassenen Rumpfe alle bedeutenderen und für eine großzügige Elektrisierung in erster Linie in Betracht kommenden natürlichen Kraftquellen abgetrennt. Ungarn verlor seine erschlossenen sehr ergiebigen Erdgasquellen vollständig, von seinen Wasserkräften 94 %, von seinen mächtigen Wäldern 85 %, und von seinen von Haus aus karg bemessenen Kohlenschätzen die besten und größten Lager. Die Elektrisierungspläne Rumpf-Ungarns müssen sich daher fast ausschließlich auf solche Brennstofflager stützen, welche quantitativ — die Fortsetzung der jetzigen Verschwendung vorausgesetzt — für kaum 60 Jahre ausreichen, und qualitativ bis etwa 40 % aus minderwertigen Heizstoffen (Lignit, Torf) bestehen, die in der jetzigen Wärmewirtschaft kaum, und dazu nur sehr unwirtschaftlich verwertet werden können. Die Elektrisierung wird daher in Ungarn, ebenso wie in allen Staaten Europas, vor allem durch die Brennstoffnot in den Vordergrund gestellt und durch die erzielbare Brennstoffersparnis gerechtfertigt. Bei der Lösung der Frage müßten in Ungarn aber insofern eigene Wege eingeschlagen werden, weil dort eine großzügige Elektrisierung zurzeit ausschließlich mittels Wärmekraftwerke erfolgen muß, und zwar einerseits durch die Heranziehung der bestehenden größeren Dampfkraftwerke, anderseits aber durch noch zu erbauende Überlandwerke. Diese müssen in der Nähe der Kohlen- und Torflager errichtet werden und dürfen zur Erzeugung der elektrischen Kraft nur solche minderwertige Brennstoffe verbrauchen, welche die Transportkosten nicht vertragen und zu anderen Zwecken, insbesondere zur Lokomotivfeuerung, nicht benutzt werden können.

Nun können Wärmekraftwerke nur dann mit wirtschaftlichem Erfolge betrieben werden, wenn sie mit möglichst großen Maschineneinheiten und unter möglichst günstigen Belastungsverhältnissen arbeiten. Diese Bedingungen werden aber nur durch Zusammenfassung möglichst zahlreicher Stromverbraucher der verschiedensten Art erfüllt, woraus sich der Schluß ziehen läßt, daß unser Bestreben, sowohl vom Standpunkt vernünftiger Kraftwirtschaft, wie auch im Interesse wirtschaftlichster Lösung des Eisenbahnproblems, dahin gerichtet werden muß, daß die elektrische Kraft ausnahmslos für alle Stromverbraucher, daher auch für die zu elektrisierenden Eisenbahnen, in gemeinsamen Kraftwerken von gemeinsamen Maschineneinheiten erzeugt und mittels gemeinsamer Fernleitungsnetze und Unterwerke verteilt werde.

Die Königlich ungarischen Staatsbahnen streben der Verwirklichung dieses Leitsatzes insofern zu, als sie in Gemeinschaft mit der Ganzschen Elektrizitäts-A.-G. an einem neuen System der Bahnelektrisierung arbeiten, welches die Erzeugung bzw. Umformung und Übertragung eines besonderen Bahnstromes unnötig macht und die unmittelbare Verwendung eines Wechselstromes von 50 Perioden, ohne Zwischenschaltung von Unterwerken mit sich drehenden Umformern, ermöglicht. Diese neuartige Stromversorgung ist im wesentlichen ein Spaltphasensystem, das von einem beliebig gearteten Kraftverteilungsnetz unter Verwendung ruhender Umformer mittels einer einpoligen Oberleitung Wechselstrom von 50 Perioden und 15 000 Volt Spannung entnimmt und den Strom auf der elektrischen Lokomotive mittels einer, nach ganz neuen Grundsätzen gebauten und selbsttätig geregelten Vorrichtung in Drehstrom von niedriger Spannung umformt. Die Regelung erfolgt in der Weise, daß der primäre Bahnstrom sich mit wünschenswerten Eigenschaften dem Licht- und Kraftverteilungssystem anschließt.

Die Probestrecke liegt auf der früheren Pozsony- (Preßburg-) Wiener Hauptlinie und führt von Budapest Westbahnhof gegen Norden bis Dunakeszi-Alag. Sie ist mit erstklassigem Oberbau versehen und durchwegs zwei-, stellenweise mehrgleisig. Sie hat lebhaften Lokalverkehr und bietet, da der große Rangierbahnhof von Rákos durchquert wird, gleichzeitig auch Gelegenheit zur Beförderung schwerer Lastzüge. Die für elektrischen Betrieb umgewandelte Strecke ist 15,2 km lang; insgesamt sind 40,6 km Gleis mit Oberleitung ausgerüstet, so daß alle fahrplanmäßigen Zugbewegungen auch mit elektrischen Lokomotiven durchgeführt werden können.

Die als einfache Kettenaufhängung ausgeführte Oberleitung ist im Elektrisierungsbüro der Staatsbahnen entworfen, in deren Werkstätten erzeugt und unter eigener Leitung eingebaut; sie trägt in manchem die Merkmale eines Provisoriums. Ein hartgezogener Kupferdraht von 80 mm Querschnitt dient als Fahrdraht, der in Abständen von 6,25 m mittels senkrechter Hängedrähte an den verzinkten Stahltragdraht von 6 mm Durchmesser befestigt ist. Die regelrechte Fahrdrahthöhe beträgt 6 m, die regelrechte Spannweite 50 m. Das ganze Kettenwerk wird von kreuzförmigen, leichten stählernen Auslegern getragen, die mittels vertikaler Stützisolatoren drehbar auf den hölzernen Masten befestigt sind.

Der elektrische Strom wird von dem Kraftwerk der Hauptwerkstatt Istvántelek der Staatsbahnen geliefert, die ungefähr in der Mitte der Probestrecke liegt. Die Ausrüstung besteht im wesentlichen aus zwei Dreiphasen-Turbostromerzeugern von 3500 kVA Leistung bei 5200 Volt und 42 Perioden. Der die Fahrleitung unmittelbar speisende Einphasenumformer mit natürlicher Ölkühlung hat eine Dauerleistung von 1000 kVA; er ist an der Niederspannungsseite an eine Phase der Sammelschienen angeschlossen.

Die von Generaldirektor Dr.-Ing. h. c. von Kandó bereits im Jahre 1917 entworfene elektrische Probelokomotive ist für Personen- und Güterzugdienst geeignet. Der mechanische Teil wurde in der Staatlichen Maschinenfabrik, die elektrische Ausrüstung von der Ganzschen Elektrizitäts-A.-G., beide in Budapest, ausgeführt. Ihre Hauptabmessungen sind folgende:

Laufwerk	0-E-0
(0 Laufachsen — 5 Triebachsen — 0 Laufachsen)	
Länge zwischen den Puffern	9640 mm
Gesamter Radstand	6580 „
Fester Radstand	4080 „
Durchmesser der Triebräder	1070 „
Dienstgewicht	80 t
Höchste Anfahrzugkraft etwa	20 000 kg
Geschwindigkeitsstufen bei 50 Per.	25—33—50—66 km/St.
Stundenleistung etwa	2720 PS.

Die fünf gekuppelten Räder werden von zwei symmetrisch an beiden Seiten des mittleren Triebrades halbhoch im Rahmen gelagerte Motoren mittels gelenkigen Glieder-Dreieckrahmens angetrieben. Über den Motoren, mit parallel zur Lokomotivlängsachse liegender Welle, befindet sich der wesentlichste Teil der Lokomotive, der Phasenspalter, der einerseits von dem vom Fahrdraht abgenommenen hochgespannten Strom als Einphasen-Synchron-Motor angetrieben wird, anderseits als Stromerzeuger den Antriebsmotoren niedriggespannten Drehstrom liefert. Die Gleichstromerregung des Phasenspalters wird selbsttätig derart geregelt, daß einerseits den Antriebmotoren jene, mit der Belastung sich ändernde Spannung zugeführt wird, welche bei der betreffenden Belastung dem höchsten Wirkungsgrad entspricht (der Wirkungsgrad der Lokomotive ist praktisch gleichbleibend), anderseits, daß im Primärstromkreis eine beliebige Phasenverschiebung (normal Null oder etwas voreilend) gleichbleibend gehalten wird. Die Lokomotive ist mit nur einem Führerstand versehen; sämtliche zur Regelung der Geschwindigkeit nötigen Schaltungen werden durch einen einzigen großen Fahrschalter bewirkt, der vom Lokomotivführer rein mechanisch mittels eines Hebelarmes betätigt wird. Die Ausrüstung und Bedienung ist daher äußerst einfach.

Es wurden mit der Lokomotive bereits zahlreiche Versuche und Probefahrten vorgenommen, bei denen bis jetzt Personenzüge von 300—400 t Gewicht mit der höchsten Geschwindigkeit, und Lastzüge bis 1200 t Gewicht befördert wurden. Die mächtige Maschine entsprach hierbei sowohl in konstruktiver als auch in prinzipieller Hinsicht allen Erwartungen. Es sei hervorgehoben, daß das erwähnte verhältnismäßig kleine Drehstromkraftwerk der Hauptwerkstatt durch die Einphaseneisenbahnlast so gut wie gar nicht gestört wird, so daß bereits nach den bisherigen Vorversuchen festgestellt wurde, daß das neue System die ihm gestellte Aufgabe: die Einreihung der elektrisierten Bahn in das allgemeine Elektrizitätswirtschaftssystem als normalen großen Stromverbrauchs, mit einfachen Mitteln gelöst hat.

Das selbsttätige Signalsystem und die Einführung von Freilichtsignalen auf der Berliner Hochbahn.

In Ergänzung der in den Nummern 52 des Jahrg. 1913, 25 und 26 des Jahrg. 1921 und 43 des Jahrg. 1923 dieser Zeitung erschienenen Abhandlungen über das selbsttätige Signalsystem der Berliner Hochbahn ist im nachfolgenden auf Grund einer soeben vom Geheimen Baurat Dr. G. Kemmann in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" veröffentlichten Abhandlung, in der auf einige in der Zwischenzeit auf der Berliner Hochbahn und Nordsüdbahn durchgeführte und noch durchzuführende Verbesserungen und Erweiterungen der selbsttätigen Sicherungseinrichtungen eingegangen wird, hinzuweisen.

Zurzeit wird die handbediente Sicherungsanlage der Oststrecke der Hochbahn Gleisdreieck-Warschauer Brücke in eine selbsttätige Signalanlage umgewandelt. Gleichzeitig wird eine Umwandlung der Flügelsignale nicht nur der Oststrecke selbst, sondern auch der anschließenden oberirdischen Strecken vom Gleisdreieck zum Nollendorfplatz und zum Potsdamer Platz sowie auch der Viaduktstrecke in der Schönhauser Allee bis zum Bahnhof Nordring in Freilichtsignale (Tageslichtsignale) vorgenommen. Damit wird erreicht, daß dieselbe Art der Signalanzeige von Grün- und Rotlicht (bei den Vorsignalen von Grün- und Orangelicht), wie sie in den Tunnelstrecken besteht, auch im oberirdischen Betrieb vorhanden sein wird[1]). Das Flügelsignal wird somit auf den Viaduktstrecken der Berliner Hochbahn verschwinden und durch ein Tageslichtsignal einfachster Art, wie es in Abbildung 1 dargestellt ist, ersetzt werden. Es ist kaum daran zu zweifeln, daß sich nach den guten Erfahrungen des Auslandes die Tageslichtsignale auch hierzulande im Betriebe der Stadtschnellbahnen allgemein das Bürgerrecht erwerben werden[2]). Die Sicherungsanlagen der Berliner Hochbahn werden hierfür wohl immer das Schulbeispiel bilden. Aus diesem Grunde ist es angezeigt, auf die angezogenen Kemmannschen Darlegungen etwas näher einzugehen. Die von der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" gebrachten Abbildungen sind im folgenden benutzt.

Abb. 1. Neues Freilichtsignal der Berliner Hochbahn.

Es ist daran zu erinnern, daß die rein selbsttätigen Signale, d. h. die der durchgehenden Strecke, in der Grundstellung, also wenn die Strecke frei ist, nicht gleich den handbedienten Signalen, wie sie auf den deutschen Hauptbahnen durchweg üblich sind, Halt gebieten (rotes Licht), sondern Fahrerlaubnis geben („Fahrt frei" — grünes Licht). Die Züge decken sich während der Fahrt selbst, d. h. sie stellen selbsttätig die Signale hinter sich auf Halt (Rotlicht), die dann nach erfolgter Vorbeifahrt zur gegebenen Zeit auch selbsttätig in die Fahrtfrei-Stellung zurückkehren (Grünlicht). Auch bei Signalstörungen, die Schienenbrüche eingeschlossen, wird die Störungsstelle durch selbsttätiges Aufhaltgehen der Signale gedeckt. In den Stellwerkbezirken der Bahnhöfe, in denen außer den Signalen auch Weichen zu bedienen sind, arbeiten die Signale halbselbsttätig. Hier ist die Grundstellung der Signale „Halt"; sie müssen jeweils vom Stellwerkwärter auf „Fahrt frei" gestellt werden, und nur die Haltstellung wird vom Zuge selbsttätig herbeigeführt. Das von dem Wärter zu bedienende Kraftstellwerk ist bekanntlich außer mit Weichenhebeln noch mit den erforderlichen Signalhebeln ausgerüstet, die durch mechanische und elektrische Verschlüsse derart von den Weichenhebeln in Abhängigkeit gebracht sind, daß einander widersprechende Weichen- und Signalstellungen nicht bewirkt werden können. Die Stellwerke können so eingerichtet werden, daß mittels einer einzigen Bewegung eines besonderen Hebels, des sogenannten Umleitehebels, aus der halbselbsttätigen Betriebsweise des Stellbezirkes die reinselbsttätige Betriebsweise der freien Strecke herzustellen ist, wie es beispielsweise bei den Stellwerken der Hochbahnstationen Spittelmarkt, Potsdamer Platz, Zoologischer Garten und Nürnberger Platz durchgeführt ist, auf denen nur in den Zeiten des stärkeren Verkehrs Züge wenden und aus diesem Grunde Weichen zu stellen sind, im übrigen aber das Stellwerk während des Durchgangsverkehrs unbedient, daher unbesetzt bleiben kann. Das handbediente Signalsystem bietet diesen Vorteil nicht. Nach fortlaufender Anzeige der im Stellwerkraum über dem Stellpult angeordneten Fahrschautafel (vgl. die Abbildungen auf S. 838/39 des Jahrg. 1913 dieser Zeitung) bedient der Wärter die Weichen und Signale, ohne daß er auf die im Tunnel befindlichen Züge zu achten braucht. Die Stellwerke können daher an beliebigen Stellen, bei beschränkten Raumverhältnissen sogar abseits der Kehranlagen, errichtet werden.

Die reinselbsttätige Sicherungsweise ist im folgenden an Hand der Abbildung 2 erläutert, die in vereinfachter Weise die Stromläufe und die Teilung des Streckengleises erläutert. Die Abbildung ergibt, wie der Verfasser in der „D.A.Z." ausführt, daß es für die Zwecke des Signalbetriebes einer blockmäßigen Aufteilung der Fahrschienenstränge bedarf, aus denen mittels leitender Zwischenmittel J, Ja (Isolier- oder Trennstöße) eine fortlaufende Folge von Gleisabschnitten G, Ga, Gb gebildet wird. Die Signale sind gegen diese Trennstöße um das Maß der Schutzstrecke nach rückwärts verschoben, so daß beispielsweise zum Gleisabschnitt Gb das Signal Sb gehört. Mit den Signalen sind Fahrsperren Fa, Fb verbunden, d. h. Einrichtungen, die an einem Zuge, dessen Fahrer ein Signal in Haltstellung überfährt, selbsttätig die Bremsen in Tätigkeit setzen, und gleichzeitig den Triebstrom im Zuge abstellen. (Vgl. Abb. 18 auf S. 840 d. Jahrg. 1913 dieser Ztg.) Der Zug kommt dann innerhalb der stets reichlich bemessenen Schutzstrecke mit Sicherheit zum Stillstand, ohne daß er in den folgenden Gleisabschnitt hineingelangen kann, der — wie dies die Haltstellung des Signals anzeigt —, von einem Zuge besetzt, also von dem Signal gedeckt ist. Die Entfernungen von Signal zu Signal auf der freien Strecke sind die Streckenabschnitte, die gemeinhin als Blockabschnitte bezeichnet werden.

Für jeden Gleisabschnitt dienen zum Betrieb der Signalanlage ein Gleisstrom und zwei Signalströme (Signalstellströme), einer für Grünlicht, der andere für Rotlicht. Der Grünlichtstrom wird vom Gleisstrom mittels eines Relais Aa oder Ab gesteuert; Grünlichtstrom und Rotlichtstrom sind durch elektrische Induktion derart voneinander abhängig, daß niemals beide Signale zugleich aufleuchten können, Grünlicht aber nur, wenn der zugehörige Gleisabschnitt frei, Rotlicht nur, wenn er besetzt ist. In die Gleisstromkreise sind die in Gleisabschnitte unterteilten Fahrschienenstränge als Leitmittel einbezogen, so daß die Schienen zwei Stromarten, den Wechselstrom der Signalanlage und den Gleichstrom des Zugbetriebes zugleich führen, die sich daher in den Fahrschienen überdecken. Die Signalstromkreise werden normalerweise an den Ausfahrenden der Gleisabschnitte gespeist und am Einfahrende über das Relais geleitet, mit dem der Grünlichtstromkreis gesteuert wird (zu vgl. die gestrichelte Linie im Gleisabschnitt Ga des Schaltplanes). Die Speisung der Gleis- und Signalstromkreise erfolgt durch die Niederspannungsseiten von Transformatoren, deren Hochspannungsseiten von einer Stromquelle (Dynamo oder dgl.) über die Signalspeiseleitungen mit Wechselstrom beschickt werden und ständig unter Strom sind.

Abb. 2. Stromläufe und Streckenaufteilung der selbsttätigen Signalanlage der Berliner Hochbahn und Nordsüdbahn.

An der Niederspannungswicklung eines Transformators (zu vgl. links oben in Abb. 2) bedeuten a und b die Klemmen des Gleisstromes, c und d die des Grünlichtstromes, d und e die des Rot-

[1]) Zu vgl. sind hierüber auch Nr. 4 S. 72, Nr. 43 S. 707 des Jahrg. 1923 und Nr. 9 S. 156 des lfd. Jahrg. dieser Zeitung.

[2]) Vgl. hierzu den im Heft 3 des lfd. Jahrg. des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" veröffentlichten Bericht über das englische Signalwesen, in dem auf den S. 57 bis 59 auch auf Tageslichtsignale verschiedener Bauart eingegangen ist.

lichtstromes; die Klemmenspannungen betragen zwischen a und b 6 Volt, zwischen c und d 110 Volt, zwischen d und e 16 Volt. Die Fahrsperre und Grünlichtlampe des Signals sind in dem Grünlichtstromkreis nebeneinander geschaltet. Hinter die Grünlampe ist eine Spule g (g a, g b), neben die Rotlampe eine Spule r (r a, r b) geschaltet. Die beiden Spulen haben nur sehr geringen Ohmschen Widerstand und sind in entgegengesetzten Richtungen auf einen ringförmigen geschlossenen und geblätterten Kern aus weichem Eisen gewickelt. Im Rotlampenkreis befindet sich ferner ein dünner Eisendraht w (w a, w b), der normalerweise etwa die Hälfte der Stromspannung aufnimmt, so daß für die Rotlampe nur noch eine Spannung von ungefähr 8 Volt übrig bleibt, bei der die Lampe ordungsmäßig brennt. Die Lampeneinrichtung hat danach keinerlei bewegliche Teile, die Störungsmöglichkeiten im Betriebe unterworfen sein könnten.

Befindet sich ein Zug oder auch nur eine Zugachse in einem Gleisabschnitt, z. B. in G b, so fließt der Gleisstrom nicht mehr durch das Relais, sondern nimmt den weniger Widerstand bietenden Weg über die Zugachse (siehe die gestrichelte Linie im Abschnitt G b des Schaltplanes). Das Relais A b dieses Abschnitts öffnet daher seinen Kontakt. Der Grünlichtstromkreis des Signals S b wird unterbrochen, die grüne Lampe erlischt und die Fahrsperre F b nimmt die Haltlage ein. Der Wechselstrom des Rotlichtkreises verzweigt sich über die Rotlampe und die Wicklung r b, in deren Kern ein Kraftlinienwechselfeld erzeugt wird. Dieses ruft in der Wicklung einen induktiven oder Scheinwiderstand (Impedanz) hervor, der sich dem Ohmschen Widerstand zugesellt. Während der letztere sehr klein ist, erreicht der erstere einen so hohen Wert, daß die Stromstärke in der Wicklung auf einen sehr kleinen Bruchteil abgedrosselt wird, der praktisch vernachlässigt werden kann. Fast der gesamte Strom nimmt also den Weg über die rote Lampe, die voll aufleuchtet.

Hat der Zug den Gleisabschnitt G b verlassen, so fließt der Gleisstrom wieder über das Relais A b, dessen Anker dadurch wieder angezogen wird. Der Grünlichtstromkreis wird damit über die grüne Lampe und die Fahrsperre F b wieder geschlossen; die Grünlampe leuchtet auf, und die Fahrsperre nimmt die Stellung „Fahrt frei" ein, ebenso wie dies bezüglich des Gleisabschnitts G a in der linksseitigen Schaltung der Abbildung 2 der Fall ist. Im Eisenkern der Wicklung g b erzeugt der Grünlichtstrom gleichzeitig ein Kraftlinienwechselfeld. Der Rotlichtstrom erzeugt seinerseits ein gleiches Wechselfeld in der Spule r b, das aber dem Wechselfeld g b entgegengesetzt ist; beide heben sich völlig auf, so daß der Kern unmagnetisch wird. Dadurch vermindert sich der Scheinwiderstand in der Spule r b so weit, daß der Strom des Rotlichtkreises vollständig auf die Spule abgelenkt wird; der geringe Rest, der noch über die Lampe fließt, vermag sie nicht mehr zum Leuchten zu bringen. Durch die Widerstandsverminderung in der Spule g b erfährt der Strom in dem Rotlichtkreise eine Verstärkung und diese bringt in dem dünnen Eisendrahtwiderstand w b eine Erwärmung hervor, die dessen Widerstand noch vergrößert, so daß der Strom in diesem Stromkreis dadurch bis auf einen sehr geringen Betrag abgedrosselt wird, der ein Aufleuchten der Rotlampe ausschließt.

Nach vorstehendem sind diejenigen Vorgänge ohne weiteres verständlich, die entstehen müssen, wenn ein Zug die in der Abbildung dargestellte Gleisstrecke von links nach rechts befährt. Für die Beurteilung des Stromumlaufs ist zu beachten, daß sich anfangs nur Zugachsen im Abschnitt G befinden, sodann beim Übertritt über den Schienentrennstoß J gleichzeitig G und G a besetzt sind, bis G von Zugachsen frei wird. Dann ist nur G a besetzt usw.

Die in der Abbildung gezeigten Stromläufe erfüllen aber nur die Hauptansprüche. Hierzu treten noch verschiedene Nebenforderungen. So darf ein Signal (Sa) in die Fahrtfrei-Stellung nur gelangen können, wenn sich an dem in der Fahrrichtung folgenden Signal (S b) durch Lichtwechsel von Grün auf Rot die Haltanzeige vollzogen hat. Dadurch wird vermieden, daß ein Zug, der etwa vor einem aus Störungsgründen nicht auf Halt gegangenen Signal zum Stillstand gebracht ist, durch den Folgezug angefahren wird. Es ist also eine Überprüfung jedes Signals durch einen besonderen Stromkreis zu schaffen, der auf das rückwärtige Signal so einwirkt, daß es nur dann in die Stellung „Fahrt frei" gelangen kann, wenn das erstere die Haltanzeige tatsächlich vollzogen hat. Auf diese Überwachungsvorgänge ist der Verfasser in der Abbildung 2 der Einfachheit wegen nicht weiter eingegangen, ebensowenig auf die Frage der Vorsignale, ferner die Vorkehrungen, die für den Fall des Bruches einer Signallampe getroffen sind usw. Wer sich näher mit diesen Fragen befassen will, sei auf das Studium des im Jahre 1921 im Verlage von J. Springer, Berlin, erschienenen Buches des Verfassers „Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern" verwiesen.

Der beschriebene Signalbetrieb bedingt die Zerlegung der Gleisstränge in voneinander elektrisch getrennte Gleisabschnitte; gleichzeitig ist notwendig, daß den Gleisströmen der Weg von dem einen Schienenstrange eines Gleisabschnittes zum anderen bei unbesetztem Gleisabschnitt gesperrt werde.

Die Fahrschienentrennungen (Isolierstöße) bilden naturgemäß Leitungshindernisse für den Bahn- oder Triebstrom. Diese Trennstellen sind also für den Triebstrom wieder zu überbrücken. Diesem Zwecke dienen die Impedanzverbinder oder Impedanzsperren, die gemäß Abbildung 2 aus beiderseits jeder Trennstelle zwischen die Fahrschienen geschalteten Verbindungen aus Stabkupfer bestehen, deren Mitten durch einen Kupferstreifen leitend miteinander verbunden sind. Der Gleichstrom des Bahnbetriebes fließt, wie rechts oben in der Abbildung durch stark gestrichelte Pfeillinien angedeutet, von den Schienensträngen eines Gleisabschnittes G b gegen die Mitte des einen Verbinders, folgt dem Kupferstreifen zur Mitte des anderen Verbinders, durch dessen Abschnitte er sich auf die beiden Schienenstränge des Nachbarabschnittes G a wieder verteilt.

Die Verbinder müssen nun so eingerichtet sein, daß sie dem für die Gleisströme verwendeten Wechselstrom den Durchgang versperren. Sie sind zu diesem Zweck als Drosselstöße ausgebildet, d. h. sie bestehen aus Windungen von geringem Ohmschen Widerstande, die um einen geblätterten Kern aus weichem Eisen herumgelegt sind. Der als Impedanz bezeichnete Widerstand der Windungen würde also den Durchgang des Gleisstroms sperren. Der Erfolg wird aber bis zu gewissem Grade beeinträchtigt durch induzierende Wirkungen des Bahnstroms. Mit der Anordnung ist zwar erreicht, daß, wenn die auf die Mittelverbindung zu und von ihr abfließenden Triebstrombestandteile einander gleich sind, in den Verbinderwindungen ein Kraftlinienfeld nicht entsteht, da sich die induzierenden Wirkungen in den beiden Hälften eines Verbinders aufheben. Auf eine ungleiche Stromverteilung in den Hälften muß indessen gerechnet werden, und zwar kann der Stromüberschuß von seiten des einen Schienenstranges etwa bis 10 Proz., auch wohl noch etwas mehr betragen. Dann wird der Überschuß in dem Kern ein magnetisches Feld erzeugen, infolge dieses Sättigungsbestrebens also für die Induktionswirkungen des Gleisstromes selbst in dem Kern nicht mehr soviel Spielraum lassen wie erforderlich ist, um eine ausreichende Drosselung des Gleisstromes zu erzielen. Der störenden Erregung des Kerns durch solche einseitigen Triebstromüberschüsse muß also entgegengewirkt werden, und das geschieht dadurch, daß der Kern mit einem Luftspalt versehen wird, der seinen magnetischen Widerstand beträchlich erhöht.

Für die weiterhin mit dem selbsttätigen Signalsystem auszurüstenden Strecken der Hochbahn und der Nordsüdbahn erfahren jedoch die Impedanzsperren eine weitere wesentliche Verbesserung. Da der die Impedanzsperre durchfließende verlorene Gleisstromanteil nur dazu dient, im Eisenkern ein wechselndes Kraftlinienfeld zu erzeugen, so hinkt er der an den Spulenklemmen angesetzten Gleisstromspannung erheblich nach (Phasenverschiebung). Der Eisenkern wird nun mit einer Zusatzwindung versehen, die in den Polen eines Kondensators verbunden wird. Dadurch wird ein Leitstrom erzeugt, durch den der durch die Drosselspulen übergehende Wechselstrom auf einen geringen Betrag herabgesetzt und gleichzeitig mit der angewendeten Klemmenspannung in übereinstimmende Phase gebracht wird. Der Leitstrom kann nach Erfordernis geregelt werden. Der Kondensator ist gegen Überspannung, die durch plötzlich anschwellenden Bahnstrom oder aus anderen Ursachen entstehen kann, durch luftleere Absperröhren geschützt. Der Luftspalt im Eisenkern der Spule kann bei dieser Anordnung sehr stark — auf vielleicht ½ Millimeter — verringert werden.

Die neuen Impedanzverbinder sind hierdurch so verbessert, daß ihr Widerstand gegen Gleisstromübertritt (Impedanz) gegen die bisher verwendeten Verbinder vervielfacht wird. Damit ist also eine wesentliche Einschränkung der Gleisstromverluste erreicht. Das hat zur Folge, daß auch die Gleichstromspannung an den Anschlußklemmen niedriger gehalten werden kann als bisher. Die Bedeutung der neuen Einrichtung für Hochbahnstrecken, die frei den Witterungsverhältnissen ausgesetzt sind, wird also ersichtlich.

Der Verfasser hebt hervor, daß die mit den angeführten Einrichtungen ausgerüsteten selbsttätigen Signalanlagen, wie es die vor der Ausführung stehende Ostlinie der Hochbahn und die Erweiterungslinien der Nordsüdbahn sein werden, das bisher vollkommenste darstellt, was in dieser Richtung nach dem heutigen Stande der Sicherungstechnik geschaffen werden kann.

Die Einrichtung des auf der Hochbahn und Nordsüdbahn eingeführten selbsttätigen Signalsystems ist amerikanischen Ursprungs. Über die Entwicklungsgeschichte der rein selbsttätigen

Einrichtungen für räumliche Zugdeckung ist von Dr. L. Kohlfürst in Nr. 29 des Jahrg. 1919 dieser Ztg. und über die Erfindung des Gleisstroms in Nr. 21 des Jahrg. 1923 ausführlich berichtet. Die bedeutsamen neuesten Verbesserungen, die bei den Berliner Schnellbahnen selbstverständlich fortlaufend berücksichtigt sind, sind jedoch vorwiegend englischer Herkunft. Die Ausführungen liegen in den Händen der Firma Siemens & Halske, der von der Westinghouse Brake and Saxby Signal Co. in London das Ausnutzungsrecht der für die wesentlichen Teile maßgebenden Patente überlassen ist. M.

Über Betriebsleitung.

Vom Reichsbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. **Heinrich**, Halle a. S.

(Schluß.)

C. Leistungsfähigkeit.

Bei aller Sorge für die Betriebssicherheit darf nicht vergessen werden, daß sie zwar die wichtigste Grundlage für eine gute Betriebsführung ist, daß sie aber doch immerhin nur als Mittel zum Zweck betrachtet werden muß; der Zweck der gesamten Betriebsgebarung selbst ist die Hervorbringung von Leistungen, die Erzeugung von Zug- und Wagenachskilometern und damit die pünktliche Gestellung aller vom Verkehr verlangten Wagen. Der letztere Punkt wird immer die Hauptsorge der Betriebsleiter aller Grade bleiben.

Man muß zugeben, daß in den Fragen der Leistungsfähigkeit bei den ehemals preußischen Eisenbahnen nicht immer das geschehen ist, was hätte geschehen können. Dies lag offenbar daran, daß es bei der Schaffung der preußischen Organisation von 1895 unterlassen wurde, die betriebliche Spitze vorzusehen. Die Fragen des Betriebes wurden zum Teil in der Tarifabteilung, zum Teil in der Bauabteilung und zum Teil in der Maschinenabteilung behandelt. Es fehlte die Einheitlichkeit in der Behandlung aller Betriebsvorgänge unter demselben Ministerialdirektor und damit die Voraussetzung für die wissenschaftliche Durchforschung aller Betriebsfragen, insbesondere derjenigen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. So konnte es kommen, daß eine Reihe von schweren Krisen die deutschen Eisenbahnen erschütterten, 1900 in Mitteldeutschland, ausgehend von den veralteten Bahnhofsanlagen in Leipzig, 1906/7 in Westdeutschland, ausgehend vom Bezirk Cassel, 1912/13 in Rheinland-Westfalen, ausgehend von den Rheinuferbahnen. Erst 1917 unter den Einwirkungen des Krieges wurde die fehlende betriebliche Zentrale im ehemaligen Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten geschaffen und damit die Voraussetzung für eine wissenschaftliche rationelle Betriebswirtschaft gewonnen.

Die Leistungen eines Betriebsbezirks sind als befriedigend zu bezeichnen, wenn der Bezirk ohne Schwierigkeiten das verarbeiten kann, was ihm zuläuft, da sonst Stockungen eintreten, die die Leistungen herabsetzen und den Betrieb stark verteuern. Das Hauptziel der betriebsleitenden Organe muß daher stets darauf gerichtet sein, zu erreichen, daß die dem Bezirk zuzumutenden Leistungen anstandslos bewältigt werden können.

Bevor die Hauptgesichtspunkte, die von den Betriebsleitern aller Grade in Fragen der Leistungsfähigkeit beachtet werden müssen, im Zusammenhange dargestellt werden, soll an dem kleinsten in Frage kommenden Betriebsbezirk, dem Bahnhof, gezeigt werden, wie sich die Aufgaben der Betriebsleiter höheren Grades auf die Tätigkeiten der untersten Betriebsleiter aufbauen. Der Bahnhof hat die Aufgabe, die auf den Verwendungsstellen ent- oder beladenen Wagen, ferner die ihn durchlaufenden Züge betrieblich zu verarbeiten; soweit der gewöhnliche Verkehr in Frage kommt, der von den oben beschriebenen Vorbereitungen erfaßt wird, wird dies in verkehrsruhigen Zeiten keine Schwierigkeiten machen, aber man muß daran denken, daß zur Zeit der Ernte und im Winter die Transporte sich stark zusammendrängen, daß ferner auch in betriebsruhigen Zeiten durch Unfälle und Witterungseinflüsse leicht betriebliche Verwicklungen eintreten können. Dann werden Verschiebungen und Ergänzungen der Vorbereitung nötig, indem z. B. Bedarfszüge gefahren werden und planmäßige Züge ausfallen müssen. Die erste Frage des Vorstehers bei Antritt des Dienstes muß daher jeden Morgen dahin gehen, ob am Tage vorher und in der Nacht alles geleistet worden ist, was verlangt wurde oder ob Reste geblieben sind. Um letzteres zu verhüten, muß folgendermaßen vorgegangen werden:

Erstens muß der Vorsteher sich darüber Klarheit verschaffen, was jeden Tag zu leisten ist (an den örtlichen Verwendungsstellen und bei den durchlaufenden Zügen),

zweitens muß er entsprechend den zu erwartenden Leistungen dafür sorgen, daß die nötigen Lokomotiven für Zug- und Rangierdienst und die Begleitpersonale für die Züge und Hilfskräfte für den Rangierdienst beschafft und sonstige Vorbereitungen rechtzeitig getroffen werden,

drittens muß er dafür sorgen, daß die Personale auch die höchsten Leistungen verrichten (zweckmäßige Diensteinteilungen, genügende Aufsicht usw.). Falls vorstehende Maßnahmen nicht genügen, muß der Vorsteher

viertens je nach dem Gebrauch des betreffenden Bezirks rechtzeitig an die vorgeschriebenen Stellen (Amt, gegebenenfalls Oberzugleitung) Meldungen erstatten. Diese letzteren, in erster Linie die Ämter, unterstützen den Dienststellenvorsteher hinsichtlich der Lokomotiv- und Personalangelegenheiten und überwachen die richtige Durchführung der von den Bahnhofsvorstehern getroffenen Maßnahmen. Die Ämter sorgen ferner in stetem Einvernehmen dafür, daß die nötige Übereinstimmung in den Arbeiten der Station, der Güterabfertigung und des Betriebswerks gewahrt wird. Die Direktion hat die Aufgabe, zu überwachen, daß Bahnhöfe und Ämter richtig arbeiten, sie hat vor allen Dingen auch dafür zu sorgen, daß die Einheitlichkeit des Zusammenarbeitens der zum Teil zu verschiedenen Ämtern gehörenden Strecken und Bahnhöfe gesichert bleibt. Sie ist dafür verantwortlich, daß die Leistungen aller Stellen (Bahnhöfe und Strecken) und die Leistungen aller Betriebsmittel (Lokomotiven mit Personal) harmonisch gegeneinander abgestimmt sind, daß nicht etwa eine Strecke eine gute Leistung ermöglicht, die der anschließende Bahnhof nicht aufnehmen kann, und umgekehrt. Die vornehmste Aufgabe der Direktion und der Ämter für ihren kleineren Bezirk besteht darin, alle Fragen der Leistungsfähigkeit vorausschauend im Zusammenhange zu behandeln und dazu das nötige statistische Material bereitzuhalten. Dazu ist vor allen Dingen nötig, um nicht überrascht zu werden, daß sich die Direktion und soweit erforderlich die Ämter durch dauernde Meldungen — Betriebsmeldungen — darüber unterrichtet halten, ob die zum Bezirk gehörenden Bahnhöfe und Strecken voll leistungsfähig sind.

Im folgenden sollen die Hauptaufgaben der Betriebsleitung auf dem Gebiete der Leistungsfähigkeit, nach Gruppen geordnet, angeführt werden.

1. Bauliche und Gleisanlagen.
   a) Sorge für rechtzeitige Fortentwicklung der Bahnanlagen, und zwar:
      der freien Strecke (Blockstellen, Überholungsgleise, Kreuzungsgleise usw.),
      der Bahnhöfe (Überholungsgleise, Richtungsgleise, sonstige Rangiergleise, Ladegleise mit Schuppenanlagen, Ausschlack- und Bekohlungsgleise, Wasserkrane usw.),
      der Verständigungsmittel (ausreichende Fernleitungen, auch neuere Einrichtungen, wie Fernschreiber, Hughesapparate, möglichste Verkabelung von Leitungen),
   b) Sorge für Bereitstellung der nötigen Lokomotiven für Zug- und Rangierdienst in richtiger Stärke und Verteilung auf die verschiedenen Betriebswerke,
   c) Hinwirken auf gute Unterhaltung aller Anlagen und Betriebsmittel.
2. Organisatorische Maßnahmen.
   a) Sorge für Fortentwicklung der betrieblichen Gesamtorganisation vom Standpunkt der Leistungsfähigkeit (siehe Wirtschaftlichkeit),
   b) Sorge für ausreichendes und gut geschultes Personal, Heranbildung der Ersatzmannschaften bei Bahnmeistereien, Stationen und Betriebswerken. Einrichtung des erforderlichen Unterrichts. Richtige Besetzung der wichtigsten Stellen mit den geeigneten Persönlichkeiten,
   c) Sorge für rechtzeitige Einrichtung der nötigen Betriebshilfsstellen. Die Oberzugleitung als Teil des Betriebsbüros der Direktion, örtliche Zugleitungen nach Bedarf, Einrichtung der General-Betriebsleitungen, soweit sie nicht bestehen,
   d) Sorge für gutes Zusammenarbeiten aller Stellen, und zwar der Dienststellen (Stationen, Betriebswerk, Abfertigung und Bahnmeisterei), der Ämter (Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsamt) und der Mitglieder der Direktion (insbesondere der Dezernenten für den Fahr-

plan, den Lokomotivdienst, den Wagendienst und die Betriebsleitung), ferner der Oberzugleitung mit dem Wagenbüro, damit die Oberzugleitung rechtzeitig über alle den Betriebsstellen bevorstehenden größeren Leistungen unterrichtet wird,

e) Sorge für richtige Abgrenzung der Befugnisse. Ausreichende Befugnisse bei größeren Dienststellen und Ämtern erforderlich, damit in schwierigen Betriebsfällen nicht dauernd berichtet werden muß, sondern gehandelt werden kann.

3. Betriebsmaßnahmen.

a) Zweckmäßiger Personenzugfahrplan. Richtige Fahrzeiten, richtige Aufenthalte, richtige Spannung zwischen Grund- und Höchstgeschwindigkeit, sonst sind dauernde Verspätungen und damit Herabsetzung der Leistungsfähigkeit unvermeidlich.

b) Zweckmäßiger Güterzugfahrplan. Gleiche Erfordernisse wie beim Personenzugfahrplan, außerdem Ausbildung nach dem Grundsatz der höchsten Leistungsfähigkeit. Nicht zu große Geschwindigkeit (sonst Verspätungen), auch nicht zu geringe Geschwindigkeit (sonst Knappwerden der Lokomotiven). Rationelle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Nach Bedarf streckenweise Einführung des sog. Militärfahrplans.

c) Richtige Zusammenstellung der Güterzüge. Hinwirken auf sorgfältige Führung der Zugbildungsunterlagen (Zugnachweis, Tagesnachweis, Jahresnachweis).

d) Sorge für Ordnung und Pünktlichkeit im Zugverkehr. Hierzu gehört: Allgemeine Überwachung des gesamten betrieblichen. Arbeitens durch die Betriebsmeldungen, Überwachung der Abfertigung der Züge, Beaufsichtigung der richtigen Zugbildung, häufige Begleitung der Züge durch Betriebskontrolleure, eingehende Auswertung des ungeheuer schätzbaren Materials der Fahrberichte; genaue Untersuchung und richtige Auswertung aller Unregelmäßigkeiten, die die Leistungsfähigkeit betreffen.

e) Sorgfältige Regelung des Dienstverkehrs (Probefahrten für Lokomotiven und Wagen, Arbeitszüge usw.).

f) Richtige Handhabung der Sonntagsruhe. Durchbrechung der Ruhe, soweit es zur Aufarbeitung der Reste am Ende der Woche erforderlich ist.

g) Rechtzeitige und zweckentsprechende Anwendung der anerkannten Entlastungsmaßnahmen[6]). Rangierhilfe für einen notleidenden Bahnhof durch benachbarte Bahnhöfe, Umleitungen, zeitweise Änderung der Rangiervorschriften, Betriebssperren und Verkehrssperren.

4. Verkehrsmaßnahmen.

a) Hinwirken seitens der Betriebsleiter auf schleunigste Entladung der Wagen und auf Durchführung aller sonstigen, die Wagenstillstände verringernden Maßnahmen.

b) Hinarbeiten auf beste Leitungsvorschriften, die dauernd auf dem Laufenden gehalten werden müssen, in materieller Beziehung, dadurch, daß nicht zu viele Wagen über Bahnhöfe oder Strecken geleitet werden, die den Verkehr nicht aufnehmen können, in formeller Beziehung, dadurch, daß die Rangierer stets an den Wagen gut lesbare und die nötigen Angaben enthaltende Beklebezettel finden.

D. Wirtschaftlichkeit.

Die Erreichung guter Betriebsleistungen ohne Rücksicht auf Kosten stellt für den Betriebsleiter kein besonderes Kunststück dar. Der darf erst Meister auf dem Gebiete der Betriebsleitung genannt werden, der es versteht, die vorgeschriebenen Leistungen mit dem geringsten Aufwand zu erreichen[7]).

Das Ziel der beaufsichtigenden Tätigkeit der Betriebsleiter aller Grade auf dem Gebiete der Wirtschaftlichkeit muß daher stets auf die Erzielung des besten Wirkungsgrades hinauslaufen. Zu diesem Zwecke müssen sie im wesentlichen drei Punkten ihre Aufmerksamkeit zuwenden: dem Personal, dem Material, den Arbeitsweisen.

1. Personal.

Hinsichtlich der sparsamen Verwendung des Personals sind die untersten Betriebsleiter — die Dienststellenvorsteher — von besonderer Bedeutung, da sie das Personal ständig vor Augen haben. Sie können am besten beurteilen, was auf diesem Gebiete not tut. Wenn sie versagen, besonders wenn sie unehrlich sind, sind die oberen Stellen in schlimmer Lage. Es bleibt dann vielfach nichts weiter übrig, als durch eingehende Zeitstudien unter Heranziehung besonders in Dienst gestellter Aufsichtskräfte die Wahrheit zu erforschen (siehe weiteres unter Arbeitsweise).

Wegen der häufig wechselnden Verkehrsstärke genügt es nicht, hin und wieder Prüfungen des Personalbestandes vorzunehmen, sondern es ist erforderlich, den Personalbestand dauernd zu überprüfen, da sonst die Gefahr besteht, daß das zu verkehrsstarken Zeiten eingesetzte Personal nach Abflauen des Verkehrs nicht zurückgegeben wird. Besondere Aufmerksamkeit ist erforderlich bei Anforderung von Aushilfskräften, z. B. für das Umladen von Heißläufern usw., sonst kann es vorkommen, daß Kräfte von der Bahnmeisterei angefordert werden, trotzdem unbeschäftigte Kräfte bei der Station vorhanden sind. Voraussetzung für ein planmäßiges Mitarbeiten der Dienststellenvorsteher und Amtsvorstände auf dem Gebiete der Personalwirtschaft ist die gegenseitige Ehrlichkeit zwischen den Beantragenden und den Bewilligenden. Wenn die beantragende Dienststelle dazu erzogen wird, jeden durch Verkehrsänderung, bauliche, organisatorische Verbesserungen usw. überzählig gewordenen Kopf oder Teil eines Kopfes ehrlich zur Verfügung zu stellen, dann wird auch die bewilligende Stelle (Amt oder Direktion) keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bei der Nachbewilligung bereiten, wenn durch Verkehrssteigerung oder aus anderen Gründen mehr Personal erforderlich wird. Diese Erziehung wird im allgemeinen von Erfolg sein, wenn rücksichtslos in erster Linie der Dienststellenvorsteher, in zweiter Linie der Amtsvorstand von dem Fachdezernenten der Direktion, der für die Leistungen verantwortlich ist, zur Verantwortung gezogen wird, in dem Falle, wo nicht mehr ausgenutzte Kräfte nicht sofort gemeldet werden. Selbstverständlich muß diese Ehrlichkeit ihre Fortsetzung dadurch finden, daß bei Arbeitssteigerung (falls nicht Kräfte unausgenutzt waren) bei der Direktion die Geneigtheit zur Nachbewilligung von Köpfen besteht. Das gleiche wird von der Zentralstelle gefordert werden müssen; eine andere Arbeitsweise führt zur dauernden Hamsterung von Köpfen oder zur Vergebung von Arbeiten an Unternehmer. Beide Lösungen widersprechen der Wirtschaftlichkeit.

Es ist an vielen Stellen üblich, die Überwachung der Kopfzahl an erster Stelle dem Personaldezernenten zu übertragen. Dies Verfahren hat den Nachteil, daß dadurch eine gewisse Kampfstimmung zwischen dem für die Kopfzahl verantwortlichen Personaldezernenten und dem für die Leistung verantwortlichen Fachdezernenten entsteht. Es erscheint zweckentsprechender, das durch Merkblatt Nr. 4 der Direktion Halle vom 14. Juni 1923 eingeführte Verfahren anzuwenden, nach dem in erster Linie der Leistungsdezernent für die Kopfzahl verantwortlich zu machen ist.

2. Material.

a) Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im Materialverbrauch können besonders die maschinentechnischen Betriebsleiter aller Grade sehr erfolgreich wirken, da in ihrem Befehlsbereich täglich sehr große Mengen teurer Materialien verbraucht werden. Im wesentlichen handelt es sich um Kohle und Öl für die Lokomotiven. Wenn man bedenkt, daß im Bezirk der Direktion Halle bei mittlerem Verkehr etwa 1800 t Kohle verbraucht werden und man berücksichtigt, daß 1 t mit Fracht zurzeit etwa 35 ℳ kostet, so wird man zugeben müssen, daß jedes Prozent Kohle (= 630 ℳ), das gespart werden kann, von großer Bedeutung für die Gesamtwirtschaftlichkeit ist. Die Tätigkeit der Betriebsleiter wird sich nach drei Richtungen hin auswirken müssen; sie werden einmal darauf dringen müssen, daß nur gutes, brauchbares Material geliefert wird, daß ferner die Lokomotiven in einem solchen Zustande erhalten werden, der sparsamen Lokomotivverbrauch verbürgt und daß drittens die Personale im Lokomotivdienst auch ihrerseits mit allen Mitteln auf sparsame Verwendung der Kohle hinarbeiten. Da man sich wegen der Mängel, die dem früher angewendeten Verfahren der Kohlenersparnisprämien anhafteten, noch nicht wieder hat entschließen können, zu einem Prämienverfahren zurück-

[6]) Vgl. Rölls, Encyklopädie, Bd. 10 Verkehrsstockungen.

[7]) Wegen der engen Zusammenhänge zwischen der Wirtschaftlichkeit und der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit wird auf die Abhandlung: Inhalt, Grenzen und Ziele der Eisenbahnbetriebswissenschaft im Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens und in der Verkehrstechnischen Woche 1922 verwiesen.

zukehren, so bleibt zurzeit nichts weiter übrig, als durch dauernde Belehrung und Beeinflussung der Lokomotivführer und Heizer im Guten oder durch Strafen auf sparsamen Verbrauch hinzuwirken. Sehr schätzbares Material für diese Beeinflussung bietet die seit einigen Jahren bei der Deutschen Reichsbahn sehr zweckmäßig ausgebaute Wirtschaftlichkeitsstatistik des Lokomotivbetriebes. Es empfiehlt sich, die wichtigsten Regeln für Verminderung des Kohlenverbrauchs in übersichtlicher Form jedem Lokomotivführer und Heizer und jedem mit ihrer Beaufsichtigung betrauten Vorgesetzten in Form eines Merkblattes zur Aufbewahrung in der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer in die Hand zu geben[8]).

b) Neben der Kohle beeinflußt ein anderes täglich in ungeheuren Mengen verwendetes Material die Kosten der Betriebsführung in starkem Maße, das Wasser. Die Einschränkung der Menge spielt bei ihm keine so große Rolle wie bei der Kohle, wohl aber ist die Güte des Wassers von ausschlaggebendem Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung. Da bei Kesselstein bildendem Wasser der Kesselstein die Siederohre umhüllt und die Dampfentwicklung stark verteuert, so muß das Ziel der Betriebsleitung darin bestehen, an allen Wasserentnahmestellen gutes Kesselspeisewasser zu erlangen. Da, wo dies nicht möglich ist, muß durch sorgfältige Beobachtung des Auswaschens dafür gesorgt werden, daß die Dampfentwicklung durch schlechtes Wasser nicht zu sehr verteuert und die Gesamtunterhaltung nicht zu sehr verschlechtert wird.

c) Die Betriebsleiter müssen ihre Aufmerksamkeit auch dem nur in kleineren Mengen täglich verbrauchten Material zuwenden. Es soll hier nur erinnert werden an die Sparsamkeit des Papierverbrauchs bei Fahrberichten, durch zweckmäßige Zusammenlegung der verschiedenen Fahrplanbücher, durch sorgfältige Aufstellung der Verteilungspläne für Drucksachen usw.

3. Arbeitsweisen.

Das weiteste Feld für die überwachende Tätigkeit der Betriebsleiter aller Arten und aller Grade bieten die Arbeitsweisen (Arbeitsmethoden). Es liegt auf der Hand, daß man das Beförderungsziel der Eisenbahn — bestimmte Mengen von Personen oder Gütern in bestimmter Zeit von einem zum anderen Orte zu bringen — auf verschiedene Weise, billig oder teuer, erreichen kann. Das Ziel der Betriebsleitung muß darin bestehen, die wirtschaftlichste Lösung für diese Aufgaben zu suchen. Wegen des dauernden Wechsels von Menge und auch Ziel der zu befördernden Gegenstände ist die gestellte Aufgabe nur durch dauernde Beobachtung der betrieblichen Arbeitsvorgänge im einzelnen wie im ganzen zu lösen. Bei Verfolgung der Aufgabe werden die Betriebsleiter, wie beim Material, auch kleinen Dingen ihre Aufmerksamkeit zuwenden müssen, denn bei der sehr großen Zahl von Betriebsstellen der Deutschen Reichsbahn ergeben sich auch bei kleinem Gegenstand große Produkte. Um zu richtigen Ergebnissen zu gelangen, wird man größere Betriebsvorgänge zwecks genauerer Beobachtung in eine Reihe von Einzelhandlungen zerlegen und durch Anstellung genauer Zeitstudien für die Einzelvorgänge die vorteilhafteste Erledigung der Gesamthandlung festzustellen versuchen müssen[9]). Zur Erläuterung möge ein Beispiel angeführt werden: Wenn es sich um die Feststellung der vorteilhaftesten Behandlung eines Durchgangsgüterzuges auf einer größeren Zwischenstation mit Lokomotivwechsel handelt, so wird man den Gesamtvorgang in folgende Einzelhandlungen zerlegen können:

die Vorgänge bei der Meldung und Einfahrt des Zuges,
die Vorgänge beim Lokomotivwechsel (Packwagenbehandlung),
Rangiergänge beim An- und Absetzen,
Rangiergänge beim Nachrangieren des gesamten Zuges,
Vorgänge bei der Behandlung der verschiedenen Stückgutwagen.

Für jeden Teilvorgang wird man zweckmäßig ein besonderes Beobachtungsblatt anlegen. Die Einzelheiten wird man für einen bestimmten Zeitraum (z. B. die Tage einer Woche), unter Umständen mit der Stoppuhr, bestimmen und sie übersichtlich graphisch und tabellarisch auftragen, so daß leicht der tägliche Durchschnitt errechnet werden kann. Bei Auswertung der Ergebnisse der Teilvorgänge und der Gesamthandlung wird man selbstverständlich alle Kräfte, die die Arbeitsvorgänge beeinflussen, genügend in Rechnung stellen müssen, z. B. die Besonderheit der baulichen und maschinellen Anlagen, die betriebliche Organisation, die Personalbemessung usw. Hand in Hand mit den Zeitmessungen wird es häufig vorteilhaft, in gewissen Fällen (s. oben) sogar erforderlich sein, in sogenannten Beschäftigungsübersichten nach Art der Kreuzungsbelegungsblätter (s. Benutzung der Rangierbahnhöfe, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1923) die Dauer der Beschäftigung, die einzelne Beamte für die zu beobachtenden Gesamthandlungen und Teilvorgänge aufzuwenden haben, graphisch übersichtlich darzustellen. Die nachstehende Skizze zeigt andeutungsweise die Beschäftigungsübersicht für die in einem Befehlsstellwerk gleichzeitig tätigen vier Beamten für den Zeitraum einer Stunde. Für diese Auftragungen wird zweckmäßig Millimeterpapier verwendet, damit man leicht die Dauer der Tätigkeiten in Minuten ablesen kann.

Befehlsstellwerk Sot

	Fahrdienstleiter	Telegraphist	1. Weichenwärter	2. Weichenwärter
12^{00}				
	Ausfahrt 8713		Fahrstraße 8713	
		Fernsprechzentrale		
				Lokom nach Schuppen
			Rangieren 8713	
	Einfahrt 6814		Einfahrt 6814	
			Auswechslung	Umladehalle
1^{00}				

In folgendem sollen die verschiedenen Gesichtspunkte, die die Betriebsleiter aller Arten und Grade bei der Beaufsichtigung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit aller Arbeitsweisen beachten müssen, nach Gruppen geordnet aufgeführt werden. Dabei sollen in der Durchführung der Sparsamkeitsmaßnahmen 3 Stufen unterschieden werden. Die erste Stufe umfaßt alle die Gesichtspunkte, die bei gewöhnlichen Betriebs- und Wirtschaftsverhältnissen unter voller Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit zu beachten sind.

1. Bauliche, Gleisanlagen und Betriebsmittel.

a) Bei den Gleisanlagen kritische Beobachtung in Hinblick auf Verbilligung aller Arbeitsvorgänge. Neuanlage von Gleisen, Verschiebungen von Gleisverbindungen usw. Neuanlage oder Verbesserung von Ablaufbergen, Anlage von Gleisbremsen oder Wagenantrieben, Neuanlage von Gleisen für sparsame Lokomotivbekohlung, Ausschlackung und Kohlenzuführung; Verbilligung der Wasserfassung usw.

b) Bei Lokomotiven Beobachtung ihres betrieblichen Arbeitens auch in konstruktiven Einzelheiten zur Auffindung der Lokomotivgattungen, die am wirtschaftlichsten in Bezug auf Kohlenverbrauch, Ölverbrauch und Ausbesserungen sind. Behandlung der Frage, welches Betriebssystem vorteilhafter, ob das mit leichten Lokomotiven und zahlreichen Zügen oder das mit schweren Lokomotiven und wenigen Zügen. Behandlung dieser Frage natürlich im Zusammenhang mit den Bahnanlagen. Beachtung der Tatsache, daß die Lokomotiven um so verwickelter werden, je schwerer sie werden, und daß Lokomotiven mit verwickelten Einzeleinrichtungen (Speisewasservorwärmer, Überhitzer, Dreizylindersysteme, Rauchverbrenner, Geschwindigkeitsmesser usw.) einen höheren Ausbesserungsstand zeigen, als Lokomotiven einfacher Bauart.

c) Bei den Güterwagen ist die Frage der Größe von entscheidender Bedeutung für die Betriebsführung im Großen. Je größer die Fassungskraft der Wagen, um so weniger Wagen brauchen im Betriebe behandelt zu werden, um so kürzer und geringer an Zahl können die Gleise sein. Je größer die Tragfähigkeit, um so günstiger ist im allgemeinen auch das Verhältnis zwischen

[8]) (Vgl. Merkblatt Nr. 26 der RBD. Halle vom April 1024.) Es enthält folgende Abschnitte: 1. Eigenschaften der verschiedenen Kohlensorten, 2. Lagerung, 3. Verausgabung der Kohle, 4. Sparsame Verwendung der Kohle, vor der Fahrt, während der Fahrt und nach der Fahrt, und 5. Guter Unterhaltungszustand der Lokomotive. — Gute Unterhaltung gleich Dampfersparnis gleich Kohlenersparnis. —

[9]) Vgl. Dr.-Ing. Pirath, Wissenschaftliche Betriebsführung im Eisenbahndienst, Archiv für Eisenbahnwesen 1924.

toter Last und Nutzlast. Falls der Verkehr nicht kleinere Wagen erfordert, ist für Betriebszwecke die Vergrößerung des Laderaumes und der Tragfähigkeit das Richtige. Der Vergrößerung der Tragfähigkeit ist eine Grenze gesetzt durch die Notwendigkeit des Umbaues der meisten Brücken und der Verstärkung des Oberbaues.

2. Organisatorische Einrichtungen.

a) Sorge für Fortentwicklung der betrieblichen Gesamtorganisation vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit (siehe Leistungsfähigkeit).

b) Anpassung betrieblicher Zusatzeinrichtungen an die Schwankungen des Verkehrs. Rechtzeitige Beseitigung von Zugleitungen. Rechtzeitiger Abbau oder Verstärkung der Oberzugleitung (Einsetzung der Lokomotivbeamten), Besetzung einfacher Posten mit nicht zu hochwertigem Personal. Heranziehung von Vorstehern kleinerer Dienststellen für den Außendienst (wenn auch nur täglich einige Stunden) oder zur Sonntagsablösung. Auf Bahnhöfen 3. Klasse im allgemeinen nur ein Beamter des mittleren Dienstes. Rechtzeitige Beseitigung bzw. Wiedereinsetzung der 2. und 3. Vorsteher auf großen Bahnhöfen.

c) Nach dem Erfordernis billigster Betriebsführung Zusammenlegung bzw. Trennung von Dienststellen (letzteres zur Vermeidung überflüssiger Wege, zur Ersparung von Botengängen usw.).

d) Gutes Zusammenwirken der an der Betriebsabwicklung beteiligten Stellen des Betriebs-, Bau-, Verkehrs- und Lokomotivdienstes. Vermeidung von Doppelarbeit (Reibungsarbeit). Unterdrückung von Eifersüchteleien. Richtige und scharfe Abgrenzung der Befugnisse zwischen den Dienststellen, zwischen den Ämtern, zwischen den Dezernaten und zwischen den verschiedenen Direktionen.

e) Verhütung überflüssigen Schreibwerks. Sorge für kurze Berichte. Vereinfachung der Vernehmungen. Unterlassung jedes Schriftwechsels, bei dem nichts herauskommt und der auch aus erzieherischen Gründen nicht gerechtfertigt werden kann. Beseitigung von Aufschreibungen, Zusammenstellungen, Tabellen, Statistiken usw., die doch nicht ausgewertet werden.

3. Betriebsmaßnahmen.

a) Sorge für Ordnung und Pünktlichkeit im Zugdienst. (Siehe Leistungsfähigkeit 3 d.) Zugverspätungen verursachen große Verluste an Personalstunden, ferner große Mengen nutzlos aufgewendeter Lokomotivstunden und nutzlos verbrauchter Tonnen Lokomotivkohle, und haben ferner zur Folge, daß die Lokomotiven durch das Warten im hohen Feuer oder durch Überanstrengung infolge kürzester Fahrzeiten leicht schadhaft werden, also einen steigenden Ausbesserungsstand.

Die Abhilfe besteht hauptsächlich in der beständigen Verbesserung der vielleicht nicht ganz zutreffenden Vorbereitungen (Fahrplan, Rangiervorschriften usw.), ferner in dem dauernden Kampf gegen strafbare Gleichgültigkeit des Personals, sodann in dem fortgesetzten Streben auf Änderung mangelhaft gewordener baulicher Hilfsmittel (ungenügende Gleisanlagen, Betriebsmittel usw.), schließlich in der Beseitigung der Fehler in der Bahnunterhaltung (zuviel Langsamfahrstellen wegen Umbaues oder sonstiger Gleisänderungen, schlechte Stellwerksunterhaltung usw.).

Als Hilfsmittel kommen in Frage: sorgfältig geführte Verspätungsnachweisungen für Personen- und Güterzüge mit Angabe der Verspätungsursachen, unter Umständen bei unübersichtlichen Verhältnissen gelegentliche zeichnerische Auftragungen des Laufs der Züge nach den Zugmeldebüchern, ferner das wertvolle Material, das die Fahrberichte und die Untersuchung der Unregelmäßigkeiten und Unfälle bieten.

b) Sorge für wirtschaftliche Ausgestaltung der Fahrpläne (Verschiebung von Zügen) in bezug auf wirkungsvolle Ausnutzung der Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale.

c) Sorge für Paarigkeit der Güterzüge (Rücksichtnahme bei Wagenverfügungen und Aufstellung der Leitungsvorschriften); scharfe Beobachtung von Parallelstrecken; besonders der zu verschiedenen Direktionen gehörigen.

d) Feststellung der günstigsten Geschwindigkeit der Güterzüge (seit 1906 Grundgeschwindigkeit 30 km), in bezug auf Bedarf an Lokomotiven, Bedarf an Bremserkräften, an Kohle und Öl usw. Bei den Untersuchungen muß selbstverständlich die Frage des günstigsten Wagenumlaufs genügend in Rechnung gestellt werden (siehe Fußnote 5).

Herabsetzung der Grund- und Höchstgeschwindigkeit auf Teilstrecken zur Ersparung an Bremserkräften. Unter Umständen ist nichts dagegen einzuwenden, wenn auf kurzen Teilabschnitten die Höchstgeschwindigkeit gleich der Grundgeschwindigkeit ist.

e) Sorge für wirtschaftliche Zugausnutzung bei Personenzügen. Möglichst dauernd geführte Zählnachweisungen zur schnellen Anpassung der Zugbildung an die Verkehrsschwankungen. Möglichste Vermeidung der teuren Kurswagen.

f) Sorge für wirtschaftlichste Zugbildung bei Güterzügen. Möglichste Einfachheit der Rangiervorschriften. Sorgfältige Aufstellung und Auswertung der Zugbildungsunterlagen. Nicht zu weitgehende Einrichtung von Zügen für besondere Zwecke (Eilgüterzüge, zu viele Nahgüterzüge usw.). Möglichste Beseitigung bevorzugt zu befördernder Wagen, da zu ihrer Behandlung eine besondere Rangierlokomotive aufgewendet werden muß.

g) Sorge für guten Packwagenumlauf durch Aufstellung eines Packwagenumlaufsplans. Beseitigung der sogenannten Eigentumspackwagen zur Verminderung der Zahl der Packwagen, der Leerläufe und der Rangierarbeiten.

h) Schärfste Anpassung der Zugzahl an den Verkehrsrückgang. Dauernde scharfe Überwachung der genügenden Belastung der Güterzüge durch die Belastungsnachweisungen, auch bei Bedarfs- und Arbeitszügen. Inkaufnahme langsamerer Zugbildung und schlechterer Bedienung der Verwendungsstellen. Schleunigster Ausfall nicht ausgenutzter Züge, Einziehung von Rangiermaschinen und Rangierpersonal.

i) Sorge für wirtschaftliche Lokomotivleistungen im Zugdienst.

Bei den Betriebswerken durch sorgfältige Aufstellung und verständnisvolle Auswertung der statistischen Unterlagen — Ausbesserungsstand, Stoffeverbrauch, Personalaufwand, Lokomotivkilometer. —

Bei den Ämtern durch sorgfältige Prüfung und Vergleichung dieser Unterlagen im Zusammenhange, Abstellung von Mängeln, gegebenenfalls Anregung auf Verbesserungen bei der Direktion.

Bei den Direktionen durch Nachprüfung der Wirtschaftlichkeitsübersichten und Vergleichung des wirtschaftlichen Gütegrades bei den Ämtern.

Im einzelnen ist anzustreben: Kein Wildfahren, sondern ordnungsmäßige Zweifach- oder Dreifachbesetzung, Herabsetzung der Leerfahrten, der Vorspann- und Schiebeleistungen (vgl. den Abschnitt Material).

k) Hinwirkung auf große Nutzleistungen beim Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal. Möglichst zeichnerische Überwachung der Ausnutzung der Bereitschaften, vor allem Überwachung der Ausnutzung der Einzelbereitschaften (sogenannte Prozentleute für Erkrankte, Beurlaubte und Auszubildende).

l) Wirtschaftlichkeit bei den Wagenverfügungen, so daß bei möglichst schneller Zuführung die Summe der Betriebsleistungen bei allen Verfügungen möglichst gering ist. Die nach den Verteilungsbögen verfügenden Beamten müssen genaue Kenntnis des Güterzugfahrplans und der örtlichen Bahnanlagen haben, z. B. Verfügungen über zweiseitige Rangierbahnhöfe hinweg möglichst so, daß die verfügten Wagen nicht in den Eckverkehr kommen.

m) Wirtschaftlichste Regelung der Sonntagsruhe. Jedes Durchbrechen der Ruhe durch Plan A oder C kostet viel Geld. Das Aufstellen der Züge während der Ruhe und die Wiederingangsetzung kostet viele nutzlose Leerfahrten.

n) Bei geringerem Verkehr auf Nebenbahnen möglichste Einführung von Agenturen.

Zweite Stufe. Bei stark zurückgehendem Verkehr tritt naturgemäß die Leistungsfähigkeit hinter der Wirtschaftlichkeit zurück. Zu den Maßnahmen der Stufe 1 treten dann noch folgende hinzu:

a) Aufhebung von Blockstellen, Überholungsstationen usw.

b) Einführung völliger oder zeitweiser Nachtruhe.

c) Stundenweises Schließen von Bahnhöfen.

d) Stillegen des gesamten Verkehrs, auch des Personenverkehrs an Sonntagen.

e) Auf Nebenstrecken Ausgestaltung des Fahrplans nicht nach Verkehrsrücksichten, sondern nach der Dienst-

einteilung für Personale. Einführung von Pendelbetrieb auf Nebenbahnen.

f) Zusammenlegung dienstlicher Aufgaben von Post und Eisenbahn. Besorgung gemeinschaftlicher Botengänge. Verkauf von Postwertzeichen. Annahme von Paketen usw.

g) Einziehung von Verkehrsstellen, deren Einnahmen zu minderwertig sind.

Dritte Stufe. Bei großer finanzieller Bedrängnis, wie sie zurzeit bei der Deutschen Reichsbahn besteht, muß selbst eine Verringerung der Betriebssicherheit in Kauf genommen werden. Zu den Maßnahmen der Stufe 2 und 3 treten dann noch folgende:

a) Einschränkung der Bahnbewachung, Verringerung der Streckenbegänge gegenüber den Forderungen der Bau- und Betriebsordnung.

b) Beseitigung der Schrankenbedienung auf weniger belebten Hauptbahnstrecken. Einführung von Nebenbahnbetrieb auf Hauptbahnen.

c) Zeitweise Außerbetriebsetzung von Betriebsstellen unter Ausschaltung der Streckenblockung (zwecks Ermöglichung dauernder Fahrtstellung der Signale).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Geschäftsanweisung für die Generalbetriebsleitungen.** Das Reichsverkehrsblatt veröffentlicht eine neue Geschäftsanweisung für die Generalbetriebsleitungen, die unter Aufhebung der Geschäftsanweisung vom 9. Juli 1920 (Reichsverkehrsblatt Jahrg. 1920, S. 9) die Zuständigkeit der Generalbetriebsleitungen wesentlich ändert. Wir geben die hierauf bezüglichen Bestimmungen im Auszug wieder:

§ 2.

Aufgabe der Generalbetriebsleitung ist die Hebung der Leistungsfähigkeit und Förderung der Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs- und Güterbeförderungsdienstes.

Der Geschäftskreis umfaßt Maßnahmen auf den genannten beiden Dienstgebieten, die in ihrem Geltungsbereich oder in ihrer Wirkung über den Bezirk einer einzelnen Reichsbahndirektion hinausgehen.

§ 3.

Die Generalbetriebsleitung hat ihre Aufgaben im Benehmen mit dem Eisenbahn-Zentralamt und mit den Reichsbahndirektionen durch entsprechende Anregungen zu erfüllen. Wenn sofortiges Eingreifen dringend nötig ist, hat sie gegenüber den Reichsbahndirektionen Anordnungsbefugnis. Über die Zuständigkeit der Generalbetriebsleitung hinausgehende Anordnungen sind bei der Hauptverwaltung zu beantragen. Stößt die Durchführung von Maßnahmen der Generalbetriebsleitung bei den Reichsbahndirektionen auf Schwierigkeiten, so führt die Generalbetriebsleitung die Entscheidung der Hauptverwaltung herbei. Einsprüche der Reichsbahndirektionen gegen im Rahmen dieser Geschäftsanweisung gegebene Anordnungen der Generalbetriebsleitung haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 4.

Die Betriebsaufgaben der Generalbetriebsleitung erstrecken sich im Rahmen ihrer Gesamtaufgabe (§ 2) und ihrer Befugnisse (§ 3) im einzelnen auf folgende Angelegenheiten:

1. Verbesserung des betrieblichen Beförderungsdienstes im Fern- und Durchgangsgüterverkehr.
2. Einrichtung von Oberzugleitungen, Zugleitungen, Personal- und Lokomotivausgleichstellen und ähnliche Maßnahmen.
3. Herbeiführung gegenseitiger vorübergehender Aushilfe der Reichsbahndirektionen mit Betriebspersonal und Lokomotivleistungen.
4. Umleitung von Last- und Leerzügen, Änderungen in den Rangieraufgaben der Bahnhöfe und in der Rangordnung der Güterzüge, ergänzende Anordnungen zur Regelung des Güterzugdienstes an Sonn- und Feiertagen, Rückhaltsperren und sonstige Maßnahmen zur Regelung des Fahrdienstes.
5. Sonstige zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötige Maßnahmen, wie Sonntagsfahrpläne, Ausgestaltung der Leitungsvorschriften, Ergänzung baulicher Anlagen usw.
6. Geschäftsführung bei den Güterzugfahrplanberatungen nach besonderer Anweisung der Hauptverwaltung.

§ 5.

Die Verkehrsaufgaben der Generalbetriebsleitung erstrecken sich im Rahmen ihrer Gesamtaufgabe (§ 2) und ihrer Befugnisse (§ 3) im einzelnen auf folgende Angelegenheiten:

1. Verbesserung des Beförderungsdienstes im Fern- und Durchgangsgüterverkehr zur Durchführung der betrieblichen Aufgaben der Generalbetriebsleitung.
2. Fortbildung der Leitungs- und Ladevorschriften im Fern- und Durchgangsgüterverkehr, soweit es zur Durchführung der betrieblichen Aufgaben der Generalbetriebsleitung nötig ist.
3. Unterstützung der Verkehrswerbung der Auslandsvertreter der Hauptverwaltung durch Herbeiführung günstiger Beförderungsverhältnisse.
4. Förderung der Aufgabe der Reichsbahndirektionen, Massengüter zu geschlossenen Zügen oder größeren Gruppen durch die Auflieferer zusammenzufassen.
5. Anpassung der Verkehrsbewegung an die jeweilige Leistungsfähigkeit der Eisenbahn auch unter Ausnutzung der Schiffahrt.
6. Verkehrssperren und andere Zwangsmaßnahmen (Zwangsentladung, Zwangszuführung und dgl.) zur Verhütung und Beseitigung von Betriebsschwierigkeiten.

— **Verordnung über die Eisenbahn-Betriebsdirektionen.** (Vom 28. April 1924.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1924 ab hören die der Reichsbahndirektion Dresden unterstellten Eisenbahn-Betriebsdirektionen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Leipzig I, Leipzig II, Chemnitz und Zwickau auf, Reichsbehörden zu sein. Die genannten Eisenbahn-Betriebsdirektionen bleiben mit ihrer bisherigen Bezeichnung als Ämter der Deutschen Reichsbahn bestehen, auch bleiben sie nach wie vor zum Erlasse bahnpolizeilicher Strafverfügungen ermächtigt. Ihre besonderen Zuständigkeiten als Behörden gehen vom 1. Mai 1924 ab auf die Reichsbahndirektion Dresden über.

— **Fahrgelderstattung.** Bei Anträgen auf Fahrgelderstattung im Binnenverkehr der Deutschen Reichsbahn ist der bisher auf 20 % festgesetzte Verwaltungskostenabzug auf 10 % ermäßigt worden. Mindestabzug und Mindesterstattungsbetrag bleiben mit 0,50 ℳ bestehen, der Höchstabzug ist auf 5 ℳ für die Fahrkarte begrenzt. Der Betrag für mehrere Fahrkarten zusammengehöriger Personen wird hierbei wie bisher zusammengerechnet.

— **Neue Züge und Zugbeschleunigungen im Sommer.** Für den Badeverkehr zur Nordsee werden die Eilzüge 183 und 184 zwischen M.-Gladbach und Norddeich über Hamm vom 1. Juni wieder eingelegt. Abfahrt von Hamm 12.32 nm., Norddeich an 5.36 nm. und Abfahrt Norddeich 10.57 vm., Hamm an 4.36 nm. Von Berlin werden in der Zeit vom 1. Juli bis 4. September die Nachtzüge D 102 und D 109 wieder gefahren. Berlin Lehrter Bahnhof ab nach 11 Uhr abends, Norddeich an 9.05 vm. und Norddeich ab 7.34 nm., Berlin Lehrter Bahnhof an gegen 6 Uhr früh. Der Zug D 106 Berlin Lehrter Bahnhof ab 8.00 vm. wird während des ganzen Sommers wieder über Leer hinaus nach Norddeich durchgeführt (an 5.56 nm.) und der Zug D 105 Norddeich ab 11.27 nach Berlin wieder befördert. — Die im Vorjahre erst vom 15. Juni ab eingelegten direkten Schnellzüge D 28 und D 27 zwischen Berlin und Wiesbaden über Cassel-Gießen-Frankfurt (Main) werden in diesem Jahre schon vom 1. Juni ab verkehren; Potsdamer Bhf. ab 8.05 vm. und daselbst an 10.18 nm. — Zwischen Königsberg (Pr.) und Berlin ist für die Monate Juli und August ein zweites Nachtschnellzugspaar D 5 und D 6 vorgesehen: Friedrichstraße ab 10.16 nm., Königsberg an 9.00 vm. und Königsberg ab 7.52 nm., Berlin Friedrichstraße an 6.47 vm.; ferner wird vom 1. Juni ab ohne Beschränkung ein neues Tagesschnellzugpaar D 55 und D 56 zwischen Berlin und Insterburg über Allenstein verkehren, Abfahrt von Friedrichstraße 9.01 vm., Ankunft Insterburg 9.35 nm., Abfahrt Insterburg 7.32 vm., Ankunft Friedrichstraße 8.07 nm. Die Züge finden in Insterburg Anschluß an die Berliner Tagesschnellzüge D 1 und D 2 über Königsberg-Marienburg-Schneidemühl.

Der Zug D 7 Berlin Friedrichstraße ab 5.49 nm. trifft in Königsberg (Pr.) bereits 5.26 vm., in Eydtkuhnen 8.10 vm. ein. Er ist unter Wegfall des Aufenthalts in Braunsberg und Gumbinnen um beinahe eine halbe Stunde beschleunigt. Beim Nachtschnellzug D 4 Insterburg-Berlin wird bei 48 Minuten späterer Abfahrt von Insterburg die Fahrzeit um 40 Minuten gekürzt. Ebenso sind die Tagesschnellzüge D 1 und D 2 auf der Ostbahn

beschleunigt. D 1 trifft etwa 40 Minuten früher als bisher in Eydtkuhnen, D 2 etwa eine Stunde früher in Berlin ein. Auch der Nachtschnellzug D 52 trifft trotz etwa halbstündiger späterer Abfahrt von Eydtkuhnen (4.20 gegen 3.56) wie bisher um 6.37 vm. auf Bahnhof Friedrichstraße ein.

— **Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Der Skandinavien-Schweiz-Expreß verkehrt von Saßnitz Hafen nach Basel für die diesjährige Saison letztmalig Sonnabend und Sonntag, 24./25. Mai, und in der Gegenrichtung letztmalig Montag und Dienstag, 26./27. Mai.

— **Rundfunk im Eisenbahnzuge.** Lange Eisenbahnfahrten am Tage durch einförmige Gegenden und noch mehr die Fahrten in den Abendstunden bedeuten qualvolle Stunden für zahlreiche Reisende, denen die Gabe eines gesunden Schlafes zu ungewohnter Zeit und in unbequemer Haltung abgeht. Um die Zeit abzukürzen, greift man zur Reiselektüre; aber auch dieses Zerstreuungsmittel bietet vielen Personen nicht den erhofften Genuß, weil das Lesen im Zuge die Augen stark mitnimmt. Es liegt deshalb der Gedanke nahe, durch akustische Darbietungen dem Unterhaltungsbedürfnis Genüge zu tun. Eine interessante Neuerung in dieser Richtung wurde in den letzten Tagen durch die auf dem Gebiete des Funkwesens schon mehrfach hervorgetretene Firma Erich F. Huth einigen Vertretern der Reichsbahn im D-Zug Hamburg-Berlin vorgeführt. An jedem Sitzplatz eines Abteils war ein Kopfhörer angebracht, mit dem der Rundfunk des Voxhauses in Berlin aufgenommen werden konnte.

Der Empfang war in bezug auf Lautstärke und Reinheit, unabhängig von der Entfernung von Berlin, ein ausgezeichneter und erfuhr durch das Geräusch des Fahrens keinerlei Beeinträchtigung. Zur Übertragung des Rundfunks wurden die Einrichtungen mitbenutzt, die von der erwähnten Firma Huth vor einiger Zeit für die bekannten Zugtelephonieversuche hergerichtet worden sind.

Ob die bemerkenswerte Neuerung für das reisende Publikum nutzbar zu machen sein wird, steht noch offen und hängt in erster Linie davon ab, inwieweit derartige Einrichtungen einen wirtschaftlichen Ertrag liefern können.

— **Verkehr im besetzten rheinischen Gebiet.** Im Bezirk der Kölner Zone (im Reichsbahnbetriebe verbliebene Reststrecken der Reichsbahndirektion Köln) werden etwa 80 % der bis zum Beginn des Ruhrunternehmens beförderten Personenzüge gefahren. Von der Regie besetzt und betrieben werden 1416 km Personenzugstrecken der genannten Reichsbahndirektion. Auf den vorbezeichneten Abschnitten wurden von der Reichsbahn unmittelbar vor dem Ruhrunternehmen täglich 32 559 Pzkm geleistet, während die Regie nach ihrem Fahrplan vom 30. März 1924 daselbst täglich 24 325 Pzkm fährt. Die tägliche Minderleistung der Regie im Personenzugdienst beträgt mithin 8234 Pzkm oder 34 %.

Nach einer weiteren rheinischen Zeitungsnachricht erwachsen den Abnehmern im besetzten Gebiet die größten Schwierigkeiten durch die Verkehrs- und Zollschranken, von deren Wirksamkeit man im übrigen Deutschland sich überhaupt keine richtige Anschauung machen kann, wenn man die Verhältnisse nicht persönlich kennengelernt hat. Zwar hat sich das Verkehrswesen auf den französischen und belgischen Regiebahnen erheblich gebessert, seit das deutsche Fahrpersonal wieder eingestellt ist und auch im Stations- und sonstigen Dienst wieder deutsche Beamte neben denen der Besatzungsmächte verwandt werden. Indessen ist der Betrieb im ganzen noch weit davon entfernt, den gewöhnlichen Ansprüchen im Güterverkehr zu genügen. Verzögerungen im Transport der Ware, insbesondere bei Versand als Frachtgut, sind an der Tagesordnung. Die Waren liegen oft monatelang auf den Bahnhöfen, ehe sie ihren Empfänger erreichen, und müssen bei dem meist kurzgestellten Zahlungsziel bezahlt werden, lange bevor die Sendung in den Besitz des Abnehmers gelangt ist und in den Verkauf genommen werden kann. Was dies, zumal bei Waren, die den Konjunkturschwankungen oder dem Modewechsel unterworfen sind, bedeutet, was für Verluste durch Zinsenlauf, Preisveränderungen, mangelnde Absatzmöglichkeit, fehlendes Sortiment usw. entstehen, das bedenkt der Lieferer im unbesetzten Gebiet wohl nur in den seltensten Fällen. Der Geldmangel und Zinsverlust infolge der Unmöglichkeit eines schnellen Warenumschlags sind hier besonders groß. Deshalb fordert der Einzelhandel im besetzten Gebiet von seinen Lieferern entsprechende Erleichterungen der Zahlungsbedingungen, insbesondere die Einräumung eines erweiterten Zahlungsziels in einem der verlängerten Transportdauer entsprechenden Ausmaß. Keinesfalls dürften Rechnungen eher fällig werden, als die Ware eingegangen ist und im ordnungsmäßigen Geschäftsgang nachgeprüft werden kann.

— **Vorlesungen über Eisenbahnrecht.** Der Wirkliche Geheime Rat Professor Dr. von der Leyen hält im Sommerhalbjahr 1924 an der Berliner Universität wieder Vorlesungen über „Deutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht, verbunden mit Übungen“, wobei er besonders die Neuerungen des internationalen Verkehrsrechts berücksichtigt. Die Vorlesungen finden seit 28. April an jedem Montag, Dienstag und Donnerstag, von 10 bis 11 Uhr, im Hörsaal 70 statt.

— **Tarifbegünstigung für die landwirtschaftliche Wanderausstellung in Hamburg.** Für die vom 27. Mai bis 1. Juni in Hamburg stattfindende Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft ist eine Erleichterung zugelassen worden. Das für die Tiere während der Dauer der Ausstellung und der Rückbeförderung benötigte Futter darf bei Aufgabe als Eilgut und Erlegung der tarifmäßigen Fracht ausnahmsweise im Viehwagen mitbefördert werden. Voraussetzung ist natürlich, daß die Mitnahme unbedenklich ist.

— **Eine Statistik der Unfälle im Berliner Straßenverkehr.** Eine Unfallstatistik für den Monat April d. J., die der Polizeirat Wendel bei der Hauptverkehrsstelle des Polizeipräsidiums Berlin aufgestellt hat, ergibt, daß die Gesamtzahl der Zusammenstöße nicht weniger als 418 beträgt. An der Spitze stehen die Privatautomobile mit 155 und die Kraftdroschken mit 81 Fällen. Dann folgen die Straßenbahnwagen mit 45, die Krafträder mit 37, Lastkraftwagen mit 32, Kraftomnibusse mit 22, Pferdegespanne mit 21, Fahrräder mit 18 und Kleinkrafträder mit 7 Fällen. Von den 145 Fußgängern, die dabei zu Schaden gekommen sind, wurden fünf getötet und 125 mehr oder weniger schwer verletzt.

— **Tagung der deutschen Bahnhofswirte.** Der Verband der deutschen Bahnhofswirte hält am 14. und 15. Mai in München in der Tonhalle seine 24. ordentliche Mitgliederversammlung ab. Auf der Tagesordnung stehen folgende Referate: Die wirtschaftliche Not des Mittelstandes und die Mittel zu ihrer Abhilfe (Referent Direktor Kucklick, Berlin). Die Haftpflichtfrage (Referent Syndikus Kromer, Neukölln). Die Verkaufsstände in den Bahnhöfen (Referent M. Meutberger, Berlin).

— **Akademie des Bauwesens.** In der Sitzung der Akademie des Bauwesens am 4. April sprach das ordentl. Mitglied, Geheimer Oberbaurat Brandt über die geologische Geschichte der etwa 1500 qkm umfassenden überaus fruchtbaren Niederungen der Weichselmündungen und über die ihnen trotz Bedeichung aus der Zersplitterung der Mündungsarme — die sog. geteilte Weichsel mit 2 Mündungsarmen in nördlicher, die Nogat in nordöstlicher Richtung — bis in die neueste Zeit durch Eisversetzungen und Deichbrüche drohenden Gefahren. Als Abhilfe war seit über 100 Jahren die Zusammenfassung aller 3 Arme in der sog. geteilten Weichsel, unter deren gerader Fortführung zur Ostsee mittelst eines Durchstichs durch den Küstenwall, die Nehrung, vorgeschlagen. Ein natürlicher Durchbruch des Danziger Mündungsarms durch die Nehrung im Jahre 1840 hatte kaum Erfolg, mehr schon die 1848—1853 in Verbindung mit den Ostbahnbrücken über die Weichsel bei Dirschau und die Nogat bei Marienburg ausgeführten Strombauten, die einen erheblichen Teil des Nogat-Abflusses der geteilten Weichsel zuwiesen. Völlige Abhilfe brachte jedoch erst die planmäßige Durchführung des ursprünglichen Gedankens; sie erfolgte in 3 Abschnitten: auf Grund des preußischen Gesetzes von 1888 wurde der Mündungsdurchstich zur Ostsee 1895 vollendet, 1901—1907 folgte auf Grund eines Gesetzes von 1900 der weitere Ausbau des Hochwasserbetts vom Mündungsdurchstich aufwärts bis zur Nogatabzweigung, schließlich brachte das Gesetz von 1910 die Krönung des Werks, den Abschluß der Nogat und die damit zusammenhängenden Bauten, darunter besonders die Verlängerung der zwei Weichselbrücken bei Dirschau. Der eigentliche Nogat-Abschluß, Ende Juli 1914 nahezu vollendet, mußte bei Kriegsausbruch nicht nur unterbrochen, teilweise sogar auf militärische Anordnung wieder zerstört werden; nach der Schlacht bei Tannenberg wurde dann die Wiederaufnahme der Arbeiten gestattet und das Werk zu Anfang 1915 im wesentlichen vollendet, vom Februar 1915 ab finden die Hochwasser und Eisgänge der Weichsel auf 50 km Länge vom Eintritt ins Mündungsgebiet bis zur Ostsee ein 1000 m breites, schlank zwischen sicheren Deichen verlaufendes Bett; bei guter Unterhaltung dieses Hochwasserbetts und bei Fortsetzung des planmäßigen künstlichen Eisbrechbetriebs mittelst besonderer Dampfer ist eine Deichbruchkatastrophe infolge Eisversetzung, wie sie 1855 und 1888 eintraten, für das Mündungsgebiet nicht mehr zu befürchten.

Für das Unternehmen sind seit 1888 rd. 48 Millionen Goldmark ausgegeben, darunter 13 Millionen von den beteiligten Deichverbänden; bei der Größe des geschützten Gebiets liegt wie in technischer so auch in wirtschaftlicher Hinsicht ein voller Erfolg der preußischen Wasserbauverwaltung vor.

Redner bedauert zum Schluß, daß seit 1920 nur noch ¼ des geschützten Gebiets zu Deutschland gehört, das übrige zur Freien Stadt Danzig und zu Polen und gibt seiner Hoffnung auf baldige Änderung dieses Zustands lebhaften Ausdruck.

— Gedenktafel für im Weltkriege gefallene Eisenbahner. Im Sitzungssaal der Reichsbahndirektion Elberfeld fand am 26. April d. J. eine schlichte, aber eindrucksvolle Feier zur Weihe einer Gedenktafel statt, die der Bezirksverband der Eisenbahnvereine im Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld den über 500 im Weltkriege gefallenen Eisenbahnern gewidmet hat. Die Feier, verschönt durch Vorträge des Eisenbahngesangvereins und eines aus Eisenbahnern bestehenden Hornquartetts, klang in der Weihrede des Vorsitzenden, Regierungsassessor von Hagen, aus in dem Gelöbnis, weiter zu wirken im Sinne und Geiste der teuren Toten, für die die Tafel ein Denkmal sei, das sich gleichzeitig erweise als ein Zeichen festen Zusammenhaltens der Eisenbahner.

— Die „Freie Vereinigung Kriegsteilnehmer 1914/18 der Deutschen Reichsbahn“, Sitz Dresden, ladet alle Kriegsteilnehmer der Deutschen Reichsbahn zu einer Zusammenkunft in Sohland an der Spree (Sachsen) für den 2. und 3. August d. J. ein. Anmeldungen und Anfragen sind an Eisenbahninspektor Hermsdorf in Dresden, Wiener Str. 28, zu richten.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr. Im April 1924 sind im Hamburger Hafen angekommen:

1924: 1146 Seeschiffe, davon 914 Dampfschiffe und 232 Segler und Schleppschiffe mit 1 382 643 Netto-Registertons.

1913: 1291 Seeschiffe, davon 883 Dampfschiffe und 408 Segler und Schleppschiffe mit 1 200 301 Netto-Registertons.

Davon führten die deutsche Flagge 642 Schiffe mit 520 941 Registertons; die britische Flagge 219 Schiffe.

Abgegangen:

1924: 1454 Seeschiffe, davon 1000 Dampfschiffe und 454 Segler und Schleppschiffe mit 1 595 796 Netto-Registertons.

1913: 1436 Seeschiffe, davon 968 Dampfschiffe und 468 Segler und Schleppschiffe mit 1 289 623 Netto-Registertons.

Davon führten die deutsche Flagge 904 Schiffe mit 572 230 Registertons, die britische Flagge 2266 Schiffe. K.

— Bremischer Seeverkehr. Der April 1924 hat mit 340 angekommenen Schiffen und 460 821 N.-R.-T., gegen 276 Schiffe und 372 685 N.-R.-T. im März und rund 392 000 N.-R.-T. im Monatsdurchschnitt des 1. Vierteljahres eine starke Belebung des bremischen Seeverkehrs gebracht. Die Zahlen bleiben allerdings hinter dem Rekordmonat, dem April 1923, in dem 445 Schiffe mit 545 343 N.-R.-T. ankamen, zurück, übertreffen aber die entsprechenden Zahlen des Jahres 1913 von 530 angekommenen Schiffen mit 439 839 N.-R.-T. Abgegangen sind 379 Schiffe mit 492 547 N.-R.-T., gegen 259 Schiffe mit 337 045 N.-R.-T. im März und rund 377 000 N.-R.-T. im Monatsdurchschnitt des 1. Vierteljahres.

— Generaldirektor Udo von Alvensleben. In diesen Tagen scheidet der Generaldirektor der Lübeck-Büchener Eisenbahn, Udo von Alvensleben, auf seinen eigenen Wunsch aus seiner Tätigkeit, um mit Ablauf des Jahres in den Ruhestand zu treten. Sein Ausscheiden wird überall, wo er mitzuwirken berufen war, mit Bedauern bemerkt werden; denn sein durchdringender Verstand, der praktische Blick, mit dem er stets das Wesentliche der Sache erfaßte, sein weites und sicheres Augenmaß, machten sein Urteil überall wertvoll und fruchtbar. Dabei war er ein Feind jedes Bürokratismus. Das weit verzweigte Gebiet des Eisenbahnwesens beherrschte er mit einer Universalität, wie sie heute, in der Zeit der Spezialisierung, nur noch selten gefunden wird. Des in der Debatte, wie bei heiterer Geselligkeit gewinnend liebenswürdigen Menschen werden sich besonders seine zahlreichen Freunde in den Kreisen der Reichsbahn und der Privatbahnen stets gern erinnern.

Am 19. November 1858 wurde Udo von Alvensleben zu Strasburg i. U. geboren. Seine Schulbildung erhielt er in Naumburg und Schulpforta. Von 1878 an studierte er auf den Universitäten Greifswald, München und Berlin die Rechts- und Verwaltungswissenschaften. Am 5. Mai 1882 bestand er bei dem Kammergericht in Berlin die Referendarprüfung und am 4. Juni 1887 das Assessorexamen. Am 16. Februar 1888 wurde er in die Preußische Eisenbahnverwaltung einberufen und zunächst ein Jahr lang bei der Eisenbahndirektion Elberfeld und dem Betriebsamte in Düsseldorf verwendet. Im Jahre 1889 erfolgte seine Ernennung zum Regierungsassessor. Das folgende Jahr brachte seine Versetzung als ständiger Hilfsarbeiter zum Betriebsamt Erfurt, zu dessen Mitglied er im Jahre 1893 ernannt wurde. Noch in demselben Jahre verließ er den Staatsdienst, um in die Verwaltung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft einzutreten, zunächst in der Stellung eines ständigen Hilfsarbeiters; aber schon nach einem Jahre, am 1. Oktober 1894, wurde er in den Vorstand aufgenommen. Am 23. Februar 1906 wurde er zum stellvertretenden Vorsitzenden und am 14. Dezember 1909 zum Vorsitzenden der Direktion ernannt. Länger als 30 Jahre hat er also der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft angehört und fast 15 Jahre lang an der Spitze der Direktion die Verwaltung geleitet. Nach den Baujahren, in denen unter der Führung seines Vorgängers, des Geheimrats Brecht, die Anlagen des Unternehmens in Lübeck und Hamburg erweitert und den Ansprüchen der Zeit gemäß ausgestaltet worden waren, hat von Alvensleben den inneren Aus- und Umbau der Verwaltung durchgeführt und vollendet. Ihm ist es an erster Stelle zu danken, wenn es gelang, die inneren Einrichtungen und die Finanzen des Unternehmens der veränderten Lage anzupassen und das Schiff durch die schweren Jahre der Kriegs- und Nachkriegszeit glücklich zu leiten. Die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft sehen ihn mit Bedauern scheiden und wissen ihm Dank für seine Sorge um ihr Wohl und sein gerechtes Urteil, das allen berechtigten Wünschen stets zu entsprechen verstand. Seine Mitarbeit in den Fragen des weiteren Bereichs der deutschen Eisenbahnen nahm einen großen Teil seiner Tätigkeit ein. Länger als 30 Jahre war er Vorsitzender der Privatbahnberufsgenossenschaft, während 17 Jahren gehörte er dem Deutschen Eisenbahnverkehrsverbande an. Als Vertreter der Verwaltung in der Ständigen Tarifkommission nahm er seit vielen Jahren an deren Sitzungen regelmäßig teil, und bei seinen hervorragenden fachmännischen Kenntnissen war er hier wie überall, wo er sein reifes Urteil der Sache dienstbar machte, als Mitarbeiter hochgeschätzt. Er vertrat ferner die Verwaltung im Vereinswagen- und Vereinsgüterausschuß. Ganz besonderes Interesse brachte er stets den allgemeinen Belangen der Privatbahnen entgegen, und hier wird seine Persönlichkeit, deren Wirken tief in die Zeit hineinreicht, in der noch eine Reihe großer Privatbahnen in Deutschland bestand, unersetzlich bleiben. Ihren äußeren Ausdruck fand die unbegrenzte Achtung und Wertschätzung in diesem Kreise in der Wahl zum Vizepräsidenten des Vereins deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen. Es ist ein weiter Arbeitskreis, der mit von Alvenslebens Ausscheiden aus dem tätigen Dienste seinen Abschluß findet, und wo immer künftig sein Rat und seine Leitung fehlen werden, werden sie schwer vermißt werden. Das gleiche gilt für die vornehme und liebenswürdige Persönlichkeit, die für jeden ein freundliches Ohr hatte und an allen menschlichen Dingen mit Wärme teilzunehmen verstand. Daß dem Scheidenden nach den Jahren unermüdlicher und verdienstlicher Lebensarbeit noch ein reicher Lebensabend beschieden sein möge, ist der Wunsch, mit dem seine Mitarbeiter, und nicht nur sie allein, ihn Abschied nehmen sehen.

— Personalnachrichten. Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsräte Geiger in Würzburg in den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe, Krehmer in Karlsruhe zur General-Betriebsleitung Süd, Würzburg, — die Regierungsbauräte Wolfgang Köhler in Berlin (Reichsbahndirektion) als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Arnsberg (Westf.), Kurt Lehmann in Arnsberg (Westf.) nach Breslau als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst, Haug in Stuttgart als Vorstand zur Werkstätteninspektion Friedrichshafen, — der Regierungsassessor Dr. Kreul in Dresden zur Reichsbahndirektion Breslau, — der Regierungsbaumeister Linder in Cöthen zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Dem Regierungsbaurat Melcher, bisher Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk 1 in Breslau, ist die Stellung als Vorstand des Werkstättenamts 4 in Breslau übertragen.

Der Regierungsbaurat Theiß, bisher Vorstand des Werkstättenamts 4b in Breslau, ist unter Beibehaltung seines bisherigen Dienstortes dem Eisenbahn-Zentralamt zur Beschäftigung überwiesen.

Den Regierungsbauräten Kleinow und Julius Reinhardt in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt) sowie Wilhelm Becker, z. Zt. in Hameln, sonst Darmstadt, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Österreich.

— Ausbau der Wasserkräfte. Bundesminister Dr. Schürff äußerte sich kürzlich über die Zukunft der österreichischen Wasserkräfte wie folgt: Nach einem Hinweis auf die bisher erzielten außerordentlichen Erfolge betonte der Minister, daß die Wasserkraftaktion noch lange nicht am Ende ihrer eigentlichen Aufgabe angelangt sei. Es gelte für die österreichische Volkswirtschaft die Unabhängigkeit von ausländischen Roh-

stoffen zu erringen und den Ausfall der österreichischen Handelsbilanz um einen bedeutenden Betrag zu verringern. Wie groß der Anteil des Bezuges ausländischer Kohle an dem Ausfall der Handelsbilanz sei, zeige am besten die Tatsache, daß im Jahre 1923 allein aus dem Ausland Kohle in einer Gesamtmenge von 4,8 Millionen Tonnen im Werte von 2,5 Billionen Kronen eingeführt werden mußte. Wenn in der letzten Zeit gegen die Ertragfähigkeit neuerstandener Wasserkraftanlagen von verschiedenen Seiten Bedenken vorgebracht wurden und auf die größere Ergiebigkeit der aus dem Auslande bezogenen Schwarzkohle hingewiesen wurde, so dürfe demgegenüber nicht übersehen werden, daß das Aufgeben der weiteren Durchführung des großen Wasserkraftwirtschaftsplanes ein wirtschaftlicher und patriotischer Fehler wäre. Den Umtrieben gegen die österreichischen Wasserkraftpläne müsse also mit größter Vorsicht und Zurückhaltung gegenübergetreten werden. Man könne nämlich in letzter Zeit öfter beobachten, daß die ausländische Industrie und der ausländische Handel sich mit allen Mitteln gegen den Verlust des österreichischen Marktes zur Wehr setzten. Im Zusammenhang damit werde auch gegen die Fortführung der Elektrisierung der Bundesbahnen von einzelnen Seiten Stimmung gemacht; aber wahre österreichische Volkswirtschaftspolitik müsse an dem Plan der möglichst weitgehenden Elektrisierung der Bundesbahnen festhalten, und die österreichische Bundesregierung bzw. die neugeschaffene Generaldirektion der Bundesbahnen werden Mittel und Wege finden müssen, um den für die Durchführung dieser Aktion noch notwendigen Kapitalsbedarf befriedigen zu können. Je rascher diese Kapitalsaufbringung und damit die Vollendung des aufgestellten Planes gelingt, desto reicher sei der direkte wirtschaftliche Vorteil der Bundesbahnen und damit der österreichischen Volkswirtschaft. Die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Finanzen und das Bundesministerium für Handel und Verkehr werden der Verwirklichung dieses im Gesamtinteresse Österreichs gelegenen Planes ihre volle Unterstützung angedeihen lassen.

— Flugpostverkehr Wien-Budapest. Mit dem 15. Mai wird der Flugpostverkehr zwischen Wien und Budapest wieder aufgenommen werden.

— Österreichs Kohlenförderung. Die inländische Kohlenförderung im März 1924 betrug 15 277 t Steinkohle und 261 198 t Braunkohle. Gegenüber dem Monat Februar ergibt sich eine Mehrförderung von rund 3000 t.

— Internationaler Straßenbahnen- und Kleinbahnverein (Wien, IV/1, Favoritenstraße 9). Da die Stadt München infolge der bekannten schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland nicht in der Lage war, ihre Einladung für das Jahr 1924 aufrechtzuerhalten, mußte die dort in Aussicht genommene Verkehrsausstellung auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden. Um eine weitere Verschiebung des Kongresses auf das nächste Jahr zu vermeiden, hat der Vorstand beschlossen, den zweiten Kongreß am 4. und 5. September in Homburg v. d. Höhe abzuhalten. Den gegenwärtigen Zeitverhältnissen und der wirtschaftlichen Lage vieler Bahnen Rechnung tragend, wird von größeren gesellschaftlichen Veranstaltungen Abstand genommen und die Dauer des Kongresses auf zwei Tage beschränkt.

An den Internationalen Kongreß wird sich eine Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen am 6. September anschließen. Für diesen Tag und den 7. September sind auch Ausflüge und Besichtigungen vorgesehen; das Programm hierfür wird später mitgeteilt werden. Für die Damen der Kongreßteilnehmer wird ein besonderes Programm ausgearbeitet.

— Sektionschef Dr. Engelberg. Infolge der bei den Bundesbahnen ausnahmslos durchgeführten Abbaumaßnahmen ist leider auch Sektionschef Dr. Engelberg, einer der verdientesten Beamten der österreichischen Bundesbahnverwaltung, in den Ruhestand versetzt worden. Dr. Engelberg trat nach mehrmonatiger Gerichtspraxis im Jahre 1896 bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Wien ein und wurde nach längerer Verwendung im Streckendienste und in der kommerziellen Abteilung sowie der Abteilung für Rechts- und Verwaltungsangelegenheiten dieser Direktion im Jahre 1902 ins Eisenbahnministerium einberufen zur Durchführung des in diesem Jahre erlassenen Fahrkartensteuergesetzes auf dem Gebiete des außertarifmäßigen Fahrbegünstigungswesens. Nach Beendigung dieser umfangreichen Arbeit war er in allen Zweigen des dem Departement 6 zugewiesenen überaus wichtigen Wirkungskreises (Organisation, Eisenbahnfachbildungswesen, Sprachensachen, Vorschriftenwesen) tätig. Seit 1904 widmete er sich in erster Linie dem Staatseisenbahnrate, den Verwaltungsangelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie den übrigen Eisenbahnverbänden. Im Jahre 1910 zum Stellvertreter, 1917 zum Vorstande des Departements 6 bestellt, hatte er während des Krieges Gelegenheit, auch bei der Einrichtung der Kriegsgetreideverkehrsanstalt seine hervorragenden organisatorischen Fähigkeiten zu betätigen. Seit 1918 Ministerialrat, wirkte er als Vorstand des Departements 6 bis zur Gründung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ im Oktober 1923 und führte diese Dienststelle noch in die administrative Direktion der neugeschaffenen Generaldirektion der Bundesbahnen über.

Ausgezeichnet durch umfassendes Wissen verstand er es, mit der Tatkraft, die das von ihm für richtig Erkannte durchzusetzen wußte, die gewinnendsten Umgangsformen zu verbinden, so daß er sich in seinem Kollegenkreise allseits der herzlichsten Sympathien erfreute. Wahrung unbedingter Sachlichkeit war für ihn die Richtschnur, die ihn alle Schwierigkeiten überwinden ließ, an denen die dienstliche Tätigkeit an einer Zentralstelle des alten vielsprachigen Österreichs überreich war.

Mit Sektionschef Dr. Engelberg ist ein Beamter aus dem Dienste geschieden, der zu den besten Vertretern altösterreichischer Beamtenüberlieferung gehörte, ein Vertreter jenes Beamtentypus, der dem alten Staate trotz der zahllosen inneren Wirren der letzten Jahrzehnte seinen Bestand bis zu dem durch den Kriegsausgang verursachten Zusammenbruch sicherte und unbeirrt durch Enttäuschungen auch dem neuen Staate in aufopfernder Pflichterfüllung dient.

Mit besonderem Bedauern ist sein Scheiden im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen empfunden worden, in dem er in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Ausschusses für die Satzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten dank seiner Sicherheit in der Verhandlungsleitung und seinem klaren Urteile rasch eine führende Rolle errang. Unerschütterlich von der Notwendigkeit und Lebensfähigkeit des Vereins überzeugt, hat er wesentlich dazu beigetragen, daß der Verein die schwierige Lage, in der er sich nach dem Umsturze zunächst befand, so rasch überwand. Auch die Gründung der Internationalen Eisenbahn-Union in Paris gab ihm Gelegenheit, die Interessen der österreichischen Bundesbahnen in wirksamer Weise zu vertreten. In Anbetracht seiner hervorragenden Verdienste um die österreichische Bundesbahnverwaltung wurde ihm anläßlich seines Scheidens vom Bundespräsidenten der Titel eines Sektionschefs verliehen.

Niederlande.

— Der Sommerfahrplan der Eisenbahnen im Verkehr mit Deutschland sieht zunächst die Wiederaufnahme der Schnellzüge über Emmerich und Cleve vor, d. h. „von einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt“ ab. Über Emmerich ist ein D-Zugpaar 1. und 2. Klasse vorgesehen: D 49 ab Amsterdam 11.46, ab Rotterdam 11.30, ab den Haag 11.28, ab Utrecht 12.39, ab Arnheim 1.30, an Emmerich 2.53; D 50 ab Emmerich 3.28, an Arnheim 5.21, an Utrecht 6.10, an Amsterdam 7.04 abends, an Rotterdam 7.11 abends, im Haag 7.21 abends. Über Cleve soll zunächst verkehren im Anschluß an den Dampfer Harwich-Hoek van Holland D 141: Hoek van Holland ab 7.13, den Haag ab 7.22, Rotterdam ab 7.47, an Nymwegen 10.05, ab Amsterdam über Amersfoort 8.07, an Cleve 11.29. Zurück D 142 ab Cleve 6.37 ab., ab Nymwegen 8.43 abends, an Amsterdam 10.31 abends, ab Nymwegen 8.23 abends, an Rotterdam 10.14 abends, an den Haag 10.43 abends, an Hoek van Holland 10.52 abends. Eine weitere Verbindung soll gehen ab Amsterdam 7.09 abends, Nymwegen 8.46 abends, Cleve 10.07 abends, zurück Cleve ab 8.00, Nymwegen ab 10.12, Amsterdam an 11.53; auch diese beiden Zugpaare sollen 1. und 2. Klasse führen.

Im Verkehr über Bentheim ist die besondere Verbindung nach Leipzig mit den D-Zügen 135/136 nicht wieder vorgesehen, ebenso nicht die nach Frankfurt (Main), Basel und München. Diese Verbindung wird jedoch vom Rhein ab durch die D-Züge 281/282 hergestellt und so auf jeden Fall gewährleistet, auch wenn der Verkehr durch das besetzte Gebiet wieder möglich sein wird. Dagegen ist der London-Berlin-Expreß der Mitropa nunmehr wieder vorgesehen, und zwar verkehrt der Zug wieder dreimal wöchentlich in der Richtung London-Hoek van Holland-Berlin Dienstags, Donnerstags, Sonnabends mit Aufenthalt jetzt auch in Rheine 11.28—11.34 und Osnabrück 12.14—12.15, in der anderen Richtung Montags, Mittwochs, Freitags ebenfalls mit Aufenthalt in Osnabrück 6.01—6.02 abends und Rheine 6.41—6.46 abends. Die Züge werden auch einen direkten Wagen Hoek van Holland-Eydtkuhnen mit Anschluß nach Riga führen: an Königsberg 5.26 morgens, an Eydtkuhnen 8.10, an Kowno 11.55, an Riga 10.00 abends; ab Riga 8.00, ab Kowno 5.10, ab Eydtkuhnen 9.10 abends, ab Königsberg 11.50 abends, Berlin Schles. Bhf. ab 12.15. Für die nicht wieder vorgesehenen Züge Hoek van Holland-Leipzig behalten die D-Züge 171/172 einen Wagen Hoek van Holland-Leipzig, der von dort über Regensburg-Passau bis Wien durchgeführt wird, sowie einen Wagen Amsterdam-Braunschweig, der während der Sommermonate (1. 7. bis 31. 8.) nach

Bad Harzburg geht. Der Wagen Hoek van Holland-Bukarest bleibt bestehen, dagegen scheint die Wiederherstellung der direkten Wagen nach Hamburg auch jetzt noch nicht wieder möglich zu sein.

Der Verkehr nach Vlissingen geht auch einstweilen noch über Bentheim-Oldenzaal-Arnheim-Nymwegen-Tilburg. In Tilburg soll der Anschluß von Süddeutschland hergestellt werden, ab Venlo 10.56, an Tilburg 12.17, an Vlissingen 2.24; ab Vlissingen 5.35, ab Tilburg 7.28 abends, an Venlo 8.51 abends. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrischer Betrieb auf den Bahnstrecken Kristiania-Lillestroem und Drammen-Kongsberg.** Die norwegische Generaldirektion ist von der Regierung ermächtigt worden, die für Elektrisierung der Strecke Kristiania-Lillestroem und der Güterbahn Kristiania-Alnabru erforderliche Anleihe aufzunehmen. Die Kosten sind auf 7 Millionen Kronen veranschlagt. Die nächste Veranlassung zu diesem Beschlusse war die, daß die Hauptbahn in nächster Zeit eine Reihe älterer Maschinen ausscheiden müßte und daß man im Falle der Fortsetzung des Dampfbetriebes recht bald 12 neue Dampflokomotiven für den Gesamtkostenbetrag von etwa 3,3 Millionen Kronen hätte anschaffen müssen. Außerdem war die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bahn erreicht. Wenn die Bahn nicht elektrisiert würde, so müßte die Güterbahn bis Alnabru ganz bis Lillestroem durchgeführt werden, eine Anlage, die auf 5 Millionen Kronen berechnet ist. Die aufgestellten Betriebsberechnungen zeigen, daß sich der elektrische Betrieb bei einem Kohlenpreis von 38 Kronen aufwärts billiger stellen wird als der Dampbetrieb, selbst wenn man von einer Reihe dem elektrischen Betriebe eigener Vorteile absieht. Über die Lieferung der elektrischen Energie von der staatlichen Anlage bei Mörkfoß-Solbergfoß ist ein Übereinkommen getroffen. Die vorbereitenden Arbeiten sind eingeleitet und man setzt voraus, daß die Elektrisierung innerhalb zweier Jahre durchgeführt sein wird.

Ungefähr gleichzeitig liegt der Storthingbeschluß über die Elektrisierung der Bahnstrecke Drammen-Kongsberg vor. Diese Arbeit kann als eine Fortsetzung des elektrischen Betriebes auf der Bahn Kristiania-Drammen betrachtet werden und steht u. a. in Verbindung mit dem Wunsche einer besseren Ausnutzung der freien Energie der staatlichen Kraftanlage bei Havavik. Die Generaldirektion der norwegischen Staatsbahnen hat in dem dem Beschluß zugrunde liegenden Bericht zum Umbau auf elektrischen Betrieb sowohl die Strecke Drammen-Kongsberg (siehe d. Ztg. 1923, S. 715) — veranschlagt auf etwa 3,5 Millionen Kronen — wie die Strecke Kongsberg-Brevik einschl. Hjukstebö-Notodden — veranschlagt auf etwa 6,6 Millionen Kronen — vorgesehen.

Im Kostenanschlage ist nichts für neue Lokomotiven vorgesehen. Für die Strecke Drammen-Kongsberg nimmt man an, daß man im wesentlichen den jetzigen Verkehr mit Hilfe der auf der Drammenbahn schon vorhandenen elektrischen Lokomotiven aufrechterhalten kann. Für die Strecke Kongsberg-Brevik-Notodden sind weitere elektrische Lokomotiven und gegebenenfalls Motorwagen erforderlich. Die Generaldirektion nimmt indes an, daß die hierfür nötige Summe ungefähr dem Kostenbetrag für Dampflokomotiven entsprechen wird, die durch die Elektrisierung für Verwendung auf anderen Bahnen frei werden, und daß eine entsprechende Einschränkung in der Anschaffung von Dampflokomotiven für die Betriebsbahnen eintritt.

Das Arbeitsministerium hat in seinem Bericht hervorgehoben, daß die volle Ausnutzung der vorhandenen Hakavikanlage bei weiterer Ausdehnung der Elektrisierung so wesentliche Betriebsersparnisse mit sich bringen wird, daß die Elektrisierung wirtschaftlich vorteilhaft erscheint. Der Staat wird dabei tatsächlich Geld sparen. Man zieht auch in Betracht, daß man 5000 t Kohleneinfuhr erspart, wenn man die Elektrisierung von Drammen bis Kongsberg durchführt, und weitere 18 000 t, wenn man von Kongsberg bis Brevik weitergeht. Da die vorhandene Bahn Kristiania-Drammen schon 17 000 t Kohlen erspart, handelt es sich also für die ganze Strecke Kristiania-Brevik um 40 000 t.

Das Storthing hat sich, wie gesagt, für den Vorschlag entschieden, vorläufig die Bahnstrecke Drammen-Kongsberg für den elektrischen Betrieb einzurichten und hat hierfür im Haushalt 1923/24 1,5 Millionen Kronen bewilligt. Man hofft den elektrischen Betrieb zum 1. Februar 1925 eröffnen zu können. Dr. S.

— **Elektrisierung schwedischer Privatbahnen.** Allgemeine Erhebungen über die Elektrisierung schwedischer Privatbahnen im mittleren Schweden sollen teils auf Kosten der privaten Eisenbahnen und Kraftwerke, teils auf Staatskosten durchgeführt werden für die Bergslagernasbahnen, Gävle-Dalabahn, Stockholm-Västerås-Bergslagenbahn, Öxelösund - Flen - Västmanlandbahnen, Frövi-Ludvikabahn, Örebro-Köpingsbahn, Göteborg-Boråsbahn, Süddalarnabahn, Vänersborg-Herrljungabahn und Västergötland-Göteborgbahnen. Dr. S.

— **Motorwagenverkehr auf der Roslagenbahn.** Die Stockholm-Roslagenbahnen haben kürzlich einen Motorwagen in Kiel gekauft, der mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans (1. Juni) in Verkehr gestellt werden soll. Der Wagen ist von der gleichen Art wie der, der für die Staatsbahnlinie Malmö-Lund geliefert worden ist. Die dortigen Erfahrungen haben bei dem Bau des neuen Wagens wertvolle Fingerzeige geliefert. Er faßt 60 Personen, besitzt einen 160pferdigen Motor, eine größte Geschwindigkeit von 60 km/St. und soll 250 km täglich fahren. Dr. S.

— **Eisenbahnkonferenz zwischen Deutschland und den baltischen Randstaaten.** Die in Riga tagende Eisenbahnkonferenz, an der Deutschland, Lettland und Estland teilnahmen, hat, wie die D. A. Z. mitteilt, ihre Arbeiten beendet. Die Hauptaufgabe der Konferenz war die Beseitigung der im Eisenbahnverkehr bestehenden Schwierigkeiten. Die nächste Konferenz, an der vielleicht auch Rußland teilnehmen wird, soll im August in Reval zusammentreten.

— **Durchgangsverkehr zwischen Polen und Rußland.** Über den Abschluß des zwischen Polen und Rußland getroffenen Übereinkommens, betreffend den unmittelbaren Personen- und Güterverkehr zwischen den polnischen und russischen Eisenbahnen, wird dem Allg. Tarifanz. (Wien) aus Warschau berichtet:

Die Grundsätze dieser Konvention stellen sich wie folgt dar:

Der unmittelbare Verkehr zwischen beiden Staaten wird über die Grenzstationen Stolpce-Njegoreloje, Zdolbunowo-Szepietówka, Podwoloczyska-Woloczyska, Mikaszewicze-Zytkowice und Zahacie-Farynowo aufgenommen. Die direkte Abfertigung von P e r s o n e n und R e i s e g e p ä c k wird vorläufig nur zwischen den nachgenannten Stationen der beiden Staaten zugelassen sein. Polnische Stationen: Bialystok, Katowice, Kraków, Lwów, Lódz, Poznan, Warszawa, Wilno und Danzig; Sowjetstationen: Charkow, Kijew, Leningrad (Petersburg), Minsk, Moskau, Odessa und Tiflis. Nach Maßgabe der Entwicklung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen werden weitere Relationen in den Verkehr einbezogen werden. Der Personenverkehr kann derzeit im Hinblick auf die verschiedene Spurweite der polnischen und russischen Eisenbahnen nur mit Umsteigen an der Grenze durchgeführt werden. Die direkten Personen- und Gepäckstarife werden in Dollar erstellt sein.

Der G ü t e r verkehr wird auf Grund direkter Frachtbriefe zwischen a l l e n polnischen und russischen Stationen aufgenommen und nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens abgewickelt werden. Bis zur Einführung direkter Tarife wird die Fracht nach den Lokaltarifen der beteiligten Bahnen bis und ab Staatsgrenze berechnet, wobei die Fracht bis zur Grenze stets durch den Absender zu frankieren, ab Grenze auf den Empfänger zu überweisen ist. Die Umladung der Güterwagen, die wegen der russischen Breitspurlinien unvermeidlich ist, wird von der Bahn durch deren Organe und auf deren Gefahr durchgeführt.

Die Erweiterung des direkten Verkehrs mit Rußland auf andere Staaten ist in Aussicht genommen und dürfte die unmittelbare Abfertigung der Güter durch Polen schon in kurzer Zeit ermöglicht sein. Die neue Konvention stellt einen wesentlichen Fortschritt in der Entwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen dar und ist für Transporte aus dem Westen von um so größerer Bedeutung, als zufolge der Möglichkeit der direkten Abfertigung nach Polen Sendungen von und nach Rußland mit bloß e i n m a l i g e r Neuaufgabe (in einer tschechoslowakisch-polnischen oder deutsch-polnischen Grenzstation) befördert werden können.

Das Übereinkommen erhält seine Rechtskraft 15 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden. In Anbetracht der besonderen Dringlichkeit, mit welcher die Beratungen der Delegierten stattgefunden haben, ist anzunehmen, daß auch die Ratifikation der Vereinbarung in kürzester Zeit erfolgen wird.

— **Adriabahn Belgrad-Spalato.** Aus Belgrad wird gemeldet, daß die südslawische Regierung den Bau der Adriabahn (Belgrad-Spalato über Sarajevo und Knin) der englischen Firma Armstrong übergeben werde, die eine Anleihe von drei Millionen Pfund Sterling in England aufnehmen werde. Die Lokomotiven und das rollende Material würden in England bestellt. Drei bis sieben Millionen Pfund Sterling würden von Südslawien in bar beigestellt werden.

— **Beschaffung von Lokomotiven für die südslawischen Eisenbahnen.** In der Budapester staatlichen Maschinenfabrik ist mit dem Bau von Eisenbahnlokomotiven für Südslawien begonnen worden. Die Zahl der zu liefernden Maschinen ist noch nicht endgültig festgestellt. Wahrscheinlich werden 100 Lokomotiven kleiner und 80 Lokomotiven größerer Art gebaut werden. In derselben Fabrik wird ununterbrochen an der Ausbesse-

rung alter Lokomotiven gearbeitet, die täglich aus Südslawien in Budapest eintreffen.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im März d. J. wie folgt:

	1924 gegen 1923 Fr.	Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	8 893 000	9 267 010
Einnahmen aus dem Güterverkehr	21 805 000	20 292 866
Verschiedene Einahmen	1 891 000	1 847 295
Zusammen	32 589 000	31 407 171
Betriebsausgaben	21 133 000	21 635 593
Betriebsüberschuß	11 456 000	9 771 578

— **Charles Brown †.** In Montagnola verschied am 2. Mai an einem Herzschlag im Alter von 61 Jahren Dr.-Ing. h. c. Charles E. L. Brown, einer der Hauptbegründer der Aktiengesellschaft Brown Boveri & Cie. in Baden (Schweiz).

— **Der Einfluß des Frankensturzes auf den französischen Außenhandel.** Aus der soeben erschienenen französischen Handelsstatistik über die drei ersten Monate des laufenden Jahres läßt sich der Einfluß des Frankensturzes namentlich in den Ausfuhrzahlen nachweisen. Während des ganzen Jahres 1923 schwankte die monatliche Ausfuhr zwischen 2,4 und 2,9 Milliarden Franken, stieg dann im Dezember auf 3,1 Milliarden, um im Januar 1924 wieder auf 2,7 Milliarden herunterzugehen. Im Februar aber stieg der Wert der monatlichen Ausfuhr plötzlich auf 3,9 Milliarden und im März sogar auf 4,35 Milliarden. Die Ausfuhr war also im März um 436 Millionen größer als im Februar und hat damit die höchste Höhe erreicht, die je verzeichnet werden konnte. Der Wert der Gesamtausfuhr im letzten Vierteljahr 1923 belief sich auf 8 868 799 000 Frs. und stieg für das erste Vierteljahr 1924 auf 10 972 807 000 Frs. — Auch die Einfuhrzahlen sind in den Monaten Februar und März 1924 um je rund eine Milliarde höher als der Monatsdurchschnitt 1923.

— **Der Verkehr auf den französischen Wasserstraßen** hat im Jahre 1923 gegenüber den beiden Vorjahren eine nennenswerte Vermehrung erfahren. Die Menge der auf den Strömen und Flüssen beförderten Güter belief sich auf 17 799 101 t gegenüber 16 171 937 t im Jahre 1922, und die Menge der auf den künstlichen Kanälen beförderten Güter auf 16 084 747 t gegenüber 14 203 364 t im Jahre 1922. Die Gesamtgüterbewegung belief sich demnach 1923 auf 33,8 Millionen Tonnen gegen 30,3 Millionen im Jahre 1922 und 19,4 Millionen im Jahre 1921.

— **Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1923.** Der Bericht über die Betriebsergebnisse des Jahres 1923, den die englischen Eisenbahnen soeben erstattet haben, nimmt unter den bisherigen und zukünftigen Berichten dieser Art insofern eine Sonderstellung ein, als er zum erstenmale ein volles Jahr erfaßt, in dem die Eisenbahnen zu den bekannten vier großen Gruppen zusammengeschlossen waren. Infolgedessen läßt er in vielen Beziehungen keine rechten Vergleiche mit der Vergangenheit zu; er ermöglicht aber andererseits interessante Vergleiche zwischen den einzelnen Gruppennetzen und seine Zahlen lassen zum Teil sehr deutlich deren Besonderheiten erkennen.

Von den 32 673 km Eisenbahnen, die England, Schottland und Wales zusammen aufzuweisen haben, bilden 32 079 km die Netze der vier Gruppen: der London, Midland und Schottischen Eisenbahn (nachstehend Midlandbahn genannt), der London und Nordostbahn, der Großen Westbahn und der Südbahn. Wenn nachstehend die Zahlen angegeben werden, die aus den Berichten dieser vier Gruppen stammen, so vermitteln sie ein Bild vom englischen Verkehrswesen, das durch die Betriebsergebnisse der außerhalb der Gruppen noch bestehenden Eisenbahnen nicht verändert werden kann, wenn auch die genauen Zahlen- und Vergleichswerte bei Berücksichtigung der nicht zu den vier Gruppen gehörigen Eisenbahnen rechnerisch etwas anders ausfallen würden.

Die vier Gruppen hatten bis Ende 1923 nahezu 1,1 Milliarden Pfund zu Lasten des Anlagekapitals aufgewendet; etwa ein Achtel, rd. 140 Millionen Pfund, entfielen auf ihre nicht eigentlich zu den Eisenbahnen gehörigen Betriebe: Häfen, Dampfschiffe, Kanäle, Gastwirtschaften und Speisewagen, Spedition. Am gewichtigsten unter diesen Nebenbetrieben sind die Häfen, in denen ein Kapital von ungefähr 55 Millionen Pfund angelegt ist.

Die Netzlänge der vier Gruppen ist sehr ungleichmäßig; während die Midlandbahn und die Nordostbahn je über 10 000 km Streckenlänge haben, bleiben die West- und die Südbahn mit unter 6000 und wenig über 3000 km an Streckenlänge weit hinter jenen zurück. Die Anlagekosten der vier Gruppen, bezogen auf 1 km, sind sehr verschieden; sie schwanken zwischen 20 049 £ bei der Westbahn und 32 767 £ bei der Südbahn. Der hohe Wert bei der Südbahn hat seinen Grund in der großen Zahl von bedeutenden Bahnhöfen bei einem verhältnismäßig kleinen Streckennetz.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe der vier Gruppen haben 198 969 700 £, die Ausgaben 161 494 316 £ betragen, so daß ein Überschuß von 37 475 384 £ verblieb. Mit den Nebenbetrieben zusammen waren die entsprechenden Zahlen 217 506 945 £, 176 961 120 £, 40 545 825 £. Die Südbahn bezog 74 % ihrer Einnahmen aus dem Personenverkehr, die Nordostbahn, bei der der Personenverkehr nur 38 % ausmachte, 25,32 % ihrer Einnahmen aus dem Kohlenverkehr. Die Nordostbahn hat den stärksten Kohlenverkehr, während die Midlandbahn im übrigen die höchsten Zahlen im Güterverkehr aufzuweisen hat. Im ganzen beförderten die vier Gruppen 420 570 170 t Güter und 21 731 253 Stück Vieh. Der Personenverkehr auf gewöhnliche und Arbeiterfahrkarten belief sich auf fast eine Milliarde Fahrgäste; dazu kommen noch die Inhaber von Dauerkarten, die, mit 600 Fahrten im Jahre angesetzt, nochmals rd. eine halbe Milliarde ergeben.

Zu dem vorstehend angegebenen Betriebsüberschuß von 40 545 825 £ kamen noch 7 702 070 £ Reineinnahmen aus anderen Quellen, so daß insgesamt ein Überschuß von 48 247 895 £ vorhanden war. Hiervon waren 13 925 298 £ für feste Ausgaben, Zinsen, Renten u. dgl., 19 930 504 £ als Dividende für Vorzugsaktien und solche mit gewährleisteter Dividende aufzuwenden. Um dann für die gewöhnlichen Aktien noch eine Dividende ausschütten zu können, die bei den verschiedenen Gruppen zwischen 2½ und 8 % schwankt, wurden außer dem nach Abzug der genannten Aufwendungen verbleibenden Betrag von 14 392 093 £ noch 1 150 000 £ aus Rücklagen verwendet, von denen aber wieder der Unterschied des Vortrags auf das nächste Jahr und des Vortrags aus dem vorhergehenden Jahr (1 466 498 £—1 424 021 £) abgeht, so daß im ganzen an Dividenden auf die an zweiter Stelle stehenden Aktien 15 499 616 £ ausgeschüttet wurden.

Der Betriebsmittelpark bestand aus 23 893 Dampflokomotiven, 69 509 dem Personenverkehr dienenden Wagen und 706 452 bahneigenen Güterwagen. Unter den Fahrzeugen für den Personenverkehr sind hier alle diejenigen inbegriffen, die in der Regel in Personenzügen laufen, also die Post-, Gepäck- und Zugführerwagen, die Sonderwagen zur Beförderung von Pferden und Wagen und einige andere. Ohne die letztgenannten waren ausschließlich der elektrischen und Triebwagen 47 817 Personenwagen vorhanden, die zusammen 2 489 674 Sitz- und Liegeplätze haben. Jeder von diesen Plätzen war von den verschiedenen Gesellschaften im Laufe des Jahres 534—746mal besetzt. Unter den Güterwagen waren 371 820 offene, 87 164 bedeckte und 176 985 dem Kohlen- und Erzverkehr dienende Wagen. 645 Fahrzeuge, darunter 13 Lokomotiven der Nordostbahn, haben elektrischen Antrieb, 103 Fahrzeuge sind Triebwagen mit Explosionsmotoren. Im Speditionsdienst der Eisenbahngesellschaften arbeiten 32 327 bespannte Fahrzeuge und 2087 Triebwagen. Außer den hierbei benötigten Pferden werden noch 1130 im Verschiebedienst gebraucht. Dem Personenverkehr auf der Straße dienten 241 Omnibusse und andere Fahrzeuge.

— **Eine hundertjährige Lokomotive.** Die London und Nordostbahn wird auf der Reichsausstellung in Wembley neben einer ihrer neuesten Lokomotiven der Bauart 2 C 1 die erste Lokomotive „Locomotion Nr. 1“ der Stockton-Darlington-Eisenbahn ausstellen. Die Maschine hat vom 27. September 1825 bis in das Jahr 1841 Dienst getan. Dann wurde sie am Eingang eines Bahnhofs in Darlington, später auf dem Bahnsteig eines anderen Bahnhofs auf einem Sockel als Denkmal aufgestellt und hat dabei unter den Reisenden großes Interesse erweckt. Bei der Feier des 50jährigen Bestehens der Eisenbahn Stockton-Darlington wurde sie noch einmal in Bewegung gesetzt, indem sie bei einer Ausstellung von Lokomotiven, die in den Eisenbahnwerkstätten der Nordostbahn in Darlington veranstaltet wurde, unterklotzt und von einer anderen Lokomotive mit Dampf gespeist wurde. 1876 wurde sie in Philadelphia, 1889 in Paris, dazwischen zweimal in England ausgestellt. Sie ist jetzt in der Werkstatt durchgesehen und für die Ausstellung in Wembley vorgerichtet worden.

Die Lokomotive Nr. 1 hat zwei Achsen, einen liegenden Kessel mit einer Rauchröhre und zwei stehende Zylinder, die halb im Kessel liegen. Der Abdampf von beiden Zylindern puffte durch zwei getrennte Blasrohre in den Schornstein aus. Der Kesseldruck betrug 3,65 at. Der Kessel ist 3,05 m lang und hat 1,22 m Durchmesser; die Heizfläche ist 5,6 qm. Die Zylinder hatten ursprünglich 224 mm Durchmesser bei 610 mm Hub. Die Räder haben 1,22 m Durchmesser. Die Lokomotive wiegt ohne Kohle und Wasser 6,8 t; ihr Dienstgewicht ist 8,4 t. Sie konnte mit 10 bis 13 km Geschwindigkeit fahren.

Der Tender hat auf einem hölzernen Rahmen mit vier Rädern von 76 cm Durchmesser einen Blechbehälter für etwa 1 cbm

Wasser und faßt 0,75 t Kohle. Er wiegt leer 1,7 t, gefüllt 2,85 t. Das Dienstgewicht von Lokomotive und Tender zusammen beträgt 11,25 t. Der Bau der Lokomotive hat 600 £ gekostet.

Fremde Erdteile.

— Unfälle auf den indischen Eisenbahnen. Das Betriebsjahr 1921/22 war für die indischen Eisenbahnen, was den Verlust an Menschenleben anbelangt, ein ganz besonders unglückliches. Beim Einsturz einer Brücke auf der Oudh- und Rohilkhand-Eisenbahn verunglückten 40 Fahrgäste tödlich, und ein Zusammenstoß auf der Burma-Eisenbahn kostete allein mehr als 100 Menschenleben. Das Jahre 1922/23 hat zahlenmäßig wesentlich günstigere Ergebnisse aufzuweisen. 30 Fahrgäste gegen 181 im Vorjahr verunglückten tödlich, während 154 gegen 228 bei Eisenbahnunfällen verletzt wurden. Bei Zugunfällen verloren 30 Eisenbahnbedienstete ihr Leben, bei anderen Unfällen aus bewegtem Zuge 345; die entsprechenden Zahlen des Vorjahres waren 28 und 417. Bei 572 000 000 beförderten Personen ergeben die genannten Zahlen einen Todesfall auf mehr als 19 Mill. Fahrgäste und eine Verletzung auf mehr als 3 Millionen. Von insgesamt 2740 Personen, die aus verschiedenen Ursachen tödlich verunglückten, waren 1890 weder Fahrgäste noch Bahnbedienstete, und 1852 oder über 67 % hielten sich unbefugterweise auf Bahngelände auf. Von den 345 tödlich verunglückten Bediensteten kamen 16 beim Kuppeln von Wagen zu Tode; 46 tödliche Unfälle entfielen im übrigen auf den Verschiebedienst; 25 Bedienstete kamen beim Besteigen und Verlassen von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen zu Tode, 381 bei Gleisarbeiten, 13 im Schrankendienst, 107 beim Überschreiten der Gleise im Dienst und 13 wurden von Fahrzeugen erfaßt.

— Kraftwagenverkehr in Marokko. Bis zur Fertigstellung der im Bau befindlichen Eisenbahnen (s. Nr. 13 dieser Zeitung v. 21. März 1924) soll zwischen den Hauptorten dieses Landes ein Kraftwagenverkehr aufrechterhalten werden. Wie weit er schon entwickelt ist, dafür sei nur als Beispiel angeführt, daß eine Gesellschaft allein die folgenden Kraftverkehrstrecken betreibt: Casablanca-Marrakesch (250 km), Casablanca-Rabat-Meknes-Fez-Taza (420 km), Casablanca-Mazagan-Safi-Mogador (400 km), Casablanca-Tadla (210 km) und Marrakesch-Mozador (190 km). Die Wagen sind sehr schwer, sie wiegen 9 t, fahren aber trotzdem schnell. Der Fahrplan wird gut eingehalten. Die Wagen durchfahren weite Entfernungen — bis 400 km — ohne anzuhalten, wobei in ihnen die nötigen Mahlzeiten an die Fahrgäste verabreicht werden.

— Plan einer Eisenbahn von Südrhodesien nach der Walfischbucht. Nach einer Mitteilung der „Afric. World" vom 15. März d. J. ist die Frage einer Überlandbahn von Südrhodesien nach der Walfischbucht in Südwestafrika erneut in Fluß gekommen und scheint bei der britischen Kolonialregierung eine günstige Aufnahme zu finden. Vor einigen Monaten waren die Behörden der Angelegenheit nähergetreten, und ein Vertreter der südafrikanischen Handelsinteressen hatte ein bestimmtes Angebot zur Verwirklichung der gedachten Verkehrsstraße gemacht. Mittlerweile scheint der Plan mehr Beifall gefunden zu haben, und die Aussicht auf eine künftige Entwicklung des Viehausfuhrhandels von Südrhodesien hat die Blicke der Beteiligten auf einen an der Westküste von Afrika gelegenen Ausfuhrhafen gerichtet. F. B.

— Verkehrspläne in New York. Der Schnellverkehrsausschuß von New York gibt bekannt, daß er Pläne aufgestellt hat, deren Ausführung die jetzt bestehenden Verkehrsschwierigkeiten dieses Stadtgebildes beseitigen soll. Sie erstrecken sich auf eine viergleisige Untergrundbahn in Schleifenform in Manhattan und auf eine zweigleisige Untergrundbahn zur Verbindung der Endbahnhöfe der Fernstrecken in Long Island und Jersey City. Außerdem ist beabsichtigt, zwei dreigeschossige Straßen von 36,6 m Breite zu erbauen; in ihrem untersten Geschoß sollen Schnellbahnen verkehren, das mittlere soll dem schweren Straßenverkehr dienen, das obere die leichten, schnell fahrenden Personenkraftwagen aufnehmen. Die Kosten für diese Anlagen sind mit 687 Mill. Dollar veranschlagt.

— Die kanadischen Eisenbahnen im Jahre 1923. Nach einer amtlichen Statistik haben die Dampfbahnen Kanadas im Jahre 1923 eine Einnahme von 65 179 000 Dollar gegen 47 528 000 Dollar im Vorjahre gehabt. Einer Vermehrung der Einnahmen um 37 % steht eine Steigerung des Güterverkehrs um 16,6 % und des Personenverkehrs um 9 % gegenüber, so daß die Höhe der Einnahmen, deren Zunahme die des Verkehrs wesentlich übertrifft, auf eine günstige Entwicklung schließen läßt. Die kanadischen Eisenbahnen beschäftigten im Jahre 1923 177 397 Personen, die 245 117 000 Dollar Lohn und Gehalt bezogen; damit wurden die entsprechenden Ausgaben des Vorjahres um 7,4 % übertroffen.

Bücherschau.

— Reisemerkbuch für Deutschland. Die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung in Berlin hat ein Reisemerkbuch für Deutschland herausgegeben, das in Kürze wertvolle Hinweise enthält über die hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten Deutschlands, ferner über Eisenbahnverkehr, Gepäck- und Paßrevision, Geldverkehr, Verpflegung und Unterkunft, Bäder und sonstige den Reisenden interessierende Einrichtungen. Das Büchlein, auf das Beste ausgestattet, ist mit einer Reihe von Städtebildern versehen. Wenn auch in erster Linie für Ausländer bestimmt, wird das Reisemerkbuch auch bei Inländern Beifall finden.

— Der Hotelführer für Baden 1924, herausgegeben vom Badischen Verkehrsverband Karlsruhe, ist soeben erschienen. Bei der Vielgestaltigkeit der ausgedehnten Erholungsgebiete im Schwarzwald, am Bodensee, Rhein und Neckar mit den zahlreichen Heilquellen und Sommerfrischen bietet der Hotelführer eine den vielseitigsten Wünschen entsprechende reiche Auswahl an Erholungsstätten im Badnerland. Baden besitzt eine hochentwickelte Hotelindustrie, die mit den ersten Unternehmungen des In- und Auslandes wetteifert und Weltruf erlangt hat. Neben den erstklassigen und gutbürgerlichen Häusern besteht eine große Anzahl gutgeführter einfacher Gaststätten, die ebenfalls treffliche Unterkunft und bekannt gute Verpflegung zu durchaus mäßigen Preisen bieten. Der neue Hotelführer unterrichtet über die Einzelpreise, gibt ergänzende Mitteilungen zu den verschiedenen Fremdenbetrieben; einige gute Abbildungen machen außerdem mit den Reizen der Schwarzwaldlandschaft und den interessanten, vielbesuchten Fremdenstätten des badischen Landes bekannt. Die Übersendung des Hotelführers erfolgt kostenlos durch den Badischen Verkehrsverband Karlsruhe. Von demselben Verband ist auch das mit allen wissenswerten Angaben sowie einem Übersichtskärtchen der Jugendherbergen in Baden und Württemberg für 1924 in neuer Auflage erschienene Verzeichnis der Jugendherbergen in Baden zugleich mit einem Wegweiser über Baden gegen Einsendung von 30 Pfennig zu beziehen.

— Dynamik der Dampflokomotiven. Unter dieser Überschrift behandelt Dipl.-Ing. Closterhalfen im Februar-Märzheft 1924 der Hanomag-Nachrichten die Theorie der Lokomotivbewegung. Die umfangreiche Arbeit bespricht die Bewegungsstörungen der Lokomotive wie Zucken, Drehen, Wogen, Wanken und Nicken.

Eine Reihe halb- und ganzseitiger Lokomotivbilder, darunter eine farbige Wiedergabe der neuen 1-E-1 Heißdampf-Güterzugtenderlokomotive Gt. 57. 18 (T 20) sind dem Hefte beigegeben. Dieses Doppelheft kostet 60 Pfennig und ist im Buchhandel sowie durch den Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b H., Hannover-Linden, zu haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Infolge eines Betriebsunfalles war am 25. April 1924 der Güterverkehr in der Strecke Bischofshofen-Hüttau für 24 Stunden eingestellt.

Innsbruck, den 7. Mai 1924. (598)

Bundesbahndirektion Innsbruck.

Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Die Strecke Neuoffingen-Donauwörth war vom 1. Mai bis 3. Mai 1924 wegen Entgleisung bei Gundelfingen gesperrt.

München, den 5. Mai 1924. (584)

Reichsbahndirektion München.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1924 wird das Heft A neu ausgegeben. Das Muster der Bahnhofscheine ist etwas geändert. Die bisherigen Bahnhofscheine können bis auf weiteres noch benutzt werden. Abzüge des neuen Heftes können durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz und die sonstigen Verkaufsstellen für Tarife bezogen werden.

Berlin, den 8. Mai 1924. (581)

Reichsbahndirektion.

3. Nachruf.

Am 26. April d. J. verstarb in Cassel im 75. Lebensjahre der

Geheime Baurat

Herr **Philipp Kloos.**

Der Verstorbene war vom 1. Januar 1905 an bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1920 bei der Reichsbahndirektion Cassel als Mitglied tätig. Er hat sich durch seine Leistungen sowohl als durch seine Charaktereigenschaften die besondere Achtung und Liebe aller erworben, die mit ihm in Berührung gekommen sind. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Cassel, den 10. Mai 1924. (590)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Cassel.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1924 wird die Station Gesundbrunnen Lagerhof in den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Mai 1924. (576)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit dem 1. Juni 1924 treten die im Ausnahmetarif 5 für den Binnenverkehr der Crefelder Bahn enthaltenen Stationsfrachtsätze außer Kraft. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1924. (582)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Am 12. Mai wird die Station Gesundbrunnen Lagerhof des Dir.-Bez. Berlin aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 6. Mai 1924. (571)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Verbandsgütertarif Teil I und II Heft 1.

Der mit Gültigkeit vom 15. Januar bis 15. Mai 1924 für bestimmte Güterarten der deutschen Tarifklassen A, B, C und D für den Transitverkehr durch Deutschland von den Niederlanden nach der Schweiz, Österreich und der Tschechoslowakei und umgekehrt eingeführte besondere Ausnahmetarif sowie der mit Gültigkeit vom 18. Januar bis 15. Mai 1924 für bestimmte Güterarten der deutschen Tarifklasse A im Transitverkehr durch Deutschland von den Niederlanden nach Österreich und der Tschechoslowakei und umgekehrt eingeführte besondere Ausnahmetarif werden bis zum 30. Juni 1924 verlängert.

Köln, den 7. Mai 1924. (583)
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922. Tfv. 63.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in der Entfernungstafel II nachgetragen: Darmstadt Merck mit den um 3 km erhöhten Entfernungen für Kranichstein. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

München, den 9. Mai 1924. (591)
Tarifamt der DRB., Gr. B.

Reichsbahngütertarif Teil II (Tfv. 402) Siegerländer Brennstofftarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1924 treten im Siegerländer Brennstofftarif folgende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

1. Auf dem Titelblatt ist die Angabe über das Empfangsgebiet wie folgt zu ändern: „Nach Stationen des Sieg-Lahn-Dill-Osnabrücker und Harzer Gebiets“.
2. Auf Seite 2 ist unter Ziffer 5 der Vorbemerkungen nachzutragen: „Reichsbahndirektion Magdeburg“.
3. Im Abschnitt A sind auf Seite 3 und 4 unter Geltungsbereich an entsprechender Stelle nachzutragen: Bad Harzburg und Vienenburg.
4. Der Frachtsatzzeiger auf Seite 4 ist als Frachtsatzzeiger 1 zu bezeichnen.

Elberfeld, den 6. Mai 1924. (572)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 15. Mai 1924 wird die Station Lauf (rechts Pegnitz) in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (575)

Altona, den 7. Mai 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1924:

Aufnahme von Nieder-Rengersdorf in A.T. 31; Holenbrunn, Lauf (links Pegnitz), Lauf (rechts Pegnitz), Reichenbach (Vogtl.) ob Bf. in A.T. 33; Catlenburg in A.T. 34; Barmen-Wichlinghausen, Heldrungen, Ohrdruf, Sommerfeld in A.T. 35; Sebnitz, Stolberg (Harz) in A.T. 49; Eisenstein, Freiberg (Sa), Freiberg (Sa) Ost, Kriebethal, Lauter (Sa), Lauterbach (Hess.) Nord, Mannheim Kolonie, Mannheim-Waldhofen, Muskau, Nieder Wöllstadt, Nossen, Trebsen-Pauschwitz, Waldheim, Wolkenburg in A. T. 52. Ferner Aufnahme von Hirzenhain, Stolberg (Harz) als Versandstationen und Brake (Oldbg.), Nordenham, Wilhelmshaven Industriehafen als Empfangsstationen in A.T. 53.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924: Streichung von Bad Harzburg und Wallenfels im A.T. 53. (578)

Altona, den 7. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 5 Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai wird ein Ausnahmetarif für Schleif- und Wetzsteine zur Ausfuhr über See eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 9. Mai 1924. **(594)**
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Saarbahnen-nordische Länder durch Elsaß-Lothringen und Deutschland.

Ab 20. Mai 1924 gelten für die Beförderung von Gütern bei Aufgabe mit direktem Frachtbrief besondere Bestimmungen. Auskunft durch die Abfertigungen. (579)

Altona, den 7. Mai 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Am 10. Mai 1924 tritt Ausnahmetarif 6 für Automobile ab Basel Bad. Bf. und Singen (Hohentwiel) Reichsb. zur Durchfuhr durch Deutschland über Saßnitz Hafen in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Mai 1924. (580)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Die Ausnahmetarife 4 und 5 des Nachtrags VI sind ab 15. Mai 1924 nicht mehr an die Umbehandlung in den nicht auf außerdeutschem Gebiet gelegenen Grenzübergangsstationen gebunden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 9. Mai 1924. (589)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Ausnahmetarif 32 a für rohe Schafwolle über See außerdeutschen Ländern eingeführt zur Durchfuhr durch Deutschland der Frachtsatz der Hauptklasse Stettin Freibez. u. Stettin Hgbf. nach Passau von 377 in 337 Pf. abzuändern. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Mai 1924. (596)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1 für den Holzverkehr von Polen und der Tschechoslowakei über deutsche Seehäfen.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 bis auf Widerruf wird der vorbezeichnete Durchfuhrausnahmetarif für Holz der Klassen D und E eingeführt. Der Tarif ist durch die Güterabfertigungskassen der Seehafenstationen und der deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen sowie durch die Auskunftei in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 10 Goldpfennigen zu beziehen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Mai 1924. (595)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1924:

Aufnahme von Burgkundstadt in A. T. 33; Edelfingen, Leisnig und Wehrse Grenze in A. T. 35; Maxau in A. T. 37; Halle (Saale) in A. T. 40; Bunzlau, Ebersbach (Sa.), Kunzendorf (Niederlaus.), Nieder-Salzbrunn und Sorau in A. T. 49; Biberach (Baden), Bienenmühle, Buir, Colditz, Crimmitschau, Elterlein, Flöha, Göltzschtalbrücke, Großharthau, Landshut i. Bayern, Langenbrand-Bermersbach, Langenwolmsdorf, Lunzenau, Petersdorf (Riesengeb.), Roßwein, Schlettau, Ulbersdorf, Unterwaldmichelbach, Wehrse Grenze und Weisenbach in A. T. 52; Ichtershausen Zu 6 und Plaue (Thür.) in A. T. 53.

Altona, den 11. Mai 1924. (597)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Der Nachtrag V tritt erst am 20. Mai 1924 in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Mai 1924. (593)

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Mai 1924 wird die an der Güterlinie Kranichstein-Arheilgen neuerrichtete Tarifstation Darmstadt Merck für den Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen) der Firma E. Merck in Darmstadt eröffnet.

Der Frachtberechnung sind die Tarifentfernungen von Kranichstein zuzüglich 3 km zugrunde zu legen. (574)

Darmstadt, den 6. Mai 1924.

Reichsbahndirektion Mainz.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Die von der Staatsbahndirektion Kattowitz infolge außergewöhnlich schwieriger Verkehrsverhältnisse für ihren Bezirk festgesetzten Zuschlagsfristen in den obengenannten Verkehren von:

(a) 6 Tagen für Eilgüter und gewöhnliche Wagenladungsgüter,

(b) 8 Tagen für gewöhnliche Stückgüter und Halbwagenladungen

werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. außer Kraft gesetzt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfd. Nr. 77/24.

Oppeln, den 6. Mai 1924. (573)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eberswalde-Schöpfurther Eisenbahn. Binnentarif.

Die bisher als nebenbahnähnliche Kleinbahn betriebene Bahnstrecke Eberswalde-Schöpfurth ist in eine Nebenbahn umgewandelt worden. Für die Strecke gilt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Die bisherige Station Eberswalde Kleinbahnhof erhält die Bezeichnung „Eberswalde West“. Neu eingerichtet ist die Tarifstation „Messingwerk“.

Die Tarifsätze im Binnenverkehr bleiben unverändert.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Betriebsführerin. (577)

Frankfurt a. M., den 7. Mai 1924.

A.-G. für Bahn-Bau und -Betrieb.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B. Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz. Ausgabe eines Nachtrages, eines Anhanges und eines neuen Tarifs. Änderung der Verhältniszahlen.

Mit 20. Mai 1924 treten zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, der VIII. Nachtrag sowie ein Änderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung enthaltender Anhang in Geltung.

Mit dem gleichen Zeitpunkt tritt unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 10. April 1923 ein neuer Gütertarif, Teil II, in Kraft.

Mit gleichem Tage treten an Stelle der bisherigen Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze die folgenden:

a) für Gütertarif, Teil I, Abteilung B;
für Gütertarif, Teil II;
für den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.:

für Goldpfennig	0,30
für österreichische Kronen:	
im Verkehr österreichisch. Stationen untereinander	42
in den sonstigen Verkehren	50
für tschechoslowakische Heller	2,5
für ungarische Kronen	42
für Para	6,2
für Bani	14
für Stotinken	10

b) für den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz:

für Goldpfennig	0,30
für österreichische Kronen:	
im Verkehr österreichisch. Stationen untereinander	42
in den sonstigen Verkehren	50
für tschechoslowakische Heller	2,2
für ungarische Kronen	42
für Para	6,2
für Bani	13
für Stotinken	9

München, im Mai 1924. (592)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ab 20. Mai 1924 werden die Verhältniszahlen (unter gleichzeitiger Änderung der Tarifziffern im Güterverkehr) wie folgt festgelegt:

zur Umrechnung auf	Güter- und Getreide-Verkehr	Holz-verkehr
Goldpfennige	0,30	0,30
österr. Kronen	50*)	50*)
čsl. Heller	2,5	2,2
ung. Kronen	42	42
Para	6,2	6,2
Bani	14	13
Stotinki	10	9

Ölfrüchte der Post 0—2 des Gütertarifes Teil I, Abteilung B sowie Kakaokuchen, bestehend aus gepreßten und geschälten Kakaobohnen, werden in die Reihe der unter den Getreidetarif fallenden Artikel aufgenommen.

Für Getreideteilladungen (bei Frachtzahlung für weniger als 5000 kg für den Frachtbrief) gelangen die Getreidefrachtsätze mit einem 50prozentigen Zuschlag zur Berechnung.

Mit gleichem Zeitpunkte tritt ein Nachtrag II zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung und der Nebengebühren in Kraft.

Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen.

Regensburg, den 5. Mai 1924. (587)

*) Im Verkehr zwischen österr. Schiffsstationen untereinander 42.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ersatzleistungsbestimmungen.

Der Bayerische Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft Regensburg, gibt hiermit bekannt, daß er seine Ersatzleistungs-Bestimmungen, auf Grund deren er für Schäden an den bei ihm zur Verfrachtung kommenden Gütern haftet, neu aufgelegt hat, daß Näheres bei der Direktion und bei den Dienststellen zu erfahren ist und daß Interessenten die Bestimmungen auf Wunsch zugesandt werden.

Regensburg, 7. Mai 1924. (585)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterverkehr. Ausfolgung von Sendungen gegen Übergabe von Schecks seitens des Empfängers.

Ab 15. Mai 1924 bis auf weiteres wird dem Absender das Recht zugestanden, Sendungen den Empfängern in den Schiffsbestimmungsstationen gegen Übergabe eines auf eine Bank bezogenen Bankverrechnungsschecks ausfolgen zu lassen. Die näheren Bestimmungen hierüber sind bei der Direktion und den Dienststellen erhältlich.

Regensburg, den 10. Mai 1924. (586)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Verkehr der Deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Reichsbahndirektion Oldenburg (Tfv. 624).

Zum 1. Juni 1924 wird der Tarif neu herausgegeben. Er enthält neue Tarifsätze für den durchgehenden Verkehr mit Wangerooge und Spiekeroog, der am 1. Juni wieder aufgenommen wird. Der weitere Inhalt entspricht im wesentlichen dem aufzuhebenden Tarif vom 1. 1. 23 nebst Nachträgen.

Oldenburg, den 7. Mai 1924. (588)

Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau (Los I) der Bahnsteigmauern, der Fundamente der Treppenüberdachung, des Dienstraumes, des Warteraumes, des Aborts und der Stützen für die Bahnsteigüberdachung auf Haltepunkt Schulzendorf, (Los II) der westlichen Bahnsteigmauer bis 20 cm über SO. und des westlichen Fundaments der Treppenüberdachung auf Bahnhof Heiligensee der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum 4. Juni 1924, vormittags 11 Uhr, portofrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau von Bahnsteiganlagen in Schulzendorf und Heiligensee“ versehen, an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 12 Uhr im Dienstgebäude der Reichsbahndirektion, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 268, geöffnet werden.

Angebotshefte sind, soweit Vorrat vorhanden ist, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258 gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im technischen Büro, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 267, zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist bis 1. Juli 1924.

Berlin, im Mai 1924. (599)

Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21. | Berlin, den 22. Mai 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Sachverständigengutachten über die Reichsbahnen.

Von Unterstaatssekretär a. D. **Franke.**

I. Der Gedankengang des Gutachtens.

Das Gutachten setzt sich zur Aufgabe, aus den deutschen Eisenbahnen jährlich rund 1 Milliarde Goldmark zugunsten der Siegerstaaten herauszuholen, und erklärt zur Erreichung dieses Zieles die Umwandlung der Reichsbahnen in eine unter Kontrolle der Siegerstaaten arbeitende Privatgesellschaft für notwendig. Es begründet diese Forderung mit der Notwendigkeit einer wirtschaftlicheren Verwaltung, die im Staatsbetriebe nicht zu erzielen sei, weil dieser die Eisenbahnen in erster Linie im Interesse der deutschen Industrie und erst in zweiter Linie als gewinnbringendes Unternehmen betreibe. Es sei also ein völliger Bruch mit den bisherigen Überlieferungen nötig. Vor dem Kriege habe der Überschuß der deutschen Eisenbahnen bis zu 1 Milliarde Goldmark betragen; dabei habe man „keinen Versuch zur Höchststeigerung des Reinertrages gemacht", der Beamtenkörper sei „größer als notwendig" gewesen, „prächtige Bahnhöfe und riesige Rangierbahnhöfe" seien unter großem Kostenaufwand erbaut, Jahr für Jahr seien „große Summen für Verbesserungen und Erweiterungen" aus laufenden Betriebseinnahmen verwandt worden. Allerdings seien in der Nachkriegszeit die Ausgaben durch die Einnahmen nicht gedeckt worden. Aber unter Hinweis auf andere Länder, nämlich die Vereinigten Staaten und England, wird angenommen, daß der alte Überschuß in einigen Jahren wieder erzielt werden kann, zumal Deutschland auf die Dauer nicht so hohe Bezüge für die Angestellten, wie diese beiden Länder, würde aufzuwenden haben.

Die Erzielung des in der Vorkriegszeit erreichten Überschusses wird hiernach mittels Erhöhung der Tarife, Herabsetzung der Angestelltenzahl und wirtschaftlicher Betriebsführung für sicher erachtet.

Die Fragen, die sich an das Gutachten knüpfen, sind folgende:

1. Wieviel müssen die deutschen Eisenbahnen nach dem Vorschlage mindestens aufbringen?
2. Ist die Aufbringung dieser Summe wahrscheinlich?
3. Ist zu diesem Zweck die Umwandlung in eine andere Verwaltungsform und die Kontrolle durch Ausländer notwendig oder auch nur geeignet?

Zur ersten Frage gibt das Gutachten leider keine klare Auskunft. Es spricht davon, daß man einen Reinertag von 1 Milliarde vernünftigerweise erwarten könne. Diese Summe würde aber m. E. nicht genügen, um die Vorschläge des Gutachtens durchzuführen; denn es sollen an die Reparationskommission abgeführt werden:

600 Millionen für Verzinsung und Tilgung der Obligationen,
290 Millionen unter dem Titel Verkehrssteuer.

Ferner sollen nach dem Vorschlage 2 Milliarden Vorzugsaktien mit fester Dividende ausgegeben werden, was bei einer Dividende von 6 % eine jährliche Summe von 120 Millionen ausmachen würde. Daß für die 13 Milliarden Aktien, die dem Reiche verbleiben sollen, mit keiner Dividende zu rechnen ist, scheint, wie sich aus den nachstehenden Ausführungen ergeben wird, nahezu selbstverständlich. Dadurch werden die Aktien aber unverkäuflich und die Möglichkeit künftiger Kapitalbeschaffung unwahrscheinlich; um so mehr muß ein Rücklagefonds vorgesehen werden, dessen Auffüllung im Interesse eines geordneten Betriebes auf einige 100 Millionen jährlich bemessen

werden muß. Das notwendige Gesamtaufkommen wird also mehr als eine Milliarde, bis etwa 1½ Milliarden betragen. Da die Nichtaufbringung dieses Überschusses mit den schwersten Strafen bedroht ist, sogar mit zwangsweiser Verpachtung und zwangsweisem Verkauf, ist eine zweifelsfreie Klarstellung dieses Punktes des Gutachtens das erste Erfordernis der künftigen Verhandlungen.

Ist nun dieses Soll von 1 bis 1½ Milliarden erreichbar? Im wesentlichen wird eine Erreichung des vor dem Kriege erzielten Einkommens nach dem ganzen Inhalt des Gutachtens von der Umwandlung der Staatsbahnverwaltung in eine privatwirtschaftliche Verwaltung nach amerikanisch/englischem Muster erwartet. Die Forderung einer solchen Umgestaltung könnte sachlich nur dadurch begründet werden, daß man nachwiese, daß dieses privatwirtschaftliche System bessere finanzielle Erfolge erzielt hat, als das bisherige deutsche. In dieser Hinsicht ist ein Nachweis auch nicht einmal versucht. Ausgangspunkt dieses Nachweises müßte die Feststellung sein, wie sich die deutschen Eisenbahnen früher rentiert haben. In dieser Hinsicht hüllt sich das Gutachten vollständig in Schweigen. Jedem deutschen Leser ist bekannt, daß sich die deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege gut rentiert haben — die preußischen mit 6 bis 7 % —, daß sich umgekehrt die amerikanischen und englischen Privatbahnen im Durchschnitt schlechter rentiert haben. Der deutsche Leser fragt daher beim Lesen des Gutachtens: Weshalb sollen die deutschen Eisenbahnen, die nach der eigenen Angabe des Gutachtens in erster Linie die Interessen der einheimischen Wirtschaft im Auge hatten, die prächtige Bahnhöfe und riesige Rangierbahnhöfe bauten und gleichwohl, trotz reichlichem Personalbestande, mehr Gewinn herauswirtschafteten als die englisch/amerikaninschen, trotz alledem nach dem Muster dieser letzteren umgewandelt werden? Dadurch würde doch die Gefahr hervorgerufen, daß dann auch die deutschen Eisenbahnen schlechter als früher rentieren. Logisch müßte das Gutachten zu dem Schluß kommen, daß die deutschen Eisenbahnen in ihrer Vorkriegsorganisation im Interesse der Gläubigerstaaten erhalten werden müßten, und daß den englischen und amerikanischen Eisenbahnen der Rat gegeben wird, sich nach dem deutschen Muster umzumodeln, damit sie sich auch prächtige Bahnhöfe und riesige Rangierbahnhöfe bauen und dabei noch 6 bis 7 % Gewinn abwerfen können.

Aus dem Gutachten ist nicht zu erkennen, ob die Sachverständigen sich nicht die Mühe genommen haben, die Rentabilität vor dem Kriege, also den wichtigen Ausgangspunkt ihrer ganzen Untersuchung festzustellen, oder ob sie die entsprechenden Zahlen gekannt und aus welchen Gründen sie sie in das Gutachten nicht aufgenommen haben. Hätten sie letzteres getan, so würde ihnen vielleicht selbst der logische Widerspruch zwischen diesen Zahlen und ihren Vorschlägen aufgefallen sein. Unter diesen Umständen bleibt dem Leser des Gutachtens nur übrig, die Einzelvorschläge des Gutachtens durchzuprüfen und selbst einen logischen Aufbau des Gutachtens zu versuchen.

Die Einzelvorschläge umfassen eine Änderung:

a) der Organisation,

b) der Tarifpolitik,

c) der Finanzpolitik.

Vor ihrer Durchprüfung muß aber auf die Beurteilung der bisherigen Lage durch das Gutachten eingegangen werden, weil sie für die Beurteilung der Zukunftsmöglichkeiten ausschlaggebend ist.

II. Beurteilung der tatsächlichen Lage.

Vor dem Kriege haben die deutschen Eisenbahnen ein seltsames Kunststück fertiggebracht. Sie haben nach dem Gutachten an Bauten und Personal „Verschwendung“ getrieben, sie haben aus laufenden Betriebseinnahmen große Summen für Erweiterungen und Verbesserungen verwendet, sie haben „keine Versuche zur Höchststeigerung des Reinertrages gemacht“ und haben dabei 1 Milliarde Goldmark „sehr leicht“ herausgewirtschaftet, und diese Milliarde ergab über die Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge hinaus einen erklecklichen Gewinn für die Staatskasse. Der unbefangen urteilende Fachgenosse wird erkennen, daß dieses Bild des Gutachtens falsch sein muß. Der Raummangel verbietet leider, im Rahmen eines kritischen Aufsatzes ein richtiges Bild ausführlich zu zeichnen.

Festgestellt sei zunächst, daß die Sachverständigen bei Betrachtung der aus laufenden Betriebseinnahmen gedeckten Erweiterungen und Verbesserungen einem Irrtum zum Opfer gefallen sind. Die Tatsache, daß diese Ausgaben in nicht unbedeutendem Maße aus laufenden Einnahmen bestritten worden sind, ist richtig, aber durchaus nicht verwunderlich; denn die deutschen Eisenbahnen hatten keine kaufmännische, sondern die kameralistische Buchführung, kannten weder Abschreibungen noch Reservefonds und deckten deshalb als Ersatz hierfür einen angemessenen Teil der Aufwendungen für Bauten und Fuhrpark aus dem laufenden Etat. Hätten sie kaufmännische Buchführung gehabt, so würden sie entsprechende Beträge in einen Reservefonds getan und vom Kapital abgeschrieben haben. In Ausgabe kamen diese Beträge auf jeden Fall, und man kann die Art ihrer Buchung nicht als Beweis dafür anführen, daß die 1 Milliarde „sehr leicht“ verdient worden sei. Dieser Irrtum des Gutachtens ist insofern verhängnisvoll, als es im Absatz 5 daraus die Hoffnung schöpft, daß eine andere Buchung dieser Beträge die Rentabilität steigern würde, wovon natürlich nicht die Rede sein kann.

Sodann frage ich: Woher wissen die Sachverständigen, daß man keine Versuche machte, den Reinertrag aufs höchste zu steigern, und wie wollen sie sich oben geschildertes Kunststück erklären, wenn man sich in Deutschland wirklich nicht einmal Mühe gegeben hat, einen hohen Reinertrag zu erzielen? Das Rätsel wird durch diese Behauptung nur noch unerklärlicher. Wenn die Sachverständigen eine Ahnung davon hätten, wieviel Zeit und Arbeit ein Menschenalter hindurch aufgewendet worden ist, um die bei den Eisenbahnen erzielten Überschüsse herauszuarbeiten, dann würden sie nicht eine so falsche Behauptung aufstellen, sondern die größte Hochachtung vor der Arbeit und den Erfolgen der deutschen Eisenbahner haben. Sie setzen sich mit dem Urteil aller deutschen Kenner des deutschen Wirtschaftslebens in Widerspruch. Bei den Verstaatlichungen vor 40 bis 50 Jahren schwebte allerdings als leitender Gedanke vor, daß die Eisenbahnen vom Staat nicht im Interesse seiner Finanzen, sondern vorwiegend im Interesse des Verkehrs verwaltet werden sollten. Allmählich gerieten die Eisenbahnen aber immer mehr unter den Druck der Finanzverwaltung, und man kann für die Vorkriegszeit als allgemein vorherrschende Auffassung bezeichnen, daß die Eisenbahnen vom Staat viel zu sehr als melkende Kuh behandelt worden seien.

Woher wissen die Sachverständigen, daß vor dem Kriege der Beamtenkörper größer als notwendig war? Haben sie diese äußerst schwierige und langwierige Untersuchung vor dem Kriege angestellt oder haben sie diese Untersuchung jetzt nach mehr als 10 Jahren während ihres 14tägigen Berliner Aufenthalts vorgenommen? Die Beurteilung der angemessenen Personalstärke auf einem verwickelten Eisenbahnnetz von 60 000 km ist selbst für den erfahrensten Praktiker und für den einheimischen Kenner des Netzes eine mit großer Vorsicht zu behandelnde schwierige Aufgabe. Jeder deutsche Fachmann, der die Aufgabe hatte, bei Konjunkturschwankungen den Personalstand in den verschiedensten Bezirken und Dienstzweigen dem unbedingten Bedürfnis des Verkehrs anzupassen, weiß, daß gerade die Aufgabe der Nachprüfung der Personalstärke auf ihre unbedingte Notwendigkeit (wenigstens für die Preußischen Staatsbahnen kann ich dies bestimmt bezeugen) mit besonderer Sorgfalt und solcher Strenge durchgeführt worden ist, wie vielleicht auf wenigen Eisenbahnnetzen der Welt. Die beweislose Behauptung ist durchaus unzutreffend.

Die Ergiebigkeit der deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege ist der Ausgangspunkt der Sachverständigenvorschläge. Wenn sie von der unbewiesenen Behauptung ausgehen, daß 1 Milliarde Goldmark „sehr leicht" verdient worden ist, und daraus ihre weiteren Schlüsse ziehen, so ist die Grundlage ihrer Schlußfolgerung bereits eine irrtümliche.

Wie wird nun die Lage nach dem Kriege im Gutachten beurteilt? Es wird darauf hingewiesen, daß bis vor kurzem die Ausgaben durch die Einnahmen nicht gedeckt wurden, daß ähnliche Erfahrungen in anderen Ländern, z. B. in England und den Vereinigten Staaten, gemacht wurden und daß dieser Zustand überall ein vorübergehender sei. Ein Unterschied in der Beurteilung der Länder wird nur insofern gemacht, als Deutschland der Vorwurf gemacht wird, „daß an den größten Schwierigkeiten die Regierung selbst schuld" war. Die Sachverständigen hätten bei genauerer Prüfung noch einen anderen Unterschied finden können, nämlich den, daß England und die Vereinigten Staaten den Krieg gewonnen haben, Deutschland ihn verloren hat, daß Deutschland im Gegensatz zu den beiden anderen Staaten eine Revolution durchgemacht hat, die für lange Zeit die Staatsautorität fast ganz beseitigte, und daß die deutschen Eisenbahnen im Waffenstillstand den Feinden 5000 Lokomotiven und 150 000 Wagen, alle bester Art und im besten Zustande, abliefern mußten, was für weit längere Zeit als ein Jahr den Betrieb und die Werkstätten in Unordnung brachte — um nur die wichtigsten deutschen Nöte zu erwähnen.

Hätten die Sachverständigen diese immerhin wichtigen Tatsachen in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen, so würden sie wohl nicht den Mut gehabt haben, von einem Verschulden Deutschlands zu sprechen; denn sie würden dann gefunden haben, daß die von ihnen beanstandete, erst seit dem Kriegsende bestehende Personalüberfüllung, ebenso die übertrieben hohe Aufwendung für Fahrzeugbeschaffung und Notstandsbauten nach dem Kriege lediglich die Folge der Revolution und der überstürzten Demobilmachung waren und dazu dienten, die disziplinlos in die Heimat zurückflutenden Heeresangehörigen an die Arbeit zu bringen und dem Übergange der Revolution in den Bolschewismus vorzubeugen. Die Sachverständigen würden bei näherer Untersuchung weiter festgestellt haben, daß, als die Zeiten politisch ruhiger wurden, an Stelle der „Verschwendung", deretwegen das Gutachten den deutschen Fachleuten „Größenwahn" vorwirft, eine gefahrbringende Sparsamkeit getreten ist. Sie würden z. B. gefunden haben, daß für die Unterhaltung des Oberbaues, obwohl er durch die Kriegsleistungen ungeheuren Schaden gelitten hat, nur etwa jährlich die Hälfte an Baustoffen (Schienen, Schwellen, Steinschlag usw.) verbraucht worden ist wie vor dem Kriege. Der Zustand des Bahnkörpers ist gegen die Vorkriegszeit bedeutend verschlechtert, so daß bei näherer Untersuchung im Interesse der Betriebssicherheit voraussichtlich größere, nicht geringere Aufwendungen für nötig gehalten werden müssen. Die Zahl der Lokomotiven und Güterwagen ist zwar z. Zt. größer als 1913, aber weit geringer als 1918. Ob sie über das Bedürfnis hinausgeht und eine „Verschwendung" darstellt, kann nur eine gründliche Untersuchung lehren, weil der Bedarf von dem Reparaturstand und der Umlaufszeit abhängt und weil sich, was letztere betrifft, die Verkehrsverhältnisse durch die gewaltsamen Eingriffe des Friedensdiktats im Vergleich mit 1913 vollständig verschoben, namentlich die Beförderungswege der Güter bedeutend verlängert haben, so daß der Bedarf von 1913 nur nach näherer Prüfung auf die Jetztzeit übertragen werden kann. Daß eine solche nähere Prüfung stattgefunden hat, ist nach dem Inhalt des Gutachtens nicht anzunehmen.

Bei den auffallend geringen Aufwendungen der letzten Haushalte für bauliche Verbesserungen wäre es eine dankenswerte Aufgabe für einen über die vollständigen Unterlagen verfügenden Fachgenossen, den Vorwurf der „Verschwendung" in dieser Zeitung in einem besonderen Aufsatz gründlich zu untersuchen. Ich möchte die Leser zu diesem Punkt nur auf meinen Aufsatz in der Sonderausgabe des Manchester Guardian Commercial „Reconstruction in Europe", Heft 7, Seite 405 verweisen.

Die Schlußfolgerung des Gutachtens, daß vor dem Kriege 1 Milliarde „sehr leicht" verdient worden sei und daß man nur die angebliche Verschwendung zu beseitigen brauche, um wieder zu der Einnahme von 1913 zu gelangen, beruht aber nicht bloß auf irrtümlicher Beurteilung der Tatsachen, sondern hat auch eine logische Lücke. Das Gutachten müßte nämlich nachweisen, daß die Verhältnisse, auf denen sich die Verkehrseinnahmen aufbauen, jetzt dieselben sind wie 1913. Anscheinend macht sich das Gutachten diese Annahme ohne weiteres zu eigen; denn es verliert über diesen Punkt kein Wort, wie es überhaupt an keiner Stelle der Abhängigkeit der Eisenbahneinnahme von den wirtschaftlichen Verhältnissen gedenkt. Die gedachte Annahme ist aber bekanntlich unzutreffend. Die deutsche Wirtschaft war vor dem Kriege eine blühende, mit der die jetzige auf absehbare Zeit nicht gleichgestellt werden kann. Die Gründe sind jedem Deutschen bekannt und sollen hier nur angedeutet werden: Verkleinerung des Gebietes, Losreißung von Industriebezirken, Störung eingelebter wirtschaftlicher Beziehungen, Zerstörung des deutschen Außenhandels, Raub der Kolonien, Balkanisierung Mitteleuropas mit ihren verheerenden Folgen für den mitteleuropäischen Verkehr, Bildung des sogenannten polnischen Korridors und dergleichen mehr.

Ergibt sich aus allen diesen Erwägungen, daß die obige Schlußfolgerung des Gutachtens die sichere Erwartung einer Einnahme von einer Milliarde, geschweige denn 1½ Milliarden keineswegs begründen kann, so ist weiter zu prüfen, ob etwa die besonderen Vorschläge des Gutachtens eine künftige Erhöhung der Reineinnahme erwarten lassen.

III. Die Änderung der Organisation.

Der Schwerpunkt des Gutachtens liegt in dem Gedanken, durch Einführung des Privatbahnsystems unter ausländischer Kontrolle die Einnahmen zu heben und sicherzustellen. Das Gutachten greift einen Satz aus einer Broschüre eines deutschen Eisenbahnbeamten heraus, der es als erste Aufgabe der Staatseisenbahnen bezeichnet, für eine fortschreitende Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens zu sorgen, und die Erzielung von Überschüssen erst in zweite Linie stellt. Als Hauptziel der privatwirtschaftlich geleiteten Eisenbahnen bezeichnen die Sachverständigen demgegenüber die Erzielung einer angemessenen Reineinnahme, und fügen hinzu, daß die Eisenbahnen gleichzeitig die fortschreitende Entwicklung des Wirtschaftslebens berücksichtigen und sorgsam darauf bedacht sein sollen, die Gans, die die goldenen Eier legt, nicht zu töten oder auch nur ihre Leistungsfähigkeit zu verringern. Daß in Wirklichkeit die deutschen Staatseisenbahnen vor dem Kriege ein Reineinkommen erzielt hatten, das die meisten ausländischen Privatbahnen nicht erreichen konnten, erwähnt das Gutachten nicht. Es geht vielmehr von der stillschweigenden Voraussetzung aus, daß überall und zu jeder Zeit die Privatbahn, natürlich unter gleichen Verhältnissen, rentabler sein muß als die Staatsbahn.

Dieser theoretischen, die abweichende Wirklichkeit nicht beachtenden Einstellung der Gutachter entsprechen die Kontrollvorschläge. Das Gutachten geht, indem es die finanziellen Erfolge der deutschen Staatsbahnen unterdrückt, von der falschen Annahme aus, daß die deutschen Eisenbahnen nie nach dem Ziel gearbeitet hätten, die Ausgabe auf ein Mindestmaß herabzusetzen und die erreichbaren Einnahmen zu erzielen, und fährt wörtlich fort:

„Es ist deshalb unumgänglich notwendig, eine radikale Änderung in der bisher befolgten Eisenbahnpolitik vorzunehmen. Aber wir glauben nicht, daß irgend eine deutsche Verwaltung die notwendige Kraft besitzen wird, um erfolgreich gegen die traditionelle Geisteseinstellung anzukämpfen, wenn nicht dauernd der Druck einer im Interesse der Alliierten eingesetzten und aufrechterhaltenen Sachverständigenkontrolle da-

hinter steht, um die Leistung in bezug auf die Tarife wie die Ausgaben zu überwachen."

Um diesen dauernden Druck auszuüben, wird ein ausländischer Sachverständiger als Kommissar eingesetzt, der einen ausreichenden Stab von Eisenbahn- und Rechnungs-Sachverständigen hat und je nach Bedürfnis an den Direktionssitzen seine Vertreter. „Im Besitz vollständiger und neuester Auskünfte über alles, was sich ereignet oder vorgeschlagen wird, wird es seine erste Pflicht sein, zu entscheiden, ob er es billigen oder mißbilligen soll. Falls er es mißbilligt oder auch nur Bedenken hat, es zu billigen, wird er die Sache mit dem Generaldirektor besprechen." Wenn die Besprechung erfolglos ist, bringt er die Sache vor den Verwaltungsrat. Wenn die von dem Gutachten für richtig gehaltenen Obligationszinsen nicht gezahlt werden können, kann der Kommissar die Aufgabe des Generaldirektors übernehmen, ja hat er sogar das Recht, die Eisenbahn zu verpachten oder zu verkaufen.

Auf die zweite Aufgabe des Kommissars, die Tarifpolitik im Interesse der Siegerstaaten zu beeinflussen, wird weiter unten einzugehen sein.

Wie wir Deutschen das nunmehr schon gewöhnt sind, sagt das Gutachten nach außen hin: „Wir beabsichtigen keinerlei Eingriff in die deutsche Leitung des Unternehmens", in Wirklichkeit aber besteht nach den Vorschlägen die Gefahr, daß es überhaupt keine deutsche Leitung mehr gibt. Der Generaldirektor ist von dem ausländischen Generalkommissar und dem voraussichtlich überwiegend ausländischen Verwaltungsrat abhängig, und der Generalkommissar ist der Einpeitscher, der selbst und durch seine Vertreter den deutschen Beamten den Staatsbahngeist austreibt und ihnen den richtigen Privatbahngeist einträufelt, angeblich zu dem Zweck, die deutschen Eisenbahnen, die sich in Wahrheit besser als die Privatbahnen der Siegerstaaten rentierten, rentabler zu machen.

Beim Lesen dieser Vorschläge werden sich die deutschen Eisenbahner, die im Jahre 1905 den Internationalen Eisenbahnkongreß in Washington besuchten, des lebhaften Meinungsstreites erinnern, der sich auf dem Kongreß über die damals in den Vereinigten Staaten so scharf umstrittenen Aufsichtsrechte des Staates gegenüber den Privatbahnen und über die Grundsätze des Staats- und Privatbahnsystems abspielte. In den Kongreßsitzungen war der englische Professor Acworth der lauteste Rufer im Streit zugunsten des einseitig privatwirtschaftlichen Grundsatzes: „Vom Verkehr zu nehmen, was er tragen kann". Jetzt nach 20 Jahren ist ein Herr Acworth, vermutlich derselbe, als Sachverständiger der Siegerstaaten in der Lage, einem Teil der gegnerischen Fachgenossen, nämlich den zum waffenlosen deutschen Volke gehörigen, die „privatwirtschaftliche" Anschauung mit Gewalt aufzuzwingen. Der Beweisführung mit Gründen bedarf es jetzt nicht mehr, sogar nicht einmal der Nachprüfung, ob die glänzenden finanziellen Ergebnisse der deutschen Staatsbahnen vor dem Kriege den Gewaltakt rechtfertigen.

Objektiv sein heißt: sich in die Seele des anderen Teiles hineinversetzen. Ich frage Herrn Acworth, was er sagen würde, wenn die Deutschen Sieger gewesen und auf den verwegenen Gedanken gekommen wären (was bei ihrer objektiven Einstellung entschieden ausgeschlossen gewesen wäre), den englischen Eisenbahnern das Staatsbahnsystem als das rentablere aufzuzwingen und die geistige Umstellung der englischen Fachgenossen durch deutsche Einpeitscher herbeizuführen? Und ich möchte ihm, wenn er sich über diesen Gedanken entrüstet, zurufen: „Was du nicht willst, daß man dir tu', das füg' auch keinem andern zu." Leider hat in unserer heutigen Zeit, in der, wie noch in keiner anderen Periode der Weltgeschichte, die Vernunft zurücktritt und die Gewalt vorherrscht, auch vielfach der Einzelne das Empfinden dafür verloren, daß man nicht alles, vor allen Dingen nicht andere Geistesrichtungen, mit Gewalt erzwingen kann. Eigentlich müßte sich die Fachwelt aller zivilisierten Länder dagegen aufbäumen, daß eine Gruppe von Fachgenossen, die früher in gleichberechtigter Weise den fachlichen Meinungsaustausch mit den übrigen pflegten, jetzt mit Gewalt zu der Gegenmeinung bekehrt werden soll. Aber wir deutschen Eisenbahner erwarten das nicht; wir Deutschen sind seit der Niederlage unserer Waffen gewöhnt, Gewalt unbemitleidet zu ertragen. Uns bleibt nur übrig, nüchtern zu prüfen:

Ist der Vorschlag, die privatwirtschaftliche Verwaltungsform unter Auslandskontrolle im Sinne des Gutachtens einzuführen, geeignet, den Ertrag der deutschen Eisenbahnen zu erhöhen?

Bei dieser nüchternen Prüfung muß man sich von den oben aufgeführten theoretischen Schlagworten und Vorurteilen frei machen. Ich darf in dieser Hinsicht für meine Person feststellen, daß ich in der Frage: „Privat- oder Staatsbahn" vollständig vorurteilsfrei bin. Ich bin in der Glanzzeit der preußischen Staatsbahnen als ihr Mitarbeiter ein eifriger Verehrer des Staatsbahnsystems gewesen und habe 1905 in Washington in der „Railroad-Gazette" die Staatsbahnen in Schutz genommen und die in angelsächsischen Kreisen dagegen herrschenden Vorurteile bekämpft. Ich habe aber keine Bedenken getragen, nach dem Kriege unter den vollkommen veränderten Umständen für die deutschen Staatseisenbahnen die Einführung der privatwirtschaftlichen Verwaltungsform öffentlich zu empfehlen. Allerdings aus ganz anderen Gründen und in ganz anderer Voraussetzung, als das Gutachten. Ich habe aus der Erfahrung gelernt, daß keinem der beiden Systeme eine absolute Bedeutung zukommt, daß also auch keins von beiden dem anderen absolut überlegen ist oder gegenüber dem anderen einzelne absolute Vorzüge hat. Jedes Land muß nach seiner Eigenart beurteilt werden, und das Eisenbahnsystem muß genau wie die Staatsverfassung und Staatsbahnverwaltung aus der Eigenart des Landes herauswachsen. Es wäre zweckwidrig, aus theoretischen Gründen ein System zu verpflanzen, noch dazu zwangsweise, bloß weil es sich anderwärts besser bewährt haben soll. Auch in der wirtschaftlichen Führung der Verwaltung hat das Privatbahnsystem keinen absoluten Vorrang, wie gerade das Beispiel der früheren preußischen Staatsbahnen beweist. Im übrigen ist der Unterschied zwischen beiden Systemen in diesem Punkte nicht so groß, wie es nach der Formulierung der Theoretiker den Anschein hat.

Bei Formulierung der oben angeführten Schlagworte hat man den Zusammenhang zwischen Volkswirtschaft und Verkehr übersehen oder unterschätzt. Wenn eine Eisenbahn in erster Linie die Frage der Volkswirtschaft im Auge hat, so steigert sie damit gleichzeitig den Verkehr und ihre Einnahme, denn der Verkehr ist vollständig von dem Wohlergehen der Volkswirtschaft abhängig. Und umgekehrt, wenn eine Eisenbahn in erster Linie auf Steigerung der Einnahme durch Pflege des Verkehrs, durch Ermäßigung von Tarifen bedacht ist, so nützt sie dadurch zugleich der Wirtschaft. Es sind nur gewisse extreme Fälle, in denen die Praxis der Privat- und Staatsbahnen auseinandergeht. So liegt zweifellos bei Privatbahnen die Gefahr der Schädigung einheimischer Wirtschaftsteile aus finanziellen Gründen näher als bei Staatsbahnen. Gerade derartige Fälle amerikanischer Tarifpolitik, die in den Entscheidungen des Bundesverkehrsamts in Washington zahlreich zu finden sind, haben das angelsächsische Privatbahnsystem in der deutschen öffentlichen Meinung diskreditiert. Eine ähnliche Praxis der früheren deutschen Privatbahnen hat in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts zur Verstaatlichung der Bahnen geführt.

Es ist von vornherein verfehlt, von der Umwandlung von Staatsbahnen in Privatbahnen und von der gewaltsamen Einimpfung privatwirtschaftlichen Geistes in die bisherigen Staatsbahnbeamten ohne weiteres eine Steigerung des Ertrages zu erwarten. Will man den Ertrag eines Unternehmens steigern und das Äußerste aus ihm herausholen, so muß man eine Verwaltungsform wählen, bei der die Dienstfreudigkeit und das Verantwortungsgefühl der Angestellten, namentlich der leitenden Beamten, sowie ihr Interesse an dem finanziellen

Wohlergehen des Unternehmens auf das Äußerste gesteigert wird. In diesem Sinne habe ich zur Gesundung der Reichsbahnen vor 2 Jahren im Verein mit anderen Sachverständigen der Öffentlichkeit Vorschläge zur Steigerung des finanziellen Ertrages der deutschen Eisenbahnen unterbreitet. Die Vorschläge des vorliegenden Gutachtens bringen das Gegenteil von beiden Voraussetzungen und werden auch die gegenteilige Wirkung haben. Ein Interesse am Ertrage des Unternehmens würden die deutschen Angestellten nicht mehr haben, weil die von dem Gutachten für die Siegerstaaten verlangten Summen — wie unten noch gezeigt werden soll — nicht mit Sicherheit herauszuwirtschaften sind, also selbst bei größten Anstrengungen für Deutschland ein angemessener Anteil am Jahresertrag nicht übrig bleibt. Große Freude am Dienst und Selbständigkeitsgefühl können aber die leitenden Beamten nicht gerade haben, wenn ein ausländischer Einpeitscher bemüht ist, ihnen die „traditionelle Geisteseinstellung" auszutreiben, oder wenn die Verkehrs- und technischen Beamten von dem „Größenwahn", den ihnen das Gutachten vorwirft, geheilt werden sollen. Überdies würde die tägliche Kontrolle aller Dinge von finanzieller Tragweite, wie sie der Wortlaut des Gutachtens und auch der Artikel III des Entwurfs der Konzessionsurkunde vorsieht, zu dauernden Reibungen und unproduktiver Arbeit führen und hierdurch die Erzielung von Höchstleistungen verhindern. Auch darf die Belastung des Unternehmens mit den Kontrollkosten nicht unterschätzt werden.

Die von dem Gutachten vorgeschlagene Änderung der Organisation wird also die Reineinnahme nicht steigern, sondern mindern. Freien Mannes Arbeit ist eben immer noch mehr wert als Knechtes Arbeit.

IV. Die Tarifpolitik.

Die Vorkriegstarife werden von den Sachverständigen für niedrig gehalten, besonders die für Personen. Wenn ein Eisenbahnnetz über den Zinsen- und Tilgungsdienst hinaus noch angemessene Überschüsse abwirft, wird niemand niedrige Tarife für einen Fehler halten. Auch die Sachverständigen sagen nicht ausdrücklich, daß die Tarife hätten höher sein sollen oder können.

Die jetzigen Gütertarife werden von den Sachverständigen für zu niedrig erklärt im Widerspruch mit der öffentlichen Meinung in Deutschland, die die weit über der Vorkriegszeit liegende Höhe der Gütertarife im Interesse des Wiederaufbaues der durch Krieg und Nachkrieg geschädigten deutschen Wirtschaft und wegen der mit den hohen Tarifen verbundenen Verteuerung der Lebenshaltung lebhaft bedauert. Da aber die Sachverständigen selbst zugeben, in der Frage nicht klar zu sehen, sei bei dem knappen Raum darauf verzichtet, auf diese umfangreiche Frage näher einzugehen.

Die Personentarife, deren unglückliche Behandlung seit der Revolution den Lesern hinreichend bekannt, geben den Sachverständigen zu dem tatsächlich unrichtigen Vorwurf Anlaß, daß die Eisenbahnverwaltung bis September 1923 die Tarife nicht erhöht habe. Die bis dahin vom 1. April 1917 ab eingetretenen mehrfachen Erhöhungen sind den Sachverständigen entgangen. Die derzeitigen Personentarife werden in Anbetracht der letzten Erhöhung nicht beanstandet, wobei die noch höheren Fahrpreise in England und den Vereinigten Staaten zum Vergleich herangezogen werden. Hierzu ist für die künftige Verhandlung zu bemerken, daß die Vergleichung der absoluten Höhe der Fahrpreise in verschiedenen Ländern, ebenso die Vergleichung der absoluten Höhe der Gütertarifsätze vom verkehrstechnischen Standpunkt ziemlich bedeutungslos ist. Fahrpreise, die den durch den Krieg reicher gewordenen amerikanischen Durchschnittsreisenden sehr billig erscheinen mögen, können für den deutschen Durchschnittsreisenden um so viel teurer sein, daß sie verkehrshindernd wirken.

Die wichtigste Äußerung des Gutachtens zur Tarifpolitik ist die dem Kommisar zugeteilte Aufgabe, für die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrates Berichte über alle Punkte abzustatten, die sie für ernstlich wichtig halten. Das Gutachten führt wörtlich fort: „Hierzu gehört beispielsweise die Frage, ob es richtig ist, die deutschen Ausfuhrtarife so stark herabzusetzen. Es ist klar, daß die alliierten Nationen ein Recht haben zu verlangen, daß die Reineinnahmen der deutschen Reichsbahnen nicht verringert werden, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen." Diese Aufgabe des Kommissars bedeutet, obwohl das Gutachten offiziell keinen Eingriff in die deutsche Verwaltung plant, in Wirklichkeit die Beseitigung der deutschen Tarifhoheit. Deutschland darf seine Tarife nur noch so gestalten, wie es den Interessen der Siegerstaaten entspricht. Diese Lahmlegung des deutschen Wettbewerbs bezieht sich natürlich nicht bloß auf den Wettbewerb der Eisenbahnlinien, so daß z. B. in der Verkehrsbeziehung zwischen England und der Schweiz die französischen und belgischen Bahnen jeden Verkehr über die deutsch-holländischen Eisenbahnwege unterbinden und auf ihre eigenen Linien zwingen können. Diese Bindung hat vielmehr ihre Hauptbedeutung für den Wettbewerb der deutschen Produktion. Die englischen und amerikanischen Eisenbahnen werden nach wie vor ihre Ein- und Ausfuhrtarife haben und damit die Wettbewerbskraft ihrer Volkswirtschaft steigern. Den deutschen Eisenbahnen ist das gleiche verwehrt. Bekanntlich sind die deutschen Eisenbahnen schon durch das Versailler Friedensdiktat in ihrer Tariffreiheit in verhängnisvoller Weise eingeengt; ich nehme wegen der Einzelheiten auf meinen oben angeführten Aufsatz im Manchester Guardian Commercial Bezug. Diese Einengung genügt scheinbar nicht, sondern wird in der Erkenntnis, daß die Eisenbahnen ein wesentliches Mittel zur Stärkung der Volkswirtschaft und insbesondere zum Wiederaufbau unserer deutschen Wirtschaft sind, durch eine planmäßige Kontrolle seitens der Siegerstaaten ergänzt.

In England spricht man viel von der immer allgemeiner werdenden Erkenntnis, daß der Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft auch für England nachteilig sei und daß man deshalb die Absicht habe, im wohlverstandenen Interesse Englands den deutschen Wiederaufbau zu fördern. In Deutschland wartet man, daß diesen Worten die Taten folgen. Leider vergebens! Auch diese neueste Flügelbeschneidung wird in ungeahnter Weise den deutschen Wiederaufbau hindern und ist gewißlich nicht ein Ausdruck der englischen guten Absicht, diesen Wiederaufbau zu fördern, sondern vielmehr eine fein ausgedachte Ergänzung der bisherigen, dem englischen Kriegsziel entsprechenden Maßnahmen zur dauernden Niederhaltung des deutschen Wettbewerbs. Hier treffen sich eben in einer für Deutschland verhängnisvollen Weise das englische und französische Kriegsziel.

Die Möglichkeit, durch eine geschickte Tarifpolitik den Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen zu heben und dadurch die Einnahmen zu steigern, wird durch die Kontrolle seitens der ausländischen Konkurrenten bedeutend eingeschränkt. Man kann aber auch, abgesehen hiervon, auf die Tarifschraube nicht etwa die Hoffnung setzen, daß sie ein Mittel zu starker Einnahmesteigerung werden könnte. Gewiß werden die Gütertarife noch erhöht werden können. Ein großer Teil der lebensnotwendigen Güter, wie Kohle, Lebensmittel und dergleichen, werden sich dieser indirekten Steuer nicht entziehen können. Ein großer Teil des Güterverkehrs wird aber bei wesentlicher Tariferhöhung absterben, der Aktionsradius der Wirtschaftszentren eingeengt, der Absatz verhindert und der allgemeine Stand der Wirtschaft herabgedrückt werden. Eine wesentliche Anziehung der Tarifschraube würde, um ein Wort der Sachverständigen zu gebrauchen, die Henne schlachten, die die goldenen Eier legt. Auch aus dem Personenverkehr wird nach der letzten Erhöhung wesentliches nicht mehr herauszuholen sein.

Übrigens deckt sich diese Auffassung wohl mit der Meinung der Gutachter; denn im Eingang des Gutachtens heißt es: „Dabei braucht man nicht anzunehmen, daß diese Steigerung der Überschüsse auf Kosten des deutschen Volkes durch Erhöhung der Fahrpreise und aller Gütertarife geschieht. Man kann dieses Ziel wesentlich durch wirtschaftlichere Verwaltung der Eisenbahn selbst erreichen.“

V. Änderung der Finanzpolitik.

Das Gutachten will diese wirtschaftlichere Verwaltung durch zwei Mittel erreichen, nämlich durch die Entlastung der Betriebs- und Unterhaltungskosten

a) von „verschwenderischen“ Aufwendungen und

b) von den Ausgaben, die richtigerweise auf Kapitalkonto gehören.

Über die vermeintliche Verschwendung und über die kameralistische Buchführung der deutschen Eisenbahnen, die bei den Sachverständigen eine irrtümliche Beurteilung der aus laufenden Betriebseinnahmen bezahlten Verbesserungen hervorgerufen hat, ist oben schon das nötige gesagt. Mit anderer Buchungsweise kann man keine Einnahmen schaffen. Aber bei den Sachverständigen besteht die Absicht, die jetzt aus laufenden Betriebseinnahmen bestrittenen kleinen Verbesserungen auf „Kapitalkonto“ zu verweisen und das Kapitalkonto auf „Jahre hinaus“ sowohl für diese kleinen, wie auch für alle großen Verbesserungen und Erweiterungen zu schließen. Es ist oben schon darauf hingewiesen, wie in den letzten Jahren mit Ausgaben zu Unterhaltungs- und Verbesserungszwecken zu stark gespart worden ist. Gewiß kann man auch sämtliche Ergänzungen sowie den Ersatz ausgemusterter Fahrzeuge einstellen, wenigstens für einige Jahre. Man kann den durch den Krieg arg mitgenommenen und nicht wieder auf die Höhe gebrachten Oberbau, ebenso die Unterhaltung der stark heruntergekommenen Gebäude vernachlässigen; man kann Weichenverbindungen, die das wechselnde Bedürfnis des Betriebes verlangt, unausgeführt lassen, ebenso Erweiterungen, die der an einzelnen Stellen stärker wachsende Verkehr verlangt; man kann auch einen abgebrannten Güterschuppen durch einen provisorischen Notbau ersetzen und dergleichen mehr. Das pflegt aber eine falsche Sparsamkeit zu sein, denn einmal kommt hinterher doch die Notwendigkeit, das Unterlassene nachzuholen, und zwar auf einmal, und andererseits leiden Betrieb und Verkehr not, was auf die Einnahmen ungünstig wirkt. Eine genaue Untersuchung wird ergeben, daß ein solches Verfahren vorübergehend möglich ist, nicht aber ohne Nachteile und nicht für Jahrzehnte. Man kann also hierin auf die Dauer kein Mittel erblicken, die Ergiebigkeit der Bahnen bis zu dem eine Goldmilliarde übersteigenden Soll des Gutachtens dauernd zu steigern.

VI. Schlußbetrachtung.

Die Nachprüfung der einzelnen Vorschläge des Gutachtens ergibt folgenden Aufbau:

1. Vor dem Kriege brachten die deutschen Eisenbahnen sehr leicht einen Überschuß von einer Milliarde Goldmark auf.

2. Ungeachtet der Kriegsfolgen sind die Verhältnisse, durch die die Einnahmen bedingt sind, im wesentlichen dieselben wie vor dem Kriege.

3. Wenn also nach dem Kriege kaum die Ausgaben gedeckt werden, so liegt das im wesentlichen an der verschwenderischen Einstellung der Staatsbahnbeamten.

4. Man braucht also nur die Verschwender zu beaufsichtigen, um wieder die Vorkriegseinnahme sicher zu erzielen.

5. Infolgedessen kann man für die Siegerstaaten eine Milliarde Goldmark jährlich verlangen.

6. Wenn es nicht gelingt, durch geeignete Beaufsichtigung der Verschwender die Milliarde herauszuwirtschaften, so werden die Deutschen bestraft.

Diese Schlußfolgerungen sind, abgesehen von Ziffer 6, die beim besten Willen logisch nicht zu begründen ist, schlüssig, aber zu 1—4 tatsächlich unrichtig, während bei Ziffer 5 die oben erörterte Unklarheit über die aufzubringende Gesamtsumme besteht. Aufgabe der Verhandlungen wird es sein, die Unrichtigkeiten nachzuweisen und Ziffer 5 klarzustellen. Wenn beide Teile von dem Willen erfüllt sind, in unparteiischer Untersuchung eine Lösung zu finden, bei der die Siegerstaaten einen möglichst hohen Ertrag aus den Eisenbahnen ziehen, ohne daß die Henne, die die goldenen Eier legt, daran zugrunde geht, so wird sich eine solche, für beide Teile annehmbare Lösung auch finden lassen. Die Untersuchung bedingt eine gründliche Erörterung folgender Fragen:

1. Welcher Verwaltungsaufbau der deutschen Eisenbahnen verspricht den höchst erreichbaren Ertrag?
2. Welcher Reinertrag kann unter Berücksichtigung der gegen 1913 veränderten Lage sicher erwartet werden?
3. Wie sind die unvermeidlichen Konjunkturschwankungen, die den Reinertrag beeinflussen, zu berücksichtigen?
4. Wieviel von dem Reinertrag kann den Siegerstaaten überwiesen werden, so daß
   a) ein Ausgleich zwischen guten und schlechten Jahren möglich ist?
   b) die notwendigen Investitionen möglich bleiben?
   c) den deutschen Beamten nicht jedes Interesse am finanziellen Erfolg ihrer Arbeit genommen wird?
5. Ist eine Überwachung zum Schutze der Obligationsinhaber nötig, und auf welches Mindestmaß ist sie zu beschränken?
6. Welche Vertragsstrafen sind nach der im geschäftlichen Verkehr angemessenen Übung für den Fall der Nichterfüllung der Ablieferungspflicht vorzusehen?
7. Von welchen politischen Voraussetzungen ist die Durchführung des Plans abhängig zu machen?

Es ist nicht möglich, im Rahmen eines Zeitungsaufsatzes alle wichtigen Fragen zu erörtern, die sich an den Sachverständigenplan knüpfen. Auch die Sachverständigen haben ihre Untersuchung nicht in die Breite, vor allen Dingen aber nicht in die Tiefe ausgedehnt. Sie sagen selbst sehr richtig:

„Natürlich war es uns in der kurzen Zeit, die uns zur Verfügung stand, nicht möglich, in unserer Untersuchung auf den Grund zu gehen“. Sie hätten die logische Folgerung ziehen können, daß sie infolgedessen gerade über die schwierigsten Fragen, die das Eisenbahnproblem stellt, keine sichere Auskunft geben könnten. Sie haben aber diese Folgerung nicht gezogen, sondern fahren fort: „Aber wir hoffen, daß der jetzt von uns vorgelegte Bericht für die Zwecke des Komitees ausreicht, und wir glauben, daß man sich im wesentlichen auf seine Genauigkeit verlassen darf.“

Gewiß, für das Komitee mögen die Schätzungen genau genug sein, denn die Siegerstaaten laufen bei ungenauer Festsetzung der Tribute kein großes Risiko. Wenn aber die Sachverständigen sich in die Lage der Deutschen hineinversetzt hätten, dann würden sie daran gedacht haben, daß jede Ungenauigkeit für das deutsche Volk den dauernden Verlust seiner Eisenbahnen zur Folge haben kann. Sie würden dann zum Ausdruck gebracht haben, daß die Gegenwart Anspruch auf größte Genauigkeit hat. Hoffentlich werden die Verhandlungen in einem Geiste geführt werden, der auch den berechtigten Standpunkt der Gegenseite anerkennt. Objektiv sein heißt: sich in die Seele des anderen Teiles hineinversetzen!

Henry Ford als Wirtschaftspolitiker.

Vom Regierungsrat **Dr. Lohse.**

Der amerikanische Großindustrielle Henry Ford hat seine Gedanken über die moderne Produktion und die Gründe für den fast beispiellosen Erfolg seines Unternehmens in einem Buche niedergelegt, das vor kurzem der deutschen Öffentlichkeit übergeben worden ist und einen großen buchhändlerischen Erfolg erzielt hat. In einem Lande wie Deutschland, das unter den Folgen eines verlorenen Krieges und eines noch unglücklicheren Friedens leidet, greift man begierig nach jedem Mittel, das Rettung aus der wirtschaftlichen Not der Gegenwart verspricht, und der Deutsche ist ohnehin geneigt, einem Ausländer vor anderen Gehör zu schenken. Aber die Sehnsucht nach einem solchen Heilmittel wird in dem Fordschen Buche kaum erfüllt. Denn viele seiner Gedanken sind zum mindesten nicht neu; sie sind vielmehr zum Teil schon seit geraumer Zeit von deutschen Unternehmungen in einer den deutschen Verhältnissen angepaßten Form verwirklicht.

Eine Übertreibung, die zunächst auf das richtige Maß zurückgeführt werden muß, ist vor allem auch das Urteil des Übersetzers und Herausgebers, der in seinem Vorwort zu dem vorliegenden Werke Ford den „größten Industriellen" nennt, „den die Welt je gesehen hat". Es genügt, hier an Männer wie Krupp, Siemens, Thyssen, Stinnes zu erinnern.

Man darf auch nicht übersehen, daß die gewaltigen Erfolge der Ford-Automobilgesellschaft nicht allein auf den Führereigenschaften und dem Organisationstalent ihres Leiters beruhen, sondern ebenso auf der selten günstigen Konjunktur, die das amerikanische Wirtschaftsleben in den letzten Jahren begleitet hat. Schon vor dem großen Kriege hatten die Hauptstaaten Europas einen Einfuhrüberschuß, die Vereinigten Staaten von Nordamerika dagegen einen Ausfuhrüberschuß zu verzeichnen. Der Krieg hat dieses Verhältnis ins Ungeheure vergrößert. Der Ausfuhrüberschuß der Vereinigten Staaten betrug in den sechs Jahren von 1914—1919 nicht weniger als 17,4 Milliarden Dollar oder 73 Milliarden Goldmark; er erreichte im Jahre 1919 mit über 4 Milliarden Dollar seinen Höhepunkt. Derart günstige Wirtschaftszahlen reichen bis in die Gegenwart hinein. Das Jahr 1923 zeigt einen besonders guten Geschäftsgang aller Industriezweige. Obenan steht die Automobilindustrie, die in dem abgelaufenen Jahre nicht weniger als 4 Millionen Kraftfahrzeuge im Werte von 2,5 Milliarden Dollar hergestellt und abgesetzt hat. Der amerikanische Handelsminister Hoover hat auf der Grundlage der Vorkriegspreise und unter Berücksichtigung einer Bevölkerungszunahme der Vereinigten Staaten von 15 % festgestellt, daß die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Nordamerikas infolge der günstigen Kriegskonjunktur um 10—15 % gewachsen ist. So kommt es, daß sich jetzt das amerikanische Wirtschaftsleben auf einer gewaltig vergrößerten Grundlage aufbaut, während die europäischen Mächte mehr oder minder wirtschaftlich geschwächt und als Schuldner der Vereinigten Staaten aus dem Kriege hervorgegangen sind, was am deutlichsten in der Valutaentwickelung seit dem Waffenstillstand zum Ausdruck gelangt.

Unter diesen Umständen können die Fordschen Grundsätze kein absolutes Heilmittel für die europäischen Volkswirtschaften darstellen, insonderheit muß man sich aber hüten, sie ohne Kritik auf unsere kranke Wirtschaft zu übertragen. Trotzdem ist es von Nutzen, sich mit ihnen auseinanderzusetzen; denn wenn auch viele Ideen nur unter amerikanischen Wirtschaftsvoraussetzungen entstehen konnten, so haben doch manche Grundsätze eine allgemeine Bedeutung und können, falls sie deutschen Verhältnissen und deutscher Denkungsart angepaßt werden, auch unserer Wirtschaft und Sozialpolitik als Wegweiser dienen.

Henry Ford wurde im Jahre 1863 als Sohn eines Landwirts geboren. Er zeigte früh großes Interesse für den Maschinenbau und trat daher nach Ablauf seiner Lehrzeit in eine Firma ein, die Lokomobilen herstellte. Sein Lieblingsgedanke war es, einen leichten Schlepper zu bauen, der namentlich beim Pflügen die natürliche Pferdekraft ersetzen sollte. Diese Idee, das Pferd durch Maschinen zu ersetzen, ließ in ihm den Plan reifen, einen Wagen zu bauen, der sich mittels eigener Kraft fortbewegen könnte. Da dieser Gedanke mit dem zunehmenden Wohlstande des Landes mehr Anklang fand als der Bau von Schleppern für die Landwirtschaft, beschränkte sich Ford auf die Herstellung eines selbstfahrenden Wagens, namentlich nachdem er in dem Gasmotor ein Antriebsmittel kennengelernt hatte, das den Anwendungsformen der Dampfkraft, die regelmäßig einen für seine Zwecke zu großen Raum beanspruchten, überlegen war. Im Frühjahr 1893 war Ford soweit, daß er in Detroit das erste mit Gasolin betriebene Automobil laufen lassen konnte. Die Verbesserung und Verfeinerung dieses Automobilmodells, der Ausbau seiner Fabrikation sowie die Gründung und Weiterentwickelung der Ford-Automobilgesellschaft nahmen Ford so in Anspruch, daß die Versuche, einen brauchbaren landwirtschaftlichen Schlepper zu konstruieren, erst 15 Jahre später wieder aufgenommen wurden. Der Krieg hat diese Arbeiten beschleunigt, indem er einen solchen Bedarf an derartigen Schleppern schuf, daß Ford einen großen Teil seiner Fabriken für ihre Herstellung einrichten mußte. In Großbritannien machten sich nämlich 1917/1918 die Wirkungen des deutschen Unterseebootkriegs so fühlbar, daß die englische Regierung eine starke Lebensmittelnot befürchtete und daher alles daran setzte, die einheimische landwirtschaftliche Produktion zu heben. Zu diesem Zwecke mußten die großen Park- und Weideflächen des Landes in möglichst kurzer Zeit umgebrochen werden. Da hierzu die vorhandene natürliche Pferdekraft nicht ausreichte, beauftragte die englische Regierung die Ford-Werke mit der Lieferung von landwirtschaftlichen Schleppern. Die ganze Produktion der Ford-Automobilgesellschaft an solchen Schleppern wurde nach England ausgeführt; auf dem amerikanischen Markt und anderen Märkten erschienen sie erst nach dem Waffenstillstand[1]). Das Fordsche Buch in der vorliegenden deutschen Übertragung sagt nichts davon, daß derartige Schlepper auch in der Form von Kriegsmaschinen (Tanks) zur Verwendung an der französisch-belgischen Kampffront ausgeführt worden wären.

Als Leiter und Hauptaktionär der Ford-Automobil-Gesellschaft hat Ford sein Unternehmen zu ungeahnter Blüte entwickelt und hierbei Ideen in die Tat umgesetzt, die, wenn sie auch vielleicht nicht neu sind, kaum irgendwo so folgerichtig und in so großzügiger Weise verwirklicht wurden. Er will beweisen, daß die heute üblichen Wirtschaftsmethoden, die darauf hinauslaufen, möglichst viel Geld zu verdienen, ein falsches Ziel verfolgen. Nicht das Streben nach dem größten Gewinn soll die Richtschnur für den Unternehmer sein, sondern er soll sich von dem Grundsatze der „Dienstleistung" leiten lassen. Das heißt nach Ford: Seine Produktion soll dem Volke dienen; tut sie das, so stellt sich das Geld von selbst reichlich ein; das Wohlergehen des Produzenten hängt letzten Endes von dem Dienst ab, den er der Allgemeinheit leistet.

Diese Einstellung, die an anderer Stelle des Buches in Vorschlägen für eine planvollere Gliederung der Industrie zum Ausdruck gelangt, erinnert an Gedankengänge, wie sie uns noch aus der Nachkriegszeit unter dem Schlagworte der „Sozialisierung" geläufig sind, als Wissell und v. Moellendorff ihre Pläne für den Aufbau der Gemeinwirtschaft entwarfen. Die Dienstleistung, die der real denkende amerikanische Unternehmer im Auge hat, ruht indes nicht auf sozialistischer Grundlage, sie ist vielmehr auf die privatkapitalistische Wirtschaftsreform aufgepflanzt: die wahre Dienstleistung ist „das rentabelste Geschäft der Welt". — Ford hofft, daß sich die Industrie in einem allmählichen Entwicklungsgange zu seinem Grundsatze der Dienstleistung durchringen wird. Faßt der Produzent in diesem Sinne seine Aufgabe an, so muß er wie Ford danach streben, der Öffentlichkeit ein immer mehr vervollkommnetes Produkt zu immer niedrigerem Preise anzubieten, während er seinen Arbeitern und Angestellten mit wachsender Produktion steigende Löhne gewährt.

Für die Idee der Dienstleistung, den sittlichen Grundgedanken seines Lebenswerkes, hat Ford seine ganze Persönlichkeit eingesetzt. Mit unermüdlicher Arbeitskraft und echt amerikanischer Zähigkeit arbeitete er daran, diese Gedanken in immer größerem Umfange zur Tat werden zu lassen. Die Auffassung, daß alle Produktion Dienstleistung am Volke sei, bestimmt Fords Stellungnahme zu den Produktionsfaktoren; sie hat ihn auch angeregt, sich darüber hinaus mit allen möglichen Erscheinungen des nordamerikanischen Wirtschaftslebens auseinanderzusetzen. So ist er dazu gekommen, gewisse Theorien, wie z. B. über Geld, Kapital und Krisen aufzustellen, die an sich vielleicht geeignet sein mögen, Auswüchse des amerikanischen Kapitalismus zu bekämpfen, die aber einer wissenschaftlichen Prüfung nicht immer standhalten. Häufig beschränkt er sich auch darauf, Mißstände — z. B. im Bankwesen — aufzudecken, ohne theoretisch oder praktisch begründete Verbesserungsvor-

[1]) Nach einer Zeitungsmeldung hat kürzlich der deutsche Reichskommissar für Aus- und Einfuhr auf Antrag des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft die Einfuhrbewilligung für 500 Ford-Traktoren erteilt. Der Vertrieb dieser Schlepper soll durch eine neu gegründete Aktiengesellschaft für motorische Bodenbearbeitung erfolgen.

schläge zu machen. Er bedient sich dann gern des lehrhaften Tones der „Pilgerväter“, der uns leicht als überheblich anmutet, der aber im amerikanischen Leben ein übliches Ausdruckmittel der Führer in Politik und Wirtschaft zu sein pflegt. Ford ist der Ansicht, daß alle Auswüchse der gegenwärtigen Wirtschaftsreform verschwinden werden, wenn sich erst der Grundsatz der Dienstleistung allgemein durchgesetzt haben wird. Hier liegt seine Schwäche: der Wunsch, seiner Lebensidee zum Siege zu verhelfen, hindert ihn, die Erscheinungen des Wirtschaftslebens ohne Vorurteile zu prüfen und die widerstreitenden Interessen der Wirtschaft objektiv gegeneinander abzuwägen. Er verliert sich dann manchmal so weit in utopischen Planungen für ein besseres Wirtschaftssystem, daß man den nüchternen, mit Tatsachen rechnenden Geschäftsmann, der uns sonst in dem Buche gegenübertritt, nicht mehr erkennt.

Von dem Leitgedanken der Dienstleistung ausgehend, ist Ford unablässig bemüht gewesen, das Ford-Automobil auf Grund wissenschaftlicher Untersuchungen zu verbessern, gleichzeitig aber auch zu vereinfachen. Nachdem eine gewisse technische Vollkommenheit und Abgeschlossenheit erreicht war, ging er daran, eine bestimmte Grundform herauszubilden, deren regelmäßige Anwendung den Aufbau des Kraftwagens vom Einzelteil aus ermöglichte. Das Ergebnis dieses anhaltenden Normalisierungs- und Typisierungsprozesses war das Modell T., auf das vom Jahre 1908 an die Automobilproduktion der Ford-Werke beschränkt worden ist. Dieser Wagentyp war seiner Bauart und seinem Preise nach für einen weiten Käuferkreis bestimmt, kostete er doch 1920/21 durchschnittlich nur 400 Dollar, also etwa einen zehnfachen Arbeiter-Wochenlohn. Heute wird er zu noch wohlfeilerem Preise auf den Markt gebracht. Das Modell T. war ein Gebrauchswagen, der den vielseitigsten Bedürfnissen genügte und sich vor allem durch die Einfachheit seiner Konstruktion auszeichnete. Seine einzelnen Teile, die nach bestimmten Normalien ausgebildet waren, konnten in Reparatur- und Zusammensetzstationen, wie sie von den Ford-Werken überall in den Vereinigten Staaten eingerichtet wurden, leicht ausgewechselt werden. Die Absicht, die dieser Organisation zugrunde lag, ging dahin, daß ein neuer Einzelteil weniger kosten sollte als die Reparatur des beschädigten Teiles. Auf diese Weise — die übrigens in manchem den Prinzipien folgt, die aus der Absatzorganisation der Singer-Nähmaschine bekannt sind — ist es Ford gelungen, die Gebrauchsfähigkeit seiner Automobile zu verlängern, während gleichzeitig die Reparaturkosten gesenkt werden konnten.

Mit der Beschränkung auf den Normaltyp T. hat nach Fords Ansicht überhaupt erst die eigentliche Poduktion eingesetzt. In diesem Augenblick beginnt auch der ungeheure Aufschwung des Unternehmens. Die Durchbildung der einzelnen Automobilteile nach bestimmten Normen begünstigt ihre Massenherstellung, und die Beschränkung auf einen Wagentyp gestattet, bei allen Wagen die gleichen Einzelheiten zu verwenden, so daß auch die Zusammensetzung der Einzelteile als Serienarbeit vor sich gehen kann. Hierdurch wird der Produktionsgang bedeutend vereinfacht und beschleunigt.

Der amerikanische Automobilbau, als dessen vornehmster Vertreter Ford gelten muß, bildet für den deutschen Kraftwagenbau eine Gefahr, die nicht unterschätzt werden darf. Es wäre indes vom kaufmännischen Standpunkt aus verfehlt, wenn sich unsere hochstehende Kraftwagenindustrie etwa alle Produktionsmethoden Fords zu eigen machen würde. Der Inlandsmarkt wäre vorderhand für volkstümliche Wagen nach Art der Ford-Automobile nur in beschränktem Maße aufnahmefähig, und auf dem Weltmarkte könnte sie damit kaum auf die Dauer der amerikanischen Konkurrenz standhalten. Infolgedessen bleibt unsere Automobilindustrie darauf angewiesen, wie bisher Kraftfahrzeuge herzustellen, die durch ihre Qualität und ihre vorgeschrittene Konstruktion auch bei höheren Preisen dem Auslande gegenüber konkurrenzfähig sind. Denn die Entwicklungsmöglickkeiten im Kraftwagenbau sind nicht erschöpft: Motor, Antriebskraft, Fahrgestell, Wagenform und nicht zuletzt das Material gewähren dem technischen Fortschritt noch weiten Spielraum.

Der Normalisierungs- und Typisierungsgedanke ist übrigens auch der deutschen Wirtschaft nicht fremd. Unter dem Druck der Kriegsverhältnisse ist der Normenausschuß der deutschen Industrie entstanden. Die gleichen Bestrebungen kommen im Bereich der Reichsverkehrsverwaltung in Vorschlägen zur Typisierung von Lokomotiven zum Ausdruck.

Mit den geschilderten Normalisierungs- und Typisierungbestrebungen verbinden die Ford-Werke eine bis ins Kleinste gehende Erforschung aller Arbeitsvorgänge des Erzeugungsprozesses. Hierdurch haben sie eine Arbeitsteilung erreicht, die man in solchem Ausmaße selbst bei den höchst entwickelten Industrien des europäischen Festlandes nicht finden dürfte. Um trotz dieser weitgehenden Zerlegung des Arbeitsvorganges ein Zusammenwirken der Arbeitskräfte sicherzustellen, ordnet Ford Maschinen und Arbeiter genau in der Reihenfolge, die dem Gange der Erzeugung entspricht, wobei die strengste Raumökonomie beobachtet wird. Ein System von Montagebahnen, die sich in der jeweils günstigsten Arbeitsebene mit genau erprobter Geschwindigkeit bewegen, sorgt außerdem dafür, daß die einzelnen Arbeitsverrichtungen glatt ineinander greifen.

Die Ökonomie des Raumes, die Ford hervorhebt, ist in Amerika auch in anderen Betrieben, z. B. in den Büros der Eisenbahngesellschaften durchgeführt; dort sind oft bis 100 Angestellte, die mehr oder minder schematische Arbeiten zu verrichten haben, in einem Saal untergebracht. Abgesehen von der Ersparnis an Beleuchtung, Heizung und Reinigung, sagt man dieser Unterbringungsart nach, daß sie die Arbeitsleistung des Einzelnen, der unter ständiger Aufsicht steht, zu erhöhen pflege.

Die Methoden, die Ford in seinen Betrieben anwendet, um die Intensität der Arbeitsleistung zu steigern, sind als „Taylor-System“ schon vor ihm bekannt gewesen. Sie sind indes wohl selten so zielbewußt angewendet worden wie in seinen Fabriken. Die Arbeiterschaft steht im allgemeinen dem Taylor-System ablehnend gegenüber. Auch wenn sie erkennt, daß daraus eine Hebung der Produktivität des Unternehmens entspringt, die schließlich auch ihr zugute kommt, so fürchtet sie doch in den Fortschritten, die mit dem Taylor-System im Erzeugungsprozeß eintreten, eine Gefährdung ihrer Interessen: daß sie nämlich Arbeiter entbehrlich machen, erhöhte Ansprüche an die Leistungen stellen könnten und — dies gilt namentlich für Deutschland — die kollektive Festsetzung der Arbeitsbedingungen auszuschalten vermöchten. Wenn es Ford trotz solcher Widerstände gelungen ist, die Arbeitskraft nach den Grundsätzen Taylors zu verwenden, so ist dies einmal auf die Machtverteilung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in den Vereinigten Staaten zurückzuführen, nicht zuletzt ist es aber in der Stellung begründet, die Ford seinen Arbeitern innerhalb des Unternehmens einräumt, indem er sie gewissermaßen als „Gesellschafter“ ansieht und sie daher auch am Gewinne beteiligt. Durch diese Gewinnbeteiligung, die — wie wir unten sehen werden — als ein variabler, im voraus geschätzter und vorausbezahlter Lohnzuschlag zu dem festen Zeitlohn hinzutritt, nehmen die Arbeiter der Ford-Werke unmittelbar an dem Ertrage der auch durch ihre verstärkten Leistungen erhöhten Produktion teil. Ford ist überdies bemüht, Schädigungen der Arbeiter, wie sie beim Taylor-System mit der Zeit aus gleichförmigen und geistlosen Verrichtungen entstehen können, nach Möglichkeit vorzubeugen, obwohl er auf Grund seiner Erfahrungen nicht die Bedenken zu teilen vermag, die von einigen Sozialpolitikern gegen die sogenannten repetitiven Arbeiten ins Feld geführt werden. Das wichtigste Moment aber, um die Arbeiterschaft mit den Methoden zur Steigerung der Arbeitsintensität zu versöhnen, ist in den Ford-Werken neben der Gewinnbeteiligung die Herabsetzung der täglichen Arbeitsdauer auf 8 Stunden. Denn diese Arbeitszeit bildet in der amerikanischen Industrie keineswegs die Regel. Wenn man von der unter staatlicher Aufsicht stehenden Betrieben des Schiffbaues und der Eisenbahnwerkstätten absieht, wird in den meisten industriellen Betrieben länger als acht Stunden täglich gearbeitet. Eine amtliche Erhebung über die Arbeitszeit in sämtlichen nordamerikanischen Industrien, die vor kurzem in der „Labour Review“ veröffentlicht war, hat ergeben, daß von 10 Millionen Arbeitern 50 % länger als 48 Stunden in der Woche arbeiten; von diesen arbeiten wiederum 36 % mehr als 54 Stunden und 12 % über 60 Stunden. In einzelnen Industriezweigen verschiebt sich das Verhältnis zwischen achtstündiger Arbeitszeit und der darüber hinausgehenden Arbeitsdauer noch mehr zugunsten der letzteren. Die Verlängerung der Arbeitszeit ist eben das erste und einfachste Mittel zur Produktionssteigerung. Wird es obendrein durch eine aufs Höchste gesteigerte Produktionstechnik ergänzt, dann muß eine derart organisierte Produktion allein aus diesem Grunde ihre Konkurrenten auf dem Weltmarkte schlagen.

Die Zerlegung der Arbeit in die kleinsten Teilverrichtungen — Ford hat für seine Betriebe 7882 Arten von Arbeitsverrichtungen festgestellt — und eine ausgedehnte Verwendung automatisch wirkender Maschinen gestattet der Ford-Automobil-Gesellschaft, hauptsächlich ungelernte Arbeiter zu verwenden. Sie erlernen die Arbeit, die auf einfachste Handgriffe zurückgeführt ist, in wenigen Stunden oder Tagen. Gelernte Arbeiter in unserem Sinne sind bei Ford lediglich die Hersteller von Werkzeugen und Modellen, die sogenannten experimentellen Arbeiter, und die Maschinisten.

Es hat sich ergeben, daß von den eben erwähnten 7882 Arten von Einzelverrichtungen nur 949 Arbeiten als Schwerarbeit bezeichnet werden konnten; 3338 Verrichtungen erforderten eine normale männliche Durchschnittskraft, und 3595 Arbeitsverrichtungen konnten ohne körperliche Anstren-

gung erbracht werden. Diese ausgesprochen leichten Arbeiten sind ihrerseits wiederum daraufhin untersucht worden, inwieweit sie die menschlichen Sinne und Gliedmaßen in Anspruch nehmen; es ergab sich, daß 670 dieser leichten Verrichtungen von Beinlosen, 2637 von Einbeinigen, 2 von Armlosen, 715 von Einarmigen, 10 von Blinden geleistet werden konnten. Aus dieser Analyse des Arbeitsvorganges schließt Ford, daß auch für die physisch Benachteiligten hinreichende Arbeitsgelegenheit vorhanden sei, wo sie gegen vollwertige Leistung vollen Lohn verdienen könnten. Ford zieht auch die praktischen Folgerungen aus dieser Erkenntnis: in seinen Fabriken stehen 18 % der Belegschaft unter dem Durchschnitt körperlicher Leistungsfähigkeit; hierunter befinden sich eine große Zahl von Krüppeln und Verstümmelten.

Die Untersuchungen Fords und seine Gedanken über die Wohltätigkeit, denen er ein besonderes Kapitel seines Buches widmet, verdienen gerade in der heutigen Zeit die Beachtung unserer Sozialpolitiker und derjenigen Industriellen, die Erwerbsbeschränkten von vornherein ablehnend gegenüberstehen. Der Grundsatz, der bereits in der deutschen Kriegsbeschädigtenfürsorge durchgeführt ist, nämlich den Beschädigten nicht mit Almosen zu einem Bettelleben zu verführen, sondern ihn arbeitsfähig zu machen, wird in Zukunft in erhöhtem Maße die gesamte Sozialpolitik leiten müssen. In einer verarmten Volkswirtschaft ist für eine Geldsozialpolitik, d. h. für eine Renten- und Unterstützungsfürsorge kein Raum mehr; sie muß durch eine produktive Sozialpolitik, durch eine Arbeitsfürsorge ersetzt werden. Einen Weg hierfür zeigt das Vorgehen Fords. Nicht jedes Unternehmen vermag natürlich in größerem Umfange Erwerbsbeschränkte einzustellen. Bergwerke, die vorwiegend schwere körperliche Arbeit verlangen, landwirtschaftliche Betriebe und Eisenbahnen, wo dem Saisoncharakter dieser Unternehmungen entsprechend auf eine möglichst vielseitige Verwendung des Personals Wert gelegt werden muß, sind hierzu weniger geeignet als die weiterverarbeitenden Industrien, in denen überdies eine feinere Zerlegung des Arbeitsprozesses möglich ist.

Mit dem Wachsen seines Unternehmens ist Ford in folgerichtiger Weiterentwicklung des Gedankens der Arbeitsteilung dazu übergegangen, die Produktion in verschiedenen selbständigen Teilbetrieben zu dezentralisieren. Hierbei geht sein Streben dahin, die Einzelfabrikate möglichst im Bereich ihres Rostoffvorkommens herzustellen, vorausgesetzt, daß dort hinreichende Kraftquellen vorhanden sind. Eine planvolle Neugliederung der gesamten volkswirtschaftlichen Produktion, die den Standort der einzelnen Industrien in die Nähe ihrer Rohstoffquellen rücken müßte, würde nach Ford den Ausgleich zwischen den Quellen der Energie und ihrer Anwendung herstellen, dessen Fehlen seiner Ansicht nach die Hauptursache der menschlichen Armut ist. Unter den Zielen, die natürlichen Hilfsmittel zugunsten der Menschheit stärker als bisher auszunützen, nennt Ford auch die Neuorganisation der landwirtschaftlichen Erzeugung. Seine Pläne, die auf eine großzügige Verflechtung zwischen industrieller und landwirtschaftlicher Produktion hinauslaufen, entfernen sich indes zu weit von der Wirklichkeit, als daß man sie im Ernst zur Grundlage einer Reform machen dürfte. Ford will den landwirtschaftlichen Erzeugungsprozeß nach Art des industriellen intensivieren. Wenn jeder landwirtschaftliche Betrieb erst ein geschäftsmäßig betriebenes Unternehmen sei, meint er, würde sich die tatsächliche Jahresarbeit auf einer Durchschnittsfarm in 24 Tagen erledigen lassen. Auf diese willkürliche Annahme stützt sich sein Vorschlag, der die Landwirte während der stillen Zeit des Jahres in den Fabriken beschäftigen, und die Fabrikarbeiter in der Bestellungs- und Erntezeit landwirtschaftliche Arbeiten verrichten lassen will. Ford wird durch die Art seiner Produktion verleitet, den Einfluß der Saison auf die industrielle Produktion zu überschätzen. Er vergißt ferner, daß die meisten städtischen Fabrikarbeiter die Landarbeit nicht beherrschen und daß sie nur selten geneigt sein werden, diese meist schweren Arbeiten in Wind und Wetter zu verrichten. Er übersieht auch, daß der Technik in der Landwirtschaft Grenzen gesetzt sind und daß der Erfolg eines landwirtschaftlichen Betriebs hauptsächlich von natürlichen Einflüssen abhängt. So einfach liegt die Frage der Rationalisierung und Intensivierung der Landwirtschaft auch in Amerika nicht, als daß man sie schon mit der Übertragung erfolgreicher industrieller Produktionsmethoden lösen könnte.

Selbstverständlich ist eine Dezentralisation der Industrie, die heute ihre Arbeitsstätten im Weichbilde der Großstädte zusammenzuballen pflegt, erstrebenswert. Auch bei uns sind bedeutsame Anfänge in dieser Richtung gemacht, die an den Gedanken der „Gartenstadt“ anknüpfen.

(Schluß folgt.)

Die erste Kölner Messe.

Vom Regierungsrat **Schmedding (Köln)**.

„Die Kölner Messe ist bestimmt, der Großmarkt des industriellen Deutschlands zu sein.“
Oberbürgermeister von Köln Dr. h. c. Adenauer.

Nach dem Vorbilde anderer Städte, die nach dem Kriege Leipzig in der Veranstaltung von Messen gefolgt sind, sah nun auch Köln in den Tagen vom 11. bis 17. Mai d. J. die erste Mustermesse in seinen Mauern. Nach dem Leitsatze des Oberbürgermeisters Adenauer ist die Messe mehr als eine rein örtliche Angelegenheit. Sie hat sich einen weiteren Rahmen gesteckt und will auf altem deutschen Boden, auf einer seit dem Altertum durch ihre günstige Handelslage am größten deutschen Strom begünstigten Stelle ein wirtschafts- und kulturpolitisches Ziel auf neuzeitlicher Grundlage verwirklichen. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, auch in dieser Zeitung über die Bedeutung dieser Veranstaltung und ihren Verlauf kurz zu berichten.

Der Plan zu einer modernen Großmesse wurde in Köln bereits im Jahre 1919 erwogen, als die Stadt ihres Festungscharakters entkleidet, plötzlich die Möglichkeit zu freier räumlicher Entfaltung offen fand. Eine Reihe von Widerständen brachte es mit sich, daß erst 1922 an die Verwirklichung des Planes herangetreten werden konnte. 1923 verhinderte dann der Ruhreinbruch die Eröffnung der Messe.

Die Frage, ob das rheinisch-westfälische Wirtschaftsgebiet eine neue Großmesse braucht, ist von den Unternehmern der Messe, als welche hauptsächlich die Stadt Köln in Frage kommt, entschieden bejaht worden. Man wird nicht verkennen können, daß eine große Reihe von äußeren Umständen einen solchen Optimismus rechtfertigt. Köln beruft sich dabei in erster Linie auf seine Verkehrslage. Die günstige Lage am Rhein, der bis Köln noch für kleinere Seeschiffe fahrbar ist, verbindet sich mit einem Eisenbahnverkehr, bei dem sich hier die wichtigsten von West nach Ost und von Süden nach Norden führenden Güter- und Personenzuglinien schneiden. Ferner liegt Köln hervorragend günstig zu allen Industriegebieten Rheinlands und Westfalens. Es sei nur hingewiesen, ganz abgesehen von den zahlreichen Industrien um und in Köln, auf die linksrheinischen Industrien um Aachen, M.-Gladbach und Crefeld, die rechtsrheinischen im Wuppertal, und das gewaltige Industriegebiet, das sich von Düsseldorf über Duisburg und Essen bis nach Dortmund hinzieht. Die aufgezählten Namen beleuchten gleichzeitig auch die Wirtschaftszweige, die auf der Messe hervorragend vertreten sind: Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, Textilien, Papier und Lederwaren, ferner Nahrungs- und Genußmittel, Baustoffe und Steinzeuge. Dazu kommt, daß Köln nicht nur im Mittelpunkt des größten deutschen Produktionsgebietes liegt, sondern auch des wichtigsten Verbrauchsgebietes. Das dichtbevölkerte rheinisch-westfälische Gebiet ist zugleich ein starker Verbraucher der Erzeugnisse seines eigenen Gewerbefleißes. Dann sei hervorgehoben, daß die politischen Verhältnisse in dem besetzten Gebiet, insbesondere seine Abschnürung durch die Errichtung von Zollschranken, es mit sich gebracht haben, daß Köln seit 1919 immer mehr der Handelsmittelpunkt des gesamten besetzten Gebietes geworden ist, und Essen und vor allem Düsseldorf, das vor dem Kriege mit Köln wetteiferte, wohl endgültig hinter sich gelassen hat. Damit ist aber die Bedeutung der Kölner Messe als eines Zentralmarktes des westdeutschen Wirtschaftsgebietes nicht erschöpft. Man erwartet von ihr auch die Erfüllung einer zweiten Aufgabe: Sie soll die Wirtschaftsfäden mit dem übrigen Westeuropa von neuem anspinnen und fest und dauerhaft knüpfen. Die deutsche Produktion muß sich notgedrungen auf eine starke Ausfuhr einstellen und als Ausfuhrmesse ist die Kölner Messe durch ihre Lage im Westen des Reiches durch die Nähe Hollands, Belgiens, Frankreichs und Englands hervorragend begünstigt. Sogar nach dem räumlich weit entfernten Osten, nach Rußland hinüber, hatte sie bereits Fühlung genommen, und nur dem Zwischenfall in der Berliner russischen Handelsvertretung ist zuzuschreiben, daß die Russen im letzten Augenblick ihre Beteiligung abgesagt haben.

Man darf wohl sagen, daß der über alle Schätzung große Andrang von Ausstellern zur Kölner Messe die Erwartung ihrer Veranstalter glänzend gerechtfertigt hat, und daß hierdurch der

Beweis für die Notwendigkeit und Lebensfähigkeit der Messe bereits erbracht ist. Die Zahl der Platzanmeldungen betrug ungefähr 13 000, die zur Verfügung stehenden Ausstellungsplätze gestatteten aber nur die Unterbringung von etwa 3000 Ausstellern, so daß sich in der Stadt noch an verschiedenen Stellen sogenannte Nebenmessen gebildet haben.

Aber noch aus einem ganz anderen Grunde ist die Kölner Messe von ganz besonderer Bedeutung, da sie berufen ist, allen gegenteiligen Bestrebungen zum Trotz, die Einheit des Deutschen Reiches mit zu festigen. Innerpolitisch wird sie dazu beitragen, nicht nur das wirtschaftliche Band zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet fester zu verknüpfen, sondern auch das Gefühl der politischen Zusammengehörigkeit neu zu beleben. In dieser Hinsicht kann es nicht hoch genug veranschlagt werden, daß die Messe am Sonntag, den 11. Mai d. J., in der von fremden Truppen besetzten Stadt, in aller Feierlichkeit eröffnet wurde, von dem Präsidenten des Deutschen Reiches selbst, umgeben vom Reichskanzler und von Reichs- und Staatsministern. Auch außenpolitisch kann die Eröffnungsfeier, mit den sie begleitenden Reden des Reichspräsidenten, der Minister und Wirtschaftsführer, die allen Teilnehmern als hohe nationale Weihestunde in Erinnerung bleiben wird, nur von guter Wirkung sein; wie auch ferner die Messe selbst, als eine internationale Messe, der Welt vor Augen führen sollte, daß die Weltwirtschaft ein unteilbares Ganzes ist, und auf die Dauer durch keine künstlich aufgerichtete Schranken unterdrückt werden kann.

Wenden wir uns kurz im folgenden der Messe selbst zu. Die Messebauten liegen auf dem rechten Rheinufer dicht beim Personenbahnhof Köln-Deutz. Ihr Mittelpunkt bildet eine große Festhalle; um sie herum liegen in Hufeisenform weite aus Beton gebaute Hallen. Die fertiggestellten Bauten nehmen eine Fläche von 35 000 qm ein; dazu kommen noch provisorische Gebäude, die 10 000 qm bedecken. Von den annähernd 3000 Ausstellern gehören rund ein Drittel den technischen Industrien an. Vom westlichen und südlichen Auslande sind Holland, die Schweiz, England, Belgien und Frankreich vertreten. Österreich tritt in geschlossener Gruppe auf. Die Messe ist in 18 Hauptgruppen gegliedert, wovon die technischen, die nach allgemeinem Urteil der Messe ihr Gepräge geben, hier kurz angeführt seien:

1. Maschinenbau, 2. Bergbau, mit der Sonderausstellung der rheinischen Braunkohlenindustrie, die die mitteldeutsche Braunkohlenausstellung der Leipziger Messe um das Vierfache übertrifft, 3. Verkehrsmittel, 4. Elektrotechnik, 5. Werkzeuge, 6. Baumesse, 7. Landwirtschaftliche Maschinen.

Über die Gruppe Verkehrsmittel sei kurz folgendes gesagt: Eine Reichsbahnlokomotive der neuen Bauart Gt 46,17 war von der Firma Humboldt in Köln-Kalk ausgestellt. Dieser Typ ist bekanntlich seit einiger Zeit im schweren Güterzug- und im Personenzugdienst auf Strecken mit starker Steigung im Gebrauch. Ferner wurden gezeigt mehrere Arten von Spezial-Güterwagen für den Reichsbahndienst. Zu erwähnen ist hier der 50-t-Güterwagen der Ürdinger Maschinenfabriken, der den Zukunftstyp für gewisse Massentransporte darstellen dürfte. Daneben standen Selbstentlader für Spezialdienste, Kesselwagen u. a. Hierbei seien besonders die beiden Kesselwagen für den Transport von Braunkohlenstaub erwähnt, die es ermöglichen, die pulverisierte Braunkohle, ein hochwertiges Heizmittel, ihren Verwendungsstellen zuzuführen. Neben auf den Reichsbahndienst zugeschnittenen Ausstellungstypen war auch eine große Menge anderer Verkehrsmittel ausgestellt, so Motorlokomotiven, Lokomotiven mit Braunkohlenfeuerung und feuerlose Lokomotiven. Der gewaltige Funkenauswurf bei der Feuerung mit Braunkohle wirkt hindernd auf die Verwendung der Braunkohle für die Reichsbahn. Die ausgestellten Lokomotiven zeigen große Funkenfänger. Transportbänder und Krane, Hebezeuge aller Art, Rangier- und Weichenanlagen (u. a. eine doppelte Kreuzungsweiche, Patent Bäseler) sind weitere Ausstellungsgegenstände. Fluß- und Kanaldampfer ergänzten die Abteilung nach der Seite des Wasserverkehrs hin.

Im Rahmen dieses Aufsatzes auf die Bedeutung der übrigen Gruppen näher einzugehen, ist leider nicht möglich. Doch fand insbesondere auch der Eisenbahnfachmann vielseitige weitere Anregung; so auf dem Gebiete der Kraft- und Werkzeugmaschinen und dem der Elektrizität, wo Neuerungen der Stark- und Schwachstromtechnik gezeigt werden. Bemerkenswert war auch die Baumesse und für den Bürobedarf die Ausstellung der Papier- und Schreibwaren sowie der Büromaschinen, wie Druckapparate, Schreib-, Rechen-, Vervielfältigungs- und Diktiermaschinen, die in den Betrieben der Behörden immer mehr Eingang finden.

Über den Verlauf der Messe kann gesagt werden, daß er als günstig anzusprechen ist. Der Besuch war vom ersten Tage an außerordentlich stark und hat in gleicher Höhe die ganze Woche angehalten. Wenn das Geschäft auch in manchen Zweigen sich nur langsam entwickelte, so war das eine Folge der wirtschaftlichen Lage, die mit den Worten Geldknappheit, Kreditnot und ungeklärte politische Lage genügend gekennzeichnet ist. Als besonders günstig wird die Lage bei der technischen Messe beurteilt, die sich sehr dem Grade einer Ausstellung nähert. Hier liegt der Wert der Messe für die Aussteller bei vielen Artikeln mehr in der Anbahnung von geschäftlichen Beziehungen und in der Zurschaustellung ihrer Erzeugnisse, als in dem sofortigen Abschluß von Geschäften. Da hier außerdem das Geschäft langsamer in Gang kommt als bei anderen Gewerben, so hat sich das Bedürfnis nach einer Verlängerung dieser Messe ergeben. Die Messeleitung hat daher beschlossen, die technische und die Braunkohlenmesse bis zum Dienstag, den 20. Mai abends zu verlängern. Im allgemeinen muß betont werden, daß die Kölner Messe den einzelnen Gewerbezweigen eine beträchtliche Zahl neuer Kunden gebracht, und daß das durch Geldknappheit gehemmte Geschäft durch erhöhte kleinere Umsätze zum Teil ausgeglichen wird. Die Grundstimmung ist die: Die Kölner Messe hat sich durchgesetzt, sie war ein Erfolg, ein Erfolg in politischer Beziehung, ein Erfolg für die Wirtschaft, und endlich ein Erfolg für die Stadt Köln. Das Fortbestehen der Messe ist dadurch gesichert.

Zum Schluß sei noch ein Wort über die Mitwirkung der Reichsbahn an dem Gelingen der Messe gestattet. Ihr lag die Heranschaffung des Ausstellungsgutes und der Messebesucher ob. Die Heranschaffung der Ausstellungsgüter konnte im Benehmen mit der Ausstellungsleitung ohne Schwierigkeit geregelt werden, vor allem, nachdem ein zollfreies Heranführen der Ausstellungsgüter durch die französische Zollinie, die das unbesetzte von dem besetzten Gebiet trennt, erreicht worden war. Dem Personenverkehr konnte durch Verstärkung der planmäßigen Züge, durch das Einlegen von Sonderzügen und durch Verstärkung des Schalterdienstes auf den Kölner Bahnhöfen und die Einrichtung einer Fahrkartenausgabe auf dem Messegelände selbst, ausreichend Rechnung getragen werden. Günstig wirkte noch besonders die Lage des Messebahnhofes Köln-Deutz, bei dem ein besonderer Zu- und Ausgang zum Messegelände in Benutzung genommen wurde.

Das Zusammenarbeiten aller beteiligten Kreise hat in Köln eine internationale Großmesse geschaffen, die einen vielverheißenden Anfang genommen hat. Möchten die Hoffnungen, die sich an die Veranstaltung der Messe geknüpft haben, in vollem Umfange erfüllt werden.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der Zeit vom 9. bis 11. April 1924 ist in Hornberg (Baden) die 134. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen abgehalten worden. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Ein Antrag, für die vom Absender und Empfänger selbst zu verladenden oder zu entladenden Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 500 kg die Lieferfristen zu verdoppeln, wurde abgelehnt.

2. Die Beschlußfassung über den Antrag: Für Filmabfälle, Zelluloidwaren und Zelluloidabfälle wegen ihrer Leichtentzündlichkeit durch die Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, Verpackung in festen Kisten, Fässern, Kübeln oder Blechbehältern vorzuschreiben, wurde ausgesetzt, weil weitere Erhebungen für notwendig erachtet wurden.

3. Eisenbahnseitig war beantragt worden, Gegenstände, die an sich nicht feuergefährlich sind, jedoch in offenen Wagen lose verladen in Heu, Stroh, Holzwolle und dergleichen oder verpackt in Lattenkisten, Verschlägen, Steigen, Harassen, offenen Körben, Kübeln usw. und angefüllt mit feuergefährlichen Verpackungsstoffen aufgeliefert werden, dem Bedeckungszwange zu unterwerfen. Die Beschlußfassung über den Antrag, der für verschiedene Industriezweige von weittragender Bedeutung ist, wurde aber vertagt und von weiterer Berichterstattung abhängig gemacht.

4. Gleichfalls vertagt wurde ein Antrag, die Schutzwagengebühr zu ändern.

5. Nach § 49 (5) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B (Ausgabe vom 15. April 1924), ist bei der Frachtberechnung für Güter in Privatkesselwagen, deren Eigengewicht höher ist als das frachtpflichtige Mindestgewicht, diesem Gewicht ein Drittel

des überschießenden Gewichts zuzuschlagen. Ebenso besagt § 49 (6) für andere beladene Privatwagen: „Übersteigt das Eigengewicht 15 000 kg und ist das Gewicht der Sendung niedriger, so wird ein Drittel des 15 000 kg übersteigenden Eigengewichts dem Gewicht der Sendung zugeschlagen". Es wurde beschlossen, in beiden Tarifstellen die Worte „ein Drittel" durch „ein Viertel" zu ersetzen.

6. Der Antrag, Ochsenmaulsalat in der Zeit vom 1. April bis 30. September in die ermäßigte Eilgutklasse aufzunehmen und ihn dadurch mit den Fischmarinaden tarifarisch gleichzustellen, wurde abgelehnt.

7. Auf Grund eines Sammelberichts für chemische Erzeugnisse wurden folgende Tarifänderungen beschlossen:

a) „Essigsäure im Falle der Ausfuhr" und „Kalisalpeter im Falle der Ausfuhr" werden in die Klasse B aufgenommen. Für die gleichen Güter im Inlandsverkehr bleibt es bei der bisherigen Frachtberechnung nach Klasse A.

b) Aus Klasse A in Klasse B werden versetzt:
„Ameisensäure";
„Ätzkali, fest oder flüssig (Ätzkalilauge)";
„Holzgeist (Methylalkohol), soweit nicht in Klasse C genannt". — Gereinigter Methylalkohol bleibt aber wie bisher in Klasse A. Es wird dies durch eine Anmerkung zur Tarifstelle „Holzgeist" der Klasse C besonders ausgedrückt.
„Natriumnitrit";
„Pottasche, soweit nicht in Klasse D genannt";
„Tetrachlorkohlenstoff".

c) Aus Klasse A in Klasse C werden versetzt:
„Chlor, verflüssigt" und „Salpetersäure".

Die Frage der Detarifierung von Oxalsäure, Sulfosäuren, Azobenzol, Anilin, Paranitranilin, Azetaldehyd, Formaldehyd und Arsenmehl wurde teils wegen des hohen Wertes der Erzeugnisse, teils um die weitere Entwicklung der Verhältnisse in der nächsten Zeit abzuwarten, einstweilen zurückgestellt.

8. Schwefelsaure Kalimagnesia in der Tarifstelle „Salze" der Klasse D wird hier gestrichen und künftighin den Salzen bis zu einem Höchstgehalt von 42 v.H. reinem Kali der Klasse F zugerechnet werden.

9. Die Versetzung der rohen und roh behauenen Steine aus Klasse E in Klasse F sowie der ganz oder teilweise polierten Platten, Fliesen und Werkstücke aus Klasse D in Klasse E wurde abgelehnt. Ebenso die Gleichstellung der gesägten und weiter bearbeiteten Platten aus Marmor und belgischem Granit bis zu 10 cm Stärke (Ziffer 1 a der Stelle „Steine" der Klasse D) mit anderen Steinplatten der Klasse E. Steindruckplatten werden in der Klasse C gestrichen; sie fallen künftighin unter die übrigen geschliffenen Steine der Klasse D. Steinwalzen mit eingezogenen eisernen Wellen werden in die Klasse D aufgenommen. Außerdem sollen sämtliche Steine der Klassen A bis E im Falle der Ausfuhr eine Klasse billiger tarifiert werden als im Inlandsverkehr.

10. In der Klasse B wird die neue Stelle gebildet: „Specksteinwaren, folgende: Isolierkörper aus Steatitmasse für elektrische Zwecke, auch in Verbindung mit anderen Stoffen". Gleichzeitig soll roher Speckstein, der bisher in der Gütereinteilung unter „Talkstein" in Klasse D aufgeführt war, aus Gründen der Übersichtlichkeit künftighin an besonderer Stelle in Klasse D genannt werden. Demgemäß wird in Klasse D folgende neue Stelle gebildet: „Speckstein, auch gemahlen oder gemischt mit gemahlenem Ton, Feldspat oder Glas (Steatitmasse)" und die Stelle „Talkstein" in Klasse D wie folgt neu gefaßt: „Talkstein, Asbestine, sämtlich auch gemahlen."

11. Raffiabast wird unter die Pflanzenfasern der Klasse C aufgenommen.

12. Koks aus Schieferkohle gehörte bisher als „Koks, soweit nicht in Klasse E genannt" zur Klasse D. Er soll jetzt dem Steinkohlen- und Braunkohlenkoks durch entsprechende Fassung der Stelle „Koks" in Klasse E gleichgestellt werden.

13. Nasses Leimleder wird aus Klasse E in Klasse F versetzt.

14. Stickstoffdüngemehl aus Abfällen tierischer Art wird unter eigener Stelle in die Klasse E aufgenommen.

15. In das Verzeichnis IV (der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, wird neu aufgenommen: „Rohalizarin".

16. Die Aufnahme von Gefrierfleisch in die ermäßigte Eilgutklasse wurde abgelehnt.

17. Die Ziffer 8 „Schrott" der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse E erhält folgende Fassung:

„8. Schrott.

a) Hierunter fallen:

α) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Klassen A bis D, alt abgängig, ausgenommen Maschinen und Maschinenteile, wie in dieser Stelle der Klasse D genannt;

β) Abfallstücke der Herstellung und Verarbeitung von Eisen und Stahl;

γ) gebrochene Ausschußwaren von Eisen und Stahl;

sämtlich nur zum Einschmelzen, auch zur Entzinkung oder Entzinnung oder zur Verwendung bei der chemischen Gewinnung des Kupfers in Kupferhütten bestimmt. Die Gegenstände dürfen mit anderen Stoffen, außer edlen Metallen, verbunden oder überzogen sein, sofern diese Stoffe nicht einen hauptsächlichen Bestandteil bilden (s. Abs. b) β). Für diese Gegenstände wird die Fracht nach Klasse E sogleich bei der Aufgabe berechnet, wenn sie im Frachtbrief als „Eisen- und Stahlschrott" bezeichnet werden.

b) Nicht unter diese Stelle fallen:

α) Unterlängen, Ausschußwalzeisen und sonstiger als Eisenwaren verwertbarer Ausschuß;

β) solche alten abgängigen Gegenstände von Eisen und Stahl, bei denen andere Metalle oder sonstige Stoffe einen hauptsächlichen Bestandteil bilden, wie Bleche und Platten, mit Kupfer, Nickel, Messing oder Kupfernickel platiert oder Waren daraus; Röhren und Stäbe mit Kupfer-, Messing-, Neusilber-, Nickel- oder Tombakrohr überzogen oder Waren daraus. Abfallstücke von kupfer-, nickel-, messing- und kupfer-nickel-platierten Blechen aus Eisen und Stahl, auch vernickelt, Altwaren aus solchen Blechen und Abfall von Bimetalldraht, siehe Klasse E „Metallabfälle, metallhaltige Abfälle und Altwaren von Metallen."

c) Minderwertige gebrauchte oder sonst minderwertig gewordene, aber nicht abgängige Gegenstände der im Absatz a) α genannten Art sind nach ihrer äußeren Form als Stab- oder Formeisen, eiserne Röhren, Eisendraht, eiserne Räder und dergleichen zu bezeichnen und demgemäß abzufertigen. Wenn nachgewiesen wird, daß solche Gegenstände zerschlagen oder eingeschmolzen oder auf Zink oder Zinn bearbeitet oder bei der Kupfergewinnung verwendet worden sind, wird nachträglich die Klasse E gewährt."

In der Stelle „Fahrzeuge" der Klasse D ist als neue Ziffer c) nachzutragen:

„c) Dampflokomotiven, Tender (sämtlich zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt), Lokomobilen und Straßenlokomotiven, sämtlich alt abgängig, unzerlegt oder nur soweit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist.

Die Frachtberechnung nach dieser Tarifstelle wird für die unter c) genannten Fahrzeuge nur im Erstattungswege gewährt. Voraussetzung ist der Nachweis, daß die Bestandteile aus Eisen und Stahl — mit Ausnahme der noch verwertbaren Teile, wie Achsen, Kessel- und Tenderbleche, Räder, Radsätze, Siederöhren — zerschlagen oder eingeschmolzen worden sind."

In der Stelle „Fahrzeuge" der Klasse E ist als neue Ziffer 4 nachzutragen:

„4. Eisenbahnfahrzeuge, wie in der Stelle „Fahrzeuge" der Klasse C genannt, sowie Eisenbahn-Personen- und Postwagen, sämtlich alt abgängig, unzerlegt, oder nur soweit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist (vgl. § 27).

Die Frachtberechnung nach Klasse E wird nur im Erstattungswege gewählt. Voraussetzung ist der Nachweis, daß die Bestandteile aus Eisen und Stahl — mit Ausnahme der noch verwertbaren Teile, wie Achsen, Räder, Radsätze — zerschlagen oder eingeschmolzen worden sind."

In Klasse D ist als neue Stelle aufzunehmen:

„Maschinen und Maschinenteile aus Eisen und Stahl, soweit sie mit anderen Stoffen, außer edlen Metallen, verbunden sind und diese Stoffe nicht einen hauptsächlichen Bestandteil bilden, alt abgängig, unzerlegt oder nur soweit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist.

Die Frachtberechnung nach dieser Tarifstelle wird nur im Erstattungswege gewährt. Voraussetzung ist der Nachweis, daß die Bestandteile aus Eisen und Stahl — mit Ausnahme der noch verwertbaren Teile, wie Achsen, Kesselbleche, Räder, Siederöhren — zerschlagen oder eingeschmolzen worden sind.

Nicht hierunter fallen solche Maschinen und Maschinenteile, bei denen andere Metalle oder sonstige Stoffe einen hauptsächlichen Bestandteil bilden, wie Dynamomaschinen, Elektromotoren, Transformatoren, Umformer, Magnetzünder für Explosions- und Verbrennungsmotoren."

18. Ein Antrag, schmiedeeiserne Fenster in die Klasse B und die Stückgutklasse II zu versetzen, wurde abgelehnt.

19. Die beantragte Versetzung von Isolatorenkappen einschließlich der zugehörigen Verbindungsteile, wie Klöppel,

Klöppelösen, Aufhängeösen und Klammern für die Porzellanisolatoren, aus Klasse A in Klasse C wurde abgelehnt.

20. Auch ein Antrag, Packmittel aus Weiß- oder Schwarzblech in die Klasse B und die Stückgutklasse II zu versetzen, fand nicht die Zustimmung der Versammlung.

21. Röhrenstreifen-Abfallenden, d. s. Blechstücke, die sich aus der Abwalzung der Röhrenstreifen als Überschuß in der Länge ergeben, werden unter „Eisen und Stahl" der Klasse E eingereiht.

22. Einem Antrage auf Abtarifierung von Stiefeleisen wurde keine Folge gegeben.

23. In die Klasse B unter „Eisen und Stahl" werden neu aufgenommen: „Hufeisen aus Temperguß mit oder ohne Taueinlage."

24. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B werden neu aufgenommen: „Fenster, gußeiserne", „Kochgeschirre, gußeiserne" sowie „Öfen und Kesselöfen".

25. Die in Ziffer 10 a) unter „Eisen und Stahl" der Klasse D aufgeführten Arten von Stab- und Formeisen tarifieren nur dann nach Klasse D, wenn sie „n u r warm gewalzt" sind. Zur Vermeidung von Zweifeln soll in dieser Stelle das Wort „nur" gestrichen und die Anmerkung zu Ziffer 10 der Klasse D wie folgt ergänzt werden: „Jede Bearbeitung, die über das hier zugelassene Maß hinausgeht, schließt die Anwendung dieser Klasse aus."

26. Gelenkriemenverbinder, einschließlich der zugehörigen, zugleich mit ihnen verladenen eisernen Verbindungs- und Befestigungsteile, werden in die Klasse E und die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen.

27. Die Beschränkung in Ziffer 3 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse E auf Blechstücke von mindestens 2 mm Stärke wird fallengelassen.

28. Achsschenkel für Kraftfahrzeuge werden durch entsprechende Fassung der Anmerkung zu Ziffer 1 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse B in die Klasse A verwiesen.

29. Die Ziffer 5 a) der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse E erhält folgende neue Fassung: „5. Halbzeug:

a) geschmiedet: roh vorgeschmiedete Blöcke ohne Ansätze und Absätze, zur Weiterverarbeitung".

30. Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke werden durch entsprechende Erweiterung der in Frage kommenden Tarifstellen den Guß-, Schmiede- und Preßstücken tarifarisch gleichgestellt. Ferner wird die Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse D durch folgende neue Ziffer ergänzt:

„Röhrenförmige Eisen- und Stahlwaren, folgende: Kesselmäntel, unbearbeitet, mit lose eingesetzten eisernen Böden, sämtlich ohne bewegliche Einrichtungen.

Hierunter fallen Kesselmäntel, gewalzt, aus Blechen zusammengebogen und geschweißt, mit lose eingesetzten eisernen Böden.

Kesselmäntel mit eingeschrumpften eisernen Böden siehe „Schrumpfstücke" in Ziffer 9 der Klasse B, 8 der Klasse C und 7 der Klasse D.

Kesselmäntel mit angenieteten eisernen Böden siehe „Kessel" in Ziffer 7 der Klasse C.

Kesselmäntel ohne Böden siehe „Röhren" in Ziffer 9 a) der Klasse B."

31. Zwecks Übereinstimmung mit der Klasse B, Ziffer 4 b) der Stelle „Eisen und Stahl" wird in der ermäßigten Stückgutklasse die Ausdrucksweise „Beschlagteile, rohe, für Emailgeschirr" geändert in: „Beschlagteile, rohe, für Blechwaren".

32. Die Stelle „Schlacken aus Blei- oder Kupferöfen" wird wie folgt ergänzt: „sämtlich nicht zur Weiterverarbeitung auf hüttenmäßigem Wege".

33. Der zweite Satz der Anmerkung zur Stelle „Hohlglaswaren" der Klasse B wird wie folgt gefaßt:

„Nicht als weitere Bearbeitung gilt Verschmelzen oder Abschleifen von Rändern und Standflächen (Böden) und luftdichtes Einreiben oder Anschleifen von Stopfen oder Deckeln, ferner Aufstempeln, Aufätzen oder Aufmattieren von Ursprungs- und Fabrikmarken, Firmenaufschriften, Musterschutz- und Warenzeichen, Größen- und Sortenbezeichnungen, Eichungsangaben und vorgeschriebenen Zollmarken."

34. Methan, verdichtet, wird aus Klasse A in Klasse C versetzt.

35. Ein Antrag, folgende Ölsaaten: Raps, Rübsen, Leinsaat, Dottersaat, Mohnsaat aus der Klasse C in die Klasse E zu versetzen, wurde abgelehnt.

36. Bei Benachrichtigung durch die Post wurde bisher das Postgeld zuzüglich eines Betrages von 2 Goldpfennig erhoben und auch bei Benachrichtigung durch Fernsprecher wurde den Orts- und Fernsprechgebühren ein Betrag von 5 Goldpfennig zugeschlagen. Künftighin sollen Postgeld sowie Orts- und Fernsprechgebühren nur in tatsächlicher Höhe ohne jeden Zuschlag angerechnet werden.

37. In das Verzeichnis der sperrigen Stückgüter werden unter „Holzwaren" neu aufgenommen: „Sessel, Stühle, auch mit Sitz oder Lehne aus anderen Stoffen". Außerdem werden zusammengelegte oder zerlegte Kinderspielfahrzeuge von der Sperrigkeitsberechnung ausgeschlossen.

38. An Fahrpreisen sollen künftighin erhoben werden:

a) für Feriensonderzüge: in der 2. Klasse 8,8 Pfennig,
in der 3. Klasse 6 Pfennig;

b) für Gesellschaftssonderzüge: in der 1. Klasse 6,4 Pfennig,
in der 2. Klasse 4,4 Pfennig,
in der 3. Klasse 3 Pfennig,
in der 4. Klasse 2 Pfennig.

Gleichzeitig wurde ein Antrag, die Ausdrucksweise „Feriensonderzug" durch „Sommersonderzug" zu ersetzen, abgelehnt.

39. Für die Benutzung von Bettwäsche in Personenwagen 3. Klasse mit Krankenabteil soll eine Gebühr von 2 ℳ und eine Hinterlegungsgebühr von 20 ℳ erhoben werden.

40. Die Gebühr für die Ausfertigung der Bescheinigung über die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege wird von 0,20 ℳ auf 1 ℳ erhöht.

41. Ein Antrag, die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Fürsorge für gefallene und für sittlich gefährdete Frauen, Mädchen und Kinder auszudehnen:

a) auf Reisen, die von dem berufsmäßig tätigen Personal zur Fortbildung ausgeführt werden,

b) auf Reisen, die von dem nicht berufsmäßig tätigen Personal ausgeführt und durch die Fürsorge für die Schützlinge veranlaßt werden,

wurde abgelehnt.

42. Gleichfalls abgelehnt wurde ein Antrag, die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten zu ändern.

43. Wegen der Preiszuschläge für Expreßzüge soll im Tarifteil I auf die Teile II verwiesen werden.

44. Krankenkörbe, Traggestelle und Tragbetten, auch fahrbare, werden zur Beförderung als Gepäck zugelassen.

45. Abgelehnt wurde ein Antrag, Warenproben (Muster), die Geschäftsreisende für Geschäftszwecke mit sich führen und die nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind, dann zur Beförderung als Gepäck zuzulassen, wenn der Reisende einen Ausweis der zuständigen Handelskammer vorlegt, daß er Geschäftsreisender ist und sich verpflichtet, außer anderen Gepäckgegenständen nur Reisemuster, nicht aber zum Verkauf bestimmte Waren, als Gepäck aufzugeben.

46. Fahrradkarten dürfen fernerhin auch bei Vorlage von Monatskarten, Wochenkarten und Schülermonatskarten verabfolgt werden.

47. Einige bisher im Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, aufgeführte Bestimmungen sollen in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, übernommen werden.

48. Die Gebühr für die Vormerkung von Plätzen wird auf 2,00 ℳ in der 1. Klasse, 1,00 ℳ in der 2. Klasse und 0,50 ℳ in der 3. Klasse festgesetzt.

Die Beschlüsse sind sämtlich als äußerst dringlich erklärt worden und werden, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich zum 1. Juni 1924 durchgeführt.

Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Deutscher Sachverständiger beim Völkerbund. Die Verkehrskommission des Völkerbundes hat beschlossen, den Ministerialrat W o l f vom Reichsverkehrsministerium, der bisher schon als deutscher Sachverständiger an den Sitzungen des Unterausschusses für Eisenbahnfragen teilgenommen hat, auch in der Folgezeit in gleicher Eigenschaft zu den Beratungen dieses Unterausschusses heranzuziehen.

— Goldanleihe und Eisenbahnnotgeld. Da auch die kleinen Stücke der Schatzanweisungen des Deutschen Reichs von 1923 (G o l d a n l e i h e), fällig am 2. September 1935, über 1 Zehntel bis 5 Dollar (0,42 bis 21,00 Goldmark) nur noch bis zum 20. Mai d. J. von den Kassen des Reiches in Zahlung genommen wurden, nehmen auch die Eisenbahnkassen seit 21. Mai d. J. diese kleinen wie auch alle größeren Stücke der Goldanleihe nicht mehr an. In der Annahme des wertbeständigen

Eisenbahnnotgeldes tritt eine Änderung nicht ein. Dieses wird im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzminister im bisherigen Umfange von den öffentlichen Kassen in Zahlung genommen.

— **Erneute Teuerungsaktion der Beamten.** Die Spitzenorganisationen der deutschen Beamten haben, wie die „D. A. Z." mitteilt, in einer Besprechung über eine erneute Teuerungsaktion die Schaffung einer Einheitsfront aller Organisationen beschlossen. Es wurde beschlossen, einen Verhandlungsausschuß zu wählen, in dem alle Beamtenorganisationen vertreten sind. Ein Sechserausschuß für die Verhandlungen mit der Regierung soll sofort die nötigen Vorbereitungen für einen Antrag auf Erhöhung der Beamtengehälter an die Regierung vorbereiten. Mit dem Reichsfinanzministerium ist, wie die B. S.-Korrespondenz zu melden weiß, bereits nach dieser Richtung hin verhandelt worden. Das Reichsfinanzministerium soll dabei die Ansicht vertreten haben, daß den Teuerungsverhältnissen Rechnung getragen werden müßte, daß es aber notwendig sei, zunächst aus dem ganzen Reich Übersichten über die Lebenshaltungskosten und die Beamteneinkommen zu erhalten. Vor allem wird festzustellen sein, ob der Etat des Reichs eine etwaige Mehrbelastung zu ertragen vermag.

— **Versuchsfahrten mit elektrischen Zügen zwischen Berlin und Bernau.** Auf der Strecke Berlin-Bernau werden in den nächsten Tagen die ersten Versuchsfahrten mit elektrischen Zügen stattfinden. Die Fahrten haben den Zweck, die technischen Einzelheiten der elektrischen Ausrüstung zu erproben und das Personal anzulernen. Die teilweise Aufnahme des elektrischen Betriebes für den öffentlichen Verkehr wird erst in einigen Wochen erfolgen.

— **Verwendung der Kurzschrift im Eisenbahndienst.** Nach einem Erlaß der Deutschen Reichsbahn, Hauptverwaltung, ist nicht allein anzustreben, das Schreibwerk im allgemeinen zu verringern, es muß auch versucht werden, den Zeitaufwand für das unbedingt erforderliche Schreibwerk einzuschränken. Als das allgemeine Hilfsmittel hierfür ist die Kurzschrift bezeichnet. Es wird daher angeordnet, daß alle Bediensteten, die vorwiegend schriftliche Arbeiten zu erledigen und soweit sie das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, sich die Fertigkeit in der Kurzschrift aneignen. Mit Rücksicht darauf, daß die Deutsche Reichsbahn zum großen Teil in Ländern liegt, die das Gabelsberger System amtlich eingeführt haben, wird dieses System vorgeschrieben. — Gegen die Anordnung des Systems Gabelsberger haben die Anhänger des Kurzschriftsystems Stolze-Schrey Einspruch erhoben.

— **Beschleunigung des Postpaketverkehrs.** Mehrfach geäußerten Wünschen aus Handelskreisen Rechnung tragend, haben die Reichsbahndirektionen Weisung erhalten, im Benehmen mit den Oberpostdirektionen der Verbesserung des Paketbeförderungsdienstes ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden. Es soll in erster Linie für eine möglichst pünktliche Durchführung der Güterzüge, die auch dem Postpaketverkehr dienen, sowie für rechtzeitige Bereitstellung der Postsackwagen am Bestimmungsort Sorge getragen werden. Da die Einstellung mehrerer Postwagen in die Personenzüge in größerem Umfange als bisher ohne Schädigung des Personen- und Gepäckverkehrs nicht angängig ist, so soll der Frage der Einrichtung besonderer Postzüge durch vermehrte Zusammenfassung von Postwagen erneut nähergetreten werden. Mit dem Wechsel des Fahrplans am 1. Juni werden übrigens die Verkehrseinschränkungen, die schon in letzter Zeit wesentlich vermindert wurden, noch mehr beseitigt werden, wodurch ohne weiteres auch eine Verbesserung der Beförderungsgelegenheiten im Postpaketverkehr sich ergibt.

— **Sammelgutverkehr.** Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf hat am 13. Mai einen Beschluß gefaßt, in dem die tarifarische Begünstigung des Sammelladungsverkehrs befürwortet und die Förderung des Ladungsverkehrs, insbesondere für das besetzte Gebiet, aus wirtschaftlichen Gründen für notwendig gehalten wird. Die Vollversammlung hat davon abgesehen, der Reichsbahn bestimmte Tarifierungsvorschläge zu machen, sondern sie will es der Reichsbahn überlassen, ihr geeignet erscheinende Detarifierungsvorschläge zunächst selbst auszuarbeiten.

— **Personenwagenübergang nach der Schweiz.** Die Genfer Nachricht eines Berliner Blattes, daß die Schweiz mit Rücksicht auf das Unglück von Bellinzona jeden weiteren Verkehr von Wagen mit Gasbeleuchtung verbiete, ist insoweit unzutreffend, als nach den im internationalen Verkehr geltenden Bestimmungen für den Wagenübergang Bestimmungen über die Art der Beleuchtung nicht getroffen sind und Gas und elektrische Beleuchtung gleichmäßig zuzulassen sind. Wie wir von unterrichteter Seite hören, dürfte die Deutsche Reichsbahn den schweizerischen Wünschen auf Verwendung von Wagen mit elektrischer Beleuchtung im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz entgegenkommen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß die in die Schweiz übergehenden Wagen wegen der Gebirgsstrecken mit einer besonderen Bremse ausgerüstet sein müssen. Da die elektrisch beleuchteten Wagen der Deutschen Reichsbahn diese Bremse (Henry-Bremse) nicht haben, müssen sie erst besonders hergerichtet werden.

— **Der Wagenaustausch mit der Regie.** Der französische Pressedienst veröffentlicht in dem „Düsseldorfer Nachrichtendienst" regelmäßig statistische Aufstellungen über den Wagenverkehr. Diese Aufstellungen arbeiten mit Zahlen, deren Unrichtigkeit auf der Hand liegt. So wird z. B. in Nr. 365 vom 17. April 1924 behauptet, daß in der Zeit vom 4. bis 10. April insgesamt 38 000 Wagen von der Reichsbahn verlangt seien, während die Reichsbahn nur 16 330 geliefert habe; in der vorhergehenden Woche seien 41 000 Wagen von der Reichsbahn verlangt und nur 14 787 geliefert worden. Bei diesen Angaben der Zeitung handelt es sich, wenn es auch nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, nur um zur Kohlen- und Koksbeförderung geeignete offene Wagen. An solchen Wagen hat die Deutsche Reichsbahn beladen und leer zusammen über sämtliche zur Regie führenden Übergänge in der Zeit vom 4. bis 10. April d. J. 30 715 und in der Vorwoche 31 006 Stück übergeben. Es ist ganz selbstverständlich und auch nach den eigenen Erklärungen der Regie nur so zu verstehen, daß die angeforderte Zahl die beladen und leer zulaufenden Kohlenwagen umfaßt. Danach hat die Deutsche Reichsbahn also nicht nur die in den Veröffentlichungen angegebenen geringen Zahlen, sondern wesentlich mehr übergeben.

— **Die Eisenbahnen im besetzten rheinischen Gebiet.** In der französischen Presse ist die Ansicht vertreten, daß die französischen Eisenbahner das Rheinland nicht verlassen könnten, weil sonst die Besatzungsmächte keinen genügenden Einblick mehr in die Verwaltung und den Betrieb der rheinischen Eisenbahnen hätten. Auch nach einer neuerlichen deutschen Zeitungsmitteilung fordern die Franzosen wiederum neue Maßnahmen, die über die durch die alten Verordnungen vorgesehene Überwachung hinausgehen. Demgegenüber ist festzustellen, daß bereits vor dem Ruhrunternehmen hauptsächlich durch die Verordnungen 16 und 115 der Rheinlandkommission und das Rheinlandabkommen im weitgehendsten Maße das rheinische Eisenbahnnetz überwacht und hierdurch dem Interesse der Besatzungsmächte Rechnung getragen wurde. Eine Reihe von Kontrollmaßnahmen war im Personal-, Betriebs-, Werkstätten- und Bauwesen angeordnet, so daß die Organe der Besatzung jederzeit in der Lage waren, sich einzumischen. Trotz dieser weitgehenden Bestimmungen, die bis zur Einführung der Regie galten, ist es zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Besatzungsmächten zu erheblichen Schwierigkeiten nicht gekommen. Beim Aufgeben der Regie würden diese Bestimmungen wieder aufleben. Sie zu verschärfen liegt vernünftigerweise keine Veranlassung vor, da durch die Rückkehr zu den vertragsmäßigen Zuständen, die vor dem Ruhrunternehmen bestanden, der Sicherheit der Besatzungstruppen mehr als ausreichend Rechnung getragen ist.

— **Sachverständigengutachten und Deutsche Reichsbahn.** Die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner hat am Sonntag, d. 11. Mai, an den 20 Sitzen der Reichsbahndirektionen große Kundgebungen gegen das Sachverständigengutachten veransaltet. In Berlin fand diese Kundgebung im großen Saal der Bock-Brauerei statt. Es wurde von der Versammlung eine Entschließung angenommen, in der es u. a. heißt: Die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner in Berlin fordert, nachdem die deutsche Regierung in Verhandlungen über das Sachverständigengutachten eingetreten ist, daß als Voraussetzung für die Behandlung der Deutschen Reichseisenbahn auch die Lebensfragen des Personals in bejahendem Sinne gelöst werden: 1. Freilassung aller auf Grund des Ruhrwiderstandes noch in Gefängnissen Schmachtenden, 2. Unverzügliche Rückführung der Vertriebenen, 3. Sicherung der rechtlichen und sozialen Verhältnisse des Eisenbahnpersonals, 4. Sicherung einer angemessenen Besoldung und Entlohnung. Ferner fordert die Entschließung, daß die gesamten deutschen Reichseisenbahnen in eine einheitliche Gesellschaft zusammengefaßt werden. Die Tarifhoheit müsse beim Deutschen Reiche verbleiben. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der deutschen Regierung und der Leitung der Eisenbahngesellschaft entscheide eine deutsche Kommission. Der Eisenbahnkommissar habe nicht das Recht, Teile der Eisenbahn zu verpfänden oder

zu verkaufen. Die Rechte des Eisenbahnkommissars, die in der Anlage 4 des Gutachtens vorgesehen, seien für Deutschland untragbar. Ähnliche Beschlüsse wurden an anderen Direktionssitzen gefaßt.

— **Rückkehr der deutschen Eisenbahnerkinder aus der Schweiz.** Die durch freundliche Vermittlung der Eisenbahn-Kinderhilfe von Beamten und Arbeitern der Schweizerischen Bundesbahnen zur Erholung aufgenommenen 288 deutschen Eisenbahnerkinder sind wohlbehalten zu ihren Eltern zurückgekehrt. Der neunwöchige Erholungsaufenthalt der Kinder hat für diese ein außergewöhnlich günstiges Ergebnis gehabt. Das hochherzige Werk der Nächstenliebe hat in den Kreisen der deutschen Eisenbahner lebhaften Widerhall gefunden und überall die Gefühle größter Dankbarkeit ausgelöst.

Die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung, hat allen, die an der Durchführung des Liebeswerks beteiligt waren, zugleich im Namen der Eltern der Kinder ihren wärmsten Dank ausgesprochen.

— **Warenautomaten auf den Bahnsteigen.** Als erfreuliches Zeichen für die Wirkung der wertbeständigen Währung ist festzustellen, daß von jetzt ab wieder die Aufstellung von Automaten für Lebens- und Genußmittel auf den Bahnsteigen gestattet ist.

— **Dampferverkehr Stettin-Leningrad.** Die Neue Stettiner Dampfer-Kompagnie A.-G. in Stettin hat einen 14tägigen regelmäßigen Dampferdienst mit Leningrad (Petersburg) eingerichtet. Die erste Abfahrt hat Sonnabend, 10. Mai, 1 Uhr nachm., stattgefunden, die nächste erfolgt hiernach am 24. Mai. Bei der starken Nachfrage nach Plätzen ist Bestätigung abzuwarten, ob der Bestellung stattgegeben werden kann. Bei Benutzung der Dampfer muß im Paß neben dem russischen Visum die Einreisegrenzstelle, und zwar Leningrad angegeben sein. Da bis zur Ankunft in Rußland nur 14 Tage Frist vom Ausstellungstage des Visums gestattet sind, ist bei der Reise darauf zu achten, daß die Frist vor Ankunft des Dampfers in Leningrad nicht abläuft, sonst ist ein neues Visum zu beschaffen.

— **Neuer Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichswasserstraßenverwaltung.** Im Reichsverkehrsministerium, Abteilung für Wasserstraßen, ist am 17. April 1924 der neue Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichswasserstraßenverwaltung abgeschlossen worden. Er gilt, abgesehen von den Arbeitern einiger Sonderbetriebe und den Bauarbeitern bei den im Eigenbetriebe der Reichswasserstraßenverwaltung ausgeführten Neu- und größeren Erweiterungsbauten, für alle Arbeiter der Reichswasserstraßenverwaltung. Auf Grund einer besonderen Vereinbarung wird er auch für die den preußischen Ministerien für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten unterstehenden Arbeiter der preußischen Wasserbauverwaltung angewendet.

Der Lohntarifvertrag ist mit folgenden Arbeitnehmervereinigungen abgeschlossen: dem Deutschen Verkehrsbund (Reichsabteilung für Binnenschiffahrts-, Flößerei- und Wasserbaupersonal), der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter (Fachverband für Wasserbaubedienstete), dem Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter, dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer und dem Deutschen Metallarbeiterverband.

— **Ausländereinreise nach Wiesbaden.** Irrtümlich wird vielfach angenommen, daß die durch Verordnung des Reichspräsidenten vom 3. April d. J. festgesetzte Ausreisegebühr von 500 Goldmark auch von Ausländern, die über das unbesetzte Gebiet in das besetzte Gebiet einreisen wollen, zu entrichten sei. Das ist nicht zutreffend. Ausländer können mit ihren Pässen für die Einreise nach Deutschland unbehindert ohne Zahlung irgendwelcher Gebühren in das besetzte Gebiet einreisen. Sie haben nur ihre Pässe, soweit sie das Visum einer französischen Paßstelle noch nicht tragen, hier zur Abstempelung vorzulegen. Auch die Bewohner des unbesetzten Gebiets haben nur bei der Ausreise in das Ausland die Ausreisegebühr zu entrichten. Für die Einreise nach Wiesbaden gelten folgende Bestimmungen: Gesuche um Einreise sind an das Städtische Verkehrsbüro zu richten. Beizufügen sind: ein Personalausweis mit Lichtbild (ausgestellt von der Ortspolizeibehörde), zwei Paßbilder (Brustbild), 7 Goldmark (einschl. Porto) und eine schriftliche Erklärung, daß der Gesuchsteller nicht aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen ist. Ähnlich sind die Bestimmungen für die übrigen Kurorte des besetzten Gebietes. Ein ärztliches Zeugnis ist für die Einreise nach Wiesbaden nicht erforderlich.

— **Rückgang der Ruhrkohlenförderung infolge des Streiks.** Nach vorläufigen Berechnungen wurden in der Woche vom 4. bis 10. Mai im gesamten Ruhrgebiet ohne die von der Regie betriebenen drei Zechen und 10 Kokereien in sechs Arbeitstagen 401 572 gegen 1 711 039 t Kohlen in der vorhergehenden Woche gefördert. Auf das besetzte Gebiet entfallen davon 361 070 t (1 565 897). Die Kokserzeugung stellte sich auf 173 348 t in sieben Arbeitstagen (auf den Kokereien wird auch Sonntags gearbeitet) gegen 402 829 t in der vorhergehenden Woche. Die arbeitstägliche Förderung stellte sich in der Woche vom 4. zum 10. Mai auf 66 929 gegen 285 173 t in der vorhergehenden Woche und 369 747 t im Jahre 1923. Von den in der Berichtswoche insgesamt geförderten 401 572 t entfallen auf den 5. Mai allein 258 431 t. Infolge des Arbeitsstreites ging die Förderung immer wieder zurück und betrug im Durchschnitt rund 6000 t täglich.

— **Die Stickstoff-Syndikatsverträge** sind in diesen Tagen erneuert worden. Das Stickstoff-Syndikat errichtet mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab neben der Zentrale in Berlin wegen der sich aus der Besetzung der Erzeugungsstädte ergebenden Verhältnisse eine Verkaufsstelle in Bochum zum Verkauf von schwefelsaurem Ammoniak aus der im Ruhrgebiet anfallenden Erzeugung und eine Verkaufsstelle in Ludwigshafen (Rh.) für den südlichen Teil des besetzten Gebietes.

— **Fahnenweihe der Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18.** Der Ortsverein Spandau des Reichsbundes deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18 beging am 3. Mai zusammen mit der Feier des 5. Stiftungsfestes die Weihe der Fahne. Die Einsegnung des Banners erfolgte nachmittags 5 Uhr in der St. Nikolaikirche in Spandau. Am Abend fand die Fahnenweihe in den Germaniasälen in Berlin ihre Fortsetzung. Der Bundesvorsitzende wies auf die großen Erfolge des Bundes der Feldeisenbahner hin. U. a. ist es das Verdienst des Bundes, daß nochmals 100 000 Eiserne Kreuze von der Regierung verliehen werden. Der Vorsitzende forderte zu unermüdlicher Arbeit auch in Zukunft auf und gedachte der Toten des Krieges. „Ich hatt' einen Kameraden . . ." hallte wehmutsvoll durch die Hallen. Nach dem Absingen des Deutschlandliedes und einigen Ansprachen von Vereinsvertretern erfolgte wieder unter Marschmusik der Abmarsch der Fahnenträger.

— **Lehrlingswetturnen im Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld.** Die Notwendigkeit, für die Kräftigung der Jugend Sorge zu tragen, hat in erheblich größerem Maße als vor dem Kriege die Pflege des Spiels und des Turnens erforderlich gemacht. Daß auch die Reichsbahnverwaltung in dieser Hinsicht ihr Möglichstes getan hat und tut, zeigt ein Lehrlingswetturnen, das am 6. April d. J. zwischen den Lehrlingen der Hauptwerkstätten des Reichsbahndirektionsbezirkes Elberfeld im Reichsbahnausbesserungswerk Schwerte stattfand. Der Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. Juni 1923, der ein Wetturnen sämtlicher Lehrlinge der Reichsbahnverwaltung um einen Preis anordnete, den einmalig ein Industrieller zur Ausführung einer Reise der siegenden Riege gestiftet hatte, regte die Reichsbahndirektion Elberfeld an, ein gleiches Wetturnen um einen Wanderpreis, um den jährlich gekämpft werden muß, zu veranstalten. Der Wanderpreis ist in seinem Entwurf und in seiner Herstellung ein Werk der Lehrlinge selbst. Der Entwurf war auf Grund einer Ausschreibung entstanden, die im September v. J. unter den Lehrlingen des Bezirks stattfand. Die große Beteiligung an dieser Ausschreibung zeigte das rege Interesse, mit dem die Lehrlinge an der Lösung der Aufgabe gearbeitet hatten. Der beste Entwurf, der eines Lehrlings des Ausbesserungswerkes Schwerte, wurde der Lehrlingswerkstatt dieses Werkes zur Ausführung übertragen.

Der Wanderpreis ist eine in Kupfer getriebene Tafel, 350 mm hoch und 400 mm breit. Sie zeigt den Fortschritt der Technik und des Handwerks im Lokomotivwesen durch eine Gegenüberstellung der ersten brauchbaren Lokomotive von Robert Stephenson aus dem Jahre 1829 und der modernen Dreizylinder-1 D 1-Heißdampf-Personenzuglokomotive der Gattung P 10 aus dem Jahre 1921. Darüber schwebt das geflügelte Rad, bestrahlt von der Sonne, darunter ist das eichenlaubbekränzte Turnerzeichen als Hinweis auf die turnerische Betätigung der Eisenbahnlehrlinge angebracht. Neben letzterem wird der Name der jeweiligen Siegerriege eingeschlagen.

Der Umstand, daß der Wanderpreis in seinem Entstehen und Werden ein Werk der Lehrlinge war, ließ erwarten, daß dieses erste Wetturnen rege Beteiligung finden würde, war es doch auch dazu angetan, das Zusammengehörigkeitsgefühl der einzelnen Lehrlinge zu fördern. Die Leistungen der jugendlichen Turner — vertreten waren die Ausbesserungswerke und Hauptwerkstätten Schwerte, Siegen, Arnsberg und Langenberg — waren ausgezeichnet und zeigten, mit welchem Eifer sich Turner und Turnlehrer der Sache gewidmet hatten. An das Wetturnen schlossen sich Massenfreiübungen auf dem Turnplatz des Ausbesserungswerkes und ein Musterturnen von geübten älteren Turnern. Die Auswertung der Kampfrichter ergab,

daß Siegen mit 143 Punkten, Arnsberg mit 139 Punkten, Schwerte mit 138 und Langenberg mit 129 Punkten aus dem Wettkampf hervorging.

— Schiedsspruch im Ruhrbergbau. Nach dreitägigen Verhandlungen ist über die Arbeitsstreitigkeiten im Ruhrbergbau am 16. Mai ein Schiedsspruch gefällt worden. Der wesentliche Inhalt ist: 1. Der Tarifvertrag für das rheinisch-westfälische Steinkohlenrevier vom 1. August 1922 (Rahmen-Tarif) ist in seinen wesentlichen Bestandteilen bis 30. Juni 1925 verlängert worden. Die Deputatkohle für die Bergleute ist unverändert geblieben, der Preis beträgt 40 Gpf. für den Zentner. 2. Für die Arbeitszeit bleiben die Bestimmungen des Rahmen-Tarifs aufrecht, doch ist die Mehrarbeit besonders geregelt. Sie beträgt 1—2 Stunden und wird entsprechend der geleisteten Stundenzahl, aber ohne besonderen Aufschlag vergütet. Maßregelungen sollen nicht stattfinden. Soweit es die Betriebsmöglichkeiten gestatten, werden die Arbeiter wieder eingestellt mit Ausnahme solcher, die sich schwerer Verfehlungen schuldig gemacht haben. Der Zechenverband hat trotz schwerwiegender Bedenken, wie in einem Schreiben an den Reichsarbeitsminister näher erläutert wird, den Schiedsspruch angenommen, während die offizielle Stellungnahme der vier Bergarbeiterverbände dahin geht, den neugeschaffenen Manteltarif zwar anzunehmen, das Überarbeitsabkommen dagegen entschieden abzulehnen.

— Der Stettiner Hafen im Jahre 1923. Der Ostdeutschen Wirtschaftszeitung entnehmen wir folgende Angaben: Der Güterumschlag von See her umfaßte 1923 in Ein- und Ausfuhr nach vorläufiger Schätzung etwa 4,58 Millionen Tonnen oder ein Drittel mehr, als er im Vorjahre erreicht hat. An die Zahl des letzten Vorkriegsjahres, 1913, das im seewärtigen Güterumschlag 6,2 Millionen Tonnen erbrachte, reicht das Ergebnis des verflossenen Jahres leider noch nicht heran. Auf die Einfuhr entfielen 3,82, auf die Ausfuhr 0,76 Millionen Tonnen. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahre ist vorzugsweise auf den vermehrten Bedarf der deutschen und mitteleuropäischen Industrie an Kohlen und Erzen zurückzuführen, nachdem das Ruhrgebiet mit seiner Produktion ausgefallen ist. Im einzelnen betrug der Eingang an englischen Kohlen rund 1,42 Millionen Tonnen, an Erzen 1,58 Millionen Tonnen, von denen die meisten aus Schweden, größere Posten aber auch aus Spanien und den Häfen des Mittelländischen und Schwarzen Meeres, ja selbst aus dem Roten Meer eingeführt wurden. Der größte Teil des eingeführten Erzes ist an die tschecho-slowakische und polnische Hüttenindustrie weitergegangen. Der Eingang an Roheisen, Eisenbriketts und Schrott umfaßte 70 000 t. Außerdem sind rund 15 000 t Eisenbahnmaterial und Fahrzeuge aus Amerika und England eingegangen, die hier teilweise zusammengesetzt wurden, um nach Rußland und Polen weitergeleitet zu werden. Die Zufuhren an russischem Roggen erreichten zum ersten Male nach dem Kriege wieder eine nennenswerte Höhe, besonders in der ersten Hälfte des Jahres war der Eingang lebhaft. Im ganzen sind mehr als 37 000 t eingegangen. Die Heringseinfuhr brachte 100 000 t, von denen rund die Hälfte aus England und aus Norwegen eingegangen sind. Die Ausfuhr, die 760 000 t oder rund den fünften Teil der Einfuhr ausmachte, bestand hauptsächlich aus Eisenwaren, Maschinen, Industrieerzeugnissen, Mauersteinen, Zement, Roggen, Kleie und Güter aller Art.

Die Binnenschiffahrt sieht auf ein sehr trostloses Jahr zurück. Während noch im Jahre 1913 in Ein- und Durchgang 2,1 Millionen Tonnen verzeichnet wurden, ist diese Zahl im Jahre 1923 auf noch nicht 1 Million gesunken. Dasselbe Bild zeigt der Ausgang, wo im Jahre 1913 ein Umschlag von 2,5 Millionen, im Jahre 1923 nur 1 Millionen Tonnen verzeichnet werden konnten. Wenngleich der Verkehr nach Berlin und Mitteldeutschland während des Jahres auf dem Großschiffahrtsweg mit seinen ausreichenden Wassertiefen lebhaft war, litt die Schiffahrt nach Oberschlesien unter der unzureichenden Wassertiefe der mittleren Oder.

Der Hafen selbst ist im Laufe des vergangenen Jahres aus dem Eigentum der Stadt Stettin durch die Gründung der Hafengemeinschaft in das gemeinsame Eigentum des Staates Preußen und der Stadt Stettin übergegangen. Durch die Gründung der Hafenbetriebsgemeinschaft ist eine Verwaltung der gesamten Umschlag- und Lagereinrichtungen durch Staat, Stadt und Korporation der Kaufmannschaft geschaffen, die jetzt die Möglichkeit einer freien Betätigung ohne Fesseln parlamentarischer Körperschaften besitzt. Im Hafen selbst wurde ein großer Lagerschuppen im Freibezirk, der im Vorjahr abgebrannt war, massiv wieder aufgebaut und außerdem eine Passagierhalle für den Ostverkehr am Danzigkai durch Umbau hergerichtet.

Der Seeschiffsverkehr war lebhaft und konnte die Zahlen des Vorjahres überschreiten. Die Friedenshöhe ist aber immer noch nicht erreicht. Im ganzen sind im Jahre 1923 rund 3200 Schiffe mit rund 6 500 000 cbm (1 t = 2,38 cbm) eingegangen und über 3400 Seeschiffe mit rund 7 000 000 cbm ausgegangen. Im Jahre 1913 betrug der Eingang 5559 Schiffe mit 7 046 048 cbm, der Ausgang 5827 Schiffe mit 7 150 448 cbm Rauminhalt. Es entfielen beim Eingang im Jahre 1923 auf die deutsche Flagge rund 2000 Schiffe mit über 1 Million Netto-Registertonnen und etwa die gleiche Zahl im Ausgang, das sind rund 65 % des Nettoraumgehaltes. Unter den ausländischen Flaggen waren die der nordischen Staaten Schweden, Norwegen, Dänemark an erster Stelle vertreten. Außerdem waren vertreten England, Finnland, Lettland, Holland, Estland, Danzig, Memel, Belgien, Italien, Spanien, Griechenland, Polen, Jugoslawien und Japan.

— Personalnachrichten. Der Präsident der Reichsbahndirektion Essen, Alexander Jahn, ist zum Ministerialdirektor ernannt.

Österreich.

— Neue Veröffentlichungsvorschriften für Eisenbahntarife. In den letzten Tagen ist eine Verordnung über die Veröffentlichung von Eisenbahntarifen erschienen. Der in dieser Verordnung geregelte Stoff war bisher Gegenstand dreier verschiedener Verordnungen, nämlich der Verordnung über die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehr (Refaktieverordnung), der Verordnung über die Berichterstattung in Tarifangelegenheiten und der Verordnung über die Veröffentlichung der Eisenbahntarife. Diese Verordnungen stammen aus den Jahren 1895 und 1905, also aus einer Zeit, die hinsichtlich des Eisenbahntarifwesens durch das Bestreben der Regierung gekennzeichnet war, auf die Tarifpolitik der damaligen großen österreichischen Privatbahnen einen möglichst weitgehenden Einfluß zu gewinnen. Die Verstaatlichung dieser Privatbahnen und die mit dem 1. Oktober 1923 durchgeführte Umwandlung der österreichischen Bundesbahnen in einen eigenen selbständigen Wirtschaftskörper haben eine vollständig veränderte Sachlage geschaffen, der die alten Verordnungen nicht mehr entsprechen. Was die Einflußnahme der Hoheitsverwaltung auf die Tarifpolitik der Eisenbahnen anlangt, so hat insbesondere das Bundesbahngesetz der Hoheitsverwaltung bezüglich des weitaus bedeutendsten und wichtigsten österreichischen Eisenbahnnetzes neue Grenzen gezogen, indem es zwar hinsichtlich der Tarifgrundlagen der Bundesregierung die Genehmigung vorbehält, im übrigen aber dem Bundesbahnunternehmen Tariffreiheit zuerkennt. Da sich die bestehenden Verordnungen noch auf das durch das Bundesbahngesetz außer Kraft gesetzte Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung aus dem Jahre 1896 stützen, welches dem ehemaligen Eisenbahnministerium als der obersten Verwaltungsstelle der österreichischen Staatsbahnen das uneingeschränkte Tariffestsetzungsrecht bezüglich der Staatsbahnlinien vorbehielt, wurde in der neuen Verordnung vor allem der geänderten Rechtslage Rechnung getragen. Dem auch im Bundesbahngesetze zum Ausdruck gelangten Grundgedanken entsprechend, den Eisenbahnen im Interesse einer kommerziellen Betätigung weitestgehend Selbständigkeit zu gewähren, verrät die Verordnung offensichtlich das Bestreben, die Bestimmungen rein förmlicher Natur auf das unumgänglich notwendige Maß einzuschränken, den Dienstgang zwischen Eisenbahnen und Hoheitsverwaltung tunlichst zu vereinfachen und dieser hinsichtlich der Tarifveröffentlichung nur jenes Ausmaß von Rechten gegenüber den Eisenbahnen vorzubehalten, das zur Wahrnehmung der staatlichen Wirtschaftspolitik und zur Handhabung der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen unbedingt erforderlich ist. Der Entwurf trachtet aber auch, den Interessen der Bahnbenutzer entgegenzukommen. So ist beispielsweise die nach den bisherigen Verordnungen der Aufsichtsbehörde vorbehaltene Möglichkeit, die Eisenbahnen in besonderen Fällen von der Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarifmaßnahmen zu entheben, in dem neuen Entwurfe nicht mehr vorgesehen, dies in der Erwägung, daß durch jede Tarifmaßnahme die Wettbewerbsfähigkeit der Verfrachter beeinflußt werden kann.

Eine sehr einschneidende Neuerung enthält ferner die Bestimmung, daß die Veröffentlichung nicht mehr durch die bisher übliche bloße Anzeige über das Erscheinen neuer Tarife oder Tarifnachträge im Pflichtblatte, sondern erst durch die Bereitstellung des Tarifs oder Nachtrages zum Verkaufe erfolgt. Um die Interessenten über das Erscheinen neuer Tarife und Tarifnachträge zu unterrichten, ist nebenbei aber auch das Erscheinen dieser Tarife und Nachträge im Pflichtblatte zu verlautbaren. Diese Neueinführung bietet im Zusammenhange mit den genauen Bestimmungen über die Fristen der Veröffent-

lichung, deren Nichteinhaltung die Nichtigkeit des Tarifs zur Folge hat, den Bahnbenutzern eine volle Sicherheit für ihre Frachtberechnungen und gewährleistet eine größere Stetigkeit des Tarifwesens. Sehr eingehend ist in dem Entwurfe die Frage geregelt, von welcher Verwaltung die Veröffentlichung der Tarifmaßnahmen vorzunehmen ist, wodurch eine Lücke in den bestehenden Verordnungen ausgefüllt erscheint. Im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung sämtlicher Verfrachter ist im Entwurf ausdrücklich bestimmt, daß Tarifnachlässe nicht von der Erfüllung solcher Bedingungen abhängig gemacht werden dürfen, die dem Tarifnachlasse den Charakter einer persönlichen Begünstigung verleihen würden. So ist insbesondere die Festsetzung der Bedingung einer solchen Bezeichnung des Gutes, die nicht allen Frachtgebern gleichartiger Güter zugänglich ist, als nicht zulässig erklärt.

Um einem vorhandenen Bedürfnisse zu entsprechen, ist der Text der Verordnung unter der Einschaltung aller einschlägigen im Gesetzes-, Verordnungs- und Erlaßwege herausgegebenen Bestimmungen in einer Handausgabe zusammengestellt worden. Dieser Behelf, der den Vorstand der Tarifabteilung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Ministerialrat Dr. Wilhelm Rauscher, zum Verfasser hat und im Verlage der Staatsdruckerei sowie in den Buchhandlungen zum Preise von 25 000 K. erhältlich ist, wird den weitverzweigten Interessentenkreisen ein willkommener Wegweiser sein.

— **Ausgestaltung des internationalen Güterverkehrs.** Am 24. und 25. April haben in der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen in Wien Beratungen mit Vertretern der Eisenbahnministerien in Belgrad und Prag, der italienischen Staatsbahnen und der ungarischen Bahnverwaltungen wegen Ausgestaltung des Anschluß- und Durchgangsgüterverkehres stattgefunden. Im Laufe der Besprechungen wurden die bei den Verhandlungen in Budweis im Januar d. J. in rohen Umrissen festgelegten Beförderungspläne für den Güterdurchlauf und für die Beförderung von lebenden Tieren, Obst, Gemüse und anderen verderblichen Gütern dem vom 1. Juni d. J. ab geltenden Fahrplan angepaßt. Nach dem Ergebnis der nunmehr abgeschlossenen Verhandlungen ist eine wesentliche Verbesserung und Beschleunigung im Güterverkehr mit den Nachbarstaaten zu erwarten. Durch die vereinbarten Anordnungen sollen die nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie an den neuen Grenzen zwischen den Nachfolgestaaten bestehenden Verkehrshemmnisse durch raschere Beförderung der Güter teilweise ausgeglichen werden.

— **Wiederaufnahme der Zinsenzahlungen bei der Südbahn.** Die Donau-Save-Adriabahn veröffentlicht eine Kundmachung, nach welcher die alten Südbahnobligationen in solche der Donau-Save-Adriabahn vom 15. Mai ab umgetauscht werden. Gleichzeitig gelangt der erste am 1. März fällig gewordene Kupon mit 52 Cents der Dollarwährung zur Einlösung. Dieser Betrag entspricht der Rente, welche von Österreich, Ungarn und Italien für das Jahr 1923 an das Pariser Komitee abgeführt worden ist. Der Märzkupon der neuen Schuldverschreibungen sollte nach dem Akkord mit 3,60 Goldkronen eingelöst werden, da aber die südslawische Regierung den auf sie entfallenden Anteil bis jetzt nicht eingezahlt hat, gelangen vorläufig nur drei Viertel des Kupons zur Auszahlung. Das Pariser Komitee hat Schritte eingeleitet, um die südslawische Regierung zu veranlassen, ihren im Akkord eingegangenen Verpflichtungen bald nachzukommen. Sobald die südslawische Regierung die der Südbahn vertragsmäßig zugestandene Rente eingezahlt haben wird, wird eine Nachzahlung auf den vollen Betrag erfolgen. Somit werden sämtliche alten Südbahnobligationen vom 15. Mai ab bei den hierzu bestimmten Umtauschstellen einzureichen sein, die die Einlösung des Kupons besorgen werden.

— **Ermäßigte Rückfahrkarten für den Sommer 1924.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat auf Einschreiten des Verbandes zur Wahrung allgemeiner touristischer Interessen in Aussicht gestellt, für die Mitglieder der touristischen Verbandsvereine ermäßigte Touristenkarten nach den wichtigsten Tourengebieten auszugeben. Vom 1. Juni ab können die ermäßigten Touristenkarten nur gegen Vorweisung der Mitgliedskarte des betreffenden Verbandsvereines benutzt werden, die mit einer vom Verband zur Wahrung allgemein touristischer Interessen ausgegebenen Jahresmarke versehen sind.

— **Die Zugverbindung Wien-Oderberg.** In dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrplan werden die bisherigen beiden Schnellzugspaare Wien-Lundenburg-Oderberg beibehalten und verkehren folgendermaßen: Wien ab 14 U. 70 M., Oderberg an 20 U. 22 M.; Wien ab 23 U., Oderberg an 4 U. 47 M.; umgekehrt Oderberg ab 0 U. 5 M., Wien an 6 U. 15 M.; Oderberg ab 8 U. 5 M., Wien an 14 U. 10 M.

— **Hundert Jahre Eisenbahn in Österreich.** Am 7. September 1924 jährt sich zum hundertsten Male der Tag, an dem die österreichische Regierung dem Professor am Wiener polytechnischen Institut Franz Anton Ritter von Gerstner das Privileg zum Bau einer zwischen Mauthausen (später Linz) und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden „Holz- und Eisenbahn" erteilte, und zwar mit der sofortigen Bestimmung als öffentliches Transportmittel.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen vom 1. Juli 1923 bis Ende März 1924** sind jetzt veröffentlicht worden. Danach waren die Hauptposten der Ausgaben folgende: Gehälter und Löhne einschließlich der Ruhegenüsse und die Versorgung der Bediensteten mit Naturalien 322 809 312 000 K., sächliche Ausgaben 6 910 674 000 K., Betriebsausgaben 270 856 510 000 K., Umänderungsausgaben 1 192 830 000 K., durch Feuer- und Elementarschäden entstandene Ausgaben 6 571 915 000 K., Zinsen 9 631 181 000 K., insgesamt 617 972 422 000 K.

Die Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen: aus der Personen- und Gepäckbeförderung 97 531 704 000 K., Eil- und Frachtverkehr 264 332 594 000 K., Verschiedenes 54 332 289 000 K., im ganzen 416 196 587 000 K. Unter Hinzurechnung der Verkehrssteuer von zusammen 128 897 822 000 K. haben die Einnahmen des Ärars in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 545 Milliarden Kronen betragen, entgegen den etwa 618 Milliarden Kronen Ausgaben. Daher betrug der Fehlbetrag in diesem Zeitraum 73 Milliarden. Rechnet man aber von den Einnahmen die unter dem Titel Verkehrssteuer eingelaufenen 128,8 Milliarden Kronen ab, so ist der Fehlbetrag rund 202 Milliarden Kronen. — Für Investitionen sind 57 575 628 000 K. zu verwenden, die durch eine in 30 Jahren zurückzuzahlende Anleihe gedeckt werden.

— **Eisenbahner - Flüchtlinge, — Wagenbewohner.** Ungarn hat, wie bekannt, durch den Friedensvertrag von Trianon zwei Drittel seines Gebietes verloren. Der Waffenstillstandsvertrag garantierte, daß auf dem okkupierten Gebiet bis zum endgültigen Friedensvertrag die Verwaltung ungarisch bleibt. Diese Bedingung haben die okkupierenden Mächte nicht eingehalten, das Imperium haben sie sogleich übernommen und infolgedessen begann die Ausweisung oder die Flucht der ungarisch gesinnten Bevölkerung. Die Eisenbahner bekamen von ihren Vorgesetzten die Weisung, an ihrer Stelle auszuhalten und ihren Dienst weiter zu versehen. Dieser Weisung wurde auch Folge geleistet, trotzdem vermehrte sich aber immer mehr die Zahl derjenigen, die durch die Okkupierenden ohne jede Begründung und ohne die zuständigen Gebühren vom Dienst enthoben, ja sogar zum Verlassen der Heimat gezwungen wurden. Infolgedessen flüchteten bis zum Inslebentreten des Friedensvertrages im Jahre 1921 insgesamt 13 654 Staatsbahnangestellte nach Rumpfungarn. Da sich der Verkehr der Staatseisenbahnen sehr verringerte, anderseits das Personal der Ungarn verbliebenen Linien dem tatsächlichen Bedarf entsprach, bedeuteten diese 13 654 Flüchtlinge eine außerordentliche Belastung. Aus sozialen Gründen konnte diese Menschenmasse nicht ohne Brot gelassen werden, deshalb verfügte der Staat, daß — wenn sie die Zwangsausweisung bestätigen können — ihnen die zustehenden Gebühren als Hilfe, zu Lasten der Nachfolgestaaten, auszufolgen seien. Seit dem Inslebentreten des Friedensvertrags zeigt die Zahl der Flüchtlinge noch immer eine Steigerung, sie beträgt jetzt 15 129. Unter diesen befinden sich 1960 Beamte, 5241 Unterbeamte, 7928 Dienstpersonal. Die Zahl der mit ihnen geflüchteten Familienmitglieder beträgt 47 680. Mit Rücksicht darauf, daß die Familienmitglieder auch eine Wohlfahrtsunterstützung bekommen, belasten die Flüchtlinge die Staatsbahnen in schwerem Maße.

Diese Last nimmt noch einen größeren Umfang an, wenn man in Betracht zieht, daß während des Krieges der Wohnungsbau ganz zurückgeblieben ist, so daß ein großer Teil der Flüchtlinge die Eisenbahnwagen nicht verlassen konnte und die Eisenbahnverwaltung aus menschlichen Gründen gezwungen war, zu dulden, daß diese a l s W o h n u n g e n benutzt wurden, bis die Betreffenden eine Unterkunft fanden. Die Zahl dieser Wagen erreichte ihren Höhepunkt im September 1921: 4601. Seit dieser Zeit hat sich diese Zahl, infolge des vom Staat eingeleiteten Baues von Kleinwohnungen, langsam verringert, sie beträgt jedoch noch immer 896. Abgesehen von dem Schaden, den die allgemeine Wirtschaft aus dieser Ursache seit Jahren erleidet, hat die Staatseisenbahn durch die zu Wohnungszwecken zurückgehaltenen Wagen — nur die betriebsfähigen in Betracht genommen —, dem jederzeitigen Tarif entsprechend, bisher einen weiteren Schaden von mehr als 30 Milliarden Kronen oder, umgerechnet, mehr als 5 Millionen Schweizer Franken erlitten. Eine bedeutende Summe in einem Staatshaushalt, der mit den größten Schwierigkeiten ums Leben zu kämpfen hat.

Übrige europäische Länder.

— Internationale Ausstellung in Kopenhagen 1928. Bezüglich einer internationalen Ausstellung in Kopenhagen 1928 fand kürzlich, wie die „Rhein.-Westf. Wirtschaftsztg." meldet, eine gemeinschaftliche Sitzung des dänischen Industrierats und der Vertretung des dänischen Industrieverbands statt, in der einstimmig der Beschluß gefaßt wurde, wegen der Zweckmäßigkeit der Veranstaltung mit den übrigen Wirtschaftsorganisationen und später mit den Behörden in Verbindung zu treten. Hervorragende Vertreter der dänischen Wirtschaft sowie auch der dänische Handelsminister haben sich bereits für den Plan ausgesprochen, so daß mit der Möglichkeit der Durchführung einer solchen Veranstaltung gerechnet werden kann.

— Fahrpreisermäßigung für Besucher tschechoslowakischer Bäder. Auf den tschechoslowakischen Bahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn wird den Besuchern tschechoslowakischer Bäder und Kurorte seit 16. Mai eine 33 %ige Fahrpreisermäßigung in der 2. und 3. Wagenklasse gewährt. Der Kurgast muß sich mindestens 10 Tage in einem oder mehreren Kurorten aufhalten, was von den Kurverwaltungen auf einer dem Fahrscheinheft eingefügten roten Kontrolleinlage zu bescheinigen ist. Die Bescheinigungen sind alsbald nach dem Eintreffen und kurz vor der Abreise zu beschaffen. Das Fahrscheinheft ist für einen bestimmten Kurort oder die ihm benachbarte Eisenbahnstation sowie für Hin- und Rückfahrt zu lösen. Das Befahren derselben Strecke für Hin- und Rückfahrt ist nicht Bedingung, wenn nur die Rückreise in der Hauptrichtung eingehalten wird. Die Geltungsdauer beträgt 60 Tage, die Ausfertigungsgebühr 3 tsch. Kr. Reiseunterbrechung auf zahlreichen Stationen ist ohne weiteres, außerdem noch einmal gegen Bescheinigung zulässig.

— Der Verkehr auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen. Laut statistischer Zusammenstellung des Eisenbahnministeriums wurden im Februar d. J. befördert: 13 501 512 Personen (also — 1 001 859 gegenüber dem Januar), 5617 t Gepäck- und Expreßgüter (— 756 t) und 4 628 058 t Güter (+ 616 692 t). In diese sind einbezogen 2 452 864 t Kohle, Koks und Briketts (+ 312 675 t). — Die Einnahmen betrugen: 46 278 486 (— 6 744 573) c K. aus dem Personenverkehr und 241 396 883 (16 625 417) c. K. aus dem Güterverkehr, zusammen 287 675 369 (23 369 990) c. K.

— Direkter Güterverkehr aus der Tschechoslowakei nach Italien. Die bisher gültigen Vereinbarungen, durch welche dieser Güterverkehr geregelt war, wurden aufgehoben und mit Gültigkeit vom 16. Mai durch neue ersetzt. Die näheren Bestimmungen können aus Raummangel nur auszugsweise wiedergegeben werden. Sendungen (einschließlich Leichen und lebender Tiere) in diesem Verkehr auf Grund von direkten Frachtbriefen werden nach dem internationalen (Berner) Übereinkommen und dessen Ergänzungs- und einheitlichen Zusatzbestimmungen, soweit durch besonders festgelegte Abweichungen nichts anderes bestimmt ist, befördert. Zulässig sind Stück- und Wagenladungsgüter. Der Absender hat im Frachtbrief die Grenzstation von Staat zu Staat anzugeben. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, den Antrag des Absenders auf Beistellung von Wagendecken bei Gütern zu entsprechen, die sie im offenen Wagen zu befördern berechtigt ist. Bei Vorhandensein von generellen Einfuhrbewilligungen genügt es, wenn im Frachtbrief jenes Zollamt vermerkt ist, bei welchem die generelle Einfuhrbewilligung vorliegt. Andere Ein-, Durch- und Ausfuhrbewilligungen müssen den Frachtbriefdokumenten beigeschlossen werden. Die Fracht wird nach den Lokal- bzw. nach den Verbandstarifen der beteiligten Bahnen berechnet. Maßgebend sind jene Tarife, die am Tage des Überganges des Gutes auf eine Nachbarbahn Geltung haben. Die Fracht- und anderen Gebühren werden für den österreichischen, ungarischen oder südslawischen Durchlauf auf tschechische Kronen umgerechnet. Maßgebend ist hierfür der Eisenbahnkurs am Tage der Umrechnung. Nachnahmen und Barvorschüsse sind zulässig in der Währung des Versandlandes. Nachträgliche Verfügungen können insolange vorgenommen werden, als die Sendungen die Grenzen des Versandlandes nicht überschritten haben. Über Kessel- und Privatwagen gelten besondere Bestimmungen.

Diese Neuregelung gilt für den direkten Güterverkehr aus der Tschechoslowakei nach Italien über Österreich oder über Österreich und Ungarn oder über Ungarn und Südslawien oder über Österreich und Südslawien.

— Frachtermäßigung für Sinter und Hammerschlag in der Tschechoslowakei. Laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums wurden diese beiden in der Eisenindustrie wichtigen Abfälle, die nach den bisher gültigen Frachtsätzen des Spezialtarifes 3 tarifierten, mit Gültigkeit vom 19. Mai in den Ausnahmetarif 27 eingereiht. Durch diese Maßnahme, die eine wesentliche Herabsetzung der Frachtsätze für diese Güter bedeutet, wodurch auch besonders der ausländische Wettbewerb erschwert wird, hat die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung einen langgehegten Wunsch der einheimischen Eisenwerke erfüllt. Zu bemerken ist, daß diese Frachtermäßigung längstens bis zum 31. Dezember d. J. gilt, falls sie nicht früher im Tarif durchgeführt wird.

— Kohlenaus- und -einfuhr in der Tschechoslowakei. Im Februar d. J. wurden 1 365 648 t Schwarzkohlen und 1 097 902 t Braunkohlen gefördert und 206 756 t Koks gewonnen. Das bedeutet eine wesentliche Besserung gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahr. Die Erhöhung beträgt bei der Schwarzkohle 55 %, bei der Braunkohle 29 % und beim Koks 97 %. — Ausgeführt wurden im Februar d. J. 189 131 t Schwarzkohle, 227 689 t Braunkohle, 57 592 t Koks und 11 680 t Briketts. Eingeführt wurden 57 518 t Steinkohle, 724 t Braunkohle, 4237 t Koks, 277 t Anthracit und 257 t Briketts.

— Neue Schnellzugsverbindung der Tschechoslowakei mit dem Adriatischen Meere. Mit 1. Juni d. J. wird eine neue Schnellzugsverbindung zwischen Prag-Preßburg-Agram-Sissek (Susah) eingeführt. Abfahrt Prag Masaryk Bhf. 8.05, Preßburg an 12.42, Agram an 4.55, Sissek an 10.44; Rückfahrt Sissek ab 18.14, Agram ab 0.30, Preßburg 13.38, Prag Masaryk Bhf. an 21.30. Diese Schnellzüge werden täglich verkehren und Wagen aller drei Klassen führen. Die Zoll- und Paßabfertigung wird in den Wagen erfolgen. Diese Züge werden die schnellste und bequemste Verbindung der Tschechoslowakei mit dem Adriatischen Meere vermitteln.

— Einführung eines direkten österreichisch-tschechoslowakischen Gütertarifs. Vom 25. bis 27. April hat in Prag eine Eisenbahnkonferenz stattgefunden, in der auch die Deutsche Reichsbahn mit der Gruppe Bayern vertreten war. Als Einführungstag des neuen direkten Gütertarifs ist der 1. August d. J. in Aussicht genommen. Ein regelrechter Kohlentarif soll erst zu einem späteren Zeitpunkte ausgegeben werden.

— Das Verhalten des rumänischen Eisenbahnpersonals gegenüber den Reisenden. Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen hat an alle Eisenbahnstationen eine Verordnung gerichtet, in der sie folgendes ausführt: „An die Generaldirektion gelangen in letzter Zeit zahlreiche Beschwerden des reisenden Publikums, daß das Zugpersonal sich im Verkehr mit dem Publikum nicht gehörig und nicht wohlwollend benimmt. Wir glauben, daß dieses Betragen einiger Eisenbahnangestellten daher rührt, daß sie ihre Pflichten und ihre Befugnisse nicht genügend kennen. Wir ordnen daher an, daß das Eisenbahnpersonal sowohl bezüglich seiner dienstlichen Obliegenheit, als auch bezüglich der Art und Weise des Verkehrs mit dem Publikum planmäßig unterrichtet werde. Diejenigen, die bei diesem Unterrichte als für die Tätigkeit von Personenzugschaffnern ungeeignet befunden werden, sind der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu melden, damit sie zu den Lastzügen versetzt werden."

— Neue Eisenbahnlinien in Südslawien. Der Kreisausschuß des Nischer Kreises veröffentlicht ein Lieferungsausschreiben über den Bau einer neuen Schmalspurlinie von Nisch über Nischka-Banja nach Vlasina. Die Bahn wird mit einer Konzessionsdauer von 50 Jahren übertragen, wobei die Kreisbehörde die erforderlichen Enteignungen auf eigene Kosten durchführt und außerdem eine bestimmte materielle Beihilfe und Garantie leistet. Auch ausländische Unternehmungen sollen ihre Angebote einbringen. — Demnächst wird mit dem Bau einer Schmalspurbahn von Podgoritza nach Plavnitza (20 km) begonnen. Durch diese Bahnlinie wird eine direkte Verbindung des montenegrinischen Handelsmittelpunktes mit dem Meer geschaffen.

— Zusammenstoß des Orient-Expreß mit einem Güterzug. In der Nacht vom 16. zum 17. d. M. ist der von Laibach nach Italien gehende Expreßzug Konstantinopel-Paris in der Nähe von Adelsberg (Postumia) in der Station Prestranek infolge falscher Weichenstellung auf einen Güterzug aufgefahren. Beim Zusammenstoß wurden 4 Personen getötet und 5 schwer verletzt.

— Geplante Tarifreform im S. H. S.-Staate. Dem Allgemeinen Tarifanzeiger (Wien) entnehmen wir folgende Ausführungen: Nachdem Österreich und die tschechoslowakische Republik die auf das Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie zugeschnittenen Gütertarife durch neue, den geänderten territorialen und wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßte Tarife ersetzt haben und Ungarn bereits in den nächsten Wochen mit einem Reformtarife hervortreten dürfte, geht nun-

mehr auch die Verwaltung der S. H. S.-Eisenbahnen daran, eine durchgreifende Reform der Gütertarife ins Werk zu setzen, welche in erster Linie die Vereinheitlichung der Tarife und tarifarischen Bestimmungen bezweckt. Auf der anfangs März d. J. in Belgrad unter Vorsitz der Generaldirektion stattgehabten Konferenz der Vorstände der Direktionen des Königreiches wurde beschlossen, die bisherige grundsätzliche Verschiedenheit der Tarife der Direktionen Sarajevo, Subotica (Szabadka) und Zagreb (Agram) einerseits und der Direktion Belgrad anderseits fallen zu lassen und ein einheitliches Betriebsreglement (Tarif Teil I A), eine einheitliche Güterklassifikation (Tarif Teil I B) und einen Lokalgütertarif (Teil II) und Kilometerzeiger zur Ausgabe zu bringen, welche sämtliche Eisenbahnlinien des S. H. S.-Königreiches umfassen. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Angelegenheit soll von einer eingehenden Umarbeitung der Tarife vorderhand Abstand genommen werden. Die neue Güterklassifikation wird demnach lediglich eine Neuausgabe der vom 1. Januar 1918 gültigen ehemaligen österreichisch-ungarischen Güterklassifikation unter Einbeziehung aller bisher im Kundmachungs- oder Nachtragswege verfügten Änderungen und Ergänzungen darstellen und gemäß den vorstehenden Ausführungen für alle Direktionsbezirke, somit auch für die Belgrader Direktion Gültigkeit haben, während die derzeitige, im Rahmen des provisorischen Gütertarifes für die Direktion Belgrad verlautbarte Klassifikation gleichzeitig außer Kraft gesetzt wird. Der Lokalgütertarif, Teil II, wird sodann tarifarische Bestimmungen, Ausnahmetarife, örtliche Gebühren usw. enthalten, jedoch soll auch in dieser Hinsicht der Grundsatz der Vereinheitlichung uneingeschränkt zur Geltung gelangen. So werden u. a. die Bestimmungen über Ver- und Ausladen der Güter auf offener Strecke, Schleppbahngebühren usw. eine einheitliche Regelung erfahren, während heute eine solche zu vermissen ist.

Von besonderer Wichtigkeit erscheint die Frage der Durchrechnung zwischen den Linien der ehemaligen Südbahn-Gesellschaft im S. H. S.-Königreiche und jenen der Staatsbahnen; hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs wurde auf der Belgrader Konferenz die Einführung der Durchrechnung grundsätzlich bereits beschlossen, hinsichtlich des Güterverkehrs konnte, da der zufolge der Durchrechnung sich ergebende bedeutende Einnahmeausfall im Budget nicht vorgesehen ist, eine Entscheidung noch nicht getroffen werden. Die Direktionen Ljubljana (Laibach) und Zagreb (Agram), welche an dieser Frage am meisten beteiligt sind, wurden beauftragt, die Angelegenheit zu überprüfen und Vorschläge zu unterbreiten, in welcher Weise der erwähnte Ausfall durch Änderung der bisherigen Frachttafel wettgemacht werden könnte.

Nach den Absichten der Belgrader Konferenz soll die Ausarbeitung der einzelnen Tarife derart beschleunigt werden, daß ihre Ausgabe bereits am 1. Juli 1924 erfolgen kann.

Bei Würdigung der Reformarbeiten im S. H. S.-Königreiche darf nicht außer acht gelassen werden, daß gerade die jugoslawische Eisenbahnverwaltung bei ihren Vereinheitlichungsbestrebungen mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat; gab es doch nach Auflösung der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht weniger als vier von einander abweichende Tarife (den österreichischen, ungarischen, bosnisch-herzegowinischen und serbischen Tarif) auf dem Boden des neuen Königreiches.

— Die Schweiz und die Rheinbestimmungen im Versailler Vertrag. In der soeben erschienenen Aprilnummer der Zeitschrift „Die Rheinquellen“ ist noch einmal vom „freien Rhein“ die Rede. Prof. Dr. jur. E. Ruck, Völkerrechtslehrer an der Basler Universität, behandelt die ganze Materie vom juristischen und besonders völkerrechtlichen Standpunkt aus. Sehr interessant ist die geschichtlich-juristische Ableitung, die der Verfasser gibt, um darzutun, daß die Schweiz, trotzdem sie weder die Schiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongreßakte noch die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868 mitunterzeichnet hat, sich doch auf die Kongreßakte berufen und aus der Rheinschiffahrtsakte Rechte ableiten kann. Die Wiener Kongreßakte hat nicht nur für die Vertragsparteien Schiffahrtsrechte geschaffen, sondern für „alle christlichen Staaten Europas“, und die Absicht des Wiener Kongresses ging dahin, für die internationalen Ströme Europas die Freiheit der Schiffahrt als allgemein gültigen Grundsatz des Völkerrechtes festzulegen. Dieses Recht besteht somit für die Schweiz einfach deshalb, weil es von den damals als Mandanten Europas handelnden Großmächten auch zugunsten dritter Staaten geschaffen wurde und nun seit über hundert Jahren als anerkanntes Völkerrecht gegolten hat. Dieses vom Wiener Kongreß garantierte Schiffahrtsrecht hat seine tatsächliche Ausprägung in der Rheinschiffahrtsakte gefunden und, wenn diese nicht auch von der Schweiz mitunterzeichnet ist, so ist das wohl rechtlich und politisch verfehlt, ist aber für das in Frage stehende Schiffahrtsrecht belanglos. Der Abschluß der Rheinschiffahrtsakte ohne Zuziehung der Schweiz war ein Verstoß gegen die Wiener Bestimmungen, und daß die Schweiz seinerzeit keine Rechtsverwahrung eingelegt hat, vermochte ihrer Rechtsstellung als Uferstaat keinen Abbruch zu tun. Die Auffassung, daß sich die Schweiz nicht auf die Rheinschiffahrtsakte berufen könne, beruht auf dem juristischen Fehler, daß sie die Mannheimer Akte als völlig selbständigen Staatsvertrag gewertet hat, während es sich lediglich um eine Vereinbarung über den Vollzug der Wiener Kongreßakte handelte.

— Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn für die Schweiz. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab ist eine „Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn für die Schweiz bei der Deutschen Handelskammer in der Schweiz in Zürich“ eingerichtet worden, deren Aufgaben im wesentlichen in der Entgegennahme von Wünschen der Verkehrsinteressenten und Fühlungnahme mit den in großem Umfange am Verkehr beteiligten Spediteuren und den Vertretungen von Handel und Industrie bestehen. Als Leiter der Verkehrsagentur ist der Beauftragte des Reichsverkehrsministeriums bei der Deutschen Gesandtschaft in Bern, Oberregierungsrat Dr. Becker, bestellt, dessen Aufgabenkreis im übrigen unverändert bleibt.

— Zur neuerlichen Ermäßigung der schweizerischen Frachten im Verkehr mit den italienischen Seehäfen schreibt der „Allg. Tarifanz.“ (Wien): Seit 1. Juli 1923 bestehen Ausnahmetaxen für Güter aller Art in Wagenladungen im Verkehre der schweizerischen Stationen mit den italienischen Seehäfen, die nur bei direkter Abfertigung und überseeischer Bestimmung bzw. Herkunft der Sendungen für den Schweizer Durchlauf Gültigkeit haben. Für den Durchgangsverkehr über die schweizerischen Routen sind bei gleicher Bestimmung bzw. Herkunft der Sendungen ermäßigte Frachtsätze mit 1. März 1924 in Kraft getreten, die gegenüber den normalen Transittaxen der schweizerisch-italienischen Gütertarife wesentliche Ermäßigungen aufweisen. Der am 1. Mai d. J. in Kraft getretene Nachtrag II zum Teil II, Abteilung A, der schweizerisch-italienischen Gütertarife über Gotthard und Simplon enthält u. a. eine Neuauflage des für den Schweizer Durchlauf gültigen Ausnahmetarifes 23 für Güter aller Art nach bzw. von den italienischen Seehäfen, der neben Einbeziehung einiger neuer Versand- bzw. Bestimmungsstationen erhebliche Ermäßigungen im Verkehre von den schweizerischen Stationen gegenüber den seit 1. Juli 1923 gültigen Taxen vorsieht. Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1924 sind weiter auch die schweizerischen Transitsätze für Sendungen nach den italienischen Seehäfen herabgesetzt worden; in der Richtung von den Seehäfen bleiben die bisherigen Taxen bis auf weiteres in unveränderter Geltung. Der Wettbewerb der deutschen Seehäfen gegenüber den italienischen Hafenplätzen, welche zufolge Erweiterung der deutschen Seehafenbegünstigungen immer mehr in Erscheinung tritt, hat zweifellos den Anlaß zu den vorstehend angeführten Ermäßigungen der schweizerischen Tarife geboten.

— Ein italienisches Verkehrsministerium. Nach Mitteilung einer französischen Zeitung wird ein Verkehrsministerium gebildet, das die Geschäfte der Posten und Telegraphen, das Kommissariat des Seeverkehrs und die Eisenbahnen umfaßt. Ciano, Minister des Post- und Telegraphenwesens, ist als Minister des Verkehrsministeriums genannt.

— Freifahrt für Parlamentsmitglieder. Das englische Parlament hat im April eine Entschließung angenommen, auf Grund deren seine Mitglieder kostenlos zwischen London und ihrem Wahlkreis reisen können. Freie Fahrt ist ihnen allerdings nicht gewährt worden, sondern sie erhalten im Bureau des Parlaments ein Heft mit Gutscheinen, die sie am Fahrkartenschalter gegen Fahrkarten 1. Klasse, entweder einfache oder Rückfahrkarten mit zweimonatiger Gültigkeit einzutauschen haben. Auf diese Art glaubt man sie von einer Beeinflussung durch die Eisenbahngesellschaften bei ihrer gesetzgeberischen Tätigkeit frei halten zu können und ihre Unabhängigkeit zu wahren, was, so fürchtet man, nicht der Fall sein würde, wenn die Eisenbahngesellschaften ihnen freie Fahrt gewährten. Zur Deckung der durch die Reisen seiner Mitglieder zwischen London und ihrem Wahlkreis entstehenden Kosten hat das Parlament 70 000 £ bewilligt. Für diesen Betrag können die Abgeordneten etwa je 33mal im Jahre ihren Wahlkreis aufsuchen. Der Entschließung sind lebhafte Erörterungen vorangegangen, in denen unter anderem auch vorgeschlagen wurde, den Abgeordneten Fahrscheine 3. Klasse auszuhändigen, was nur 42 000 £ gekostet hätte. Man versprach sich davon eine Förderung des Gedankens des Schlafwagens 3. Klasse, der zurzeit die öffentliche Meinung in England lebhaft bewegt. Schon im Jahre 1921 war den Parlamentsmitgliedern auf Grund eines Ausschußberichts kostenlose Fahrt zwischen London und ihrem Wahl-

bezirk zugebilligt worden. Nachdem 270 Mitglieder davon Gebrauch gemacht hatten, wurde dieses Vorrecht schon nach kurzer Zeit durch Parlamentsbeschluß mit 190 gegen 170 Stimmen wieder aufgehoben. Die nunmehrige Regelung ist mit 245 gegen 112 Stimmen angenommen worden.

— **Zugeständnisse an die englischen Bergarbeiter.** Das gestern zwischen den Vertretern der Grubenbesitzer und der Bergarbeiterschaft am 15. d. M. erzielte neue Lohnabkommen sieht einen Mindestlohn vor, der 33⅓ % über dem sogenannten Standardlohn liegt. Der bisherige Prozentsatz war 20. Die Forderung der Arbeiter stellte sich auf 40. Auch in anderen Fragen der Lohnbestimmungen hat die Arbeiterschaft wesentliche Zugeständnisse erhalten. Das Abkommen soll der am 29. Mai zusammentretenden Versammlung der Bergarbeitervertreter zur Annahme empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf der Teilstrecke Berthelsdorf (Erzgeb.)-Bienenmühle der Linie Nossen-Moldau ist am 15. Mai 1924 der Nebenbahnbetrieb eingeführt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Juni 1924 ab werden die Stationsnamen der nachgenannten Verkehrsstellen wie folgt geändert:

Station:	Neue Bezeichnung:
Sommerfeld bei Leipzig	Engelsdorf Ost
Falkenstein	Falkenstein (Vogtl.)
Langenberg bei Riesa	Glaubitz b. Riesa
Copitz	Pirna-Copitz
Copitz Ladest.	Pirna-Copitz Ladest.
Neundorf b. Pirna	Pirna-Neundorf
Rottwerndorf	Pirna-Rottwerndorf
Schedewitz	Zwickau-Schedewitz
Zwickau Htp.	Zwickau-Pölbitz
Niederplanitz	Planitz.

Demzufolge wird vom gleichen Zeitpunkt ab die Linienbezeichnung Zwickau-Niederplanitz in Zwickau-Planitz geändert.

Bundesbahndirektion Villach. Die Bezeichnung des auf der ehemaligen Südbahnlinie Bleiburg-Innichen gelegenen Bahnhofes Dellach wird ab 1. Juni d. J. in „Dellach im Drautale“ geändert.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit Wirkung vom 1. Juni 1924 ab werden die an der Schmalspurlinie Schönfeld-Wiesa-Meinersdorf gelegenen Haltepunkte Obertannenberg, Siebenhöfen, Ehrenfriedersdorf, Auerbach (Erzgeb.) und Gornsdorf eingezogen. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird der an der Schmalspurlinie Wilischthal-Thum gelegene Haltepunkt Unterherold für den Personenverkehr aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Fröttstädt-Georgenthal gelegene Haltepunkt Schweizerhof, der seit dem 3. Dezember 1923 keinen Zugverkehr mehr hat, wird zum 1. Juni d. J. geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Vom 1. Juni d. J. an werden folgende Haltepunkte geschlossen: Ammern, Auenhofen, Barabein, Beinstein, Berkach, Bolheim, Boms, Burgau, Ehrensberg, Freibolz, Goppertshofen, Güglingen-Eibensbach, Hesselbronn, Klingen, Lenglingen, Mieterkingen, Oberheutal, Oberweiler, Röttingen-Stadt, Rotenbach b. Isny, Satteldorf-Ort, Sattenbeuren, Seemoos, Volloch-Dürnau, Weikersheim-Stadt, Weilheim-Weberei, Wittenweiler.

Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft. Die zwischen den Stationen Murakeresztur und Légrád gelegene Personenhaltestelle Kakonya ist seit 1. Mai 1924 aufgelassen.

Rundscheiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 96 vom 14. Mai 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin auf Einschaltung einer bindenden Bestimmung in die TV. und das VPÜ. über die Anbringung von Luft- und Dampfdruckmessern im Dienstabteil der Personenzug-Gepäckwagen;

Nr. III 64 (II. Angabe) vom 10. Mai 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 5, Ziff. 1 des VWÜ., betreffend Aushilfe mit Wagen;

Nr. III 91 vom 13. Mai 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft auf Auslegung des § 22 der Vereinssatzungen (schiedsgerichtliche Tätigkeit);

Nr. IV 159 vom 12. Mai 1924 an die an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen (einschl. Abrb. Prag), bei der Deutschen Reichsbahn jedoch nur an die RBD Berlin, bei den Österreichischen Bundesbahnen nur an die Generaldirektion in Wien;

Nr. IV 169 vom 16. Mai 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Neufestsetzung der Höchst- und Mindestbeträge des Übk. zum VBR. in ungarischen Kronen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Fröttstädt-Georgenthal gelegene Haltepunkt Schweizerhof, der seit dem 3. Dezember 1923 keinen Zugverkehr mehr hat, wird zum 1. Juni geschlossen.

Erfurt, den 9. Mai 1924. (600)
Reichsbahndirektion.

Die Haltepunkte Ungedanken an der Bahnstrecke von Wabern nach Bad Wildungen und Altenburschla an der Bahnstrecke von Eschwege nach Treffurt werden vom 1. Juni 1924 ab geschlossen.

Cassel, den 15. Mai 1924. (614)
Reichsbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Gepäckabfertigung in Arnstadt Süd wird am 1. Juni 1924 aufgehoben; nur Sonnabends von 7—11 Uhr vorm. werden Ferkel und landwirtschaftliche Erzeugnisse (Marktgut) abgefertigt.

Erfurt, den 17. Mai 1924. (617)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziffer Ia VWÜ. Donaulände und Winterhafen Passau waren vom 30. April bis 11. Mai 1924, Donaulände Regensburg vom 2. Mai bis 7. Mai und vom 10. bis 13. Mai 1924 wegen Hochwassers gesperrt.

München, den 15. Mai 1924. (615)
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 tritt die Härtsfeldbahn dem Ausnahmetarif 25 für Milch bei.

Berlin, den 12. Mai 1924. (601)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. wird ein Ausnahmetarif für Elektrodenkohlen zur Ausfuhr über See eingeführt. Auskunft durch unser Verkehrsbüro. (612)

Altona, den 17. Mai 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif:
a) Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 5. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen in mehreren Unterabschnitten des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“.

b) Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 15. bzw. 1. Mai 1924 werden die Bestimmungen für Nürnberg Viehhof und Rodenkirchen b. Köln geändert und ergänzt.

c) Heft C II (Tfv. 5).

Im Ausnahmetarif 5 h für Quarzit werden die Frachtsätze für Oderberg je um 1 Goldpfennig ermäßigt, weil die Zuschlagsfrachten nach Heft C I b erhoben werden.

Näheres zu b) und c) (Hefte C I c und C II) enthält die am 15. Mai 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Mai 1924. (602)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 werden im Verkehr mit der Station Kendenich der Köln-Bonner Eisenbahnen für Sendungen des Ausnahmetarifs 56 für Elektrodenkohlen Frachtzuschläge erhoben, und zwar für 100 kg
a) bei Frachtzahlung für mindestens 10 t 12 Goldpfennig,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 15 t 9 Goldpfennig.

Näheres enthält die am 19. Mai 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (613)

Berlin, den 15. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 9. Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.
Tfv. 4 a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 werden die Stationen Brodersby, Moorbrücke und Schuby (Kr. Eckernförde) der Kreisbahn Eckernförde-Kappeln in den Tarif einbezogen. Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen werden die Entfernungen durch Anstoß an die Tarifentfernungen der Station Eckernförde unter Hinzurechnung folgender Anstoßentfernungen ermittelt:

Brodersby-Eckernförde . . . 49 km
Moorbrücke . . . . 32 km
Schuby (Kr. Eckernförde) . . 45 km

In Heft C I b sind auf Seite 12 bei Zu 21 unter b) Moorbrücke und unter c) Brodersby und Schuby (Kr. Eckernförde) an entsprechender Stelle nachzutragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (619)

Berlin, den 19. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1924:

Aufnahme von Wiesloch Stadt in A. T. 38; Achern, Altona, Dannenwalde, Forbach - Gausbach, Frankfurt (Main) Hbf., Freienwalde (Oder), Gößnitz, Großschirma, Halsbrücke, Hilpertsau, Hirschhorn (Neckar), Horka (Laus.), Köln-Sülz, Krebsöge, Leipzig-Eutritzsch, Malsch, Mücka (Laus.), Schopfheim, Uhyst, Vorbf., Wilischthal in A. T. 52; Änderung Mannheim-Waldhofen in Mannheim-Sandhofen und Streichung von Gütersloh-Sundern im A. T. 52.

Altona, den 18. Mai 1924. (620)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Mai 1924 wird der Ausnahmetarif 43 durch Aufnahme von Gütern der Tarifklasse D, soweit sie in bedeckten Wagen aufgegeben werden, erweitert.

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 19. Mai 1924. (621)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1924 tritt der Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkohlen zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern in Kraft, der im Verkehr zwischen bestimmten Versand- und Grenzstationen die Sätze der Klassen D und D 10 gewährt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Mai 1924. (608)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c — Tfv. 4 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 werden die Bestimmungen für Stettin Freibezirk usw. auf Seite 33/34 des Tarifs geändert; von diesem Tage ab werden für die Beförderung der über See ein- und ausgehenden Güter zwischen Stettin Hauptgüterbahnhof (einschließlich Lade- und Umschlagstellen) und Stettin Freibezirk (einschließlich Lade- und Umschlagstellen) keine Gebühren (Überfuhr- oder Privatanschlußgebühren) und ferner auch von der Hafenbetriebsgesellschaft keine Hafenbahnfracht erhoben. Diese Vergünstigungen genießen nicht die Sendungen im Ortsverkehr und diejenigen Sendungen nach Stettin Freibezirk, deren Beförderung dahin erst nach Eingang in Stettin beantragt wird. Bei Altdamm werden die Gebühren von 20,2 in 20 Goldpfennig geändert. — Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie unsere Auskunftstelle.

Stettin, den 15. Mai 1924. (609)
Reichsbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Juni d. J. wird der Frachtzuschlag für Eisenerz auf 8 Pfg. für 100 kg festgesetzt.

Frankfurt a. M., den 17. Mai 1924.
Direktion (616)
der Freien Grunder Eisenbahn.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, S. Candido, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

I. Für den Verkehr mit Fiume und den angeschlossenen Abfertigungsstellen, mit Ausnahme von Fiume loco S. H. S. und Fiume Hafen Thaon de Revel gelten die Bestimmungen der Kundmachung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über Brenner usw. vom 1. Oktober 1921 nebst dem hierzu erlassenen Ausschreiben. Die Annahme von Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach Fiume loco S. H. S. und Fiume Hafen Thaon de Revel sowie von Sendungen mit direkten Frachtbriefen über Piedicolle und Postumia bleibt vorerst noch ausgeschlossen.

Die Bekanntmachung vom 11. IV. 22 wird hierdurch aufgehoben.

II. Im Verkehr zwischen Triest und der Republik Österreich sowie der tschechoslowakischen Republik ist Leitung über Piedicolle und Postumia wieder eingeführt worden. Es wird daher die Bekanntmachung vom 22. XII. 23 sowie der letzte Satz der Bekanntmachung vom 10. III. 24 außer Kraft gesetzt und die ursprüngliche Fassung der Ziff. 1a und b des Abschnittes C I (Seite 5) wieder hergestellt.

München, den 12. Mai 1924. (605)
Tarifamt der D R B Gr B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 17. Mai werden verschiedene neue Stationen in den Ausnahmetarif 41 für Düngemittel usw. aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 13. Mai 1924. (603)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. 5. 1924:

Aufnahme von Leipzig-Eutritzsch in A. T. 32; Burgkundstadt, Leipzig-Eutritzsch und Plankenhammer in A. T. 33; Sinsheim (Elsenz) in A. T. 35; Waidhaus in A. T. 49.

Änderung von Frachtsätzen bei Georgsmarienhütte im A. T. 35.

Altona, den 14. Mai 1924. (607)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 19. Mai 1924 wird die Station Waldshut als Versandstation in den A.-T. 6 aufgenommen.

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 14. Mai 1924. (606)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der am 1. Januar 1924 in Kraft getretene Grenzübergangstarif über Eydtkuhnen und Tilsit aufgehoben und durch einen neuen ersetzt, der verschiedene Erweiterungen des bisher gültigen Grenzübergangstarifs vorsieht. (618)

Königsberg (Pr.), den 16. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Čechoslovakischer Donau - Umschlagverkehr über Bratislava und Komárno. Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1924 tritt im vorbezeichneten Verkehre ein neuer Tarif in Kraft, mit welchem der gleichnamige Tarif vom 1. August 1921 samt Nachträgen I bis III und den im Rahmen dieses Tarifes erlassenen Publikationen außer Kraft gesetzt werden.

Der Abschnitt IV D (Frachtsätze für die Schiffsstrecken) wird mittels Nachtrag eingeführt werden. Bis zum Erscheinen desselben gelten die im Schiffs-Lokalgüterverkehr der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen mit Bratislava bzw. Komárno bestehenden Bestimmungen und Frachtsätze.

Wien, den 10. Mai 1924. (604)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am **1. Juni 1924** erscheint der Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm neu. Durch ihn werden Fahrkarten für die einfache Fahrt nach und von den Bädern und für Hin- und Rückfahrt nach den Bädern ausgegeben. Er enthält eine Bestimmung zu § 35 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, durch die die Haftpflicht der Reedereien und Kleinbahnen im Ostseebäderverkehr beschränkt ist.

Nähere Aukunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen, sowie unser Verkehrsbüro, Lindenstraße 19/20. (611)

Stettin, im Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 22. Berlin, den 29. Mai 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftlichkeitssinn und Idealismus.

Von Oberregierungsrat **Gehr** in Erfurt.

Die Absicht der zuständigen Stellen, die einen einschneidenden Personalabbau angeordnet und ausgeführt haben, ging übereinstimmend dahin, daß nach einer solchen, an und für sich außerordentlich harten Maßnahme, nur Kräfte im Dienst bleiben sollten, die, an Qualität über den bisherigen Durchschnitt herausragend, auch in besonders hohem Maße arbeitswillig und arbeitsfreudig sein sollten. Demgegenüber zeigt leider die Erfahrung, daß auch der vom Abbau verschonte Teil des Personals vielfach keineswegs eine große Frische und Freudigkeit zu seiner Arbeit aufzubringen vermag. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Nur beispielsweise sei an die erhöhten Anforderungen an die Arbeitszeit bei zeitweise geringer Bezahlung erinnert, um zu zeigen, daß die Erfüllung der Versprechungen der maßgebenden Stellen oft mit sehr großer Ungeduld erwartet wurde. Die einer auskömmlichen Entlohnung entgegenstehenden Schwierigkeiten und Hemmnisse vermag die große Masse an sich schwer zu verstehen.

Gerade der Blick in die eigene Häuslichkeit kann aber eine besonders gute Lehre für den wirtschaftlichen Sinn des Beamten sein; in ihr machen sich die zwingenden Anforderungen des täglichen Lebens so bemerkbar, daß sie sofortiges Handeln erfordern; da bleibt gar nichts anderes übrig, als sich nach der Decke zu strecken und immer von neuem die Dringlichkeit der einzelnen Ausgaben nach ihrer Art und Höhe nachzuprüfen, manches als weniger dringlich zurückzustellen, das früher als unentbehrlich galt, und es fast als Luxusgeschenk zu begrüßen, wenn äußerste Einschränkung schließlich doch gelegentlich eine auch nur bescheidenste Befriedigung solcher Bedürfnisse gestattet. Zu unfruchtbaren Klagen oder gar zu Erörterungen über Zuständigkeit in den einzelnen Wirtschaftsgebieten mit entsprechend abfälliger Kritik an dem „anderen Teil" bleibt weder Zeit noch Kraft übrig. Der einfache Grund dafür liegt in dem ständig wachgehaltenen Bewußtsein von der persönlichen Verantwortung für die Haushaltsführung und der daraus entspringenden Notwendigkeit positiven Tuns.

In dieser Hinsicht hat immerhin die finanzielle Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn und die gleichzeitige Beseitigung der Papiermarkwirtschaft bei dem gesamten Eisenbahnpersonal schon Wesentliches bewirkt; gleichwohl ist das Gefühl, durch eigenes, positives Handeln sich mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten abfinden zu müssen und abfinden zu können, bei vielen doch noch nicht annähernd in dem gleichen Umfange vorhanden, wie in dem eigenen, naturgemäß sehr viel leichter zu übersehenden Privathaushalte. Auf der anderen Seite ist aber der Wirkungsgrad in dem letzteren bei der großen Masse der Beamten durch die dem persönlichen Einflusse entzogene Höhe der Einnahmen begrenzt, während wirtschaftliche Gebarung im Eisenbahnhaushalte durch jeden einzelnen Angestellten sehr schnell in der Lage ist, die finanzielle Grundlage des Unternehmens zu heben. Den Beweis dafür haben die letzten Monate überzeugend erbracht.

So einleuchtend der Gedanke ist, daß die einmütige, gleichartige Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit jedes einzelnen von ausschlaggebender Bedeutung für jedes große Unternehmen ist, so leicht unterliegt der einzelne für seine eigene Person der Versuchung, für sich selbst eine Ausnahme als statthaft anzusehen, indem er sich damit entschuldigt, daß seine Sorgfalt nichts hilft, wenn sie nicht von der übergroßen Mehrzahl geteilt wird, oder daß seine Lässigkeit nichts schadet, wenn er darin nur wenige Gesinnungsgenossen hat. Die Leichtfertigkeit solcher Entschuldigungen liegt so sehr auf der Hand, daß es eine lohnende, aber auch unentbehrliche Aufgabe aller verantwortungsbewußten Vorgesetzten sein müßte, auf sie ständig hinzuweisen. Überhaupt gewinnt es den Anschein, daß in vielen staatlichen Betrieben die Schulung des Personals für den allgemeinen Betriebszweck etwas stiefmütterlich behandelt ist gegenüber der formal-fachlichen Ausbildung und Auswertung; damit steht nicht etwa in Widerspruch, daß auch die fachliche Ausbildung vielfach durch eine gar zu breite Grundlage Mängel zeigen kann.

An und für sich wird die Notwendigkeit der einheitlichen Einstellung aller an einem gemeinsamen Endziele und Endzwecke beteiligter Personen bei uns durchaus nicht verkannt. „Einer für alle, alle für einen", dieser Gedanke kehrt in den verschiedensten Wortfassungen auf allen möglichen Anwendungsgebieten des politischen, staatlichen, geschäftlichen und gewerkschaftlichen Lebens immer wieder, und doch ist er nicht der lebendige Funke, der unsere ganze Tätigkeit durchglüht, er ist mehr ein Wort als ein Begriff für gar zu viele unter uns geworden. Das Gefühl und das Bewußtsein, daß der einzelne auf Gedeih und Verderb mit dem Gemeinwesen verbunden ist, dem er dient, ist merkwürdigerweise sehr viel lebendiger innerhalb privatwirtschaftlicher Unternehmungen, an die der einzelne durch leicht löslichen Privatvertrag gebunden ist, als in Staatsbetrieben mit unkündbarer Anstellung oder auch in der Zwangsgemeinschaft des Volkes und Staates. Selbst ein junger Verkäufer in einem größeren Geschäfte mit festen Bezügen, der mit seinem Geschäftsunternehmen noch durchaus nicht verwachsen ist, im Gegenteil die ausgesprochene Absicht häufigeren Wechsels haben kann, zeigt „Firmengeist", d. h. er wird es in der Regel verstehen, sich gleichzeitig mit Beliebtheit bei dem kaufenden Publikum auch die Wertschätzung seines Prinzipals zu erwerben; ein dem reisenden Publikum willfähriger Eisenbahnschaffner zeigt oft sein Entgegenkommen auf Kosten seiner Firma, z. B. wenn er nachsichtig gegen die verschiedenen, seiner Überwachung anvertrauten Reisenden ist, die sich der Zahlung des vollen Preises für die Leistung der Eisenbahn zu entziehen suchen. Den Wunsch, zu ihrem persönlichen Weiterkommen gute Zeugnisse zu erlangen, haben dabei beide meist in ganz gleicher Weise. Auf etwas anderem Gebiete liegt die Neigung, zur Befriedigung einiger Augenblicksbedürfnisse das Geschäft, das einem Arbeit und Brot gibt, unmittelbar zu schädigen; hierbei fehlt den Staatsangestellten sehr oft sogar das Verständnis für die Unrechtmäßigkeit, das bei Privatangestellten in der Regel vorhanden ist; den Staat zu schädigen, um selbst einen Vorteil zu erlangen, gilt noch immer trotz volksstaatlicher Ideen in recht weiten Kreisen als erlaubt.

Mit der Erkenntnis solcher Mängel allein ist es natürlich nicht getan; ebensowenig genügt es, ein abfälliges Urteil über die mit ihnen behafteten Personen zu fällen. Die Privatwirtschaft ist aber auch auf diesem Gebiete dem Staatsbetriebe offenbar überlegen, indem sie durch Erziehung und Überwachung des Personals sowie durch organisatorische Einrichtungen sowohl unmittelbar gegen derartige Fehler angeht, als auch sich zweckbewußter gegen die ihr daraus zu befürchtende Schädigung schützt. Aber auch hier genügt es nicht, nur die Tatsachen festzustellen; wenn man im eigenen Haushalt Mängel spürt, geht man ihnen nach und sucht sie abzustellen; das ist ähnlich, wie der Arzt zunächst die Krankheitserscheinungen ermittelt, dann ihre Ursachen prüft und erst daraufhin die Mittel zur Gesundung erkennen kann. Man bleibt in dieser Hinsicht zu sehr an der Oberfläche haften, wenn man den erwähnten Unterschied zwischen Privatwirtschaft und Staatsbetrieb lediglich auf das größere persönliche Geldinteresse der Privatangestellten zurückführen will. In großen Privatbetrieben gibt es ebenfalls zahlreiche Angestellte, die auf feste Bezüge angewiesen sind, und selbstredend machen sich auch dort die Mängel bemerkbar, die daraus entspringen, daß der Festbesoldete nicht den unmittelbaren Zusammenhang der Interessen des Unternehmens mit seinen eigenen Interessen dauernd vor Augen hat, und daß in zu groß gewordenen Unterabteilungen großer Privatunternehmungen ähnlich wie im Staatsbetriebe die Möglichkeit besteht, sich unberechtigt ein gutes Zeugnis seiner Vorgesetzten zu erwerben. Die Ausführungen von Ford hierüber in seinem mit Recht soviel beachteten Werke[1]) muten gerade darum so eigen an, weil sie nicht aus der preußischen Staatsverwaltung, sondern aus amerikanischen Privatbetrieben hergeleitet sind. Aber von Strebertum spricht man im allgemeinen doch nur mit Bezug auf die in öffentlichen Betrieben und Verwaltungen beschäftigten Personen; wenn man die Menschen, die zu Unrecht oder mit unschönen Mitteln streben, verurteilt, so beachtet man dabei doch vielleicht zu wenig, daß die Ausbreitung eines Strebertums in größerem Umfange nur da möglich ist, wo sich die Menschen, in deren Hand die Besetzung der erstrebenswerten Stellen liegt, durch solche Streber täuschen lassen. Das kann entweder an ihrer eigenen Untüchtigkeit liegen oder daran, daß ihnen etwas über die Fähigkeit auch des tüchtigsten Personalchefs Hinausgehendes zugemutet wird. In beiden Fällen muß man wiederum den höheren Vorgesetzten als verantwortlich bezeichnen und kommt damit schließlich an die Frage der Geschäftsverteilung, der Gliederung, der Organisation des Unternehmens, für die in letzter Linie stets seine oberste Leitung die Verantwortung trägt. So darf man denn auch vor der Schlußfolgerung nicht zurückschrecken, daß in dieser Hinsicht die Mängel in den Staatsbetrieben und insbesondere auch in den Staatseisenbahnverwaltungen sich in weit höherem Maße bemerkbar gemacht haben als in der Privatwirtschaft. In gewisser Weise ist das für die österreichischen Bahnen in dem Bericht von Sir William M. Acworth[2]) auf die Verwässerung des Begriffs der Verantwortung zurückgeführt worden. Ein Betrieb, der so außerordentlichen Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse ganzer Länder ausübt und der selbst in so weitgehendem Maße ein eigenes Wirtschaftsunternehmen darstellt, wie die großen Eisenbahnverwaltungen, muß, wie schon oft betont, klar, durchsichtig und straff organisiert sein. Dazu ist aber ganz unentbehrlich, daß zum mindesten innerhalb eines solchen Betriebes auch völlige Klarheit über die grundlegenden Begriffe besteht, auf denen sich jede Organisation aufbaut; vielleicht der wichtigste dieser Grundbegriffe ist die Verantwortung. Wenn wir darüber einig sind, daß eine lebendige Sprache ihr Leben darin zeigt, daß sie sich verändert, so ist damit schon gesagt, daß auch die einzelnen Worte, aus denen sich die Sprache zusammensetzt, im Laufe der Zeit eine veränderte Bedeutung bekommen können; sie machen unter Umständen die merkwürdigsten Wandlungen durch, drücken vielleicht sogar im Laufe der Zeit das Gegenteil ihres ursprünglichen Begriffes aus; so hat das Wort „Schlagwort" doch wahrscheinlich zuerst ein besonders treffendes Wort kennzeichnen sollen, während es jetzt mit dem Begriff von etwas gar zu allgemeinen, unklaren und sogar irreführenden verbunden ist.

Gerade in Staatsverwaltungen und Staatsbetrieben wird nun das Wort Verantwortung viel gebraucht und, wenn man den Dingen auf den Grund geht, muß man doch wohl zugeben, daß der Begriff dessen, was nun eigentlich darunter verstanden wird, ein recht unklarer ist oder geworden ist. Es besteht ein gewaltiger Unterschied zwischen dem Wunsche, eine selbständige Stellung, eine Tätigkeit mit eigener Verantwortung zu erhalten, und der Sorge, wegen irgendeines einzelnen Vorganges persönlich zur Verantwortung gezogen zu werden. Begrifflich folgt

[1]) Ford, Mein Leben und Werk, S. 109 ff, 112 ff.

[2]) Bericht über die Reorganisation der österr. Bundesbahnen, insbes. Kapitel III.

eigentlich eins aus dem anderen; in der Beamtenpraxis wird aber das Wort Verantwortung gar zu oft nur in dem letzteren Sinne verstanden. Das zeigt sich schon darin, daß bei dem Außenpersonal die sogenannte verantwortliche Vernehmung fast schon als Strafe empfunden wird; der Schaffner sagt zu seinem Kollegen: „Du hast schon wieder ein Protokoll gekriegt"; andere Kreise fühlen den Druck der Verantwortung in der Form der Angst vor dem ungünstigen Vermerk in ihren Personalakten; von freudigem Tragen einer Verantwortung ist dabei nicht mehr die Rede. Bei der weiten Verbreitung dieser Anschauung wird man es auch hier nicht dabei bewenden lassen dürfen, ihre Träger zu verurteilen; geht man ihr aber auf den Grund, dann muß man Möglichkeit und Pflicht der Leitung jedes großen Unternehmens, auch im Staatsbetriebe, anerkennen, in dem gesamten Personal den vorwärts schauenden Sinn des Begriffes der Verantwortung, die Verantwortlichkeit und das Bewußtsein, stets das in jedem einzelnen Falle für das Unternehmen Förderliche tun zu müssen, zu wecken und zu erhalten; damit muß die Scheu davor fallen, nun auch nachher sich verantworten, d. h. die Frage beantworten zu sollen, warum man gerade so, wie geschehen, gehandelt hat. Selbstverständlich kann und darf damit nicht jeder die Freiheit erhalten, sich über sämtliche Vorschriften hinwegzusetzen; aber gerade für eine richtige Anwendung der Vorschriften ist es auch erforderlich, daß sie nicht dem Personal als erstarrte Paragraphen oder als Selbstzweck erscheinen, sondern daß auch die Vorschriften stets im Hinblick auf den Gesamtzweck des Unternehmens abgefaßt und verstanden werden. In dieser Beziehung ist die Einleitung zu dem Geschäftshandbuch der Firma Marshall Field & Co., Chicago[3]) vorbildlich, in der die Vorschriften mit Wegweisern verglichen werden und betont wird, daß das wichtigste an einer Vorschrift der darin enthaltene Geist ist, in den man eindringt, indem man sich von der Weisheit und Notwendigkeit der Vorschrift überzeugt, und nicht nur, indem man sie befolgt, eben weil es so vorgeschrieben ist.

Das Verständnis von Vorschriften wird wesentlich erleichtert, wenn man sich ständig vor Augen hält, wie sie entstanden sind, wodurch sie notwendig geworden sind und welchen Zweck sie im Rahmen des gesamten Unternehmens haben. Ohne ein solches verbindendes Moment wird eine Vorschrift leicht als eine für sich selbst bestehende Anordnung, als Selbstzweck, angesehen, und mit dem Verlust des Zusammenhanges zu dem Zweck des ganzen Unternehmens leidet ihre Verständlichkeit und damit ihre richtige Anwendung. Es ist überhaupt ein Mangel unserer Verwaltungstätigkeit, daß dem beschränkten Untertanenverstande doch oft zuviel zugemutet wird. Das Verständnis eines großen Teiles der schon an sich sehr zahlreichen Vorschriften, Anordnungen und Verfügungen setzt sehr oft die Kenntnis des Zusammenhanges der Dinge voraus, die durchaus nicht immer vorhanden ist. Wenn ein Patrouillenführer mit zwei Mann mit einem einmaligen Auftrage losgeschickt wurde, dann bekam er die gesamte Lage der beiderseitigen Armeen dargelegt, um im Bilde zu sein; wichtige Organe im Staatsbetriebe erhalten Weisungen, nach denen sie selbst sich dauernd richten und die sie sachgemäß an weitere Unterorgane mitzuteilen haben, ohne daß sie in ähnlicher Weise „ins Bild gesetzt" werden.

Wenn man sich klar macht, daß die Fülle der Vorschriften in letzter Linie nur eine Folge des immer stärker angewachsenen und immer weiter gegliederten Verwaltungskörpers ist und daß in einfachsten Verhältnissen der Angestellte nach den mündlichen Weisungen seines Leiters arbeitet, dann erscheint es nur als selbstverständlich, daß mit der zunehmenden Größe eines Unternehmens auch der lebendige Zusammenhang zwischen jedem einzelnen Angestellten und dem Unternehmen, sowie auch zwischen den Angestellten in ihrem Verhältnisse untereinander vielfach verlorengeht. Die Wiederbelebung dieses Zusammenhanges wird jedem einzelnen neu zum Bewußtsein bringen, daß er ein für die gerade ihm zugeteilten Aufgaben unentbehrliches Teilchen des Gesamt-Unternehmens ist und daß verständnisvolle Zusammenarbeit aller erforderlich ist, um den Zweck des Unternehmens zu erfüllen. Aus dieser Erkenntnis würde ohne weiteres Selbstachtung, richtige Wertung des Verhältnisses zu Mitarbeitern, Vorgesetzten und Untergebenen und damit das allgemeine Bestreben folgen, dem Zwecke des Unternehmens durch jede Tätigkeit zu dienen, um damit dem Unternehmen wie auch jedem in ihm Arbeit und Verdienst findenden Angestellten, also auch dem eigenen Interesse gerecht zu werden. Gerade nach einem so einschneidenden Personal-Abbau wird das Gefühl, daß nun auch jeder einzelne zur Erfüllung des Betriebszweckes erforderlich ist, besonders leicht zu wecken sein; wird dieses Gefühl ausgemünzt in ein richtig verstandenes Verantwortungsgefühl, dann gewinnt die Tätigkeit jedes, auch des geringsten Angestellten, Inhalt und Bedeutung, gewährt aus sich selbst heraus Befriedigung und erzeugt so die gewünschte Arbeitsfreudigkeit und Arbeitswilligkeit. Die weitere Folge davon wird ohne weiteres eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsleistung sein, die wiederum in dauernder Wechselwirkung die Freude an der eigenen Tätigkeit steigert. Nicht die Fülle der einzelnen Anordnungen und Weisungen zu größerer Sparsamkeit wird dann die erhöhte Wirtschaftlichkeit im Betriebe hervorrufen, sondern die innere Einstellung auf die dauernde Wahrnehmung der Interessen des Unternehmens, der Firmengeist, der dann auch in Staatsbetrieben lebendig sein kann.

Aber auch eine noch so große Fülle von trockenen Einzelanordnungen wird bei dieser Grund-Einstellung des gesamten Personals nicht mehr erlahmend oder verärgernd wirken können; jede solcher Verfügungen wird dann als ein Hinweis auf einen Sonder-Fall, als eine Frage aufgefaßt werden, ob auch gerade an diesen Sonder-Fall gedacht ist. Und noch eine Erwägung erscheint geeignet, das wahre Verantwortungsgefühl jedes einzelnen Angestellten zu stärken: Gerade in Staatsbetrieben besteht eine große Neigung, Anordnungen vorgesetzter Stellen einer abfälligen Kritik zu unterziehen und ihre Verfasser, mehr oder weniger ernst gemeint, zu beschimpfen. Demgegenüber ist die Frage aufzuwerfen, wie denn die betreffende Stelle zu ihrer Anordnung gekommen ist. In jedem größeren Geschäftskreise stellen solche Anordnungen nun aber nur die Verarbeitung des von unten und von außen gelieferten Materials dar. Gewiß muß der Verarbeiter diesem Stoffe gewachsen sein; aber ein nicht unwesentlicher Teil der Schuld an einer abfällig kritisierten Anordnung trifft den Kritiker selbst stets dann, wenn er es unterlassen hat, den Stoff vollständig oder rechtzeitig oder in der richtigen Beleuchtung an den Bearbeiter gelangen zu lassen. Auch hier wird häufig entgegengehalten, daß eine solche Ehrlichkeit lästig oder gar gefährlich werden kann, solange sie nicht mit Sicherheit von allen Stellen und allen Angestellten gehandhabt wird. Wird an sich ihre Notwendigkeit anerkannt, dann ist das wiederum ein leicht zu entkräftender Einwand; denn wie soll diese Ehrlichkeit Allgemeingut werden, wenn jeder zunächst darauf warten will, daß ihm ein anderer darin vorangeht?

Wenn die bittere Not unserer Zeit dazu beiträgt, durch solche nüchternen Überlegungen in jedem einzelnen wieder das rechte Verantwortlichkeitsgefühl zu wecken, die Scheu vor der Verantwortung gegenüber dem Vorgesetzten zu beseitigen, gegenseitige Achtung, Verständnis und das Gefühl der Notwendigkeit der einmütigen Zusammenarbeit zu nähren, dann hat auch diese Zeit ihr Gutes für uns gehabt, und mit einer auf der Erkenntnis der eigenen Kraft beruhenden Berechtigung dürfen wir uns dann anheischig machen, zum Wohle des Ganzen und für unsere Kinder und Kindeskinder an dem wirtschaftlichen Wiederaufbau unserer Eisenbahnen zu arbeiten.

[3]) Abgedruckt in R. Seyffert, der Mensch als Betriebsfaktor, Anhang 2 (S. 250).

Henry Ford als Wirtschaftspolitiker*).

Vom Regierungsrat **Dr. Lohse.**

(Schluß aus Nr. 21.)

In der Erkenntnis, daß das Lohnwesen zu den empfindlichsten Nerven eines Betriebs gehört, und daß der Lohnfrage im modernen Industriestaate, in dem die große Mehrzahl der Bevölkerung von ihrem Arbeitseinkommen leben muß, eine weittragende volkswirtschaftliche und politische Bedeutung innewohnt, untersucht Ford eingehend die Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit. Er kommt zu dem Ergebnis, daß der Unternehmer, mag er auch der Alleinbesitzer der Produktionsmittel und der Geschäftsführer sein, seinen Arbeitern nicht anders als ein Gesellschafter gegenüberstehen sollte. Arbeitgeber und Arbeitnehmer seien aufeinander angewiesen; arbeiteten sie gegeneinander, so müsse dies die Organisation schädigen, an der sie als Gesellschafter beteiligt seien und der sie ihren Lebensunterhalt verdankten. — Diese Auffassung, die nichts anderes als den auch in Deutschland bereits verwirklichten Gedanken der „Werkgemeinschaft" enthält, muß naturgemäß alle Formen des Kampfes um die Arbeitsbedingungen, also namentlich den Streik und die Aussperrung, ablehnen.

Der Gedanke der Werkgemeinschaft hat gerade in jüngster Zeit bei uns wieder zahlreiche Anhänger gewonnen, nachdem sich in der Zentralarbeitsgemeinschaft vom 15. November 1918 gezeigt hat, wie schwer es ist, die Voreingenommenheit des Denkens von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu überbrücken. Statt dieser zentralen Organisation will die neue Richtung, die namentlich von der „Deutschen Arbeitgeber-Zeitung" in Berlin vertreten wird, eine geistige Bindung von Unternehmern und Arbeitern dort herstellen, wo beider Interessen sich am engsten berühren, nämlich in den Zellen der Wirtschaft, in den Betrieben. „Sozialpolitik innerhalb der Betriebe" lautet ihr Programm; demgemäß fordert sie wieder den freien Arbeitsvertrag an Stelle des Kollektivvertrags sowie die Ablösung des staatlichen Apparates der Sozialpolitik durch entsprechende, den Bedürfnissen des einzelnen Betriebs angepaßte Einrichtungen, die allerdings unter staatlicher Aufsicht stehen sollen. Vergleicht man diese Ziele mit den Grundsätzen Fords, so erkennt man, daß sich beide in gleicher Richtung bewegen.

Ford will die Arbeitslöhne, die er ihrem Wesen nach als im voraus bezahlte Gewinnteile ansieht, so hoch bemessen, wie sie ein Unternehmen nur tragen kann; hohe Löhne sind seiner Ansicht nach das einträglichste aller Geschäftsprinzipien. Hieraus folgert er, daß jede erhöhte Produktion von einer Lohnerhöhung begleitet sein müsse. Den umgekehrten Schluß zieht er aber nicht: auch in Krisenzeiten möchte er an der vorhandenen Lohnhöhe festhalten und die Verringerung der Selbstkosten, weitere Verbilligung des Produkts und damit Erhaltung der Absatzbasis durch verstärkte Rührigkeit des Unternehmers erzielen, für den die Depression auf dem Wirtschaftsmarkt einen Ansporn bedeuten müsse, „mehr Hirn in sein Geschäft zu stecken", um durch Umsicht und Organisation das zu gewinnen, was andere durch Drücken der Löhne zu überwinden suchen.

Ford hat das Glück gehabt, den Beweis für die Richtigkeit dieser These nicht erbringen zu müssen, wenigstens nicht in schweren Krisenzeiten, wie wir sie seit Ausgang des Krieges durchleben.

In den Ford-Werken wird der Lohn zwar stunden- oder tageweise gezahlt, er steht aber auch in Abhängigkeit von der Arbeitsleistung. Jeder Arbeiter muß bestimmte auf Grund von Zeit- und Geschicklichkeitstabellen berechnete Produktionsnormen einhalten, wenn er den Mindesttagelohn von 6 Dollar für eine achtstündige Arbeitszeit verdienen will. Dieser Mindestlohn setzt sich aus einem festen Stundenlohn und einer im voraus geschätzten Beteiligung am Reingewinn des Unternehmens zusammen. Diejenigen Arbeiter, die in einer Zeiteinheit mehr leisten als die normierte Arbeitsmenge, erhalten außerdem Zuschläge zum Stundenlohn. Wie sehr sich Fords Grundsatz: „Wer viel schafft, soll viel nach Hause tragen" bewährt hat, geht daraus hervor, daß 60 % der Belegschaft mehr als den Mindestsatz von 6 Dollar täglich verdienen, also eine über die Produktionsnorm hinausgehende Arbeitsmenge leisten. Wenn auch an diesem Lohnsystem im Laufe der Zeit Einzelheiten geändert worden sind, so hat doch stets für die Entlohnung der Grundsatz gegolten: „Wird von jemandem verlangt, daß er seine Zeit und Energie für eine Sache hergibt, so sorge man dafür, daß er keine finanziellen Schwierigkeiten hat".

Ein Mindestverdienst von 6 Dollar täglich (gleich 25,20 Goldmark; in der Woche: 151,20 Goldmark) ist für Deutschland in seiner gegenwärtigen Lage ein unerreichbarer Lohnstand. Zwar nahmen die Vereinigten Staaten auch vor dem Kriege, was die Lohnhöhe anlangte, eine Sonderstellung ein, wobei allerdings ein Vergleich ihrer Löhne mit denen europäischer Industrien fast immer zu der Feststellung führte, daß Dollar, Schilling, Frank und Mark keine besonders große Spannung zeigten, wenn man die Kaufkraft dieser Währungseinheiten berücksichtigte. Leider liegt für Lohnvergleiche der Nachkriegszeit und der Gegenwart kein einwandfreies Material vor, an Hand dessen geprüft werden könnte, ob diese Lohnbeziehungen auch heute noch gelten. Aber selbst wenn man berücksichtigt, daß die Löhne, die heute in den Vereinigten Staaten gezahlt werden, infolge der um 50 % verminderten Kaufkraft des Dollars und der auf dem amerikanischen Kriegsgewinn beruhenden Verbesserung der Lebenshaltung um 35 % etwa doppelt so hoch sind wie vor dem Kriege, so stellt ein Mindestarbeitsverdienst von täglich 6 Dollar für den ungelernten Arbeiter auch in Amerika sicherlich eine Entlohnung dar, die erheblich über dem Durchschnittseinkommen liegt.

Fords Lohnregelung erinnert an das Lohnsystem, das Professor Abbe im Jahre 1889 für die von ihm errichtete Karl-Zeiß-Stiftung in Jena festgelegt hat. Auch hier besteht der Gesamtlohn eines Arbeiters aus zwei Teilen, einem festen Zeitlohn, der auch bei Akkordarbeit als Mindestlohn gewährleistet wird und, falls er wenigstens ein Jahr lang bezogen ist, nicht wieder herabgesetzt werden darf, und aus einem variablen, nachträglichen Lohnzuschlag, der verteilt wird, wenn der jährliche Gesamtgewinn des Unternehmens eine bestimmte Höhe überschreitet. Ford unterscheidet sich in seinem Lohnsystem von Abbe — abgesehen davon, daß er keinen Akkordlohn zahlt — lediglich dadurch, daß er den Gewinn seines Unternehmens im voraus berechnet und von vornherein den auf den einzelnen Arbeiter entfallenden Gewinnanteil mit dem Lohne zusammenzieht, während Abbe den Gewinn nachträglich als einmalige Zahlung meist um die Weihnachtszeit ausschüttet, ein Verfahren, das vielleicht der Eigenart des deutschen Arbeiters besser gerecht wird.

In Deutschland haben die politischen Machtverhältnisse im Zusammenhange mit dem Verfall der Währung in der Nachkriegszeit zu dem System der Indexlöhne geführt, das sich ohne Rücksicht auf die Gesamtproduktion des Unternehmens und die Leistungen des einzelnen nur auf dem „lebensnotwendigen Bedarf" der Arbeitnehmer aufbaute. Es nahm ihnen den Anreiz, ihre Leistungen zu steigern und wirkte somit letzten Endes wie eine Prämie auf Minderleistungen. Die Verteuerung und der Rückgang der deutschen Erzeugung waren die nächsten Folgen dieser im Grunde verfehlten Lohnpolitik, die dadurch zur Vermehrung unserer Inflation beigetragen hat. Mit der Befestigung der deutschen Währung sind die Löhne allgemein wieder auf eine gesundere Grundlage gestellt worden. In den Industriezweigen mit günstigem Geschäftsgang hat der Lohn gegenwärtig fast das anderthalbfache des Friedensstandes erreicht; er steht somit im Einklange mit der durchschnittlichen Steigerung der Warenpreise gegenüber der Vorkriegszeit.

Ähnlich wie in seinen Ansichten über den Lohn begegnet sich Ford auch in seinen Gedanken über den Gewinn mit Ernst Abbe. Es entspricht seiner Idee der Dienstleistung, daß der Gewinn eines Betriebs nicht dem Leiter und den Aktionären allein, sondern dem Unternehmen als ganzem und letzten Endes der Allgemeinheit in ihrer Eigenschaft als Käufer zugute kommt. Ford will die Dividenden der Aktionäre niedrig gehalten wissen; in Jahren schlechteren Geschäftsganges sollen sie sogar hinter der oben erwähnten Gewinnbeteiligung der Arbeiterschaft zurücktreten. Im übrigen soll nach Ford aller Gewinn als neues Betriebskapital in das Werk zurückfließen, dort Möglichkeiten zu erneuter Produktionssteigerung sowie zur Vervollkommnung des Produkts schaffen und damit die Grundlage für einen weiteren Preisabbau bilden. Fords Finanzpolitik besteht darin, den Einfluß der Banken auf sein Unternehmen so weit wie möglich auszuschalten. Er legt deshalb auf große Barreserven Wert, um nicht bei schlechterem Geschäftsgange gezwungen zu sein, Bankkredit in Anspruch zu nehmen. Seiner Ansicht nach darf ein gut geleitetes Unternehmen überhaupt nur zu produktiven Zwecken Geld aufnehmen. Trotzdem Ford betont, daß er kein Gegner der Banken sei, vermag er doch seine innere Abneigung gegen das Bankwesen nicht zu verhehlen; er sieht in dem Einfluß, den die Banken in der Industrie durch Kredithingabe, Gründungen und andere Finanz-

*) In dem ersten Teil des Aufsatzes befinden sich 2 Druckfehler. Es muß auf S. 387, Sp. 2, Abs. 3, Zeile 10 und S. 388, Sp. 1, Zeile 6 von oben in beiden Fällen statt „Wirtschaftsreform" heißen „Wirtschafts form".

perationen erlangt haben, eine große Gefahr für das gesamte Wirtschaftsleben. Diese Auffassung vom Bank- und Kreditwesen mag in den Vereinigten Staaten berechtigt sein. Dort st während des Krieges und in den folgenden Jahren die Hälfte ller verfügbaren Goldvorräte der Welt zusammengeströmt, und iese Tatsache birgt naturgemäß die Gefahr einer ungesunden Ausdehnung des Kredits. In den europäischen Staaten, namentich in Deutschland liegen die Dinge aber gerade umgekehrt.

Im XVI. Kapitel seines Buches nimmt Ford zu dem nordamerikanischen Eisenbahnwesen Stellung. Die Eisenbahngesellschaften sind ihm ein Musterbeispiel dafür, wie weit ich ein Unternehmen von dem Grundsatze der Dienstleistung ntfernen kann. Der namentlich in Deutschland und Belgien usgeprägte Gedanke, daß die Eisenbahnen nicht nur ein Handelsgewerbe darstellen, das auf Gewinnerzielung gerichtet ist, ondern daß sie in erster Linie den Interessen der Volkswirtschaft ihres Landes zu dienen bestimmt sind, hat in den Vereinigten Staaten erst allmählich Boden gewonnen. Die herkömmliche Auffassung, daß die Eisenbahnen ein Privatunternehmen wie jedes andere seien, ist noch immer vorherrschend, wenn auch das Bundesverkehrsgesetz vom Jahre 1887 aus Gründen des Gemeinwohls auf dem Gebiete des Tarifwesens den beiden Elementarforderungen der europäischen Eisenbahntarifpolitik — der Angemessenheit der Tarife und ihrer Gleichheit für alle — Geltung verschafft und damit die schlimmsten Auswüchse beseitigt hat, die bei dem herrschenden Konkurrenzbetrieb durch die uneingeschränkte Freiheit der Frachtpreisstellung entstanden waren.

Was dagegen die Finanzgebarung der nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften angeht, so leiden viele Gesellschaften noch immer unter der üblen Tradition der Gründungszeit. Da das Gründungsgeschäft durch die allgemeine Eisenbahnakte des Staates New York vom Jahre 1850, die auch von den anderen Staaten der Union übernommen wurde, sehr leicht gemacht ist, fehlt zahlreichen Eisenbahnunternehmungen ein tragfähiger finanzieller Unterbau; denn in der Regel wurden die Aktien der Eisenbahngesellschaften nur als Gründeranteile gegen eine ganz geringe Einzahlung ausgegeben; der für den weiteren Ausbau des Unternehmens notwendige Kapitalbedarf wurde durch weitere Aktienemissionen gedeckt, die oft nur eine zweifelhafte Unterlage hatten. Eine weitgehende Ertraglosigkeit, die in den schlimmsten Krisenjahren bis zu 60 vH. aller Aktienkapitalien ergriff, Zwangsverwaltungen und Zwangsverkäufe waren die Folge dieser Finanzpolitik, bis schließlich die nordamerikanischen Eisenbahnen nach wiederholtem Besitzwechsel in die Hände einiger großer Spekulanten gelangten, die dadurch auch die industrielle Gliederung des Landes zu beherrschen versuchten. Es sei hier nur an die Verbindung zwischen Eisenbahnen und der Standard Oil Company erinnert. An diese in Amerika wohlbekannten Zusammenhänge knüpft Ford an. Wenn er den angedeuteten Geschäftspraktiken seinen Grundsatz der Dienstleistung gegenüberstellt, so fordert er damit im Rahmen der privatwirtschaftlichen Organisation der nordamerikanischen Bahnen dasselbe, was bereits bei den europäischen Staatsbahnen, insonderheit bei den deutschen Eisenbahnen verwirklicht ist, die Betonung volkswirtschaftlicher Aufgaben vor dem Erwerbszweck. Diese Auffassung hat durch den Krieg auch in den Ländern Beachtung gefunden, in denen die Eisenbahnen bis dahin hauptsächlich unter dem Gesichtspunkte der Gewinnerzielung betrieben wurden[2]).

Die Finanzgeschichte der nordamerikanischen Eisenbahnen, der Spekulationszeiten mit Krisen abwechselten, konnte Ford nur in seiner ablehnenden Haltung gegenüber der Finanzwelt bestärken. Die Führung im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten lag seit der Gründungszeit überlieferungsgemäß in der Hand des Bankiers, neben ihm konnte der „Eisenbahndirektor" keinen richtunggebenden Einfluß auf das Unternehmen gewinnen, ein Übelstand, in dem nach Ford vor anderem das Versagen so zahlreicher amerikanischer Eisenbahnunternehmungen begründet ist. In diesem Zusammenhange greift Ford auch die „Juristen" als die natürlichen Verbündeten der Bankiers an: diese Anwälte oder Syndici der Eisenbahngesellschaften, deren ausgedehnte Rechtsbüros einen unverhältnismäßig großen Raum in den einzelnen Verwaltungen beanspruchen, tragen seiner Meinung nach die Mitschuld an den für die Allgemeinheit schädlichen Finanzoperationen, deren Opfer die Eisenbahnen gewesen sind.

Ford, der übrigens keineswegs als Autorität in Eisenbahnfragen gelten will, kommt nach diesen allgemeinen Bemerkungen auf die günstigen Erfahrungen zu sprechen, die seine Gesellschaft mit der Detroit-Toledo-Ironton-Eisenbahn gemacht hat, seitdem sie nach seinen Grundsätzen umorganisiert war. Er selbst hebt die außerordentlich günstige wirtschaftsgeographische Lage dieser Bahn hervor, die von Detroit, wo sich Leitung und Stammbetriebe der Ford-Werke befinden, am Westufer des Erie-Sees und am Ohiofluß entlang nach Süden führt und die Virginia-Kohlenfelder berührt. Dieser bevorzugten Lage wird die Eisenbahn vornehmlich die jetzige Rentabilität verdanken, nachdem ihre Finanzen durch die Ford-Gesellschaft saniert sind; denn ihr Aktienkapital war im Laufe der Zeit durch wiederholte Emissionen derart verwässert, und ihr Geschäftsgang war so schlecht, daß die Ford-Gesellschaft beim Erwerbe der Bahn die einfachen Aktien mit 1 Dollar, die Vorzugsaktien mit 5 Dollar für jedes Stück kaufen konnte. Den Ford-Werken kam auch zustatten, daß sie den heruntergewirtschafteten Lokomotiv- und Wagenpark in ihren Fabriken mit sehr geringen Selbstkosten instandsetzen konnten.

Es soll indes nicht verkannt werden, daß die von Ford eingerichtete Verwaltung der Eisenbahn alles getan hat, um auch den inneren Wirkungsgrad des Unternehmens zu steigern, namentlich im Bereiche des Betriebs und der kaufmännischen Geschäftszweige. Hierbei hat Ford die gleichen Grundsätze angewendet, die der englische Eisenbahnsachverständige Sir William M. Acworth in seinem Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen empfiehlt: Abbau von Vorschriften — vielseitige Verwendung des Personals (Einschränkung der Titel) —, Stärkung der unmittelbaren persönlichen Verantwortung für die Ausführung einer Anordnung. Es ist von Interesse zu hören, daß die Neuordnung der Detroit-Toledo-Ironton-Eisenbahn mit einem rigorosen Personalabbau eingeleitet worden ist. Die Zahl der Eisenbahnbediensteten wurde von 2700 auf 1650, also um mehr als ein Drittel herabgesetzt.

Die allgemeinen Gedanken über das Eisenbahnwesen, die Ford auf Grund seiner günstigen Erfahrungen ausspricht, können nicht sämtlich ohne Widerspruch hingenommen werden. Man darf bezweifeln, ob es richtig ist, in einem Verkehrsunternehmen schlechthin die gleichen Grundsätze anzuwenden wie in einem Fabrikbetriebe. Meist werden allerdings schon die natürlichen Bedürfnisse des Verkehrsunternehmens dem entgegenwirken. Auch die Annahme Fords, eine kleine Eisenbahn unterscheide sich nicht wesentlich von einem großen Eisenbahnunternehmen — denn die Größenfrage sei lediglich eine Frage der Multiplikation, und es komme allein darauf an, daß die Methoden der Betriebsführung richtig seien —, wird bei eingehender Untersuchung nicht bestätigt werden. Sie geht hauptsächlich vom Ertrage des Unternehmens aus und bleibt damit ebenso an der Oberfläche, wie die Beweisführung derer, die in der vergangenen Inflationszeit die Lübeck-Büchener und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit der Deutschen Reichsbahn verglichen haben.

Es würde zu weit führen, wenn man auf die zahlreichen Fragen eingehen wollte, die Ford im Zusammenhange mit den Eisenbahnen aufgreift, z. B. auf den Kampf zwischen amerikanischen Eisenbahngesellschaften und Kanalgesellschaften, der zugunsten der kapitalstärkeren Eisenbahnen entschieden wurde, auf den sogenannten Mißbrauch der Frachtroute u. a. m. Der Verfasser setzt sich hier namentlich mit den besonderen Verkehrsverhältnissen der Vereinigten Staaten auseinander.

Am Ende des Abschnittes über die Eisenbahnen klagt Ford darüber, daß die Interstate Commerce Commission ihm nicht gestattet habe, die Tarife seiner Eisenbahnen nach Belieben herabzusetzen, und er bemerkt resigniert, unter solchen Umständen habe es keinen Zweck mehr, den Grundsatz der Dienstleistung zu erörtern. Diese Darstellung nimmt zunächst für sich ein; in Wahrheit scheint aber gerade hier der Commissioner den Gedanken der Dienstleistung in einem höheren Sinne angewendet zu haben, als ihn Ford in der Regel verstehen will. Wenn der Commissioner einer weiteren Herabsetzung der Tarife bei der Detroit-Toledo-Ironton-Eisenbahn — die, am Ertrage dieses Unternehmens gemessen, berechtigt gewesen sein mag — seine Genehmigung versagt hat, so entspricht dies dem Sinne des Bundesverkehrsgesetzes, das den Konkurrenzkampf der amerikanischen Bahnen untereinander im Interesse des Gemeinwohls mildern will. Denn die willkürliche Herabsetzung der Fahrpreise und Frachtsätze war in Amerika schon immer ein beliebtes Mittel notleidender Bahnen, um den Verkehr an sich zu reißen; es zwingt naturgemäß die konkurrierenden Linien, gleiche oder noch weitgehendere Ermäßigungen vorzunehmen, wenn sie ihren Verkehr erhalten wollen. Die finanziellen Schäden, die dadurch selbst für gut fundierte Eisenbahnen entstehen können, werden aber letzten Endes auf die Allgemeinheit abgewälzt, wie die amerikanischen „Tarifkriege" gezeigt haben.

In den Schlußkapiteln seines Buches spricht Ford „Von allem Möglichen" und „Von künftigen Dingen". Mit der Un-

---

[2]) Man vergleiche hiermit das Gutachten der Sachverständigenkommission, Kapitel IX B, wo über die Deutsche Reichsbahn gesagt ist: „Der ganze Geist des Staatsbetriebes in der Vergangenheit war darauf gerichtet, die Eisenbahnen hauptsächlich im Interesse der Industrie zu verwalten und erst in zweiter Linie als ein Erwerbsunternehmen. Nach Meinung der Sachverständigen ist ein völliger Bruch mit den alten Traditionen wesentlich".

befangenheit des Selfmademan, der nicht von totem Wissen belastet ist, tritt er hier den Zeit- und Tagesfragen gegenüber, ohne allerdings immer bis zur eigentlichen Problemstellung vorzudringen, mag es sich um den Vogelschutz oder um die Judenfrage handeln, um den Krieg oder um die Gewerkschaften. Man hat Ford von deutscher Seite vorgeworfen, er verwechsele Zivilisation und Kultur miteinander, und hierfür namentlich auf seinen Ausspruch verwiesen: „Wer sich in Wahrheit schöpferisch betätigen will, der wage sich auf ein Gebiet, wo höhere Gesetze walten, als die des Tones, der Linie und der Farbe — er wende sich dorthin, wo das Gesetz der Persönlichkeit herrscht. Wir brauchen Künstler, die die Kunst industrieller Beziehungen beherrschen. Wir brauchen Meister der industriellen Methode — sowohl vom Standpunkte des Produzenten wie des Produktes aus. Wir brauchen Menschen, die die formlose Masse in politischer, sozialer, industrieller und ethischer Hinsicht zu einem gesunden, wohlgebildeten Ganzen umzuformen vermögen". Es ist ungerecht, hieraus einen Vorwurf gegen Ford herzuleiten. Hoher, menschheitfördernder Geist wirkt nicht allein in abstrakter Wissenschaft und in der Kunst. Auch Staat und Wirtschaft werden im Innersten von seelischen Kräften bewegt, die nicht hinter den das Wesen der Kunst bestimmenden Kräften zurückbleiben, und deren Betätigung das Leben ebenso begehrenswert erscheinen läßt. Conrad Ferdinand Meyer gibt dem Ausdruck, wenn er sagt, Menschen und Dinge mit unsichtbaren Händen zu lenken, sei das Feinste des Lebens, und wer das einmal kenne, möge von nichts anderem mehr kosten.

Die Streckenbewachung und der Oberbau.

Die Betriebssicherheit des Eisenbahngleises hängt ab von der Fähigkeit des Oberbaues, den angreifenden Betriebsdrücken und -stößen dauernd genügenden Widerstand hinsichtlich des Gleiszusammenhanges zu leisten. Das ständige Vorhandensein dieser Eigenschaft wird durch Prüfungen der Strecke festgestellt, für deren zeitliche Aufeinanderfolge die Stärke des Verkehrs, die Fahrgeschwindigkeit, die örtlichen Bauverhältnisse und das gewählte Oberbausystem selbst maßgebend sind.

Die Ausgaben für diese Streckenbewachung sowie für die notwendig werdenden Gleisunterhaltungsarbeiten sind also abhängig vom Umfange der Gleispflege und von der technischen Möglichkeit ihrer Beschränkung auf ein Mindestmaß.

Alle bisherigen Oberbauarten haben das eine miteinander gemein, daß die Schienen mit den stützenden Unterlagen in ihrer Berührungsfläche so fest als möglich durch Schrauben oder Nägel verbunden werden. Trotz bester Leistungen können in dieser Vereinigungsstelle immer noch gewisse, wenn auch schwache Bewegungen wahrgenommen werden, die sich mit der Länge der Benutzungsdauer vergrößern und schließlich zu Abnutzungserscheinungen führen, die zur Erneuerung der Befestigung in gleicher oder ähnlicher Art zwingen.

Die Empfängerin der Betriebsstöße, die Schiene, überträgt mit ihrem Fuße die millionenfachen Stoßerschütterungen und die vor dem voreilenden Rade wirksamen Hubkräfte auf den Sitz der Befestigungsmittel, so daß diese nach und nach außer Berührung mit dem Schienenfuße kommen und die ursprünglich ganz gute Verbindung der Schiene mit der Schwelle fast ganz aufhört. Dieser letzteren Tatsache ist nicht zu entrinnen, wenn nicht öfteres Nachziehen der Befestigungen erfolgt.

Das Urteil über das Maß des „noch Zulässigen" in der Beweglichkeit innerhalb der Befestigungsstelle bzw. über die Grenze, bis zu der mit der Abnutzung der Oberbau-Einzelteile gegangen werden darf, ist oft subalternen Anschauungen überlassen und kann gegebenenfalls die Betriebssicherheit gefährden. Es ist deshalb wesentlich, ein Oberbausystem an sich so unabhängig wie möglich von subjektiven Ansichten zu machen.

Die Einschaltung eines elastischen Organs in das Oberbausystem, das in gleicher Weise wie die Abfederung des Fahrzeuges die Stoßwirkungen von diesem als dem stoßenden Teile fernhält, das Gleis (den gestoßenen Teil) vor den unmittelbaren Stoßwirkungen schützt, ist imstande, hier grundsätzlich eine Besserung herbeizuführen. Die Voraussetzung hierzu ist, daß aus der bisher üblichen Schienenbefestigung eine starre wird und die stützende Eisenbahnschwelle die Aufbrauchsarbeit der sonst so schädlichen Stoßkräfte übernimmt.

Auf einer hohlen, aus Flußeisenblech nach untenstehender Form zusammengebogenen Scheibe-Schwelle wird unter Vermittlung einer Deckenverstärkungsplatte und besonders starker Hakenschrauben und starker Klemmplatten in Form ungleicharmiger Hebel mit 2 m langem Schraubenschlüssel die Schiene so stark aufgepreßt, daß das ganze Querschnittssystem als eine Einheit angesehen werden kann, durch die die aus dem Schienenkopfe kommenden Betriebsstöße unvermindert hindurchgeleitet werden, bis sie in den beiden auf der Bettung aufsitzenden Auflagerflächen sich dadurch auswirken, daß sie nur Bruchteile von Millimetern große Drehungsbewegungen der Auflagerflächen um die Punkte a sowie ganz schwache, vorübergehende Querschnittsverdrückungen hervorbringen.

Abb. 1.

Das Ergebnis dieser Auswirkung ist die außerordentlich ruhige Lage der mit Bettungsstoff ausgefüllten Hohlschwelle, die dauernd dieselbe bleibt, weil der Befestigungsgrad der Schiene auf der Schwelle sich nicht ändern kann.

Erfolgt die Aufpressung der Schiene auf die Schwelle, wie gegenwärtig in einer ausgeführten Probestrecke, und wie bei allen andern Systemen auch, nur unvollkommen, so geht ein Teil der Stoßkräfte innerhalb der Befestigungsstelle zum Angriff auf die Befestigungsmittel über, und nur der Rest kommt in der Basis der Hohlschwelle in der geschilderten Weise zur Vernichtung. Die gänzliche Lockerung der Befestigung wird somit nur eine Zeitlang aufgeschoben, die Vernichtungsmöglichkeit aller schädlichen Stoßkräfte aber nicht ausgenutzt. Weil die starke Schraubenspannung der starren Schienenbefestigung auf der Scheibe-Schwelle hier den dauernden Wegfall der Sitzerschütterungen der Schraubenmuttern erzeugt, gehen letztere auch nicht selbsttätig zurück, und die Fähigkeit der Auflageflächen, „mittels der erwähnten, kleinsten Drehbewegungen die Stoßkräfte aufzubrauchen, wird zum Dauerzustande".

Die Folge dieser bereits in einem zweijährigen Dauervergleiche mit der bisherigen Trogschwelle sowie seit Juni 1923 auf einer Probestrecke vor Bahnhof Dresden-N. (von Görlitz her) festgestellten Tatsache der Durchführbarkeit der starren Schienenbefestigung dürfte sich ausprägen:

1. im Wegfall einer ganzen Anzahl aus der vorzeitigen Lockerung der Schienenbefestigung entspringenden Gleisunterhaltungsarbeiten,
2. in der Einschränkung der Zahl der täglichen Streckenbegehungen, weil der ganze Oberbauzustand ein sichrerer wird, und
3. in Ersparnissen beim Stoffersatz während der Gleisunterhaltung.

Nach den bis jetzt festgestellten Erscheinungen lassen sich unter Hinweis auf die Abb. 2 und 3 die Erfahrungen mit der Hohlschwelle wie folgt zusammenfassen:

Leichte Abfertigung in Massen. Leichter Einbau in die Gleise. Leichte Stopfung und Füllung.

Abb. 2. Bei geneigter Schienenstellung Deckenverstärkungsplatte mit ansteigend eingewalzter Schienenstandfläche.

Abb. 3. Die Stoßkräfte, die der Schienenkopf empfängt, werden zu kleinsten Schwingungen der mit Pfeilen bezeichneten Auflagerteile aufgebraucht.

Durch sehr scharfes Anziehen der 29 mm starken, wie dargestellt, die größte Schienenaufpressung verbürgenden Hakenschrauben, wird eine starre Vereinigung der Schiene mit der Schwelle „zu einem Ganzen" erzeugt. Das Gespanntbleiben der auf Biegung beanspruchten Klemmplatten einerseits und der Schwellendecke mit Verstärkungsplatte andererseits hindert die Schraubenmuttern am selbsttätigen Zurückdrehen. Deshalb bleiben die Schrauben dauernd in Spannung. Die Betriebsstöße gehen vom Schienenkopfe aus unvermindert durch die starre Befestigungsstelle hindurch bis ins Schwellenauflager, wo sie sich durch kleinste Schwingungen der beiden Auflager-

teile unschädlich auswirken. Der Wegfall der Erschütterungen der Sitze der Muttern verbürgt die dauernde Erhaltung ihrer ursprünglichen Lage. Die Gleislängskräfte beim Befahren bewirken eine kleinste, vorübergehende Vorwärtsverdrückung des Schwellenquerschnitts, d. h. das Wandern der Schienen bleibt dauernd verhindert, weil in der starren Befestigungsstelle kein Lockern der Verbindung des Ganzen stattfinden kann. Es bietet sich sonach die Möglichkeit, in Zukunft die Gleise billiger unterhalten und die Bahn billiger bewachen zu können.

Der Herr Reichsverkehrsminister hat in Ansehung dieser Tatsachen vor einem Jahre beschlossen, eine zweite, der Geldknappheit wegen allerdings noch nicht begonnene Erprobungsstrecke (im Direktionsbezirk Halle) einzurichten, die noch umfangreichere Unterlagen über das Wesen der elastischen Schienenunterstützung erbringen soll, um so dem erstrebten Ziele einer billigeren Gleiswirtschaft näherzukommen.

Klotzsche b. Dresden, April 1924.

R. Scheibe, Finanz- u. Baurat.

Haftet die Eisenbahn, wenn das Gut infolge des Verschuldens der Post bei der Avisierung an einen Unberechtigten ausgeliefert ist?

In der Nr. 9 der „Speditions- und Schiffahrtszeitung“ vom 29. 2. 1924 äußert sich Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl über meine in der Vereinszeitung v. 1923 S. 314 ff. u. v. 1924 S. 69 ff. abgedruckten Artikel: „Haftet die Eisenbahn, wenn das Gut infolge Verschuldens der Post bei der Avisierung an einen Unberechtigten ausgeliefert ist?“ und „Die Gültigkeit des Frachtvertrags bei unrichtiger Inhaltsangabe im Frachtbriefe“. Die Schriftleitung der Vereinszeitung hat in gefälliger Weise den Aufsatz des Herrn S. mir übersandt und anheimgestellt, dazu Stellung zu nehmen.

Zu meinem ersten Artikel erklärt S. folgendes. „Dort ist die neue Lehre vertreten, daß die Eisenbahn zur Ablieferung des Frachtgutes an Schwindler nicht haftbar sei, weil mit der erfolgten Benachrichtigung des Empfängers die Ablieferung nach § 79 EVO. in Verbindung mit den Allg. Abfert.-Vorschr. als erfolgt anzusehen sei. Das ROHG. und das RG. haben diese Lehre schon lange verworfen.“ Es wird dabei auf eine verkehrsrechtliche Abhandlung von S. und auf das Urteil des RG. v. 28. Nov. 1923 Bezug genommen. Die „Speditions- u. Schiffahrtszeitung“ bezeichnet sich als offizielles Publikationsorgan des Vereins deutscher Spediteure; sie vertritt sehr eingehend und energisch die Interessen des Vereins, vor allem den Bahnverwaltungen gegenüber. Dies bedingt ja eine gewisse Einseitigkeit und Parteilichkeit und damit ist wohl auch zu erklären, daß auf meine Ausführungen über die verschiedene Bedeutung des hier in Frage kommenden Begriffs der Ablieferung gar nicht eingegangen und meine Ansicht über die im ersten Artikel behandelte Frage ohne weiteres verallgemeinert, auch als eine neue Lehre hingestellt wird. Jedenfalls ist die in der Überschrift des Artikels gestellte Frage auch schon früher behandelt und nicht nur von Brandis (Bremen), sondern auch von einem der besten Kenner des Eisenbahnfrachtrechts, dem Wirklichen Geheimen Rat v. der Leyen u. a. verneint worden (J. W. 17/18 v. 1922, S. 1307 ff.). Dementgegen beruft sich S. auf Entscheidungen des ROHG. u. RG. Diese Judikatur habe ich aber in meinem Artikel erwähnt und sachlich dagegen Stellung genommen, wie solches auch in anderen Fällen von anderen und ja auch von S. geschieht, wenn ein Urteil der von ihm vertretenen Ansicht nicht entspricht.

Meinen zweiten Artikel glaubt S. in folgender Weise charakterisieren zu müssen: „Neuerdings glaubt N. wieder die feststehende Praxis der Gerichte zu tadeln und dem Rechte zu Hilfe kommen zu müssen.“ Diese Berichterstattung ist nicht zutreffend und findet keinen Rückhalt in meinen Ausführungen, aus denen ich folgendes wiedergebe: „Unter gleicher Überschrift bespricht Dr. jr. Wilhelmy (KBE.) Köln das Urteil des OLG. Hamburg v. 3. Febr. 1921 und das Urteil des RG. v. 19. Mai 1922 . . . . . W. hält beide Urteile vom Standpunkte des Prinzips der gegenseitigen Verträge . . . für bedauerliche Fehlurteile; im ersten Falle würden der Verkehrsordnung dienende zwingende Bestimmungen in ihrer Bedeutung verkannt und es werde einer verderblichen Moral gegen Treue und Glauben bei Verträgen nicht entgegengetreten. Die Entscheidung des OLG. erkenne an, daß die vom Beklagten begehrte Klageabweisung in der EVO. keine Stütze finde. . . . . . aber mit Hilfe der allgemeinen Bestimmungen des BGB. über Rechtsgeschäfte könnte und müßte dem rechtlichen Gefühl gegen die Urteile zum Siege verholfen werden. Auch ich halte die beiden Entscheidungen für verfehlt, kann aber der Ansicht, daß die begehrte Klageabweisung in der EVO., also im Tarife, keine Stütze finde, nicht beitreten.“ Also von „tadeln meinerseits“ kein Wort, auch habe ich nicht, wie S. behauptet, die W.'sche Kritik, daß bei den fr. Urteilen einer verderblichen Moral gegen Treu und Glauben nicht entgegengetreten werde, gebilligt und ebensowenig nehme ich für mich in Anspruch, „dem Rechtsgefühl zu Hilfe kommen zu müssen“, wohl aber war es die Absicht, als früherer Richter und Direktionsdezernent auf Grund langjähriger Erfahrung, entsprechend dem Zwecke der Vereinszeitung, eine Ansicht über die rechtliche Bedeutung von für die Bahnen wichtigen Bestimmungen zu äußern, auf die Gefahr hin, daß der eine oder andere Leser, dem meine Ausführungen ganz oder teilweise nicht verständlich sind, sie ebenso wie S. für unklar hält und auf eine „gründliche Mißverkennung“ des Gesetzes zurückführt (Sp. u. Sch.-Z. S. 17 Spalte 2). Sachlich macht S. geltend, daß das Verbot des § 6 EVO. sich nur auf Vorteile beziehe, welche die Bahn bewußt gewähre, da sonst von einer Begünstigung überhaupt nicht die Rede sein könne; wer sich heimlich Vorteile von der Eisenbahn zu verschaffen weiß, werde von ihr nicht begünstigt, wenn sie nach Entdeckung des Irrtums (?) alle Rechtsfolgen gegen ihn anwendet, welche durch die Irreführung (?) begangen sind; die Vorschrift des § 6 gelte für die der Eisenbahn zustehenden Gegenleistungen, er handle nicht von der Ersatzpflicht der Eisenbahn für Sachschäden, die erst in den §§ 84 ff. behandelt werden. Diese Ansicht ist m. E. weder mit dem Wortlaut des § 6, noch mit dessen Stellung in der Verkehrsordnung vereinbar. Eine Begünstigung im allgemeinen Sinne besteht doch wohl in der Erlangung eines Vorteils vor anderen, die sich in gleicher Lage befinden und gleiche Ansprüche oder Verpflichtungen gegen einen Dritten haben; hierbei kann der Dritte absichtlich mitwirken, aber auch wenn das nicht der Fall, bleibt die Tatsache der Begünstigung bestehen. Der Wortlaut des § 6 Abs. 3 gibt keinen Anhalt dafür, daß nur der erste Fall getroffen werden soll; es entspräche dies auch nicht dem Abs. 1 des § 6, wonach alle Tarifbestimmungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind, da sonst bei der Art und Weise, wie sich der Massenverkehr auf der Bahn abwickelt, schon jede mangelhafte Dienstausübung bzw. Unterlassung von Prüfungen seitens der Bahnbediensteten einem Interessenten einen dauernden tarifwidrigen Vorteil verschaffen könnte. § 6 findet sich im Abschn. II der EVO., der die Überschrift trägt: „Allgemeine Bestimmungen“; er bezieht sich also auf die nachfolgenden Vorschriften über die Beförderung von Gütern, also auch auf die §§ 56 und 84 ff., ohne daß es bei letzteren eines nochmaligen Verbots und nochmaliger Nichtigkeitserklärung oder eines besonderen Hinweises auf § 6 bedurfte; letzterer erfaßt nicht nur die Herabminderung von Forderungen der Bahn — nach S. die der Bahn zustehenden Gegenleistungen —, sondern auch die Erhöhung der Leistungen der Bahnen, wie bei Ersatz für in Verlust geratenes Gut. Andererseits beseitigt § 6[3] nicht die Haftpflicht der Bahn; er beschränkt sie nur — im Gegensatz zum § 84 EVO. — auf die des Pfandgläubigers für Vorsatz und Fahrlässigkeit. Diese von mir vertretene Ansicht hat auch S. auf S. 175, Spalte 2, Abs. 2 richtig wiedergegeben, und es ist deshalb ein Widerspruch, wenn er mich auf S. 176 und auch am Schluß seines Artikels für die Haftfreiheit der Eisenbahn für Sachschäden eintreten läßt. Damit entfällt auch die von S. auf S. 175, Abs. 4 gezogene Schlußfolgerung, daß es mehr unmoralisch sei, wenn die Eisenbahn sich sträube, für die Diebstähle, die doch „nur (?) ihren eigenen Leuten zugeschoben werden können, aufzukommen, als daß die Haftung der Eisenbahn wegen rein formeller Mängel des Frachtbriefs beseitigt würde“. Im übrigen fallen solche Diebstähle in erheblichem Umfange auch Dritten zur Last. Den hier in Frage kommenden Frachtzuschlag gibt S. wieder auf 1 *M* an, obwohl ersterer bereits 1923 auf 3,30 *M* und jetzt auf 1,10 Goldmark festgesetzt ist, gegenüber der zeitigen Mindestfracht von 0,40 Goldmark. Würde der Zuschlag schon nach allgemeinem bürgerlichen Rechte in erster Reihe ein Zwangsmittel sein, um die Bahn gegen bösen Willen und Nachlässigkeit des Absenders zu sichern (§ 339 BGB.) und gemäß § 340 das zugunsten der Bahn nur den Mindestbetrag ihres Interesses darstellen, so muß er erst recht als Zwangsmittel bei dem der Bahn gegenüber erzwungenen Frachtvertrag der EVO. gelten, für den gesetzlich ganz bestimmte Vorschriften bestehen, die für jedermann in derselben Weise anzuwenden, von denen abzuweichen ausdrücklich verboten und denen gegenüber jede Begünstigung nichtig ist. Seine Höhe gewährt also nicht, wie S. annimmt, einen Maßstab für die rechtliche Bedeutung der Vorschrift des § 56 EVO. über die Inhaltsangabe; für die Bemessung des Zuschlags ist maßgebend einerseits die Rücksicht auf die kleinen Frachtzahler und andererseits die Einfachheit der Be-

und Verrechnung eines einheitlichen Betrages. Daß es sich bei dem Aufsatze in Nr. 25 d. Jahrg. 23 der Sped. u. Schiffahrtsztg. darum handelt, die Leser und Interessenten zu beraten, kann wohl keinem Zweifel unterliegen; ich habe auch nicht von einer Aufforderung, sondern nur von einem Ratschlage gesprochen, der allerdings nach den neuen Ausführungen von S. auch für die von mir früher angeführten Paragraphen der Allg. Beding. d. Vereins D. Sp. betreffend richtige Inhaltsangabe gelten würde, dessen Nichtbeachtung also ebenfalls unbedenklich und unschädlich wäre.

Richtig ist die Bemängelung des Zitats der §§ 12, 15 BGB. auf S. 70, Spalte 2, Abs. 2 in Nr. 5 der Vereinszeitung; es muß § 1215 BGB. heißen.

Nottebohm.

Eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung in Berlin.

Über die Tagung, die von dem Verein Deutscher Ingenieure in Verbindung mit der Reichsbahn in der Zeit vom 22. bis 27. September d. J. in Berlin veranstaltet wird, sprach kürzlich Prof. Matschoß vor Vertretern der Presse. Er führte dabei etwa folgendes aus:

Mit der Eisenbahn geht es so wie mit vielen Dingen, die funktionieren: solange man nichts von ihnen hört, glaubt man, daß alles in schönster Ordnung ist. Wir haben alles das, was die Eisenbahn geleistet hat, bis zum Kriege und auch noch nachher als so selbstverständlich angesehen, daß man oft auch in Ingenieurkreisen die Meinung hörte, die Eisenbahn wäre eine so fertige Sache, daß bei ihr eigentlich nicht allzuviel noch zu verbessern wäre, sie wäre eigentlich mehr ein Objekt der Verwaltung, als ein Gegenstand des technischen Fortschrittes. Dringt man aber tiefer in die Materie ein, so sieht man, daß die Eisenbahn als eines der wichtigsten Glieder des ganzen technischen Wirtschaftslebens von der allgemeinen Regel keine Ausnahme macht, daß nichts, was die Technik schafft, fertig ist, sondern alles noch einer großen Entwicklung entgegengeht. Wir Ingenieure sind der Meinung, daß die Entwicklung noch nicht auf der Höhe angelangt ist, viel weniger etwa schon am Ende steht, sondern, daß wir gerade auf diesem Gebiete noch am Anfange stehen, und daß noch sehr große Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrs zu bewältigen sind.

Aus diesen Gedanken heraus entstand die Absicht, einmal in Deutschland einem Kreise von Fachmännern und darüber hinaus zu zeigen, welche Aufgaben technischer Art auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens heute vorherrschend sind. Wir müssen uns bei diesen Aufgaben selbstverständlich beschränken, und da liegt es für uns Deutsche sehr nahe, uns auf die technischen Aufgaben und Fortschritte zu beschränken, die geeignet sind, das Aufbringen der Eisenbahn in wirtschaftlicher Beziehung zu erhöhen. Oder anders ausgedrückt: An sich wäre es technisch sehr interessant, sich einmal den Kopf zu zerbrechen, wie wir unsere Schlafwagen, unsere Speisewagen usw. noch viel schöner einrichten können, wie wir uns vielleicht wunderbare Personenbahnhöfe erbauen könnten usw. Das bringt aber alles nichts ein, kostet vielmehr Geld; durch die schweren Belastungen, die auf uns ruhen und die in noch höherem Maße uns ja bevorstehen, sind wir gezwungen, in erster Linie auf den Wirkungsgrad zu achten. Wir müssen uns heute namentlich für alle technischen Fortschritte interessieren, die geeignet sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse zu erhöhen. Das ist an sich eine Selbstverständlichkeit, und doch kann man das nicht oft wiederholen auch gerade den Ingenieuren gegenüber, die natürlich aus Liebe zu ihrem Beruf manchmal auch gern Projekten und Problemen nachhängen, aus denen in absehbarer Zeit große wirtschaftliche Ergebnisse sich vielleicht noch nicht erzielen lassen.

Auch das Ausland wird dann Gelegenheit haben, zu sehen, wie die deutschen Eisenbahningenieure und die deutschen Ingenieure überhaupt gewillt sind, ihre ganze Kraft an den technischen Fortschritt zu setzen. Heute ist im Auslande vielfach der Glaube verbreitet, die Deutschen hätten heute nur noch für rein wirtschaftliche Fragen, Lohnfragen, Gehaltsfragen u. dgl. mehr Interesse. Nichts ist unrichtiger als das. Der Idealismus, den man immer wieder als Erbgut der Deutschen so gern bezeichnet, ist heute ebenso wach wie früher, und auf Grund dieser ganzen Auffassung arbeiten die Ingenieure auch heute mit besonderer Begeisterung an Problemen, die in die Zukunft weisen. Unter diesem Gesichtspunkt soll die ganze Tagung abgehalten werden, und wir hoffen auch zahlreiche Teilnehmer aus dem Auslande hierbei begrüßen zu können.

Für die Tagung ist die letzte Woche des September, die Zeit vom 22. bis 27. September, in Aussicht genommen. Die Tagung wird in Berlin stattfinden. Sechs Tage sind vorgesehen, die wissenschaftlicher Arbeit gewidmet sind. Von den großen Gebieten, die bearbeitet werden sollen, wird zunächst der Güter-Massenverkehr behandelt werden. Von ihm hängt ja auch für die Gestaltung in Deutschland sehr viel ab. Unserer Auffassung nach ist es unrichtig, immer wieder zu betonen, einen solchen Gütermassenverkehr kann man wohl in Amerika durchführen, Deutschland wäre dazu aber nicht geeignet. Ich kann als Historiker der Technik sagen, daß diese Behauptung immer wiedergekehrt ist; auch als in Deutschland die erste Eisenbahn gebaut werden sollte, haben die klugen Leute behauptet, in England könne man wohl Eisenbahnen bauen, aber sonst wohl nirgends auf der Welt. Diese ganze Frage wird am ersten Tage behandelt werden.

Wenn man nun so riesenhafte Gütermassen versenden will unter Verwendung großer Güterwagen von 50 t mit Schnellentladung, so muß man diese Wagen auch gut in der Hand haben. Ohne gute Bremsen kann man einen solchen Verkehr nicht bewältigen. Das zweite Hauptthema ist daher das Gebiet der Eisenbahnbremsen. Wenn ich nun diese 50-t-Wagen einführen will, so dünkt uns das in Deutschland eine schwere Belastung des Oberbaus und der Brücken. — In Amerika geht man schon in vollen Schritten dem 100-t-Wagen entgegen, und man muß den Oberbau und die Brücken wesentlich verstärken. So ist auch dieses Thema der Verstärkung des Oberbaus und der Brücken organisch mit den beiden vorhergehenden Themata verbunden. Wir hoffen, an diesem Tage auch einen guten Besuch zu bekommen aus den Kreisen, in denen ein wirtschaftliches Interesse an der Bewältigung großer Gütermassen herrscht, wie bei dem Kohlenbergbau, bei der Landwirtschaft u. a. m.

Der zweite Tag wird für den Ingenieur ganz besonderes Interesse haben. Handelt es sich doch hier um die Verbesserung von Lokomotiven. Im vorigen Jahre konnten wir das hundertjährige Jubiläum der ersten Lokomotivfabrik der Welt, von Stephenson in New-Castle, feiern. So jung ist also die ganze Entwicklung! Unter uns leben noch Menschen, die älter sind als die älteste deutsche Eisenbahn; alles das spielt sich also noch im Laufe eines allerdings recht langen Menschenlebens ab. Wir haben bisher immer die Lokomotive verwandt, die Stephenson geschaffen hat. In der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure erschien vor einiger Zeit ein Aufsatz über die „Erste nicht Stephensonsche Lokomotive". Das sind die Maschinen, die Turbinen mit Oberflächenkondensator verwenden, ganz neue Konstruktionsideen, hier ist der hin- und hergehende Kolben verschwunden. Hier wird es besonders interessant sein, von ersten Fachmännern des In- und Auslandes hierüber berichten zu hören, und es wird auch interessieren, daß die erste Turbo-Lokomotive, von Krupp gebaut, fahrtbereit in dem Ausstellungspark stehen wird.

Nicht minder interessant ist die Frage, ob man die Explosionsmotoren, die Verbrennungskraftmaschinen, die Dieselmotoren für den Lokomotivbetrieb verwenden kann. Man arbeitet schon seit Jahren hieran. Die Vorträge über die Diesellokomotive, die ein ganz besonderes Interesse für ein Land wie Rußland mit seinen großen Ölvorräten hat, werden im Vordergrund des Interesses stehen, zumal auch der bekannte Professor Lomonossow in Moskau den Hauptvortrag über die Diesellokomotive, die er in Deutschland bestellt hat, und die auch auf der Ausstellung fahrtbereit zu sehen sein wird, halten wird. Nicht weniger als 6 Diesellokomotiven werden dort ausgestellt sein. An diesem Tage wird auch über die Normung, Typung und Spezialisierung im Lokomotivbau gesprochen werden, ein Gebiet, auf dem wir dem Auslande voran sind.

Am dritten Tage findet ein Besuch der Ausstellung statt, über die ich nachher noch sprechen werde.

Der vierte Tag, Donnerstag, wird die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Zugförderung behandeln. Hier werden besonders bemerkenswerte Anregungen des Auslandes zum Vortrag kommen. Auch die elektrischen Stellwerks- und Signalanlagen werden hier eingehend behandelt. Das furchtbare Eisenbahnunglück in der Schweiz hat Veranlassung zu einer besonders regen technischen Tätigkeit gegeben, und so wird dieses Unglück mit seinen Folgen und Lehren bei der Eisenbahntagung auch wohl eine Rolle spielen.

Der fünfte Tag behandelt die Eisenbahnwerkstätten, auch ein sehr wichtiges Thema. Auf dem Gebiete der Werkstätten ist Mustergültiges geleistet worden. Wir hoffen auch vom Auslande, insbesondere von Schweden, einiges Interessantes zu hören.

Am sechsten Tage wird die sehr wichtige Frage der Verschiebe- und Personenbahnhöfe, die Frage der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes und besonders des Rangierwesens behandelt werden. Hier liegen sehr interessante Probleme vor, die die uralte Methode des Rangierens, wie wir sie alle kennen, etwas umzugestalten suchen, weil wir mit der Leistungsfähigkeit auch unserer größten Güterbahnhöfe am Ende sind, und wenn wir das Geld nicht haben, um riesige neue Bahnhöfe zu bauen, so wird sich die Tätigkeit der Ingenieure in erster Linie darauf richten, ohne zu große Geldaufwendungen zu Leistungen der vorhandenen Bahnhöfe wesentlich zu steigern.

Für diese Tagung haben wir die Räume der Krollschen Oper am Königsplatz gewonnen, die ja bei der Sitzung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie gezeigt haben, wie ausgezeichnet sie als Versammlungslokal wirken können. Außer diesen Hauptvorträgen werden am Abend noch Sonderverträge stattfinden, für die in der Technischen Hochschule eine ganze Reihe von Sälen zur Verfügung gestellt sind.

Als sehr wichtiger Teil der ganzen Veranstaltung kommen zwei Ausstellungen hinzu, die nur durch das weitsichtige Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung möglich geworden sind. Die eine Ausstellung wird auf den neu entstehenden Rangierbahnhof in Seddin bei Kaputh, nicht weit von Ferch aufgebaut werden. Dieser noch nicht vollendete Rangierbahnhof bietet Platz für diese Ausstellung. Auf dieser Ausstellung soll nicht das behandelt und gezeigt werden, was jeder kennt, sondern das, was für die Zukunft wegweisend ist. Schon heute sind über 40 Dampflokomotiven, die die neueste Entwicklung zeigen werden, von den verschiedenen Firmen fest angemeldet worden. Dort werden feuerlose und Druckluft-Lokomotiven zu sehen sein. Zehn verschiedene elektrische Lokomotiven und sechs Diesellokomotiven. Dazu kommen Motorlokomotiven, besondere Antriebsfahrzeuge für Rangierzwecke und die schon mehrfach erwähnte Turbo-Lokomotive. Dort werden auch die Groß-Güterwagen, die am ersten Tage eingehend behandelt werden, ausgestellt werden, ferner die Schnellentlader, neueste Personen-, D-Zug-, Schlaf- und Speisewagen, soweit man zeigen kann, daß durch wesentliche konstruktive Verbesserungen, Normalisierungen usw. die Wagen wesentlich wirtschaftlicher gemacht werden können. Die Reichsbahn wird ihre Sonderwagen für den inneren Betrieb (Gießereiversuchs-, Unterrichts-, Lokomotivmeß-, Bremsversuchs- und Tunneluntersuchungswagen) den Besuchern zeigen.

Die wichtige Frage des Rangierens wird auf der Ausstellung gut vertreten sein. Man wird dort eine ganze Reihe neuzeitliche Einrichtungen sehen. Auch die Thyssensche Gleisbremse sowie die maschinelle Gleisverlegung wird im Betriebe vorgeführt werden; man hat Maschinen entworfen und betriebsfertig hergestellt, die auf mechanischem Wege Gleise verlegen.

Bei der Industrie ist ein großes Interesse dafür vorhanden, Spezial-Werkzeugmaschinen für Sonderzwecke des Eisenbahnwesens, Schweißmaschinen usw. dort auszustellen.

Die Ausstellung wird am Sonntag, den 21. September, vorm. 10 Uhr, der Besichtigung freigegeben werden. Gegen ein mäßiges Eintrittsgeld wird jedem die Möglichkeit gegeben werden, auch den Nichtfachkreisen, die Ausstellung zu besichtigen. Die Verkehrsmöglickkeiten werden von der Reichsbahnverwaltung zur Verfügung gestellt werden, insbesondere werden von Wannsee nach Seddin Motorwagen fahren, so daß man mit der Stadtbahn nach Wannsee fährt und von dort weiter nach Seddin.

Der Hauptbesuch von der Tagung aus wird am Mittwoch erfolgen. An diesem Tage wird die Reichsbahn Züge zur Verfügung stellen, wie sie größer und schwerer bisher noch nicht gefahren sind, 90 Achsenzüge, die Tausende von Reisenden fassen können. Diese Züge werden mit den neuesten Bremsen versehen sein, die Teilnehmer der Fahrt werden an sich selber feststellen können, wie ausgezeichnet die Bremsen wirken, denn es wird eine Bremsversuchsfahrt nach Belzig vorgenommen werden, und auf der Rückfahrt steigen dann die Teilnehmer in Seddin aus, um die Ausstellung zu besichtigen. Man rechnet damit, die Ausstellung mindestens 10 Tage offenzuhalten, wir vermuten aber, daß die Ausstellung so interessant sein wird, daß wir gern zugeben werden, sie auf 14 Tage auszudehnen.

Welches Interesse man für diese Ausstellung erwartet, ergibt sich daraus, daß schon die Anregung vorliegt, man möchte die interessantesten Gegenstände in einem Zuge zusammenstellen und sie in allen Teilen Deutschlands zeigen. Dieser Vorschlag hat etwas Amerikanisches, in Amerika macht man heute schon solche Propagandafahrten, um technische Fortschritte zu zeigen.

Die zweite Ausstellung soll in der Technischen Hochschule stattfinden. Sie soll zeigen, um welche Probleme der technischen Entwicklung es sich hier in erster Linie handelt. Der Lichthof der Technischen Hochschule, die Säle und die breiten Gänge bieten genügend Platz, um in Form von Zeichnungen, Bildern und Modellen einer größeren Öffentlichkeit vieles von den Gedanken zu zeigen, die heute auf das Intensivste die Technik und die Eisenbahntechnischen Kreise beschäftigen. Auf dieser Ausstellung werden auch Filme in sehr großem Umfange vorgeführt werden. Diese Filme sollen in mehreren Sälen laufen, ihre Programme sollen vorher veröffentlicht werden, so daß jeder in der Lage ist, sich diese technischen Spezialfilme zu bestimmter Zeit anzusehen. Dort werden Filme zu sehen sein über neue Rangiermethoden, Eisenbahnbremsen, Entlade- und Beladevorrichtungen, neueste Kuppelungen u. dgl. mehr. Die Anmeldungen hierfür liegen schon so reichlich vor, daß wir eher die Schwierigkeit haben werden, die richtige Auswahl zu treffen, als uns Sorge zu machen, daß zu wenig zu sehen sein wird.

Außerdem haben sich schon eine Anzahl namhafter Firmen in Berlin sehr gern bereit erklärt, den Teilnehmern an der Versammlung ihre Werke und ihre neuesten Einrichtungen zu zeigen, so daß also auch da ein reichhaltiges Programm vorliegen wird.

---

30. Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaft.

Die im Jahre 1885 von Max Eyth gegründete Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft hat jährlich eine Wanderausstellung von Tieren, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Hilfsmitteln und Maschinen veranstaltet. Der Rundgang dieser Ausstellung hat sie bereits 1897 und 1910 nach Hamburg geführt.

Da man hoffen konnte, die Ausstellung bereits 1922 wieder mit Großvieh beschicken zu können, hatte man für dieses Jahr zum dritten Male Hamburg als Ausstellungsort in Aussicht genommen. Man wollte damit den Wünschen der norddeutschen Hochzuchtgebiete entsprechen und die erste vollständige Ausstellung nach dem Weltkriege mitten in diese hinein verlegen.

Indessen führten die Wünsche der Stadt Nürnberg, mit der bereits vor dem Kriege Verhandlungen eingeleitet waren, dazu, für 1922 Nürnberg und erst für 1923 Hamburg als Ausstellungsort zu wählen.

Die durch den Einbruch der Franzosen in das Ruhrgebiet entstandene bedrohliche Wirtschaftslage Deutschlands unterbrach jedoch die Vorarbeiten, und die Veranstaltung der Wanderausstellung in Hamburg ließ sich nunmehr erst für dieses Jahr, und zwar in den Tagen vom 27. Mai bis zum 1. Juni ermöglichen.

Als Ausstellungsplatz dient, wie in den Jahren 1897 und 1910, das im Westen Hamburgs, dicht an der Altonaer Grenze belegene Heiligengeistfeld. Außerdem sind aber, abweichend von 1910 die angrenzenden Hamburger Viehmarkthallen mit in das Ausstellungsgelände einbezogen worden, so daß der gesamte für die Ausstellung zur Verfügung stehende Platz die ansehnliche Größe von 27 Hektar aufweist.

Die Viehmarkthallen mit der zu ihnen gehörigen langen Rampe sind durch Gleisanschluß mit dem Bahnhof Hamburg-Sternschanze verbunden. Diese Gleisanlage trennt sie von dem Heiligengeistfelde. Für die Dauer der Ausstellung wird der Verkehr zwischen dem letzteren und den Viehhallen, in denen Rinder, Schafe, Schweine und Ziegen ausgestellt werden, durch eine behelfsmäßige Bockbrücke vermittelt. Die Pferde werden in zehn auf dem Heiligengeistfelde selbst errichteten Ställen ausgestellt. Außerdem befinden sich dort die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und die Maschinen sowie der große Ring für die Vorführung der Ausstellungstiere.

Zur Ausstellung kommen zusammen 260 Pferde, 500 Rinder, etwa je 500 Schafe und Schweine sowie 50 Ziegen. Diese Tiere sind der Ausstellung mit 13 Sonderzügen zugeführt worden. Sie sind am 24. und 25. Mai auf Bahnhof Hamburg-Sternschanze pünktlich eingetroffen und an der 35 Wagen fassenden Rampe der Viehhallen in kürzester Frist glatt entladen worden. Auch der Rücktransport der Ausstellungstiere erfolgt in Sonderzügen in gleicher Weise wie die Zufuhr.

An toten Ausstellungsgütern, insbesondere landwirtschaftlichen Maschinen, sind, abgesehen vom Stückgut, in Hamburg-Sternschanze 300, in Hamburg Hgbf. Berl. 250 und in Altona 150 Wagenladungen, zumeist an Kopf- und Seitenrampen, entladen worden. Die Entladung und die Abfuhr ist trotz der starken Zufuhr und der Schwere und Größe der einzelnen Ausstellungsgegenstände ohne Störung vor sich gegangen. K.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Öffnung der Fahrkartenschalter und Wartesäle. Das R.-G.-Bl. II Nr. 19 bringt eine Änderung der §§ 14, 17 und 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Hiernach wird die Zeit der Öffnung der Fahrkartenschalter auf Stationen mit geringem Verkehr auf mindestens ¼ Stunde, mit mittlerem Verkehr auf ½ Stunde und mit großem Verkehr auf eine Stunde vor Abgang des Zuges festgesetzt. Die Warteräume sind auf Stationen mit geringem Verkehr ½ Stunde, mit größerem Verkehr eine Stunde vor der Abfahrtzeit des Zuges zu öffnen. Annahme von Gepäck kann abgelehnt werden, wenn es nicht spätestens 15 Minuten (auf Stationen mit geringerem Verkehr spätestens 10 Minuten) vor Zugabgang aufgeliefert wird.

— Neue Dienstkleidungsordnung für Eisenbahner. Im Reichsverkehrsblatt vom 16. Mai ist die sofort in Kraft tretende neue Dienstkleidungsordnung für das Personal der Reichsbahn veröffentlicht. Sie enthält wesentliche Abänderungen gegenüber der bisherigen Dienstkleidung. Der Uniformrock kommt völlig in Wegfall, es gibt nur noch ein- und zweireihige Joppen. Schulterabzeichen und Degen werden nicht mehr getragen. Die Rangabzeichen sind am Kragen — bei den Schiffsbeamten an den Ärmeln — angebracht. An der Mütze ist neben der Reichskokarde und dem geflügelten Rad auch die Landeskokarde zu tragen. Die Auftragezeit für die bisherige Uniform ist auf fünf Jahre bemessen, die bisherigen Kragen-, Schulter- und Mützenabzeichen sowie die Knöpfe sind aber schon binnen sechs Monaten den neuen Vorschriften anzupassen. Einen kurzen Artikel über die näheren Einzelheiten werden wir in einer der folgenden Nummern bringen.

— Sonntagsfahrkarten. Die zu Pfingsten d. J. gelösten Sonntagsfahrkarten haben vom Freitag, den 6. Juni, 12 Uhr mittags, bis zum Montag, den 9. Juni, Gültigkeit. Sie können innerhalb dieser Gültigkeitsdauer unbeschränkt sowohl zur Hin- als auch zur Rückfahrt benutzt werden.

— Bettkarten. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Vorverkaufsfrist für Bettkarten der Reichsbahn- und Mitropakurse von 4 auf 7 Tage verlängert.

— Vorausbestellung von Wagenabteilen. Nach den neuesten Bestimmungen erledigen durchweg die Stationen die Bestellungen auf besondere Wagenabteile oder ganzer Wagen. Am Abgangsort der D-Züge und Durchgangswagen sind auch die Platzverteilungsstellen zum Überlassen von Abteilen befugt. Bei Vorausbestellung von Abteilen 4. Klasse wird keine Vormerkgebühr erhoben, ebenso bei Vorausbestellungen für andere Klassen bei Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, bei Schulfahrten, bei Fahrten nach und von Ferienkolonien, bei Fahrten zugunsten der Jugendpflege und bei Entsendung von Stadtkindern auf das Land. Die Platzverteilungsstellen geben für überlassene Abteile die entsprechenden Platzkarten aus, sonst ist über die Vormerkgebühr eine Blankokarte der in Betracht kommenden Wagenklasse auszustellen.

— Änderung der Eisenbahnpaketkarte. Die Einführung eines ermäßigten Expreßguttarifes für landwirtschaftliche Erzeugnisse und eine Reihe von sonstigen im Laufe der Zeit eingetretenen Änderungen des Tarifes und der Abfertigung haben dem Deutschen Eisenbahnverkehrsverband Anlaß gegeben, die Form der Eisenbahnpaketkarte nachzuprüfen. Das Ergebnis war, daß an ihrer Stelle eine „Expreßgutkarte" eingeführt wurde, die erheblich von dem bisherigen Begleitpapier abweicht. Statt der roten Umrandung wurde eine grüne gewählt, entsprechend der sonst im Expreßgutverkehr üblichen Farbe. Die Spalten für Anzahl, Verpackung und Inhaltsangabe wurden in einer mehr dem Frachtbrief ähnlichen Weise angeordnet und hierfür mehr Raum als bisher vorgesehen. Es erschien ferner notwendig, die Expreßgutkarte als Frachturkunde über den Beförderungsvertrag ähnlich wie den Frachtbrief vom Versender unterschreiben zu lassen. Die Bestimmungen über Anerkennung von Mängeln der Verpackung, die bisher von den für den Güterverkehr geltenden abwichen, wurden diesen angepaßt. Außerdem wurden verschiedene weniger wichtige Änderungen im Spaltenbau, die sich durch Erfahrungen der Praxis als zweckmäßig erwiesen haben, durchgeführt. Die Anordnung der Spalten wurde zur besseren Übersichtlichkeit sowohl in der Karte als im Stamm so getroffen, daß die vom Absender und von der Bahn zu machenden Angaben noch mehr als bisher zusammengezogen wurden. Die auf der Rückseite kurz zusammengefaßten Tarifbestimmungen wurden beibehalten, weil sie in weitem Umfang der Aufklärung der Versender dienen und die Abfertigung erleichtern. Die für die Empfangsbestätigung des Gutes vorgesehenen Spalten wurden entsprechend der Tariflage ergänzt.

Die Expreßgutkarten können nach wie vor auch durch Privatdruckereien hergestellt werden; eine Abstempelung mit dem Prüfungsstempel der in Betracht kommenden Eisenbahnverwältung — ähnlich wie bei den Frachtbriefen — hat der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband wegen der damit verbundenen Weiterungen, und da die bisherige Freizügigkeit zu keinen Anständen Anlaß gab, abgelehnt. Als Einführungstermin für die neue Expreßgutkarte ist der 1. Oktober 1924 in Aussicht genommen. Das bisherige Muster wird voraussichtlich noch bis 1. Januar 1925 weiterverwendet werden dürfen.

— Beförderung von Liebesgaben. Die Tarifbegünstigung für Liebesgaben ist zugelassen für Sendungen an staatliche, städtische oder kirchliche Behörden und die besonders bezeichneten gemeinnützigen Gesellschaften, die sich der Verteilung an die Empfänger annehmen. Bei Sendungen an engbegrenzte, geschlossene Kreise (Krankenhäuser, Heime usw.) wird sie nicht gewährt. Es ist Voraussetzung, daß dem Empfänger die Ware selbst und nicht der Kaufpreis gespendet wird.

— Kraftzweiräder als Reisegepäck. Nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung sollen Kraftzweiräder und Fahrräder mit Hilfsmotor als Reisegepäck nur dann angenommen werden, wenn die Brennstoffbehälter mit Ablaßhähnen versehen und entleert sind. Zur Überwachung dieser Bestimmung, gegen die anscheinend vielfach verstoßen worden ist, soll künftig vor Annahme der Räder das Öffnen der Ablaßhähne von dem Auflieferer verlangt werden, damit etwa noch vorhandenes Benzin abläuft. Findet sich der Auflieferer hierzu nicht bereit, so soll Annahme und Abfertigung des Kraftfahrrades verweigert werden.

— Der Eisenbahnverkehr während der Kölner Messe war folgender: In Köln Hbf. wurden vom 11. bis 20. Mai 284 700 Fahrkarten ausgegeben oder 28 470 täglich. In der Messewoche vom 11. bis 17. Mai war der Verkehr am stärksten. Der Tagesdurchschnitt an verkauften Fahrkarten belief sich auf 33 500 Stück. Als Höchstleistung wurden an einem Messetage 38 000 Fahrkarten verkauft. Die Einnahmen in Köln Hbf. betrugen 708 500 ℳ. Der Verkehr wurde reibungslos abgewickelt.

In Köln-Deutz wurden 39 280 Fahrkarten in der Messezeit ausgegeben, wofür 75 870 ℳ vereinnahmt wurden.

Zur Bewältigung des Messeverkehrs waren alle Züge auf ihre höchstzulässige Wagenzahl verstärkt worden. Außerdem wurden noch 91 Sonderzüge gefahren.

— Vom neuen Hauptbahnhof Stuttgart. Die im Herbst 1922 eröffnete erste Hälfte des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart (vgl. Nr. 40—42, Jahrg. 1923 d. Ztg.) war besonders im Empfangsgebäude noch außerordentlich beschränkt. Es stand nur eine einzige Ein- und Ausgangshalle mit Treppe zum Kopfbahnsteig von 8 m Breite zur Verfügung. Nachdem der Gleiskörper der alten Bahn weggeräumt war, konnte mit dem zweiten Bauabschnitt begonnen werden. Es wurde als besonders dringlich zuerst eine Verlängerung der Kopfbahnsteighalle um 40 m und daran anschließend eine weitere, hauptsächlich als Ausgang nach dem Vorplatz bestimmte Halle mit 10 m breiter Treppe gebaut. Diese Räume konnten vor kurzem eröffnet werden. Die auf die Kopfbahnsteigverlängerung mündenden vier Gleise werden samt Gleishallen erst Ende dieses Jahres fertig werden können. Im Bau begonnen ist ferner ein Abschnitt des Empfangsgebäudes neben der neuen Halle, der hauptsächlich die Aufbewahrungsstelle für das Handgepäck enthalten soll.

— Folgen des Ruhrstreiks. Seit dem 11. Mai d. J. hat infolge des Ruhrstreiks auf den linksrheinischen Regiestrecken und im Ruhrmoselverkehr der Abtransport von Koks und Kohlen in geschlossenen Zügen aufgehört. Hin und wieder werden einzelne Micum-Kohlenwagen aus Richtung Ruhr mit den wenigen ausgelasteten Güterzügen des öffentlichen Verkehrs befördert. Leerzüge für die Ruhr sind im Regiebezirk anscheinend zahlreich aufgestellt.

— Aus dem besetzten rheinischen Gebiet. Im Eisenbahnausbesserungswerk Jülich ist seit dem 2. Mai d. J. der Achtstundentag eingeführt worden. Einigen belgischen Beamten und Beamtinnen wurde von der Werksleitung mitgeteilt, daß sie zum 1. Juli 1924 nach Belgien zurückversetzt seien.

Vom Betriebswerk Neuß ist bekannt, daß dort dringende Reparaturen wegen Mangel an entsprechendem Material nicht ausgeführt werden können. Anforderung von Materialien und Ausrüstungsstücken durch die Dienstvorsteher verursacht umfangreichen Schriftwechsel, der vielfach erfolglos bleibt.

Eisenbahnsekretär Rettwitz und Eisenbahnassistent Maria Rosenzweig aus Neuwied wurden am 16. April d. J. vom Kriegsgericht Trier wegen angeblicher Aufreizung zum passiven Widerstand zu je 6 Monaten Gefängnis unter Bewilligung eines fünfjährigen Strafaufschubes verurteilt. In Heimbach sind 2 Beamte am 20. bzw. 28. April aus ihren Dienstwohnungen verdrängt worden.

— **Der Güterversand der süddeutschen Privatbahnen.** Das Reichsverkehrsministerium hat sich bei der Neubearbeitung der „Verkehrsstatistischen Vorschriften" — entgegen der ursprünglichen Absicht — für die Beibehaltung der Aufschreibung des Güterversandes der der Warenstatistik nicht beigetretenen Privatbahnen entschieden, wobei es sich lediglich auf die bloße Annahme eines nicht unerheblichen Versandes der süddeutschen Privatbahnen stützen konnte. (Die Reichsstatistik gibt darüber keinen Aufschluß.) Es dürfte daher nicht unerwünscht sein, dafür nachträglich die zahlenmäßigen Unterlagen zu bekommen. Im Kalenderjahr 1923 sind von den württembergischen Privatbahnen im ganzen rd. 301 400 t auf die Reichsbahnanschlußstationen übergegangen. Dies ist im Vergleich zu dem Gesamtversand des Verkehrsbezirks 35 (Württemberg mit Hohenzollern) von rd. 4 809 000 t eine sehr beträchtliche Menge (6 %). Bei der Anordnung der Privatbahnen nach den wirklichen Versandmengen ergibt sich nachstehende Reihenfolge:

		t
1.	Vaihingen (Enz) — Enzweihingen (Württ. E. G.)	50 014
2.	Hohenzollerische Landesbahn	48 794
3.	Nürtingen—Neuffen (Württ. E. G.)	35 512
4.	Korntal—Weissach (Württ. Nebenb.) (Strohgäubahn)	35 504
5.	Aalen—Ballmertshofen—Grenze (Württ. Nebenb) (Härtsfeldbahn) Übergänge in Aalen u. Dillingen)	33 483
6.	Gaildorf—Untergröningen (Württ. E. G.)	30 372
7.	Jagstfeld-Ohrnberg (Württ. E. G.)	19 325
8.	Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn)	10 725
9.	Filderbahn (Stuttg. Straßenb.)	10 617
10.	Amstetten-Gerstetten (Württ. E. G.)	9 634
11.	Amstetten-Laichingen (Württ. E. G.)	8 227
12.	Ebingen-Onstmettingen (Württ. E. G.)	4 032
13.	Reutlingen-Gönningen (Württ. Nebenb.)	2 466
14.	Reutlingen-Eningen (Achalm) (Württ. E. G.)	1 568
15.	Bad. Station Herrenalb (auf württ. Gebiet)	926
16.	Teuringertalbahn (Württ. Nebenb.)	277
	zusammen	301 476

(Vom 1. 5. 23 bis 31. 12. 23 war der Gesamtbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt.)

Die verhältnismäßig höchsten Versandmengen (bezogen auf 1 km Bahnlänge) weisen nach die Bahnen:

1. Vaihingen (Enz)-Enzweihingen mit 6946 t,
2. Nürtingen-Neuffen mit 4035 t.

Die übrigen Bahnen folgen in weiten Abständen. Die Privatbahn Vaihingen (Enz)-Enzweihingen steht somit sowohl wirklich wie verhältnismäßig an erster Stelle.

Eisenb.-Insp. Simmendinger, Stuttgart.

— **Vorträge über: Die Reichsbahn im Staats- und Wirtschaftsleben.** Die Reichsbahndirektion Stuttgart veranstaltet für ihr Personal außer den Dienstvorträgen im Benehmen mit den Leitern öffentlicher der allgemeinen Volksaufklärung dienender Einrichtungen Vorträge, um ihr Personal auch mit den in den Kreisen des Publikums bestehenden Anschauungen und Auffassungen über bestimmte Gebiete des Eisenbahnwesens bekannt zu machen. Diesem Zweck haben schon die im Sommer vorigen Jahres von dem Geschäftsführer des Vereins zur Förderung der Volksbildung für die verschiedenen Beamtengruppen über „Das Verhältnis zwischen Verkehrsbeamten und Publikum als eine Aufgabe der staatsbürgerlichen Erziehung" gehaltenen Vorträge gedient, über die in der Nr. 38, Jahrg. 1923 d. Ztg., berichtet worden ist. Neuerdings hat der Leiter der Reichszentrale für Heimatdienst, Landesabteilung Württemberg-Hohenzollern, Herr Fr. Seitz, im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Stuttgart auf größeren Stationen des Direktionsbezirks für das Eisenbahnpersonal Vorträge (im ganzen 21) über das Thema: „Die Reichsbahn im Staats- und Wirtschaftsleben" gehalten. Zu diesen Vorträgen waren auch Vertreter der am Stationsort befindlichen Staats- und Gemeindebehörden eingeladen und erschienen; ferner wurden in den örtlichen Zeitungen zum Teil sehr ausführliche Berichte über die Vorträge veröffentlicht. Hierdurch sollten außer den zur Reichsbahn selbst gehörenden Kreisen auch die übrige Bevölkerung des Landes nähere Kenntnis über die Ursachen, den Umfang und die Wirkung all der schweren Nöte erhalten, mit denen die Verwaltung der Reichsbahn zu kämpfen hat.

— **Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1923 betrug das Kassenvermögen entsprechend dem Kurswerte vom 31. Dezember v. J. 636 878,04 Billionen Mark. Von diesem Betrage entfallen auf Hypotheken und Obligationen 474 647,57 Billionen, wobei deren gemäß der III. Steuernotverordnung berechneter Wert schon jetzt mit 15 % des Goldwertes angesetzt ist. Nimmt man den Wert des Kassenvermögens zu Ende des Jahres 1922 unter Zugrundelegung des jeweiligen Dollarstandes zur Zeit der Erwerbung der Anlagen mit rund 45—50 Millionen Goldmark an, so ergibt sich, daß das frühere Kassenvermögen unter der Einwirkung der Inflation bzw. der III. Steuernotverordnung im Jahre 1923 auf etwa 1—1½ % seines Wertes zusammengeschmolzen ist. Die Verwaltungskosten betragen 3,6 % der Einnahmen. Bei 174 819,61 Billionen Mark Gesamteinnahmen und 172 458,13 Billionen Mark Ausgaben verblieb am Jahresschluß ein Bestand von 2 361,48 Billionen Mark.

— **Der Plan eines Berliner Nordkanals** wird im Zentralblatt der Bauverwaltung Nr. 11 durch Dr.-Ing. Herbst eingehend geschildert. Die Linienführung des Kanals durch das aufzuschließende Industriegelände wird in einer Karte dargestellt; es schweben zurzeit Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden, den sachverständigen Körperschaften und den beteiligten Anliegern. Der Kanal ist für 1000 t-Schiffe berechnet und soll mit der Berlin im Norden umziehenden Industriebahn in Verbindung gebracht werden. Er ist 31 km lang und stellt gleichzeitig eine neue Verbindung zwischen Elbe und Oder dar. Er kann bei Tag- und Nachtbetrieb einen jährlichen Verkehr von 5 Millionen Tonnen bewältigen. Eine Teilausführung des Projektes ist vorgesehen.

— **Abbruch des Hamburger Werftarbeiterstreiks.** Der Lohn- und Arbeitszeitkampf der Werftarbeiter ist nach 13wöchiger Dauer zu Ende gegangen, nachdem am 19. Mai Werftarbeiterversammlungen mit anschließender Urabstimmung nicht die zu seiner Fortführung notwendige ¾-Mehrheit ergeben hatten. Durch einen Schiedsspruch ist die 54-Stundenwoche, also die neunstündige Arbeitszeit, zunächst bis zum 31. März 1925 festgelegt worden. Darüber hinaus sollen Überstunden nach Maßgabe der Betriebsordnungen der einzelnen Betriebe geleistet werden nach Vereinbarung mit der Arbeitervertretung. Der Spitzenlohn für gelernte Facharbeiter beträgt 57 ₰ ohne Einrechnung von 1 ₰, der für die Mehrleistung der neunten Stunde auf alle Tagesarbeitsstunden hinzugelegt wird. Die Forderung der Arbeitnehmer, alle beim Ausbruch des Kampfes Beschäftigten wiedereinzustellen, wurde nicht durchgesetzt. Indessen ist vereinbart, daß die Beteiligung am Streik kein Grund zur Nichtwiedereinstellung des einzelnen Arbeiters sein soll.

K.

— **Der Besuch der Breslauer Maimesse.** Der Maschinenmarkt und die Maimesse in Breslau sind im ganzen von über 100 000 Personen besucht worden gegen 70 000 Personen im Vorjahre. Von Ausländern waren außer Tschechoslowaken, Polen und Ungarn, Russen, Rumänen und Türken erschienen. Rußland und die Türkei zeigten besonderes Interesse für landwirtschaftliche Maschinen, auch für solche Maschinen, die im Nebenbetrieb der Landwirtschaft gebraucht werden.

— **Die staatliche Baugewerbeschule zu Höxter** feiert vom 23. bis 25. August d. J. ihr 60jähriges Jubelfest. Anmeldungen von Teilnehmern sind bis spätestens zum 15. Juni d. J. der Schulleitung unter Beantwortung eines Fragebogens mitzuteilen.

— **Die Gebührenordnungen der Architekten und Ingenieure,** die laut Erlaß des Reichsfinanzministers vom 13. Dezember 1923 anerkannt worden sind, können vom Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23—24, bezogen werden. Preis 60 ₰. Beide Gebührenordnungen fußen auf der Friedens- (Gold-) Bausumme. Gegenüber Zweifeln, ob die Gebührentabellen der neuen Fassung, die sich den Prozentsätzen von 1920 im allgemeinen anschließen, auf die heutigen wirklichen Bausummen angewendet werden dürfen, hat das Reichsfinanzministerium wiederholt und ausdrücklich noch bei der letzten Durchsicht der Neufassung erklärt, daß das Zurückgehen auf die Friedensbausumme die Grundlage aller Verhandlungen gebildet habe und daß daran festzuhalten sei.

— **Ministerialdirektor Dr.-Ing. Anger.** Die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber hat der Senat der Technischen Hochschule Karlsruhe dem Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Richard Anger in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des deutschen Eisenbahnmaschinenwesens verliehen.

— **Geheimer Oberbaurat Hummel in Darmstadt †.** Am 15. Mai 1924 ist der Geheime Oberbaurat Hummel, Abteilungsdirektor

und derzeitiger stellvertretende Präsident der Reichsbahndirektion Mainz, plötzlich gestorben. Aus seinem dienstlichen Lebenslauf sei hier nur hervorgehoben, daß er, nach Beschäftigung in den Eisenbahndirektionsbezirken Mainz und Köln, von 1914 bis 1922 Vortragender Rat im Hessischen Finanzministerium in Darmstadt war. Von dort wurde er Ende 1922 als Abteilungsdirektor zur Reichsbahndirektion Mainz versetzt. Seit Beginn des Jahres 1923 war er Vertreter des Präsidenten dieser Direktion und führte sie als solcher bei Beginn des passiven Widerstandes. In dieser Eigenschaft wurde er anfangs März 1923 von den Franzosen verhaftet und in dem bekannten großen Mainzer Eisenbahnerprozeß zu einem Jahr Gefängnis verurteilt. Diese Strafe mußte er restlos verbüßen. Erst anfangs März 1924 wurde er aus dem Gefängnis entlassen und gleichzeitig aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen. Der Name Hummel ist unlösbar mit der Geschichte des passiven Widerstandes verbunden.

Der aufrechte deutsche Mann hat an die Ehre der deutschen Eisenbahner in diesem Freiheitskampfe nicht nur seine ganze Willenskraft, sondern auch seine persönliche Freiheit gesetzt. Ein tragisches Geschick wollte es, daß der durch lange Kerkerhaft körperlich und seelisch gebrochene Mann nun in diesem Kampfe auch sein Leben verlor. Ehre seinem Andenken!

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten:

Versetzt: Der Oberregierungsbaurat Thiele in Chemnitz zum Maschinentechnischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden, — der Regierungsrat Bonitz in Zwickau zur Betriebsdirektion Chemnitz, — die Regierungsbauräte Erler in Ölsnitz (Vogtl.) als Vorstand zum Bauamt Schwarzenberg, Rudolph in Annaberg (Erzgeb.) als Vorstand zum Bauamt Ölsnitz (Vogtl.), Lohmann in Dresden zur Betriebsdirektion Zwickau, Plagge in Schwarzenberg zum Bauamt Chemnitz 2, Kurt Lehmann in Leipzig zur Reichsbahndirektion Dresden, Großmann in Chemnitz als Vorstand zum Elektrotechnischen Amt Leipzig, Graf in Dresden als Vorstand zum Elektrotechnischen Amt Chemnitz, Zillinger in Wurzen zum Bauamt Leipzig 2, Göbel in Annaberg (Erzgeb.) zum Bauamt Flöha, Günschel in Ebersbach zur Betriebsdirektion Dresden-N., Daßler in Altenberg (Erzgeb.) zum Bauamt Schwarzenberg, Kriebisch in Wurzen zum Neubauamt Plauen (Vogtl.), Siegel und Echte in Bad Lausick zum Neubauamt Borna bei Leipzig, Heckel in Radeburg zur Betriebsdirektion Zwickau, Ammer in Ludwigsburg zur Eisenbahnbausektion Stuttgart.

Übertragen: dem Oberregierungsrat Raunecker und Oberregierungsbaurat Strasser in Stuttgart die Stellung eines Abteilungsleiters bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, — dem Regierungsrat Geiger in Konstanz die Stellung des Vorstandes der dortigen Betriebsinspektion.

Überwiesen: die Regierungsräte Dr. Fuchs von der Betriebsdirektion Leipzig 1 zur Betriebsdirektion Leipzig 2 und Dr. Machate von der Betriebsdirektion Dresden-N. zur Reichsbahndirektion Dresden, — die Regierungsbauräte Besser, Vorstand des Elektrotechnischen Amtes in Dresden, als Vorstand zum Elektrotechn. Büro der Reichsbahndirektion Dresden, Hofmann vom Elektrotechnischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden zum Elektrotechnischen Amt Dresden, Dr.-Ing. Bloß vom Oberbaubüro der Reichsbahndirektion Dresden als Dezernent zur Reichsbahndirektion Dresden, Fochtmann vom Entwurfsbüro zum Allgemeinen technischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden, Dietze vom Neubauamt Dresden-Fr. zum Werkstättenamt Dresden, Fröhlich vom Neubauamt Dresden-Fr. zum Bauamt Dresden-Fr., Gerhard Lehmann und Kothe vom Neubauamt Chemnitz zum Bauamt Chemnitz, Elsner und Dr.-Ing. Sperhacke vom Neubauamt Glauchau zum Bauamt Glauchau, Kraner vom Neubauamt Leipzig zum Bauamt Leipzig 1, Zimmer vom Bauamt Zwickau 2 zur Betriebsdirektion Zwickau, Dr.-Ing. Wesser vom Neubauamt für Hochbauten in Zwickau zum Neubauamt Zwickau, Müller vom Bauamt Leipzig 1 zur Betriebsdirektion Leipzig 1, Friedrich Wilhelm Müller, Vorstand des Maschinenamts Dresden-A., zum Maschinentechnischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden, Battmann vom Maschinenbetriebsbüro der Reichsbahndirektion Dresden als Vorstand zum Maschinenamt Dresden-A., Fischer vom Maschinenamt Dresden-A. zum Maschinenbetriebsbüro der Reichsbahndirektion Dresden.

Dem Regierungsbaurat Kober, zurzeit in Düsseldorf, sonst Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Österreich.

— **Die neue Geschäftseinteilung der Bundesbahndirektionen.** Am 1. Juni d. J. tritt für die Bundesbahndirektionen eine neue Geschäftseinteilung in Kraft. Hiernach sind die allen Bundesbahndirektionen gemeinsamen Geschäftsstellen: ein Sekretariat, ein Rechtsbüro, Abt. I für Bahnunterhaltung und Bau, Abt. II für Zugförderung, Abt. III für den Verkehrsdienst, Abt. IV für den kommerziellen Dienst, Abt. V für den finanziellen und Rechnungsdienst. Innerhalb des Sekretariats und der Abteilungen sind nach den Hauptarbeitsgebieten bestimmte Gruppen gebildet. Für einzelne sachlich abgeschlossene Geschäfte, die wegen ihrer Eigenart in den Geschäftskreis einer Gruppe nicht einbezogen werden können oder aus sonstigen Gründen eine Sonderstellung und erhöhte Selbständigkeit des Bearbeiters verlangen, sind Sachwalter vorgesehen. Besondere Stellen sind überdies bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost die Abteilung für die Liquidation von Ruhe- und Versorgungsgenüssen (Pensionsliquidierungsabteilung) und bei den Bundesbahndirektionen Linz und Innsbruck je eine Abteilung für Elektrisierung.

— **Erleichterungen im Reiseverkehr.** Bei seinem Vortrage in der Hauptversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins teilte Bundesminister Dr. Schürff mit, daß nach einem halben Jahre schwerer Arbeit der Standpunkt seines Ressorts, die Beschränkungen im internationalen Reiseverkehr abzubauen, auch bei den übrigen beteiligten Ministerien zum Durchbruch gebracht werden konnte, und daß die beteiligten Ministerien und die Polizeidirektion zugestimmt haben, solche Maßnahmen einzuführen, die in ihrer Wirkung der Aufhebung des Paßvisumzwanges sehr nahe kommen.

Aus den Mitteilungen des Ministers geht hervor, daß grundsätzlich vereinbart wurde, im Sinne der Paragraphen 8 und 11 des Übereinkommens der Grazer Paßkonferenz die Sichtgebühren einheitlich festzusetzen und zu ermöglichen, daß die Einreise nicht an ein Paßvisum gebunden, sondern durch einfaches Lösen einer Wertmarke zulässig wird. Solche Wertmarken wird man bei den zuständigen Körperschaften, also die Kaufleute bei den Handelskörperschaften, Kranke bei den Kurdirektionen der Badeorte, die sie aufsuchen wollen, Mitglieder von Touristen- und Sportvereinen und Automobilisten bei den entsprechenden Verbänden erhalten können.

Der Minister bemerkte, daß dadurch gewiß eine Erleichterung des Reiseverkehres herbeigeführt werde und daß Österreich diese Maßnahme ohne vorhergegangenes Zugeständnis der Gegenseitigkeit seitens der Nachbar- und Auslandsstaaten zu verwirklichen gedenke, jedoch hoffe, daß dieses Beispiel auch die anderen Staaten zu einem ähnlichen Vorgehen veranlassen werde.

— **Übersiedlung des Archivs für Verkehrswesen.** Das Archiv für Verkehrswesen ist vom Wohnhause 9. Bezirk, Althanstr. 1 bis 3 in das Kriegsministerialgebäude 1. Bezirk, Stubenring Nr. 1, 4. Stock übersiedelt. Durch die Übersiedlung des Archivs wurden neue Wohnungen für obdachlose Eisenbahnerfamilien freigemacht.

— **Zur Kärntner Ostbahnfrage** nahm kürzlich eine zahlreich besuchte Interessentenversammlung Stellung, an der auch der Landeshauptmann und der Präsident des Kärntner Landtages teilnahmen. In einer Entschließung wurde der Bau der Kärntner Ostbahn gefordert und erklärt, daß die baldige Inangriffnahme des Baues der Teilstrecke Klagenfurt-Lavanttal begrüßt, jedoch verlangt wird, daß diese Strecke nicht bloß als Lokalbahn, sondern als erstes Teilstück der für den Verkehr zwischen Graz und Klagenfurt nötigen Hauptbahn gebaut werden soll.

— **Österreichische Handelsbilanz.** In den Monaten Januar und Februar 1924 belief sich die Gesamteinfuhr Österreichs auf 16,29 Millionen Meterzentner im Werte von 331,8 Millionen Goldkronen, die Gesamtausfuhr auf 2,96 Millionen Meterzentner im Werte von 142,26 Millionen Goldkronen, so daß sich ein Ausfall von ungefähr 190 Millionen Goldkronen ergibt.

— **Der Geschäftsgang der Elektrizitätsindustrie.** Mit der Entstehung der Tiroler „Tiwag", die anläßlich der Verwertung des Achensees für die Kraftnutzung gegründet wird, hat nunmehr jedes österreichische Bundesland seine Wasserkraft- und Elektrizitätsgesellschaft, womit die länderweise gegliederte und wenn auch etwas zersplitterte, so doch planmäßig angelegte Kraftwirtschaft auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage in voller Durchführung steht. Aus der Fertigstellung dieser verschiedenen Großkraftwerke, denen sich eine Reihe mittlerer und kleinerer Stromwerke anschließt, zieht die Elektrizitätsindustrie in allen ihren Zweigen ununterbrochen und noch auf Jahre hinaus mannigfache und ausgiebige Arbeitsgelegenheit; diese wird noch gehoben durch die in vollem Flusse begriffene Elektrisierung westlicher Bundesbahnlinien.

Neuestens ist auch die Umwandlung der Wiener Stadtbahn durch Angliederung an die elektrischen Straßenbahnen als erwünschter Zuwachs für den Arbeitsbereich dazugekommen.

— **Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1923 führt aus, daß infolge der günstigen Lage im Mietgeschäft die Betriebsergebnisse befriedigend gewesen seien. 12 % der zu Beginn 1923 als abgängig verzeichneten Wagen wurden zustande gebracht. Die Werkstätte war den größten Teil des Jahres hinreichend mit Aufträgen verschiedener Bahnverwaltungen versehen. Da später die bahnseitigen Aufträge eingestellt wurden, wurde der eigene Fahrpark gründlich wiederhergestellt. Der buchmäßige Stand des Fahrparks war Ende 1923: 1285 zweiachsige gedeckte Wagen, 70 Sammelwagen, 25 Kühlwagen, 4 Weintransportwagen, 1269 Kohlenwagen, 295 hochbordige und 77 niederbordige Plattformwagen, 20 Schotterwagen, 409 Kesselwagen. Die Betriebseinnahmen mit 7 017 049 433 K. weisen gegen das Vorjahr mit 2 311 859 541 K. eine Erhöhung um 4 705 189 892 K. auf. Die Ausgaben ausschließlich der Abschreibungen sind infolge gründlicher Instandsetzungen sowie durch die das abgelaufene Geschäftsjahr belastende Zuweisung an die Steuerrücklage auf 5 228 987 379 K. gestiegen. Das Reinerträgnis stellt sich mithin auf 2 068 916 801 K.

— **Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft** hat der heutigen Nummer unseres Blattes einen Güterfahrplan beigelegt, welcher die Frühjahrs- und Sommerfahrordnung für den beschleunigten Frachtgutverkehr, ferner für den Eil- und Expreßgutverkehr für 1924 enthält, den wir der Beachtung unserer Leser empfehlen.

Niederlande.

— **Der holländische Staatskohlenbergbau.** Nach dem Jahresbericht der holländischen Staatsgruben für das Jahr 1923 stieg die Förderung dieser Gruben im vergangenen Jahr von 2 085 928 auf 2 470 531 t bei einer Gesamtförderung von rund 5 300 000 t im holländischen Steinkohlenbergbau. Die Produktionskosten konnten von 16,23 Mill. Gulden im Jahre 1922 auf 14,62 Mill. Gulden im Jahre 1923 herabgedrückt werden. Demzufolge gestaltete sich das Jahreserträgnis günstiger. Der Rohüberschuß der gesamten Staatsgrubenbetriebe beträgt 15 655 755 Gulden. Für Abschreibungen wurden 7 655 775 Gulden und für Reserven 1 760 000 Gulden zurückgestellt, so daß 6 240 000 Gulden oder 8 % des vom holländischen Staat zur Verfügung gestellten Kapitals an die Staatskasse abgeführt werden konnten. Im Hinblick auf die gegenüber dem Vorjahr veränderte Lage des Kohlenmarktes, die sich insbesondere auch in einer wiederholten Senkung der Kohlenpreise bekundet hat, sind die Aussichten für 1924 als weniger günstig anzusehen. Um zu einem befriedigenden Ueberschuß im neuen Jahre zu gelangen, wird es für nötig erachtet, die Selbstkosten weiter herabzudrücken.

Übrige europäische Länder.

— **Ein schwedisches Tankautomobil.** Unter der Überschrift „Automobil im Wettbewerb mit Eisenbahn“ haben wir in Nr. 10 die Beschreibung eines Tankautomobils gebracht, das den regelmäßigen Postautoverkehr auf den Landwegen Norrlands ermöglichen soll. Nach einer Mitteilung in der „Svensk Trafiktidning“ 1924 Nr. 13 hat sich gezeigt, daß die mit verstärkten Achsen und Rahmen und bei Bedarf mit besonderen Tankanordnungen ausgestatteten Postautomobile nicht nur auf schneebedeckten Wegen, sondern auch — und das ist nahezu ebenso wichtig — auf aufgeweichten Wegen, z. B. bei Frostaufgang, vorwärts kommen, daß sie nicht nur unbehindert zu allen Jahreszeiten fahren können, sondern auch, daß sie dies tun können, ohne den Wegen zu schaden, ja die Wege wurden sogar durch diesen Verkehr besser. Die Automobile wirken nämlich wie Walzen und ebnen und verbreitern die Fahrbahn. Manche dieser Automobile sind mit Feldfernsprechern ausgerüstet, vermittels deren der Wagenlenker sich leicht mit der Poststation in Verbindung setzen kann. An das Auto wird bei Bedarf ein Schleppwagen oder im Winter ein Schleppschlitten gekuppelt. Es hat sich herausgestellt, daß diese Automobile auch in den Monaten verkehren können, in denen andere aussetzen müssen. Die größte Schwierigkeit war immer das Ingangsetzen des Betriebs von neuen Linien zur Winterzeit in schneereichen Gegenden. Sobald indessen eine solche Linie ein paar Male befahren war und die Wegbahn hierdurch genügende Breite und Festigkeit erhalten hatte, ist der Verkehr unbehindert weiter gegangen. Nicht nur durch die breiten Tankriemen, sondern auch dank besonderer kleiner Schneepflüge, die unter dem Auto zwischen dem Vorder- und Hinterrad angebracht wurden, wurde die Wegbahn so gut, daß auch andere Automobile verkehren konnten. Diese kleinen Schneepflüge machen nämlich die Wegbahn eben und hart. Nach größeren Schneefällen, wenn man annehmen kann, daß die Wegbahnung nicht ausreicht, kann ein größerer Pflug hinter dem Automobil hergeschleppt werden, der so gebaut ist, daß seine Flügel auf verschiedene Furchenbreite eingestellt und die Pflugkämme glattgebügelt werden. Es hat sich herausgestellt, daß eine solche Ganzpflügung mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 15 km/St. durchgeführt werden kann. Zurzeit erfolgen Versuche vermittels sogenannter Halbpflüge. Dadurch, daß die Autos das halbe Jahr über im Schnee gehen, werden die Gummiringe vielmehr geschont als gewöhnlich und reichen länger. Auf der Linie Tvarålund-Lycksele hat der Mittelverbrauch für den Monat gewechselt zwischen 1,83 l im August und 5,33 l im Dezember bei 3,19 l Jahresmittel. Eine Reise zur Winterzeit war vordem recht teuer. Für einen Wagen (skjuts) von Jörn nach Arjeplog bezahlte man 70 Kr. Mit Auto kostet die gleiche Reise, viel bequemer, 18 Kr. Kostspielige und Platz raubende Ausrüstung mit Pelzen ist dabei nunmehr unnötig. Dr. S.

— **Ein Unglückszug.** Nach einer Meldung aus Moskau ist ein vollständiger neuer Eisenbahnzug, der auf den Namen „Lenin“ getauft war und dessen Lokomotive das Porträt Lenins führte, 90 Meilen von Odessa auf dem Wege nach Moskau entgleist und vollkommen vernichtet worden. Es handelte sich um die erste Fahrt dieses Zuges, der in Moskau mit großen Feierlichkeiten empfangen werden sollte.

— **Die Ergebnisse der Schiffahrtszeit 1923 im Petrograder Hafen.** Die Schiffahrtzeit 1923 im Petrograder Hafen wurde am 1. Dezember beendigt. Im ganzen liefen 860 Dampfer ein und 800 aus. Der Güterumsatz des Petrograder Hafens vom 1. Januar 1923 bis 1. Dezember stellte sich folgendermaßen: auf dem Seewege wurden 705 000 t ausgeführt und 24 600 t mittels Bahn aus dem Hafen nach Kingisepp übergeführt. In der Ausfuhrzahl ist Eisenschrott in einer Menge von 16 400 t nicht inbegriffen. Eingeführt wurden in diesen 11 Monaten im Petrograder Hafen 566 000 t. Die Ausfuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Getreide (etwa 326 000 t), Holz (228 000 t), Flachs, Hanf, Rauchwaren, Butter, Eier usw. Bei der Einfuhr steht Steinkohle an erster Stelle (etwa 359 000 t), dann folgen Stoffe für die russische Industrie: ägyptische Baumwolle (20 400 t), ferner Lokomotiven und Lokomotivteile (8150 t), landwirtschaftliche Maschinen (1630 t), Zellulose, Gummi usw. Die meisten Schiffe waren finnische (210), dann folgen deutsche (170), norwegische (56), schwedische (55), dänische (53), englische (38). Reisende kamen und gingen über den Petrograder Hafen während der ganzen Schiffahrtszeit 3000. Dr. S.

— **Die Einführung des metrischen Systems in Rußland.** Die Gewichte und Maße wurden in Rußland durch einen Ukas im Jahre 1835 vereinheitlicht; als Längenmaß galt der Saschen von 7 englischen Fuß und eingeteilt in 6 Arschin. 500 Saschen bildeten eine Werst oder 1062 m. Im Jahre 1900 wurde das metrische System unverbindlich eingeführt und verbreitete sich nach und nach namentlich in der Militärverwaltung. Im Jahre 1918 wurde das metrische System grundsätzlich als verbindlich erklärt und dessen allgemeine Einführung auf 1924 angesetzt. Seit 1. Januar 1924 gilt also in Rußland das metrische System, aber die Einführung erfordert doch noch etwas Geduld, denn die Anschaffung der neuen Meßgeräte, das Setzen der neuen Kilometersteine, der Ankauf metrischer Wagen sind mit großen Kosten verbunden, aber immerhin soll die allgemeine Anwendung noch in diesem Jahre erreicht werden. Dr. S.

— **Zollexpositur in Karlsbad.** Mit dem 15. Mai wurde eine Zollexpositur in Karlsbad unterer Bahnhof zwecks Abfertigung des Reisegepäcks der aus dem Zollausland eintreffenden Reisenden eröffnet. Die Grenzstationen wurden angewiesen, Gepäckstücke für Karlsbad zur zollamtlichen Abfertigung der erwähnten Expositur zuzuführen.

— **Beschleunigte Schnellzugverbindung zwischen der Tschechoslowakei und Frankreich.** Die bisherige Fahrzeit zwischen Prag und Paris, die jetzt zwei Nächte und einen Tag beträgt, wird vom 1. Juni ab um eine Nacht gekürzt werden. Abfahrt Prag Wilson Bhf. 11.03, Pilsen 13.24, Marienbad 14.48, Eger 16.06, Nürnberg 18.51, Stuttgart 23.40, Karlsruhe 2.03, Straßburg 5.55, Paris an 14.10. Rückfahrt Paris ab 17.00, Straßburg 1.20, Karlsruhe 4.25, Stuttgart 6.57, Nürnberg 11.15, Eger 14.01, Marienbad 15.38, Pilsen 16.56, Prag an 19.07. In Prag werden diese Schnellzüge gute Zuganschlüsse nach allen Teilen der Republik haben.

— **Südslawiens Eisenbahnfahrpark.** Von dem Fahrpark der südslawischen Eisenbahnen sind zurzeit:

	im Verkehr	unbrauchbar
vollspurige Lokomotiven	1 090	879
„ Wagen	24 815	17 674
schmalspurige Lokomotiven . . .	396	302
„ -Wagen	3 635	1 215

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im April d. J. wie folgt:

	1924 gegen Fr.	1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	11 092 000	10 971 755
Einnahmen aus dem Güterverkehr	19 861 000	17 729 713
Verschiedene Einnahmen	1 774 000	1 498 920
Zusammen	32 727 000	30 200 388
Betriebsausgaben	21 651 000*)	20 166 284
Betriebsüberschuß	11 076 000	10 034 104

*) Die Vermehrung betrifft hauptsächlich die gesetzlichen Besoldungserhöhungen vom 1. April 1924 ab.

— **Basler Rhein- und Kanalschiffahrt.** Nach einer Mitteilung der Schweizerischen Verkehrs-Correspondenz ist das ganze Kleinhüninger Hafengebiet unter meist langfristigen Verträgen an eine Anzahl größerer Schiffahrts- und Speditionsfirmen verpachtet worden. Die Ansiedlung so namhafter Unternehmungen, die Aufwendung großer Summen für die Pacht und Kaution usw. bieten eine gewisse Garantie für eine baldige bedeutende Verkehrsentwicklung in Kleinhüningen und in den anderen Basler Hafenanlagen. Ein Ausbau der Hafenanlagen und der Gleisanlagen ist in Aussicht genommen.

Die im Sommer 1923 von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft angestellten Versuche zur Herbeiziehung des Verkehrs an den Rhein-Rhone-Kanal werden fortgesetzt.

— **Schnellzugzuschläge in der Schweiz.** Die vor einiger Zeit auf den Bundesbahnen eingeführten Erleichterungen in der Erhebung der Schnellzugzuschläge sollen im laufenden Jahre erweitert werden. Die Zuschlagpflicht für einige beschleunigte Züge zwischen Luzern-Bern, Luzern-Zürich, Zürich-St. Gallen usw. soll wegfallen. Diese Züge werden dann, wie in Deutschland als Eilzüge bezeichnet. Es scheint nach dem Entwurf des neuen schweizerischen Fahrplans die Absicht zu bestehen, auf jeder Hauptlinie wenigstens ein solches Eilzugpaar einzurichten.

— **Ein Südwestdeutscher Industrie- und Handelstag in Basel.** Die zurzeit in Basel stattfindende achte Schweizer Mustermesse gab den Anlaß zur Abhaltung eines Südwestdeutschen Industrie- und Handelstages in Basel. Hatte die Leitung der Mustermesse aus Anlaß der Messe im letzten Jahre einen sog. Elsässertag veranstaltet, so entsprach es der Billigkeit, dieses Jahr eine Zusammenkunft der Südwestdeutschen in Basel zu veranstalten, und hierzu lag um so mehr Grund vor, als nicht weniger als 46 % der ausländischen Messebesucher Deutsche sind. Es sind am 24. Mai zu diesem Südwestdeutschen Industrie- und Handelstag, dem man beiderseits der Grenze große Bedeutung beilegte, etwa 200 Vertreter des südwestdeutschen Handels, der Industrie, der Rheinschiffahrt usw. im Großratssaale des Basler Rathauses zusammengekommen, zu denen sich die Spitzen der schweizerischen Industrie, des Handels und der Bankwelt gesellten. Vertreten waren auch die badische und die württembergische Regierung wie auch die Behörden von Basel.

Die Tagung eröffnete Direktor Derksen, Präsident der deutschen Handelskammer in der Schweiz, indem er vorausschickte, daß die Tagung nicht die Absicht verfolge, für deutsche Industrie und deutschen Handel Propaganda zu machen, sondern sie sei dem Bedürfnis entsprungen, die Schweizer Mustermesse zu besuchen, und dem dringenden Wunsche der deutschen Landsleute, nach so langer Zeit wieder persönliche Fühlung mit den Schweizern zu nehmen. Der Redner schloß seinen Willkommengruß mit den Worten, daß Handel und Industrie den Wunsch haben, alle Schrecken des Krieges zu beseitigen, um einem ungehinderten Güteraustausch wieder Raum zu geben.

Nach einem kurzen Bericht von Dr. W. Meile, dem Direktor der Schweizer Mustermesse, über die diesjährige Messe sprach sodann Prof. Dr. Blaustein, Syndikus der Handelskammer Mannheim, über „die Beziehungen Südwestdeutschlands und der Schweiz". Der deutsche Südwesten, so führte er aus, war vor dem Krieg ein Gebiet, das Baden, Württemberg, Elsaß-Lothringen umfaßte und sich bis zum Saargebiet und zur Mainlinie erstreckte. Es umfaßte ein Siebentel des ganzen Reiches und vertrat ganz hervorragende wirtschaftliche Interessen. Die große Zersplitterung dieses Südwestdeutschlands hat die Durchführung eines Zusammenhanges nie aufkommen lassen, aber heute ist ein engeres Zusammenarbeiten notwendiger als je, denn ein Teil des Gebietes ist abgetrennt worden, das Saargebiet wirtschaftlich abgetrennt und andere Gebiete durch schikanöse Zölle heimgesucht. Die Beziehungen zu der Schweiz zeigen sich besonders in den Verkehrsfragen. In die Schweiz hinein setzen sich die bedeutenden Eisenbahnstränge Süddeutschlands weiter, die Rheinschiffahrt dringt immer weiter stromaufwärts, und es ist das Verdienst eines Baslers, wenn man sich heute damit befaßt, Vorarlberg, Baden und Württemberg enger an den Rhein anzuschließen. Die Wiederherstellung des normalen Eisenbahnverkehrs zwischen Basel und Frankfurt ist für die Schweizer Interessen von großer Bedeutung wie auch die Tatsache, daß demnächst die von der Schiffahrt schon lange geforderten Wasserumschlagstarife eingeführt werden. Auch die Elektrisierung deutscher Linien im Anschluß an die schweizerischen elektrisch betriebenen Linien, die Konzessionen für die Kraftwerke am Oberrhein sind Äußerungen der regen wechselseitigen Beziehungen. Die weitgehende Liebestätigkeit der Schweiz gegenüber der deutschen Not ging weit über die ganze schweizerische Ausfuhr in Uhren, Textilwaren und Schokolade. Allerdings ist infolge der gegenseitig gemachten Verkehrsschwierigkeiten die schweizerische Ausfuhr nach Deutschland seit 1921 bis 1923 um ⅔ zurückgegangen, aber diese Verhältnisse werden sich wieder bessern, denn die Schweiz hat für 1923 die größte Außenhandelszahl für den Kopf ihrer Bevölkerung zu verzeichnen von allen wichtigeren Handelsstaaten. Was not tut, ist die Einleitung von Handelsvertragsunterhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland unter Nutzbarmachung aller persönlichen Beziehungen. Zwischen der Schweiz und Südwestdeutschland bestanden von jeher enge Handelsbeziehungen und die wichtigsten schweizerischen Industrien haben Filialen in Südwestdeutschland, und schon im 17. Jahrhundert bestanden zwischen Basel und dem benachbarten Schwarzwald enge geschäftliche Verbindungen. Auch die beiderseitige Landwirtschaft und die Arbeiterschaft diesseits und jenseits erfreuen sich vieler Berührungspunkte. Zum Schlusse wies der Redner auf die geistigen Beziehungen hin. Der Vortrag wurde mit anhaltendem Beifall aufgenommen.

— **Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen.** Die „Chronique des Transports" setzt ihre Berichterstattung über die Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1923 fort. Die Midi-Eisenbahn hatte einen Betriebsüberschuß von 24 Millionen, die Ostbahn von 187 Millionen, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 283 Millionen und die Nordbahn von 123 Millionen Franken. Werden aber die Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals, für Vorzugsdividenden, für Prämien usw. hinzugerechnet, so ergab sich bei sämtlichen Bahnen ein Reinverlust, und zwar:

bei der Midi-Eisenbahn von	118	Millionen Franken
„ „ Ostbahn von	21	„ „
„ „ Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von	195	„ „
„ „ Nordbahn von	181	„ „

Diese Verluste fallen der Gemeinschaftskasse zur Last. Die Betriebszahl betrug:

	1923	1922
bei der Midi-Eisenbahn	94,9 %	103,55 %
„ „ Ostbahn	82,41 %	81,76 %
„ „ Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	85,5 %	88,5 %
„ „ Nordbahn	88,8 %	nur wenig mehr als 1922

— **Die Gesamtausgaben der französischen Eisenbahn-Gesellschaften im Jahre 1923.** Die Gesamtausgaben der französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1923 beliefen sich auf 2 125 335 732 Fr. gegen 2 560 558 680 Fr. im Jahre 1922 und 3 207 278 000 Fr. im Jahre 1921. Im einzelnen verteilen sich diese Ausgaben wie folgt:

Nordbahn	425 648 292 Fr.
Ostbahn	83 737 015 „
Orléansbahn	661 036 295 „
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	578 368 255 „
Südbahn	376 545 876 „
Zusammen	2 125 335 733 Fr.

— **Unglück auf der Pariser Untergrundbahn.** Wie wir der „DAZ." entnehmen, sind auf der Pariser Untergrundbahn im Bahnhof Alma kürzlich zwei Züge zusammengestoßen. Während ein Zug am Bahnsteig hielt, fuhr der nachfolgende mit voller Geschwindigkeit von hinten auf ihn auf. Etwa 50 Personen wurden verletzt, darunter befinden sich acht Schwerverletzte. Der Pariser Polizeipräfekt hat die Hilfsaktion unmittelbar nach dem Unglück mit großer Geschwindigkeit eingeleitet.

Die Unglücksstelle (Bahnhof Place de l'Alma Marceau) liegt auf der Métropolitain, zwischen Champs Elysées und Trocadéro, und ist eine einfache Durchgangsstation. Daß hier zwei Züge ineinanderfahren konnten, ist nur so zu erklären, daß das Zugsicherungssystem versagt hat oder überhaupt dem Schnellverkehr nicht gewachsen ist. Bei dem auf der Berliner Untergrundbahn zur Anwendung kommenden selbttätigen Signalsicherungssystem wird ein Aufeinanderfahren von Zügen dadurch vermieden, daß jeder Zug den hinter ihm liegenden Abschnitt so lange sperrt und stromlos macht, bis er selbst den gesicherten Streckenteil verlassen hat. Würde ein Zug in einen gesperrten Gleisabschnitt einzufahren versuchen, so würde selbsttätig die Bremse des Zuges in Tätigkeit treten, wodurch der Führer bei vorheriger Unachtsamkeit auf eine Unstimmigkeit in der vor ihm liegenden Strecke aufmerksam gemacht würde.

— **Einführung des elektrischen Betriebes im Pariser Vorortverkehr.** Die französische Staatsbahn hat Ende April den elektrischen Betrieb auf ihren Pariser Vorortstrecken vom Bahnhof St. Lazare nach Bécon-les-Bruyères einerseits und nach Bois-Colombes andrerseits eröffnet. Im nächsten Jahre hofft man den elektrischen Betrieb auch nach Saint-Germain und Saint-Cloud ausdehnen zu können; 1926 soll er dann über Bécon hinaus nach Versailles und Marby weitergeführt werden und 1927 über Bois-Colombes hinaus bis Argenteuil. Der Fernverkehr auf diesen Strecken wird nach wie vor mit Dampflokomotiven bedient.

Bisher verkehrten auf den Pariser Vorortstrecken stark veraltete Wagen; für den elektrischen Betrieb sind neue Fahrzeuge angeschafft worden, die nach dem Muster der Pariser Untergrundbahn gebaut sind und gegen den bisherigen Zustand eine erhebliche Verbesserung bedeuten. Die Wagen sind mit zwei Klassen gebaut; ein Wagen 1. Klasse enthält 44 Sitz- und 64 Stehplätze, ein Wagen 2. Klasse 58 Sitz- und 70 Stehplätze. Für die Türen ist selbsttätiger Antrieb vorgesehen. Es verkehren zunächst 30 Züge der neuen Bauart, 20 weitere sollen noch eingestellt werden. Auf den zwei jetzt in Betrieb genommenen Strecken soll der Verkehr bis auf 49 Zugpaare täglich gesteigert werden. — Der Pariser Vorortverkehr bedarf notwendig erheblicher Verbesserung. Durchgehende Geschäftszeit ist dort nicht beliebt, die meisten Benutzer der Vorortbahnen fahren zu Mittag nach Hause, machen also vier Fahrten am Tage, was die Vorortstrecken stark belastet.

— **Kohlenwirtschaft der belgischen Staatsbahnen.** Belgien hat trotz seiner eigenen reichen Kohlenlager lebhaften Bedarf an Lokomotivkohle. 1923 mußten aus England 48 500 t Briketts mit einem Kostenaufwand von 7 Millionen Franken zur Verfeuerung in den Lokomotiven eingeführt werden. Der Preis für Lokomotivkohle ist ganz ungeheuer gestiegen. 1913 wurden bei einer Leistung von 130 Mill. Lokomotivkilometern 47,3 Millionen Franken für die Kohlenbeschaffung aufgewendet. In den ersten neun Monaten des Jahres 1923 wurden 72,65 Mill. Lokomotivkilometer gefahren, also 56 % der Gesamtleistung des Jahres 1913, was einen sehr erheblichen Rückschritt bedeutet; die Kosten für die Kohlenversorgung der Lokomotiven ist aber für diesen Zeitraum auf 170,4 Mill. Franken oder auf 360 % gestiegen.

— **Neubauten bei den belgischen Eisenbahnen.** Bei den belgischen Eisenbahnen sind eine Anzahl Neubauten im Gange, die das Ziel im Auge haben, den Verkehr mit der Campine, diesem in lebhafter Entwicklung begriffenen Kohlenbezirke, zu fördern. Mehrere eingleisige Strecken sollen zweigleisig ausgebaut werden, an anderen Stellen werden Vorkehrungen für viergleisigen Betrieb getroffen. Fünf größere Verschiebeanlagen sind vorgesehen. Es werden vier neue Bahnhöfe an für den Kohlenverkehr wichtigen Punkten gebaut, und die Bahnhöfe in Heppen und Hasselt werden beträchtlich erweitert. Der vermehrte Verkehr mit der Campine, dessen Anhalten auch in Zukunft erwartet wird, gibt Anlaß zum Bau zweier neuen Eisenbahnen: Asch-Neerpelt zur Verbindung der Kohlenfelder mit dem belgischen Industriebezirk und Beeringen-Gheel, um sie mit Antwerpen in bessere Verbindung zu bringen. Um den Verkehr mit Brüssel zu erleichtern, soll die Strecke Heppen-Oostharn-Diest zweigleisig ausgebaut werden. Die Neubauten kommen zum Teil auch dem Verkehr mit Lüttich zugute. Zwischen Feschile-le-Haut-Clocher und Tongern, dem Endpunkt der bekannten Kriegsbahn Aachen-Visé-Tongern, ist ebenfalls ein Neubau im Gange. Im laufenden Jahre sollen für die Neubauten der Staatsbahnen 12 Mill. Franken aufgewendet werden.

— **Der Kanal Antwerpen-Rhein.** Nach Art. 361 des Versailler Vertrages hat Belgien das Recht auf Herstellung eines Kanals von der Maas zum Rheine auf der Höhe von Ruhrort, ein Kanal, der gewissermaßen als Fortsetzung des Rhein-Herne-Kanals bis nach Antwerpen gedacht ist. Der Kanal darf nach belgischen Planunterlagen hergestellt werden, er kann aber solange nicht gebaut werden, als die Ermächtigung der holländischen Regierung, über deren Gebiet er geht, vorliegt. Nun hat die Stadtverwaltung von Aachen einen Plan aufgestellt, wonach der Kanal die Maas über die holländisch-limburgischen Orte Heerlen und Sittard erreicht, weil man annimmt, daß auf diesem Wege der Absatz für die Kohlen und Erze des westfälischen Industriebeckens erleichtert würde. Die Vertreter von Aachen haben bereits mit den Bürgermeistern der holländischen Grenzorte Fühlung genommen, und letztere zeigen sich dem Aachener Plan günstig gestimmt, während die Stadtverwaltung von Rotterdam den Plan bekämpft.

— **Ein Führer der englischen Eisenbahnarbeiter im Kabinett.** Bekanntlich ist der Generalsekretär der Landesgewerkschaft der Eisenbahner J. H. Thomas Mitglied des Kabinetts Macdonald (s. Nr. 8, S. 138 d. Ztg.). Er ist für die Dauer dieses Amts von seiner Gewerkschaft ohne Gehalt beurlaubt worden, doch hat der Entschluß der Gewerkschaftsleitung, diesen Urlaub zu gewähren, unter der Masse der Gewerkschaftsangehörigen keine Billigung gefunden. Bei der allgemeinen Tagung der Eisenbahngewerkschaft, die im Juli in York stattfinden soll, wird von vier Gruppen ein Antrag vorgelegt werden, der sich mißbilligend mit dieser Angelegenheit befaßt.

— **Die Lage der Industrie in England.** Wie wir dem „Wirtschaftsdienst" entnehmen, ist in manchen Zweigen der Industrie, besonders im Schiffbau wegen der kürzlich in Bestellung gegebenen Kriegsschiffe, eine wesentliche Besserung festzustellen, auch in der Eisenindustrie wegen des höheren Wertes des französischen und belgischen Wechselkurses. Die billigen Angebote aus diesen Ländern haben aufgehört, abgesehen davon, daß die Erfüllung der vorherigen Abschlüsse auf Grund der schlechten Valuta nicht immer glatt vor sich geht. Eigentümlich ist die Lage in der Textilindustrie, wo sich viele Arbeiter wegen der langandauernden geringen Beschäftigungsmöglichkeit, anderen Berufen zuwandten, ein Umstand, der die Reserve an diesen Arbeitskräften stark verminderte und sich recht unangenehm fühlbar machen wird, sobald die erhoffte Belebung wieder eintritt. In der Kohlenindustrie hat die Lebhaftigkeit abgenommen; die Gründe dafür sind in der vermehrten Förderung an der Ruhr zu suchen. Das Baugewerbe erfreut sich fortgesetzter Blüte, besonders in den großen Städten, wo der Umbau und Neubau von Häusern gute Löhne sichert, zum Schaden des Arbeiterwohnungsplans der Regierung; überall in der City von London machen alte Häuser neuen gewaltigen Bank- und Geschäftspalästen Platz, bei deren Errichtung Löhne nicht das Wesentliche sind, auch nicht die Materialkosten. Über den Valutamarkt ist wenig zu sagen; das Geschäft ist sehr zusammengeschrumpft; die Glattstellung der Frankenverpflichtungen scheint noch nicht beendigt; Ende dieses Monats dürfte die Lage klarer sein. Von der Herabsetzung der Geldrate in New York erwartet man eine Besserung des englischen Wechselkurses in der Annahme größerer Anlagekäufe europäischer Sicherheiten seitens der Vereinigten Staaten.

— **Fahrkarten-Selbstverkäufer in London.** Bei den Londoner Untergrundbahnen werden täglich 250 000 Fahrkarten durch Selbstverkäufer verausgabt. Neuerdings sind noch 30 Maschinen zur Ausgabe von Fahrkarten bestellt worden. Durch ihre Inbetriebnahme soll die Zahl der ohne Mitwirkung von Schalterbeamten ausgegebenen Fahrkarten noch um 100 000 Stück täglich vermehrt werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbrücke über den Godavaristrom in Indien.** Die Bahn, die der Ostküste Indiens folgt und die 1904 vollendete Bahnverbindung Madras-Ellore-Cuttack-Calcutta darstellt, überschreitet bei Rajamahendri den Godavaristrom auf einer genau 3 km langen Brücke. Dieses Bauwerk stellt somit die längste Verbindung zweier Ufer dar und übertrifft in ihrer Länge die bekannte East-River-Brücke zwischen New York und Brooklyn um volle 600 m. Der Godavari ist nach dem Ganges und dem Indus der mächtigste Strom Indiens. Bei Rajamahendri mißt die Strombreite bei Hochwasser mehr als 2,5 km, und mit reißender Strömung durchflutet der Godavari die Brückenstelle, um sich in einer Entfernung von 64 km ins Bengalische Meer zu ergießen. Nach der „Bautechnik" wurden 56 Mauerpfeiler pneumatisch gegründet. Der Bau war nicht schwierig, weil der Godavari während einer längeren Zeit einen niedrigen Wasserstand aufweist. Die eisernen Überbauten der 5 m breiten, eingleisigen Bahnbrücke bilden Parallel-Gitterträger und wurden in fertigem Zustande herbeigeschafft, um einzeln auf die Pfeiler gehoben zu werden.

— **Bahnbau in Siam.** Die Staatsbahnen von Siam bestehen aus dem nördlichen und nordöstlichen Netz, 987 km in Vollspur, dem südlichen Netz, 1356 km, und dem östlichen Netz, 63 km, letztere beide in Meterspur. Neubauten, 291 km lang auf dem nördlichen und nordöstlichen und 203 km lang auf dem östlichen Netz, sind im Gange. Eine Brücke über den Menam-Fluß stellt mit einer 20 km langen Eisenbahn eine weitere Vermehrung der Staatsbahnen von Siam und eine Verbindung des nördlichen und des südlichen Teils des Eisenbahnnetzes dar. Diese Brücke, wenige Kilometer nördlich von Bangkok gelegen, wird von einer französischen Unternehmung gebaut. Sie soll Ende nächsten Jahres fertiggestellt sein. Überhaupt hat Frankreich umfangreiche Aufträge für Siam, was in einem englischen Bericht mit sichtbarem Neid hervorgehoben wird. Aus Frankreich sind im letzten Jahre 10 Lokomotiven, 2374 t eisernes Tragwerk für

Brücken, 10 000 t Schienen, 1200 t Kleineisenzeug geliefert worden. England hat dagegen nur Aufträge auf 2 Lokomotiven und gegen 900 t Kleineisenzeug erhalten. Aus Belgien sind Weichen und Kreuzungen sowie 10 Wassertürme mit 24 Wasserkranen bezogen worden. Zwei Lokomotiven haben auch die Vereinigten Staaten geliefert.

Die Nordoststrecke ist von Vollspur auf Meterspur umgebaut worden. Der Verkehr ausschließlich in Meterspur sollte am 1. April d. J. aufgenommen werden, doch fehlte es noch an Lokomotiven und Personenwagen, so daß wahrscheinlich der gemischte Betrieb, der schon seit November 1922 besteht, noch einige Zeit fortgesetzt werden muß. — Auf der Nordstrecke verkehrt schon seit mehr als 1½ Jahren ein Schlafwagenzug, der zur Fahrt zwischen Bangkok und Chiengmai 26 Stunden braucht. Auch zwischen Bangkok und Singapore laufen Schlafwagen.

— **Kraftwagenverkehr in Ostafrika.** Vom Ende der Benguella-Eisenbahn bei Silva Porto in Portugiesisch Angola nach Fungurume an der Katanga-Eisenbahn in Belgisch Kongo ist ein Kraftwagenverkehr eingerichtet worden. Die Entfernung beträgt nahezu 1300 km. Die Wagen verkehren in Trupps zu je vieren. Sie sollen zunächst dem Güterverkehr dienen, doch können sie auch vier Fahrgäste mitnehmen, für deren Verpflegung und Unterbringung während der Aufenthalte unterwegs alle nötigen Vorkehrungen getroffen sind.

— **Zusammenschluß der Eisenbahnen von Rhodesien und Transvaal.** Der gegenwärtige nördliche Endpunkt des Bahnnetzes von Transvaal ist die Station Messina, die mit ihrer Kupfergrube von dem Grenzfluß Limpopo nur etwa 13 km entfernt liegt. In dem nördlich benachbarten Rhodesien endigt die Bahn jetzt in der Station West Nicholson, südöstlich Buluwayo. Von West Nicholson bis zu dem hier die Südgrenze von Rhodesien bildenden Limpopo sind es noch etwa 145 km. Wie die „Afric. World" in ihren Nr. 1113 und 1114 meldet, besteht Aussicht, daß sich die hier noch bestehende Lücke zwischen den Bahnnetzen von Transvaal und Rhodesien bald schließen wird. Die Behörden des südafrikanischen Staatenbundes haben zunächst beschlossen, die Bahn über Messina bis an den Limpopofluß zu verlängern. Auch in Rhodesien besteht Interesse für die südliche Fortführung der Bahn von West Nicholson zum Limpopo und zur Herstellung einer Brücke über diesen Strom, durch die eine Zusammenschweißung der benachbarten Bahnnetze erzielt werden würde. Ob der Rhodesische Eisenbahn-Trust oder die Regierung von Südrhodesien die Bauausführung unternehmen wird, ist noch eine offene Frage. Der Zusammenschluß der Eisenbahnen von Transvaal und Rhodesien erweckt mancherlei günstige Aussichten, insbesondere für den Verkehr der Delagoabahn und der Hafenstadt Laurenzo Markes in der Delagoabucht, da für das Gebiet südlich Buluwayo der Weg nach dem jetzigen Ausfuhrhafen Beira weiter ist als über die künftige Verbindung Nicholson-Messina und über Messina und Komatipoort nach Laurenzo Markes. F. B.

— **Gewinnbeteiligung der Zugmannschaften in Amerika.** Um die Leistung und den Ertrag seiner Fabriken zu steigern, hatte bekanntlich Ford die Löhne seiner Arbeiter erhöht und ihnen Gewinnbeteiligung angeboten. Ihr Arbeitswille ist dadurch so angespornt worden, daß Ford sein Ziel damit erreicht. Seinem Beispiel will nunmehr eine amerikanische Eisenbahn folgen. Sie bietet den Zug- und Bahnhofsmannschaften Prämien dafür, daß bei höheren Leistungen die Kosten der Zugförderung, auf die sie unmittelbaren Einfluß haben, vermindert werden. Es ist mit den Beteiligten ein auf drei Jahre gültiges Abkommen geschlossen worden, das für alle drei Jahre einen Lohnzuschlag von 5 %, für das zweite und dritte Jahr eine Prämie vorsieht, die nach dem Verhältnis der Zugförderungskosten zu den Roheinnahmen abgestuft werden soll.

— **Staats- oder Privatbahnen?** Bei einem Fest der American Railway Engineering Association hat Sir H. Thornton, der Leiter der Kanadischen Staatsbahnen, sich eingehend über die Stellung der Eisenbahnen zum Staate ausgesprochen. Seine Ausführungen sind um so bemerkenswerter, als er früher Leiter der englischen Großen Ostbahn war, also sicher wie alle Engländer damals dafür eingetreten ist, daß Eisenbahnen Privatunternehmen sein müssen, während er nunmehr als Leiter eines großen Staatsbahnnetzes geradezu gezwungen ist, den entgegengesetzten Standpunkt einzunehmen. Sir H. Thornton geht von der Ansicht aus, daß das Verkehrswesen zu den Aufgaben gehört, die dem Staate zufallen, sucht aber eine Erklärung dafür, daß der Staat in vielen Ländern diese Aufgabe nicht selbst erfüllt, sondern Privatunternehmern den Bau und Betrieb der Eisenbahnen überläßt. Die Gründe dafür, daß auf dem europäischen Festlande der Staatsbahngedanke das Übergewicht erlangt hat, sieht er darin, daß hier militärische Gesichtspunkte den Ausschlag gegeben haben. England als Insel und seine überseeischen Siedelungen brauchten aber kriegerische Verwickelungen, die sich auf ihrem eigenen Grund und Boden abspielen, nicht zu fürchten; sie konnten daher davon absehen, die Eisenbahnen in der Hand des Staates zu behalten. In Ländern mit Staatsbahnen können sich Kreise, die mit den Eisenbahnen unzufrieden sind, nur an die Regierung halten, und die Wähler haben ihren Teil an Verantwortung zu tragen, wenn die Regierung es nicht versteht, ein Eisenbahnnetz zu schaffen, das die Bedürfnisse des Handels und Verkehrs befriedigt, und es entsprechend zu betreiben.

Wenn in Nordamerika die Eisenbahnen mit Ausnahme von Kanada allgemein Privatunternehmen sind, so führt das der Redner darauf zurück, daß in einem in der Entwickelung begriffenen Lande, wie es Amerika zu der Zeit war, als sein Eisenbahnnetz aufgebaut wurde, der Staat zu arm ist, als daß er Eisenbahnen bauen könnte. Die Pflege des Verkehrs, an dem die Eisenbahnen den wesentlichsten Anteil haben, ist aber immer eine Aufgabe des Staates gewesen, und wenn er sie einem privaten Unternehmer überläßt, so muß er sich im Interesse seiner Bevölkerung ein weitgehendes Aufsichtsrecht vorbehalten. Versagen die Privatbahnen, so wird dadurch die Forderung der Verstaatlichung hervorgerufen, die mit Nachdruck vertreten wird.

Nach einer Erörterung der Gründe, die für und gegen Staatsbahnen sprechen, kam Sir H. Thornton zu dem Schluß, daß die Frage, ob Staats- oer Privatbahnen vorzuziehen seien, nur unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in jedem einzelnen Lande beantwortet worden könne, da es sich lediglich um eine Frage der Zweckmäßigkeit handele. Das Verkehrswesen habe einen so weitgehenden Einfluß auf die Allgemeinheit, daß der Staat es in seiner Hand haben müßte; das Hineintragen der Politik in das Verkehrswesen müsse aber sicher Unheil anrichten, so daß von diesen beiden Gesichtspunkten sich ebenso viel für und gegen Staats- wie für und gegen Privatbahnen sagen lasse.

Den Begriff Eisenbahn erläuterte der Vortragende dahin, daß die Eisenbahnen ein geeignetes Mittel seien, um bei angemessenen Kosten Personen und Güter innerhalb der Grenzen eines Staates von Ort zu Ort zu befördern; die Ausdehnung dieser Aufgaben über die Grenzen des Staates hinaus sei unerläßlich für die Ausbreitung der Zivilisation und die Entwickelung des Wirtschaftslebens.

Zum Schluß faßte Sir H. Thornton seine Ansichten in einer Anzahl von Leitsätzen zusammen, die hier wiedergegeben seien.

Ausreichende Verkehrsmittel mit Beförderungskosten und -bedingungen, die das Gewerbe und den Fortschritt fördern, sind unerläßlich für das Wohlbefinden eines jeden Volkes.

Es wird allgemein zugegeben, daß die Pflege des Verkehrs eine Aufgabe des Staates ist; wo er aber diese Aufgabe privatem Unternehmungsgeist überläßt, ist er berechtigt, sich einen solchen Einfluß zu wahren, daß Mißbräuche unmöglich gemacht werden.

Unter den augenblicklichen Umständen hängt die Entscheidung, ob Staatsbahnen zu empfehlen sind, von den Verhältnissen in jedem einzelnen Staate ab; wenn aber von den Grundbedingungen für Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften abgewichen wird, werden Staatsbahnen gefordert werden.

Die Unzufriedenheit, die in weiten Kreisen der meisten Völker herrscht, ist das Anzeichen einer Gefahr, das nicht unbeachtet bleiben sollte, wenn man diejenigen Zweige des Gewerbes, die einen ausschlaggebenden Einfluß auf das Volkswohl haben, in den Händen von Privatunternehmungen lassen will.

Staatsbahnen sind nur möglich bei einer auf hoher Bildungsstufe stehenden Bevölkerung; es müssen bei ihnen alle Einflüsse ausgeschaltet bleiben, die ein anderes Ziel als das allgemeine Beste haben.

Das Schicksal der großen Eisenbahnunternehmen hängt in hohem Grade von der Klugheit, der Gerechtigkeit und der staatsmännischen Befähigung derjenigen Männer ab, die diese Unternehmen in der jetzigen unsicheren Zeit leiten, eine Zeit, in der ein rascher Wechsel und eine starke Entwickelung in der Anschauung der ganzen zivilisierten Welt vor sich gehen.

— **Vorortverkehr in Buenos Aires.** Bis vor nicht allzulanger Zeit wohnte die Bevölkerung von Buenos Aires, der größten Stadt Südamerikas, des „Paris" dieses Erdteils, eng zusammengedrängt auf verhältnismäßig kleiner Fläche. Neuerdings ist sie aber in die Außenbezirke abgewandert, die Stadt dehnt sich aus, und die Folge ist eine sehr erhebliche Steigerung des Stadt- und Vorortverkehrs, der durch Straßenbahnen, eine Untergrundbahn und neuerdings auch Omnibusse Rechnung getragen wird. Auch die Fernbahnen übernehmen ihr Teil am Vorortverkehr; einige haben, um ihn bewältigen zu können,

chon elektrischen Betrieb eingeführt, andere sind im Begriff, s ebenfalls zu tun. Die Verkehrsverhältnisse von Buenos Aires alten den Vergleich mit denen anderer, älterer Großstädte sehr vohl aus. Die elektrisch betriebenen Strecken der Mittelargentinischen Eisenbahn haben im Jahre 1923 zwei Millionen mehr Fahrgäste befördert als im Vorjahre. Die Ausdehnung elektrischen Betriebes auf weitere Strecken des Netzes dieser Gesellschaft ist nach diesen günstigen Erfahrungen, die auf den älteren elektrisch betriebenen Strecken gemacht worden sind, schon für die nächste Zeit geplant. Elektrische Zugförderung besteht bei dieser Eisenbahn schon seit 1917, und seitdem hat sich die Zahl der beförderten Fahrgäste mehr als verdoppelt. Seit Jahresfrist ist der Untergrundbahnhof Plaza Once der Westbahn in Betrieb, von dem eine 36 km lange elektrische Vorortbahn ausgeht. Er dient dem Übergang auf die in das Innere der Stadt führende Untergrundbahn. Hierdurch ist der Verkehr sehr erheblich gefördert worden, und sowohl die Bevölkerung wie die Eisenbahngesellschaft haben ihren Vorteil davon. Bei der Westbahn wird der Vorortverkehr nunmehr ausschließlich elektrisch bedient. Die Südbahn ist dabei, ihren Bahnhof Constitucion auszubauen, um einen sehr erheblich verstärkten Verkehr auf ihm bewältigen zu können. Er wird jetzt schon täglich von einer größeren Anzahl von Fahrgästen benutzt als die drei anderen Endbahnhöfe der übrigen Gesellschaften zusammen, deren Bahnen in Buenos Aires einmünden.

Den Straßenbahnen wird neuerdings durch Omnibusse lebhafter Wettbewerb bereitet, es läßt sich aber noch nicht sagen, wie weit die Betriebsergebnisse der Straßenbahnen dadurch beeinträchtigt werden. Die Zahl der Omnibusse, zu deren Betrieb die Genehmigung erteilt wird, nimmt ständig zu. Ob sie sich halten können, wird von ihren Einnahmen abhängen, über deren Gestaltung sich ebenfalls noch nichts sagen läßt.

Allgemeines.

— Die Fahrgeschwindigkeit der nordatlantischen Dampfer weist, ähnlich wie die Geschwindigkeit der europäischen Schnellzüge, einen wesentlichen Rückgang auf. Um die Jahrhundertwende hatten die deutschen Reedereien lange Jahre den Rekord gehalten: die zweite „Deutschland" der Hamburg-Amerika Linie (jetzt noch als „Hansa" im Besitz der Gesellschaft) und der „Kaiser Wilhelm II" des Norddeutschen Lloyd (jetzt „President Harding" der United States Lines) erzielten mit ihren Kolbenmaschinen von etwa 40 000 PS. eine bis dahin unerreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von 23½ Knoten. Erst die Turbinen der „Lusitania" und „Mauretania" der Cunard-Linie vermochten, höhere Leistungen bis zu 26,06 Knoten zu erreichen, an einem Tage brachten sie es sogar auf 27,04 Knoten. Die Unwirtschaftlichkeit solch hoher Geschwindigkeiten war jedoch derart, daß den Schiffahrtsgesellschaften dabei der Atem ausging. Sowohl die „Titanic" und die „Olympic" der White Star Line als auch die Schiffe der „Imperator"-Klasse der Hamburg-Amerika Linie waren von vornherein nicht dazu bestimmt, noch höhere Geschwindigkeiten zu erzielen, und so ist in der Tat der obengenannte Rekord nie wieder erreicht worden. Die beste Durchschnittsgeschwindigkeit der „Olympic" betrug nur 23,10 Knoten. Der „Imperator" leistete bei seiner besten Reise 23,55 Knoten, eine Geschwindigkeit, die 1914 durch die neue „Aquitania" der Cunard-Linie übertroffen wurde, die es auf 24,32 Knoten brachte. Im gleichen Jahre erreichte die „Vaterland" der Hamburg-Amerika-Linie bei ihrer ersten Reise eine Tageshöchstgeschwindigkeit von 24,92 Knoten, bei einer gesamten Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,17 Knoten. Dem letzten und größten Dampfer der Imperator-Klasse „Bismarck" war es nicht mehr vergönnt, unter deutscher Flagge zu fahren, er hält aber jetzt als größtes und schnellstes Schiff der Welt den Rekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,76 Knoten und einer besten Tagesleistung von 25,66 Knoten. Im Jahre 1923 sind alle diese Geschwindigkeiten der letzten Jahre nicht erreicht worden. Die schnellsten Schiffe waren vielmehr in diesem Jahre:

„Vaterland", jetzt „Leviathan" der United States Lines, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,57 Knoten,

„Mauretania" der Cunard-Linie mit 23,51 Knoten,

„Bismarck", jetzt „Majestic" der White Star Line mit 23,29 Knoten,

„Aquitania" der Cunard-Linie mit 22,65 Knoten,

„Imperator", jetzt „Berengaria" der Cunard-Linie mit 22,27 Knoten,

„Olympic" der White Star Line mit 21,44 Knoten.

Diese Geschwindigkeiten entsprechen denen der deutschen Schnelldampfer aus der Zeit um 1900. Dr. O.

Rechtspflege.

— Die Frachtbriefadresse ist allein maßgebend für die Auslieferung des Gutes. Die Nichtbeachtung eines Vermerks „Nur gegen Aushändigung des Frachtbriefduplikates auszuhändigen" gerichts Berlin vom 13. 11. 1923. — 12. U. 13 127/22 —.)

Der beklagte Eisenbahnfiskus hat bestritten, daß sich auf den Frachtbriefen der der Klage zugrunde gelegte Vermerk: „Nur gegen Vorlage des Duplikatfrachtbriefes auszuhändigen!" befindet. Auf den hierfür angetretenen Zeugenbeweis kam es in-**macht die Eisenbahn nicht haftbar.** (Entscheidung des Kammerdes nicht an, da die Klage auch dann unbegründet ist, wenn die Frachtbriefe — in Übereinstimmung mit den Duplikaten — den Vermerk trugen. — Unstreitig war in den Frachtbriefen die „Landesprodukten-Handelsgesellschaft in Berlin W 50, Ansbacher Str. 18" als Empfängerin bezeichnet, an sie ist das Gut ausgeliefert worden; daß dieses geschah, ohne daß die Duplikatfrachtbriefe von der Empfängerin bei der als Treuhänderin des Klägers bestellten Dresdner Bank durch Zahlung des Kaufpreises ausgelöst worden waren, das würde den Beklagten nur dann zum Schadensersatze verpflichten, wenn er durch die Auslieferung des Gutes ohne Vorlage der Frachtbriefe eine dem Kläger gegenüber bestehende Pflicht verletzt hätte. Das ist aber zu verneinen. Denn

a) eine V e r t r a g s pflicht dieses Inhaltes konnte nicht begründet werden. § 56 (9) EVO. bestimmt, daß die Aufnahme anderer Erklärungen in den Frachtbrief und die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbrief unzulässig sind, soweit es nicht durch die EVO. oder mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts im Tarife vorgeschrieben oder für statthaft erklärt ist. Unter den „anderen" Erklärungen sind solche zu verstehen, die in § 56 EVO. keine Aufnahme gefunden haben. In ihm ist jedoch von der Zulässigkeit einer Auslieferungsvorschrift, wie sie der Kläger vorträgt, nichts bestimmt; und ebensowenig ist sie sonst durch die EVO. oder durch den Tarif für statthaft erklärt worden.

b) Der Kläger stützt seinen Anspruch ferner darauf, daß die beklagte Eisenbahn dadurch, daß sie den Frachtbrief mit der mehrerwähnten Klausel und das Gut zur Beförderung annahm, ein Verschulden beim Vertragsschlusse treffe. Das müsse um so mehr gelten, als der Kläger sich vor der Auflieferung bei der Güterabfertigung in Lamsdorf durch ausdrückliches Befragen des dort tätigen Eisenbahnassistenten Überschär vergewissert hätte, daß die Klausel ihn auf jeden Fall dagegen schütze, daß der Hafer ohne Vorlage des Duplikatfrachtbriefes ausgehändigt werde. Durch diese fahrlässige falsche Angabe sei er zum Abschlusse des Frachtvertrages in der vorliegenden Gestalt veranlaßt und der Schaden verursacht worden. Die Güterabfertigung hätte aber auch ohne besondere Befragung den Kläger darauf aufmerksam machen müssen, daß der Vermerk unzulässig sei und den bezweckten Erfolg nicht herbeiführen könne. Der Beklagte müsse daher dem Kläger den Schaden ersetzen, den er dadurch erlitten habe, daß er auf die Gültigkeit des Vertrages vertraute. — Es ist richtig, daß nach der reichsgerichtlichen Rechtsprechung (zuletzt Bd. 104, S. 267 ff.) jeder Vertragschließende nach Treu und Glauben von dem andern Teil die Bekanntgabe der für ihn beim Vertragsschluß bedeutsamen Umstände erwarten darf. Diese Pflicht steht also in einem engen Zusammenhange mit dem I n h a l t e des zu schließenden Vertrages, so daß die Bekanntgabe von Umständen, die nur n e b e n b e i auf die Willensentschließung einzuwirken geeignet sein möchten, nicht erwartet werden kann. So aber liegt die Sache hier. Der Kläger wollte einen F r a c h t vertrag mit dem Beklagten schließen und diesen so gestalten, daß ihm durch die Ablieferung des Gutes an den Empfänger der Anspruch auf den Kaufpreis der Ware nicht sollte gefährdet werden können. Der beklagte Reichseisenbahnfiskus war daher wohl verpflichtet, dem Kläger alles das zu offenbaren, was auf dessen Entschließung, das beabsichtigte F r a c h t g e s c h ä f t einzugehen, einwirken konnte. Dagegen bestand für den Beklagten keine durch Treu und Glauben gebotene Pflicht, den Kläger darüber zu unterrichten, wie er seinen weiteren Zweck erreichen könnte, sich den Anspruch auf den Kaufpreis zu sichern. Das hatte an sich mit der von der Eisenbahn verlangten Frachtführertätigkeit nichts zu tun; hätte der Kläger sich bereits vorher in den Besitz des Kaufpreises gesetzt gehabt, so wäre diese Frage überhaupt nicht in Betracht gekommen; aber auch so, wie der tatsächliche Verlauf war, leuchtet ein, daß die r i c h t i g e Ausgestaltung des Frachtvertrages mit der Frage der sicheren E r l a n g u n g des K a u f p r e i s e s keinen i n n e r e n Zusammenhang hat, vielmehr unabhängig von jener einhergeht. Dem kann nicht etwa entgegengehalten werden, daß die Bahn sich gemäß §§ 56 (1) I, 72 EVO. der Einforderung einer auf das Gut gelegten Nachnahme unterzieht und nach § 56 (1) Ausführungsbestimmung IX auf Antrag des Absenders die Ausfüllung der Frachtbriefe (gegen die im Nebengütertarif Teil I Abt. B festgesetzte Gebühr) übernimmt. Denn damit ist lediglich bestimmt, daß die Bahn, w e n n ihr ein solcher Auftrag erteilt worden ist, ihn auszuführen verpflichtet sein soll; und daß sie den Absender auf Wunsch auch durch Ausfüllung des Frachtbriefes zu unter-

stützen hat. Ob aber der Bahn ein Auftrag erteilt wird, Nachnahme zu erheben, das ist der alleinigen Entschließung des Absenders überlassen; die Bahn ist weder berechtigt noch verpflichtet, den Absender bei diesem Entschluß zu beraten oder sonst zu unterstützen. Das würde die Aufgabe der Eisenbahn überschreiten und der Bahn, die nach §§ 453, 454 HGB. die Stellung eines Frachtführers hat, diejenige eines allgemein kaufmännischen Beraters des Absenders aufnötigen. Das widerspricht unzweifelhaft den geltenden Rechtsanschauungen, und der Kläger kann daher nicht den beklagten Eisenbahnfiskus dafür verantwortlich machen, daß er durch eine unsachgemäße, weil rechtsunwirksame Auslieferungsanweisung die dem Verluste des Gutes gleichstehende Aushändigung desselben an den Zahlung verweigernden Empfänger verschuldet hat. — Von einem Verschulden des Beklagten bei dem hier allein in Betracht kommenden Abschluß des Frachtvertrages ist also nicht die Rede und die darauf gestützte Klagebegründung hinfällig.

c) Der Kläger hat ferner darauf hingewiesen, daß der Beklagte nach §§ 307, II, 309 BGB. dem Kläger zum Schadenersatze verpflichtet sei. Das ist jedoch zu verneinen, weil der Kläger wissen mußte, daß ein Frachtvertrag mit dem hier fraglichen Inhalte nicht geschlossen werden konnte. Die Eisenbahnverkehrsordnung ist ein Gesetz, dessen Kenntnis jedenfalls einem als „Kreiskommissionär“ auftretenden, also einem bedeutenden Handelsbetrieb vorstehenden Kaufmann zugemutet werden muß. Es greift daher zu Gunsten des Beklagten die Befreiungsvorschrift des § 307 I 2 BGB. ein.

d) Der Kläger hat ferner auf §§ 839, 831 BGB. verwiesen. Da es sich aber bei dem Eisenbahnbetriebe des Reiches nicht um eine Wahrnehmung staatshoheitlicher Funktionen, sondern um einen Gewerbebetrieb — §§ 454, 425, 1, Z. 5 HGB. — handelt, so ist die Anwendung des RG. vom 25. Mai 1910 und damit das Eintreten des beklagten Reichsfiskus für die etwaige Amtspflichtverletzung des Überschär (§ 839 BGB.) ausgeschlossen. In Wirklichkeit aber besteht eine solche nicht. Denn — wie oben zu a) ausgeführt ist — oblag dem Beklagten nicht die Pflicht, dem Kläger über die Möglichkeiten, sich den Kaufpreis zu sichern, Rat zu erteilen. Die Auskunft des Überschär fiel daher nicht in den Kreis der ihm zugewiesenen Verrichtungen, und danach kann die Klage auch nicht auf die Bestimmungen der §§ 831, 31, 89 BGB. 5 EVO. gestützt werden.

Bücherschau.

— **Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn von Dr. Sarter. Die Reform der Österreichischen Bundesbahnen von Dr. Wittek.** Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 2 GM.

Zwei im Archiv für Eisenbahnwesen 1924, Seite 201 flgde., veröffentlichte Abhandlungen von Geh. Regierungsrat Dr. Sarter im Reichsverkehrsministerium über das neue Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ und vom Österreichischen Eisenbahnminister a. D. Dr. Wittek über die „Reform der Österreichischen Bundesbahnen“ sind vom Verlag Julius Springer, Berlin, unter Beifügung der maßgebenden gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen in einem besonderen Druckheft herausgegeben worden. Bei der Bedeutung der behandelten organisatorischen Fragen wird es in weiten Kreisen mit Dank begrüßt werden, daß die zur Beurteilung nötigen Unterlagen in leicht zugänglicher und übersichtlicher Weise zur Verfügung gestellt und durch sachkundige kritische Bemerkung erläutert werden. In den beiden Fällen liegen die Verhältnisse insofern verschieden, als in Deutschland die Neuregelung noch eine vorläufige ist, während die Neuordnung in Österreich zu einem durch Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 sanktionierten Abschluß gelangt ist. Das Streben in Österreich war darauf gerichtet, gegenüber der ungeheuren Defizitwirtschaft eine finanzielle Sanierung der Bundesbahnen durch deren Umwandlung in einen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu verwaltenden besonderen Wirtschaftskörper zu erreichen. Dr. Wittek schildert in interessanten Ausführungen den historischen Werdegang. Bereits die im Jahre 1921 berufene Ersparungskommission befaßte sich eingehend mit der Frage der Reform der Bundesbahnen; eine von ihr eingesetzte Abbaukommission wandte sich wichtigen Einzelfragen zu. Im Jahre 1923 wurde von einem Sachverständigenkollegium ein Gutachten abgegeben, das sich dafür aussprach, den Betrieb von der Hoheitsverwaltung zu trennen. Dabei wurde auch der englische Eisenbahnfachmann Acworth zur Begutachtung herangezogen, der im Verein mit dem ihm zu seiner Unterstützung in technischen Betriebsfragen beigegebenen Direktor der Schweizerischen Bundesbahnen Dr. Herold einen ausführlichen Bericht erstattete. Dr. Wittek ist des Lobes voll über die Acworthschen Darlegungen, die er ziemlich ausführlich wiedergibt. Ihr Studium wird empfohlen. Acworth warnt davor, die Bundesbahnen anders zu verwalten als ein Erwerbsunternehmen im Interesse der Allgemeinheit. Unterstreicht man die letzten Worte, so kann man mit dem Grundsatze wohl einverstanden sein. Ein Lieblingsgedanke Acworths ist es offenbar, den er auch hier zum Ausdruck bringt, nämlich daß es möglich sein sollte, größere Investitionsauslagen für Umgestaltungen und Ergänzungen baulicher Anlagen oder zur Ergänzung des vorhandenen Fahrparks auf viele Jahre hinaus zu vermeiden. Auf diese Weise kann man freilich zunächst sehr leicht Ersparnisse erzielen, erfahrungsgemäß treten aber dann die Rückschläge um so schwerer auf, große unabweisbare Ausgaben machen sich plötzlich nötig, und auch die Industrie leidet unter solchen Maßnahmen, da sie — anstatt gleichmäßige Beschäftigung zu erhalten — lange Zeit unzulänglich beschäftigt, dann aber plötzlich mit großen Aufträgen überschüttet wird, was nicht bloß Betriebsschwierigkeiten, sondern auch starke Kostenerhöhungen zur Folge hat. Unter Zugrundelegung des Genfer Reformprogramms hat nun in Österreich die Entwicklung ihren Fortgang genommen. Mit dem schon erwähnten Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz) ist die Organisation der Bundesbahnen vom 1. Oktober 1923 ab festgelegt worden. Ein Abdruck dieses Gesetzes ist in die Broschüre mit aufgenommen. Nur ganz wenige Bestimmungen daraus können hier erwähnt werden. Die Österreichischen Bundesbahnen bilden einen eigenen Wirtschaftskörper. Ihre Gebarung ist nach kaufmännischen Grundsätzen einzurichten. Die Unternehmung hat das gesamte Vermögen der Bundesbahnen treuhändig zu verwalten und übernimmt die Betriebsführung. Leitung und Vertretung der Unternehmung obliegt einem Vorstand, dessen Vorsitzender und Mitglieder vom Präsidenten der Verwaltungskommission bestellt werden. Die Überwachung der Geschäftsführung steht der Verwaltungskommission zu; diese zählt 14 von der Bundesregierung bestellte Mitglieder. In Tarifangelegenheiten ist ein weitgehendes Aufsichtsrecht der Bundesregierung gesichert. Die einzelnen Bestimmungen über die Einrichtung des neuen Unternehmens sind in einem in der Broschüre ebenfalls abgedruckten Statut enthalten. Insbesondere sind aus ihm zu ersehen: die Gliederung und der Wirkungskreis der Generaldirektion, deren der Vorstand sich zur Besorgung der Geschäfte „bedient“, sowie die Aufgaben der Bundesbahndirektionen. Dr. Wittek sagt im Schlußsatz seiner am 18. Dezember 1923 abgeschlossenen Ausführungen: „So ist nunmehr ein wichtiger Schritt zum finanziellen und wirtschaftlichen Wiederaufbau Österreichs durch die festgestellte Reorganisation seiner Bundesbahnen erfolgverheißend eingeleitet“.

In der Begründung zu dem Entwurf der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ findet sich der Satz: „Namentlich der Vorgang in Österreich ist ein lehrreiches Beispiel, daß nur von einem in sich geschlossenen, selbständigen Unternehmen unter den heutigen besonders schwierigen Verhältnissen noch Gesundung erhofft werden kann“. Die Reichsverordnung selbst ist bekanntlich unter dem 12. Februar 1924 auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 erlassen worden und wird in der Sarterschen Abhandlung ausführlich besprochen. Die nüchternen Paragraphen erhalten Leben durch die dort gegebenen historischen Rückblicke und durch Hervorhebung der für die Neuordnung maßgebenden Gesichtspunkte. Das Eigentum an den Reichsbahnen verbleibt dem Reiche. Lediglich zum Betrieb der Bahnen wird ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen gegründet. Wesentlich ist, daß dieses Unternehmen Kredite aufnehmen darf. Die Mitwirkung des Reichsfinanzministers soll sehr intensiv sein. Im allgemeinen Reichshaushalt erscheint künftig die Reichsbahn nur noch mit ihrem Reichsüberschuß und mit ihrem Aufwand für den Dienst der Reichsschulden. Die noch ausstehende gesetzliche Regelung wird von Sarter eingehend kritisch beleuchtet. Er warnt insbesondere vor der Form einer Aktiengesellschaft. Leitung und Aufsicht müsse besonders scharf voneinander getrennt werden, und zwar unter Vermeidung des österreichischen Vorganges, wonach die Aufsicht auf Kosten der Leitung gestärkt worden sei. Die Reichsbahn müsse bei allem Festhalten an der volkswirtschaftlichen Aufgabe des Unternehmens sich mehr als bisher auf die Erzielung von Überschüssen verlegen. Selbstverständlich können hier nur kurze Andeutungen aus dem reichen von Sarter bearbeiteten Material gegeben werden. Er selbst bezeichnet übrigens die neue Regelung mit Recht nur als eine wichtige Etappe auf dem Weg einer durchgreifenden Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn. Dieses Wort gewinnt eine nicht vorhergesehene entscheidende Bedeutung dadurch, daß inzwischen das Dawessche Sachverständigengutachten zur Verhandlung gestellt worden ist, welches bekanntlich eine vollständige Umgestaltung der Reichsbahn vorschlägt. Die Sondersachverständigen Acworth und Leverve haben zugegeben, daß die neuerdings erfolgte Gründung eines gesonderten Unternehmens mit einem gesonderten Haushalt und einem gewissen Maß von Unabhängigkeit einen Schritt auf dem richtigen Weg sei, vertreten aber den Standpunkt, daß diese Maßnahme nicht weit genug gehe. Wie weit nach ihren Vorschlägen tatsächlich gegangen werden

soll, ist in der Öffentlichkeit ausführlich dargelegt worden. Es bleibt abzuwarten, wie sich nun die Verhältnisse tatsächlich gestalten werden. Dr. O.

— **Grundlagen der Betriebsrechnung in Maschinenbauanstalten.** Von Herbert Peiser, Direktor der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-A.-G. Zweite, erheblich erweiterte Auflage. Mit 6 Textabbildungen. 1923. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9.

Die vorliegende zweite Auflage hat der Verfasser wesentlich ausführlicher gehalten als die erste. Die Bewertungsfragen, insbesondere die des zu verarbeitenden Materials, haben eingehende Berücksichtigung gefunden. In zehn Abschnitten sind behandelt der Aufbau der Abteilungen der in Frage kommenden Unternehmungen, der Aufbau der Selbstkosten und des Gewinnes, die Unkosten, die Buchhaltung, die Einordnung der Materialwerte in die Haupt- und Betriebsbuchhaltung, das Lohnwesen vom Standpunkte seiner Einordnung in die Betriebsrechnung (direkte und indirekte Löhne), das Wesen der Sonder-, Zusatz- und Nebenkosten, die buchhalterische Erfassung aller direkten Aufwendungen, soweit diese nicht zwangslos in den Material- und Lohnkonten ihre Verbuchung finden können, die Aufstellungsarbeiten (Montage), die ebenfalls sorgfältig in den Gang der Betriebsrechnung einzuordnen sind, die Nachkalkulation und Abrechnung und schließlich die Statistik als Mittel der Gliederung usw.

Der Verfasser hatte nicht die Absicht, die reichhaltige, zum Teil ausgezeichnete Literatur über Betriebsorganisationen durch Schilderung eines Musterbetriebes zu vermehren, vielmehr sind in der vorliegenden Arbeit die Wege gezeigt, wie organisations**bedürftige** Betriebe allmählich umzugestalten sind. Das Verständnis für die Bedeutung einer sachgemäßen Betriebsrechnung soll durch Klarlegung ihrer Grundlagen geweckt werden. Bei verschiedenen Gelegenheiten wird auch gesagt, wie man es **nicht** zu machen hat. Es wird gezeigt, wie man mit der Reorganisation eines Betriebes an allen Stellen zugleich beginnen kann. Dem Verfasser haben insbesondere die Werke mit Einzelanfertigung oder Serienanfertigung besonders vor Auge gestanden, da bei den Werken mit gleichbleibender Massenfabrikation die Verhältnisse einfacher liegen.

Besonders beherzigenswert sind folgende Gedanken, die eigentlich selbstverständlich sind, aber bei weitem nicht immer genügend beachtet werden. „Erforderlich ist, daß die verantwortlichen Abteilungsleiter in regelmäßigen, aber nicht zu häufigen Zwischenräumen — am besten einmal monatlich an bestimmten Tagen — zusammentreten und zwar unter dem Vorsitz der die Reorganisation überwachenden Direktion, bei der auf diese Weise alle Fäden zusammenlaufen, und die für die notwendige Einheitlichkeit zu sorgen hat, ohne daß sie sich in die Einzelheiten zu sehr zu vertiefen braucht. In diesen Sitzungen haben die Abteilungsleiter über das von ihnen Geleistete zu berichten und ihre gemeinsamen Erfahrungen auszutauschen. Dadurch wird erreicht, daß sie die Bedürfnisse ihrer Nebenabteilungen kennen lernen, und es wird so vermieden, daß eine Stelle Maßnahmen trifft, die die Arbeiten einer anderen Stelle erschweren. An diesen Besprechungen lasse man auch die ersten unteren Beamten teilnehmen, denn erfahrungsgemäß beurteilen die in der Praxis Stehenden die Maßnahmen oft richtiger, als es die Stelle vermag, die nur die Anweisung gibt, ganz abgesehen davon, daß es empfehlenswert ist, wenn sich die ausführenden Organe über die Zwecke der Organisationsmaßnahmen unterrichten können. Das Hinzuziehen der jüngeren Elemente empfiehlt sich auch aus Gründen der bisweilen anzutreffenden Abneigung älterer Beamter gegen jede Neuerung. Gegenüber dem Einwand, es sei bisher so gegangen, warum solle also jetzt etwas geändert werden, kann man niemals recht behalten. Liegt überhaupt die Entscheidung in den Händen solcher, jeder Neueinführung mehr oder weniger widerwillig Gegenüberstehenden, so sei von vornherein von einer Umorganisation im Sinne des vorliegenden Buches mit allem Ernste abgeraten."

Ein hervorstechendes Merkmal der vorliegenden Arbeit ist die leichtverständliche Art der Darstellung. Alle Industriekreise, vor allem die der Buchhaltung vielfach unkundigen Ingenieure und auch die Fabrik-, und Werkstattdirektoren, Kalkulatoren, Werkstättenvorstände, Verwaltungsbeamte, Betriebsbeamte usw. werden aus dem Buche Nutzen ziehen.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 21: Das Sachverständigengutachten über die Reichsbahnen befinden sich einige Druckfehler. Es muß heißen auf
Seite 381, 2. Sp., Z. 16 von oben 660 statt 600 Millionen,
Seite 384, 2. Sp., Z. 5 von oben Niederlegung statt Niederlage,
ferner im 3. Abs., Z. 10 von unten Staatsverwaltung statt Staatsbahnverwaltung,
und im 4. Abs., Z. 4 von oben Förderung statt Frage, und
Seite 386, 2. Sp., Z. 5 von unten Gegenseite statt Gegenwart.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der Haltepunkt Glossen b. Löbau wird am 1. Juni 1924 wieder eröffnet werden. Die Bekanntmachung in Nr. 11, Seite 197, Punkt b, wird daher aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Die Gepäckabfertigung in Arnstadt Süd wird am 1. Juni 1924 aufgehoben; nur Sonnabends von 7—11 Uhr vorm. werden Ferkel und landwirtschaftliche Erzeugnisse (Marktgut) abgefertigt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 83 vom 21. Mai 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Antrag auf Anschluß der Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb in Frankfurt a. M. an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemäß § 6 der Satzungen;

Nr. I 97 vom 19. Mai 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Radstandverzeichnis;

Nr. I 98 vom 21. Mai 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Bezugspreis für das 4. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (Monat April 1924);

Nr. IV 168 vom 14. Mai 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. den Zahlungsausgleich in alten österreichungarischen Kronen.

Nr. IV 173 vom 26. Mai 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Antrag auf Abänderung der Fußnote zu § 2 der A.B. zum V.A.Ü.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Durch einen jähen Tod wurde uns am 15. Mai l. Js. Herr

Abteilungsdirektor Geheimer Oberbaurat

Hummel

Mitglied der Reichsbahndirektion Mainz

entrissen.

Tief erschüttert stehen wir an seiner Bahre. Wir verlieren in ihm einen wohlwollenden und gerechten Vorgesetzten, einen erprobten Mitarbeiter, einen geraden, offenen Menschen, einen echt deutschen Mann, der für uns, für sein Vaterland gestritten und gelitten hat. Wir werden ihn nie vergessen.

Darmstadt, den 16. Mai 1924. (631)

Reichsbahndirektion Mainz in Darmstadt.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Juni 1924 wird der an der Bahnstrecke Nordhausen-Leinefelde gelegene Haltepunkt Pustleben für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 21. Mai 1924. (630)
Reichsbahndirektion.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der Haltepunkt Paderborn Casseler Tor an der Bahnstrecke von Paderborn H nach Brackwede wird vom 1. Juni d. J. ab für den Gesamtverkehr geschlossen.

Cassel, den 23. Mai 1924. (636)
Reichsbahndirektion.

Vom 1. Juni 1924 an wird die zurzeit aufgehobene Verbindung mit der Nordseeinsel Wangerooge über Carolinensiel-Harle für die Dauer des Badeverkehrs wieder aufgenommen. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreß-, Eil- und Frachtgut nach Wangerooge über diesen Weg findet nach Maßgabe der geltenden Tarifbestimmungen während dieser Zeit wieder direkt statt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und unser Verkehrsbüro.

Oldenburg, den 19. Mai 1924. (624)
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Der Gesamtverkehr auf der Strecke Kienberg-Gaming-Lunz wurde am 21. Mai wieder aufgenommen.

Wien, den 20. Mai 1924 (628)
Bundesbahndirektion Wien-West.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Mai 1924 werden die Stationen Böhla und Priestewitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 h für Quarzit und die Station Freilassing als Versandstation in den Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu usw. unter Abschnitt a des Geltungsbereichs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1924. (637)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 29. Mai 1924: Aufnahme von Betkenhammer, Charlottenburg Gbf., Dassel Zu 40, Germsbach, Jastrow, Maulburg, Selb-Plösberg, Wehr, Weißwasser und Wiesau (Opf.) in A. T. 52. Änderung der Frachtsatzzeiger bei Fürstenberg (Meckl.) 3 in 1, Baienfurt 1 in 2, Ravensburg 3 in 2 und Friedrichshafen 3 in 2 sowie der Stationsnamen Furchenbach in Furschenbach und Dill-Weißenstein in Pforzheim-Weißenstein im A. T. 52.

Altona, den 24. Mai 1924. (635)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Mai 1924 wird der Ausnahmetarif 58 für Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisflocken, Reisgrieß eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 19. Mai 1924. (626)
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen Reichsb. usw. — Schweiz. Stationen.

Der unterm 11. April 1922 für Zement ab Thayngen nach Basel-SBB. und Basel-St. Johann Übergang gewährte Ausnahmefrachtsatz von 63 Rp für 100 kg wird mit Wirkung vom 1. Juni 1924 ab aufgehoben.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455 ist genehmigt.

Karlsruhe, den 21. Mai 1924. (629)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält außer den bereits durch besondere Bekanntmachung veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache die durch Eröffnung der Neubaustrecke Roßlau-Wiesenburg eingetretenen Entfernungskürzungen. Der Nachtrag kann zum Preise von 40 Goldpf. bei den Güterabfertigungen und der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Zum gleichen Zeitpunkt werden für den Versand von Mauer- und Dachsteinen (Ziegel) sowie von Verblendsteinen der Tarifstelle „Tonwaren" der Klasse E ermäßigte Entfernungen im Verkehr von den Stationen Pölzig und Söllmnitz der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Mai 1924. (634)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Nr. 501 des Tarifverzeichnisses) Reichsbahntiertarif, Teil II (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses), Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 503 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 werden herausgegeben:

1. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I,
2. Nachtrag 3 zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II und
3. ein neuer Tierfrachtzeiger.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Haupttarife.

In den neuen Tierfrachtzeigern sind die vom 20. Januar 1924 und 1. März 1924 eingetretenen Frachtermäßigungen eingearbeitet worden. Hierbei sind geringe Ermäßigungen und Erhöhungen eingetreten.

Der Tierfrachtzeiger vom 1. Dezember 1923 und die Umrechnungstafel Nr. 2 vom 1. März 1924 zum Tierfrachtzeiger treten mit Ablauf des 31. Mai 1924 außer Kraft.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Mai 1924. (627)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 24. Mai 1924 wird die Station Darmstadt-Merck in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und einige weitere Tarifänderungen enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 20. Mai 1924. (625)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1924 wird der Ausnahmetarif 59 für Lithopone, Zinkweiß und Zinkgrau eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 19. Mai 1924. (622)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 40 (Siegerländer Brennstofftarif.)

Der Tarif erhält ab 1. Juni 1924 Bezeichnung „Ausnahmetarif 6a".

Elberfeld, den 21. Mai 1924. (6
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Waldshut usw. — schwei rische Stationen vom 1. August 19 Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 an w auf Seite 43 unter „d) Erläuterungen Anwendung der Entfernungen" folgen neue Ziffer 7 nachgetragen: „7. Fracht für den Leerlauf von Privatgüt wagen".

Karlsruhe, den 21. Mai 1924. (6
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Teil II (Ausnahm tarife) Tfv. 403.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 scheint in Sonderausgabe der Ausnahm tarif 6b für Steinkohlen und Steinkohl koks zur Förderung und Verhüttung ländischer Kupfererze. Er gilt bis jederzeitigen Widerruf von der Üb gangsstation Dortmund Süd nach E leben, Mansfeld und Hettstedt und w nur gewährt, wenn von einem Absen oder Empfänger innerhalb eines Ze raumes von 12 Monaten mindeste 150 000 t dieser Brennstoffe in geschl senen Sendungen von jedesmal 600 t Geltungsbereich des Ausnahmetarifs v sandt oder bezogen werden.

Nähere Auskunft geben die beteiligt Güterabfertigungen und das Verkeh büro der Reichsbahndirektion Magdebu

Magdeburg, den 26. Mai 1924. (6
Reichsbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1b und 600).

Am 1. Juni 1924 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertar Teil I Abt. B vom 15. April 1924 Nachtrag I,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Perso und Gepäcktarif, Teil I vom 15. Ap 1924 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderung und Ergänzungen der Eisenbahn-V kehrsordnung, der allgemeinen Ausf rungsbestimmungen zur Eisenbahn-V kehrsordnung, der Anlagen, der All meinen Tarifvorschriften, der Gütere teilung, des Nebengebührentarifs, Sachverzeichnisses und Berichtigung Nähere Auskünfte erteilen die Verkeh büros der Deutschen Eisenbahn-Verw tungen sowie die Auskunftei der De schen Reichsbahn in Berlin (Bahnh Alexanderplatz).

Die Änderungen und Ergänzungen Ausführungsbestimmungen zur Eis bahn-Verkehrsordnung sind gemäß § dieser Ordnung genehmigt, ebenso verkürzte Veröffentlichungsfrist gen der vorübergehenden Änderung des E.V.O. (s. R.G.Bl. 1914 S. 455).

Die neuen Tarifdrucksachen kön Ende Mai 1924 von den Deutschen Eis bahnverwaltungen, in Berlin von Auskunftei der Deutschen Reichsba (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich zogen werden.

Berlin, den 24. Mai 1924. (6
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. Berlin, den 5. Juni 1924. LXIV. Jahrgang.

Wechsel in der Schriftleitung.

Der bisherige Schriftleiter, Herr Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Schaewen, ist vom Aufsichtsrat der Deutschen Verkehrskreditbank in den Vorstand dieser Bank berufen worden und mit Ende Mai d. J. aus dem Vereinsdienst ausgeschieden. Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins spricht dem Scheidenden auch an dieser Stelle für seine rührige und ersprießliche Tätigkeit als Schriftleiter der Vereinszeitung den wärmsten Dank aus und wünscht ihm besten Erfolg in seinem neuen Wirkungskreise.

Die Weiterführung der Geschäfte der Schriftleitung hat der frühere langjährige Leiter der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, Herr Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff, übernommen.

Die Geschäftsführende Verwaltung.

Inhalt:

Die bauliche Unterhaltung bei der Reichsbahn und das Sachverständigengutachten.

Von Oberregierungsbaurat **Schneider**, Berlin.

In seiner in Nr. 21 dieser Zeitung veröffentlichten Abhandlung unterzieht der Unterstaatssekretär a. D. Franke das Sachverständigengutachten der Reparationskommission über die Reichsbahn einer Kritik und regt an, zu untersuchen, ob in bezug auf Unterhaltung und Verbesserung der baulichen Anlagen der Reichsbahn Verschwendung getrieben worden ist, durch die der Vorwurf des Größenwahns gerechtfertigt wäre, den die Sachverständigen den Beamten auch des technischen Dienstes machen. Die folgenden Zeilen sollen versuchen, einen Beitrag zu dieser Frage zu bringen.

Der Vorwurf der Sachverständigen richtet sich auf die Zeit nach dem Kriege[1]). Man denkt bei dem Vorwurf zunächst an den außerordentlichen Haushalt. Aber hier betrug nach den Zahlen, die den Sachverständigen selbst vom Reichsverkehrsministerium zugängig gemacht sind, der Aufwand für Bauten:

1913/14	506	Millionen Goldmark
1918/19	109	„ „
1919/20	92	„ „
1920/21	120	„ „
1921/22	71	„ „
1922/23	71	„ „

Also zusammen in fünf Jahren nach dem Krieg weniger als in einem Jahr vor dem Krieg. Nach dem Kriege konnte man eine Reihe angefangener Bauten unmöglich in halbfertigem Zustand belassen, sondern mußte sie wenigstens zu einem gewissen Abschluß bringen; die durch die Gebietsverluste geschaffenen neuen Grenzen und geänderten Verkehrsbeziehungen machten gewisse Grenzanlagen und Änderung von Anlagen auch im Innern unumgänglich notwendig, und an verschiedenen Stellen mußten Notstandsarbeiten zur Beschäftigung Erwerbsloser ausgeführt werden. Ein billiger Beurteiler wird hiernach nicht verkennen, daß die Bauten des außerordentlichen Haushaltes nach dem

[1]) S. 107, S. 108 u. S. 121 des Berichtes des Sachverständigenkomitees vom 9. April, von dem das Gutachten einen Teil bildet

Kriege selbst in dem stark verminderten Umfang, in dem sie fortgeführt wurden, wenig von der freien Entschließung der Verwaltung abhingen, sondern mehr unter dem Druck äußerer Notwendigkeiten erfolgten.

Aber auch die Betrachtung des ordentlichen Haushalts zeigt kein Anwachsen der Ausgaben, das den gemachten Vorwurf rechtfertigen könnte.

Aus der Reichsstatistik[2]) ist zu entnehmen, daß bei den deutschen Staatsbahnen die gesamten Aufwendungen für bauliche Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung einschließlich der erheblichen Ergänzungen im Durchschnitt der letzten Vorkriegsjahre (1910 bis 1913) 6319 ℳ für das Kilometer Bahnstrecke betrugen, und daß hiervon 7 % auf die erheblichen Ergänzungen entfielen. Demgegenüber gibt für das Jahr 1921 dieselbe Statistik für die Deutsche Reichsbahn einen Aufwand von 87 391 ℳ für das Kilometer an und hiervon 2 % für erhebliche Ergänzungen. Wenn man diesen Papiermark-Betrag auf seinen Goldwert zurückführt, indem man 100 Papiermark gleich 3 Goldmark setzt[3]), so erhält man für 1921 eine Ausgabe von 2622 Goldmark, das ist ein Betrag, der selbst in Berücksichtigung der höheren Kaufkraft, die der Goldmark im Jahre 1921 gegenüber der Vorkriegszeit innewohnte, erheblich niedriger bleibt, als die Friedensausgabe von 6319 ℳ. Überdies zeigt der prozentuale Rückgang der erheblichen Ergänzungen von 7 auf 2 %, daß an der Stelle, an der die Kritik am ehesten einsetzen könnte, der Vorwurf der Sachverständigen unberechtigt ist.

Für die ersten Nachkriegsjahre fehlen ebenso wie für die letzten Kriegsjahre die hier in Frage kommenden Zahlen der Reichsstatistik, da die Tabelle 10 (und andere) in den Jahren 1916 bis 1920 nicht aufgestellt ist. Wir haben aber für diese Zeit Angaben über den Oberbau, die uns hier wertvolle Dienste leisten können. Die Aufwendungen für den Oberbau machen erfahrungsgemäß etwa zwei Drittel der Gesamtaufwendungen für Unterhaltung, Erneuerung und kleine und erhebliche Ergänzungen aus. Im Durchschnitt der Jahre 1910 bis 1913 betragen sie bei den deutschen Staatsbahnen 67 %, im Jahre 1921 bei der Deutschen Reichsbahn 71 %. Mit dem Oberbau erfassen wir also die hauptsächlichsten Kosten und gewinnen damit ein zutreffendes Bild von den Gesamtkosten, denn wir können mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß die Ausgaben für die übrige bauliche Unterhaltung und Ergänzung im Verhältnis zu ihm in dieser Zwischenzeit nicht gerade wesentlich anders gewesen sein werden, als vorher und nachher.

In der nachstehenden Tabelle ist für den Oberbau im Bereich der früher preußisch-hessischen Staatsbahnen angegeben: in Spalte a der jährliche Gleisumbau in Prozenten der Länge der durchgehenden Hauptgleise, in Spalte b der Aufwand an Tagewerken für Unterhaltung und Umbau, in Spalte c der Aufwand an neuem Eisen (Schienen, Schwellen, Kleineisen), in Spalte d der Aufwand an neuen hölzernen Bahnschwellen, in Spalte e der Aufwand an neuem Bettungsmaterial, Spalten b bis e berechnet für Unterhaltung und Umbau zusammen, und bezogen auf das Kilometer aller vorhandenen Gleise.

Die folgende Übersicht läßt ebenso wie vorher die Zahlen der Reichsstatistik erkennen, daß der Vorwurf der Verschwendung bei den baulichen Anlagen auch im ordentlichen Haushalt fehl geht. Wir sehen einen starken Abfall der Aufwendungen in den Kriegsjahren und nur ein allmähliches Ansteigen in der Nachkriegszeit,

	a	b	c	d	e
	Durchgeh. Haupt-Gleise Umbau	Aufwand für 1 Gleis-km			
		Tagewerke	Neumaterial		
			Eisen	Holzschwellen	Bettung
	%	Anzahl	t	Stück	cbm
1910	4,33	260	5,73	49	74
1911	4,40	257	5,33	36	67
1912	5,21	263	6,46	38	69
1913	4,66	268	6,00	35	65
1914	4,25	230	6,05	31	49
1915	4,45	236	6,14	30	45
1916	3,72	215	4,98	20	29
1917	2,32	188	3,18	12	16
1918	1,83	271	2,63	18	17
1919	1,00	308	1,43	19	16
1920	1,24	305	4,03	30	19
1921	3,14	257	3,70	31	21
1922	3,60				
1923	3,11				

das aber die alte Höhe nicht wieder erreicht. Wenn man beim Gleisumbau eine jährliche Erneuerung von 4 %, also eine durchschnittliche Liegedauer von 25 Jahren als normal ansieht, so sind in den Kriegs- und Nachkriegsjahren 12 % Erneuerung gegen das Normale verloren gegangen und die Hauptgleise erreichen eine durchschnittliche Liegedauer von 28 statt 25 Jahren. In der Zahl der aufgewendeten Tagewerke, also der beschäftigten Leute, ist das Bild etwas anders. Hier spiegelt sich wieder — worauf schon Franke hinweist — wie die von Front und Etappe zurückkommenden Leute ohne viel Besinnen zunächst einmal aufgenommen wurden, um sie zu einer geregelten Friedenstätigkeit zurückzuführen. Aber die Leistungen für den Kopf waren geringer als in der Vorkriegszeit: der Tag umfaßte nur 8 statt früher 10 Stunden Arbeitszeit und, abgesehen von anderen Einbußen, fehlte bei den nach der Staatsumwälzung neu Eingestellten meist noch geraume Zeit der Sinn für die Notwendigkeit ernster Arbeit. Während des Krieges waren, da Heer und Kriegsbetriebe die besten Kräfte an sich zogen, hauptsächlich minder leistungsfähige Männer, daneben Jugendliche, Frauen und Kriegsgefangene in der Bahnunterhaltung tätig. Wenn also der — heute übrigens schon wieder stark verminderte — Kopfbestand rein der Zahl nach verhältnismäßig gut war, so waren die Leistungen, die mit ihm erzielt werden konnten, doch nur beschränkt.

Die Bahnanlagen haben durch die jahrelang verminderte Leistung des eigenen Personals, durch den verringerten Aufwand an Oberbaumaterial, durch die äußerste Einschränkung in der Unterhaltung der Brücken, der Sicherungseinrichtungen und aller übrigen baulichen Anlagen außerordentlichen Schaden gelitten. Im Anfang, unter der Kriegsnot und dem Druck der großen Fehlbeträge, konnte man es wohl oder übel mit ansehen, daß minderwertige Kriegsersatzmaterialien verwendet und demnächst nicht oder in sehr geringem Umfang ersetzt wurden, daß

[2]) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Jahrgänge 1910 bis 1913, 1921; Jahrgang 1922 liegt noch nicht vor.

[3]) Nach dem Durchschnitt der 12 Dollarkurse der Monatsmitten vom 15. April 1921 bis 15. März 1922.

Brücken nicht gestrichen, schadhafte Gewölbe nicht verstärkt, brüchige Dächer nicht neu eingedeckt und die Gleise vernachlässigt wurden — auf die Dauer einen solchen Zustand dulden, kommt einem Raubbau gleich. Statt Einschränkung hätte es darum mindestens in den späteren Jahren der Nachkriegszeit sehr vermehrter Aufwendungen bedurft. Es ergingen aber Jahr um Jahr Erlasse des Reichsverkehrsministeriums, die immer wieder unter Hinweis auf den ungeheuren Ernst der Finanzlage alleräußerste Sparsamkeit forderten, und alle Ausgaben nur auf das zum nackten Leben des Staates Erforderliche beschränken wollten. Die Erkenntnis freilich, daß man versuchen müsse, die heruntergewirtschafteten Anlagen allmählich wieder in einen wenigstens einigermaßen betriebstüchtigen Zustand zu bringen, war oben wie unten vorhanden. Vom Bahnmeister angefangen, der, von Jahr zu Jahr über den örtlichen Befund immer mehr beunruhigt, seine Geldmittel anfordert, über die Betriebsämter, die oft um geringste Ausbesserungen, um jeden Kopf eines Handwerkers zu kämpfen haben, zu den Direktionen, wo die Dezernenten mit dem wenig beneidenswerten Haushaltsrat um Bewilligungen für die notwendigsten Ausgaben stunden- und tagelange Erörterungen haben, bis hinauf zum Ministerium, wo jede Abteilung ihre Belange verteidigen muß, wo alles schließlich vom Kampf mit dem Finanzminister abhängt, an dessen ehernem „Nein" oft die dringendsten Vorstellungen zerfluten wie die Brandung am Felsen: überall diese Erkenntnis und mit jedem neuen Haushaltsjahr, bei jedem unvermutet hervortretenden Schaden immer wieder dasselbe harte Ringen allein um bittere Notwendigkeiten, um die einzige Forderung, das Vorhandene betriebstüchtig zu erhalten.

Wenn das schon Verschwendung und Großmannssucht ist, so kann jeder für die Unterhaltung der Bahnanlagen verantwortliche Beamte nur mit tiefer Besorgnis der Entwicklung der Frage entgegensehen, was denn wohl künftig der von den Gläubigern zum Wächter ihrer Zinsen bestellte Eisenbahnkommissar als notwendig für die Unterhaltung der Bahnanlagen anerkennen wird.

Die Sachverständigen haben kein richtiges Bild von der wirklichen Lage der Dinge gewonnen, wenn sie den Vorwurf erheben, daß den Beamten des technischen Dienstes niemals die wirtschaftliche Notwendigkeit beigebracht worden sei, sich nach der Decke zu strecken. Wer in diesen Jahren der Kriegs- und Nachkriegszeit und auch schon in den Jahren vorher mit der Unterhaltung und Ergänzung der baulichen Anlagen zu tun gehabt hat, der wird aus eigenster Kenntnis wissen, daß jederzeit, in den Jahren glänzender Entwicklung ebenso wie in der jetzigen Zeit der Erniedrigung Sparsamkeit wieder und wieder die Losung gewesen ist, daß das Streben niemals nach dem Eindruck äußerer Pracht, sondern nur nach ernster Pflichterfüllung ging; daß die Sachverständigen, wenn sie den alten Geist der Beamten austreiben, dann das ganze Unternehmen des Besten berauben, was ihm zu eigen ist, aus dem früher seine Blüte hervorgegangen ist, und das allein in Zukunft zu seinem Wiederaufstieg führen kann.

Die Einführung von Wirtschaftsprämien bei den österreichischen Bundesbahnen.

Von Sektionsrat **Dr. Friedrich Mayer**, Wien.

Bereits in der Vorkriegszeit befaßte sich die damalige österr. Staatsbahnverwaltung mit dem Versuche, die Bedienstetenschaft zu erhöhten Ersparnisbestrebungen sowie zur Steigerung der Einzelleistungen über das pflichtgemäße Durchschnittsausmaß hinaus durch das Zugeständnis besonderer geldlicher Entschädigungen anzuspornen. Allerdings beschränkten sich diese Versuche vorerst nur auf vereinzelte Betriebszweige, bei denen die Art des Dienstbetriebes von vornherein die Möglichkeit bot, eine mit Sicherheit erkennbare Linie zwischen Pflichtleistung und Mehrleistung ziehen bzw. jene Grenzpunkte abstecken zu können, jenseits welcher die im Einzelfalle getätigte Leistung als eine den Betriebserfolg unmittelbar fördernde Überleistung rechnerisch erfaßt und einer Sondervergütung zugeführt werden konnte. Für ein derartiges System erwies sich insbesondere der Werkstätten- und Zugforderungsdienst, sowie der Dienst des Lokomotivfahr- und Zugbegleitungspersonals geeignet.

Erst der unter der Einwirkung der Begleiterscheinungen der Umsturzperiode in ihren Grundlagen geänderten Entlohnungs- und Wirtschaftspolitik der staatlichen Eisenbahnverwaltung blieb es vorbehalten, die hinsichtlich der Entschädigung des Personales für Mehrdienstleistungen gewonnenen, durchaus günstigen Erfahrungen auf einer breiteren Grundlage zu verwerten. Da sich die durch das Sanierungsprogramm beeinflußten Absichten der Bundesbahnverwaltung, Ersparungen auf dem Gebiete der sachlichen und persönlichen Ausgaben mit allen Mitteln herbeizuführen, mit der von dem Streben nach einer Verbesserung des entwerteten Einkommens diktierten Bereitwilligkeit des Personales zu erhöhten persönlichen Leistungen begegneten, wurden die bereits in der Vorkriegszeit bestandenen Ansätze prämienmäßiger Entschädigungen für Steigerungen der individuellen Leistung den geänderten Verhältnissen entsprechend ausgebaut und wurde auch bei der Mehrheit der übrigen Dienstzweige die entsprechende Formel für eine richtige und sachgemäße Erfassung und Entlohnung von über das normale Ausmaß hinausgehenden Leistungen zu finden gesucht.

Die sonach im Laufe der letzten zwei Jahre in rascher Reihenfolge im Bahnerhaltungs-, Bahnhofs-, kommerziellen, Kanzleidienste usw. in Wirksamkeit getretenen Prämiensysteme trugen nicht so sehr der Erfolgssteigerung in fachlicher Richtung als vielmehr der Erzielung von Ersparungen auf dem Gebiete der rein persönlichen Ausgaben Rechnung, indem ihr systematischer Aufbau und ihre Zweckbestimmung vornehmlich die Förderung des Personalabbaues als eines der wesentlichsten Postulate des Wiederaufbauprogrammes betonte. Tatsächlich gelang es bereits vor der Kommerzialisierung der österr. Bundesbahnen, den Personalabbau mit durchaus günstigen Ergebnissen in die Wege zu leiten, ein weiterer den Abbau fördernder Erfolg war der Bundesbahnverwaltung überdies durch die im Einvernehmen mit den Personalvertretungskörpern mit 1. Juni 1923 in Wirksamkeit getretene verbesserte Interpretation des Gesetzes über den achtstündigen Arbeitstag beschieden, der eine wesentliche Verschärfung der Dienst- und Ruhezeiten bei den österr. Eisenbahnen ermöglichte.

Die oberste Leitung des in Durchführung der Kommerzialisierung der österr. Bundesbahnen mit 1. Oktober 1923 ins Leben getretenen neuen Wirtschaftskörpers nahm in ihr großzügig und weitgreifend angelegtes Reformprogramm auch die Durchführung einer von kaufmännischen Grundsätzen beherrschten Besoldungsregelung auf. Die Unternehmung erkannte, daß die Lösung der ihr obliegenden Aufgaben ohne die Bereitwilligkeit des Personales zur regsten Mitarbeit schwer möglich sei, andererseits mußte jedoch auch die Einsicht der gesamten Bedienstetenschaft erweckt werden, daß mangelndes Bemühen, lässige Arbeitsleistung und Gleichgültigkeit gegenüber dem wirtschaftlichen Lose des Unternehmens von den bedenklichsten Folgen für die wirtschaftliche Eigenexistenz jedes einzelnen Bediensteten begleitet wären. Um der Bedienstetenschaft diese Abhängigkeit des persönlichen Schicksals von der Gesamtlage des Wirtschaftskörpers in unmittelbar fühlbarer Weise praktisch vor Augen zu führen, entschloß sich die Leitung der Unternehmung zu dem Versuche, das gesamte Personal im Wege einer geldlichen Beteiligung an einer Steigerung der jeweiligen Erfolgsziffern zu unmittelbaren Mitinteressenten an der Wirtschaftslage des Unternehmens zu machen. Soweit nicht im Wege der Akkordierung (wie bei den Werkstättenarbeitern, Kohlenentladern u. dgl.) sowie nach Maßgabe der Besonderheiten der Arbeitsweise durch ein gesondertes System die unmittelbare Erfassung der Einflußnahme des Bediensteten auf die Leistungssteigerung bzw. auf die Erzielung von Ersparungen ohnehin gewährleistet ist (wie im Lokomotivfahr- und Zugbegleitungsdienste), soll nach dem Plane der Bundesbahnverwaltung durch ein allgemeines System einer Wirtschaftsprämie auch den Bediensteten aller übrigen Betriebszweige und der zentralen Verwaltung die Gelegenheit geboten werden, die Wirkung ihrer auf Leistungssteigerung, Verbesserung der Arbeitsweise und Erzielung von Sach- und Personalersparungen zu richtenden Bestrebungen auf das schließliche Gesamtbetriebsergebnis übertragen zu sehen und aus diesem heraus eine Entlohnung für ihre Betätigungsweise zu finden.

Der an Stelle der verschiedenartigen bisher geschaffenen Prämiensysteme mit 1. Januar 1924 versuchsweise zur Einführung gelangten Wirtschaftsprämie wurde das Gebarungsjahr 1924 als vorläufiges erstes Vergleichsjahr und das Gebarungsjahr 1923

als sogenanntes Basisjahr zugrunde gelegt. Die geldlichen Ergebnisse der Wirtschaftsprämie sollen aus den im Vergleichsjahre gegenüber dem Basisjahr zu erzielenden Ersparnissen geschöpft werden. Die Wirtschaftsprämie ist daher vorläufig nicht auf dem Plane einer Gewinnbeteiligung, d. h. auf einer tantiemenmäßigen Verteilung von Ertragsüberschüssen aufgebaut, da mit solchen für die nächste Zeitdauer der Sanierung wohl nicht gerechnet werden kann; die Prämie soll vielmehr bereits der erwarteten Minderung der Betriebsabgänge, also gewissermaßen der „Relativen Ertragsverbesserung“ entnommen werden.

Je nach dem örtlichen und fachlichen Betätigungsbereiche der einzelnen Bedienstetengruppen bzw. dem subjektiven Maße der Möglichkeit einer Einflußnahme auf das wirtschaftliche Gesamtergebnis der Betriebsgebarung wurde die Wirtschaftsprämie in eine Ersparungsprämie und in eine Leistungsprämie geschieden. An der ersteren sollen die mit der Gestaltung der Wirtschaftslage durch die Art ihrer Betätigung in einem entfernteren Zusammenhange stehenden Bedienstetenkreise, so vornehmlich die mittleren und unteren Gruppen der äußeren Dienststellen beteiligt werden, während die letztere für die in einen erweiterten Wirkungskreis gestellten leitenden Beamten und hauptsächlich für die Bediensteten der leitenden zentralen Verwaltungsstellen bestimmt ist. Demnach soll der als Ersparnisprämie zu verteilende Betrag, der für die Bezugsberechtigten auch wesentlich niedriger gehaltene Verdienstbeträge ergeben soll, im Wege eines vereinfachten Verfahrens ermittelt werden, indem der Prämienverteilungsbetrag mit einem Verhältnissatze der im Abrechnungsjahre gegenüber dem Basisjahre erzielten tatsächlichen Ausgabenminderung unter Hinzurechnung der im gleichen Rechnungsabschnitte erzielten halben Einnahmensteigerung bestimmt wurde. Die Verteilung des solcherart sich ergebenden Gesamtprämienbetrages wird nach einem Systeme schlüsselmäßiger Anteilziffern (nach Dienstzweigen, Dienststellen und dienstlicher Verwendung) erfolgen.

Die ungleich höhere Bedeutung hingegen, die der Zweckbestimmung der Leistungsprämie zukommt, wurde durch einen den Zusammenhang zwischen Leistung und Erfolg minutiös berücksichtigenden Aufbau zum Ausdrucke gebracht; vor allem soll das ziffernmäßige Verhältnis der einander gegenüber zu stellenden wirtschaftlichen Ergebnisse durch den gleichzeitigen Vergleich der Leistungen in der jeweiligen Vergleichsperiode, gemessen an bestimmten Leistungseinheiten, eine entsprechende Überprüfung und Richtigstellung erfahren. Als Leistungseinheit für die Zwecke der Prämienrechnung wurde das „Reduzierte Tonnenkilometer“ festgesetzt. Diesem entspricht die Leistung eines Gesamtlastkilometers mit Schnell- und Personenzügen. Bei den Güterzügen zählen zwei Nutzlastkilometer als ein reduziertes Tonnenkilometer.

Da die verschiedenen Verwaltungszweige je nach der organisationsgemäßen Zweckbestimmung und dem Umfange ihres Geschäftskreises die Betriebsergebnisse von verschiedenartigen Gesichtspunkten bzw. in mehr oder minder hervortretender Einwirkung auf die einzelnen den schließlichen Betriebserfolg herbeiführenden Komponenten zu beeinflussen in der Lage sind, mußte die Leistungsprämie entsprechend den an ihr beteiligten Verwaltungskörpern gegliedert werden, um für die letzteren die nach ihrer speziellen Tätigkeit im besonderen Maße ausschlaggebende Beziehung zu den Betriebsergebnissen herzustellen. Sonach gliedert sich die Leistungsprämie in eine Ausgabenminderungsprämie, Einnahmenprämie, Materialersparungsprämie und Werkstättenprämie.

Die Ausgabenminderungsprämie soll mit einem bestimmten Verhältnissatze der gegenüber der Basisperiode erzielten Herabminderung der Betriebsausgaben bemessen und den Beamten der Bundesbahndirektionen sowie des administrativen und Betriebsfachdienstes der Generaldirektion zugeführt werden.

Die Einnahmenprämie, die mit einem bestimmten Verhältnissatze der gegenüber den Einnahmen der Basisperiode erzielten Einnahmensteigerung zu bemessen sein wird, soll ausschließlich an die für eine gewinnvermehrende Tarifpolitik und Transporteinnahmengestaltung verantwortlichen Beamten des kommerziellen Dienstes der obersten zentralen Verwaltungsstelle zur Verteilung gelangen.

Die Bilanzprämie, mit einem Verhältnissatze errechnet aus der gegenüber der Basisperiode eingetretenen Verminderung des Betriebsabganges, soll mit einem erhöhten Anteilsatze den Organen des finanziellen Dienstes der obersten Verwaltungsstelle, jedoch in entsprechend gekürzten Anteilen auch den übrigen zentralen Verwaltungszweigen nebst den den letzteren aus der Ausgabenminderungs- bzw. Einnahmenprämie zustehenden Anteilsquoten zugute kommen.

Die Materialersparungsprämie, errechnet in einem bestimmten Verhältnissatze aus der Verminderung der gegenüber der Basisperiode auf alle Dienstzweige entfallenden Sachausgaben, wird ganz auf die Organe des zentralisierten Beschaffungsdienstes bei der Generaldirektion zu entfallen haben.

Die Werkstättenprämie soll in einem Verhältnissatze der gegenüber der Basisperiode eingetretenen Herabminderung der Ausbesserungskosten im Werkstättenbetriebe gezahlt werden. Als bezugsberechtigt erscheinen ausschließlich die Organe der zentralisierten Werkstättenverwaltung bei der Generaldirektion sowie die leitenden Beamten der äußeren Werkstättenbetriebe.

Die Leistungsziffern sowie die für die Ermittlung der Prämienverteilungsbeträge maßgebenden Verhältnissätze aus den einzelnen Teilerfolgsergebnissen konnten vorerst nur schätzungsweise in Rechnung gestellt werden. Desgleichen sind die Anteilsziffern für die Bewertung der Beteiligung der einzelnen Geschäftszweige an den ihren Betätigungskreis berührenden Teilprämien noch nicht endgültig festgelegt, da die derzeit im völligen Umbau begriffene Organisation der Verwaltung noch kein endgültiges Urteil über die schließliche Ausgestaltung wie auch über den unveränderten Fortbestand der einzelnen Verwaltungskörper gestattet. Ebensowenig konnten vorläufig Anteilssätze für die Bemessung des schließlich auf den Kopf des einzelnen Bediensteten entfallenden Prämienverdienstbetrages in verbindlicher Weise erstellt werden, da die individuelle Anteilsfestsetzung zum Teile von den Ergebnissen des vorläufig noch nicht zum Abschlusse gelangten Bedienstetenabbaues abhängig ist.

Die endgültige Abrechnung und Aufteilung der Wirtschaftsprämie wird nach Ablauf des jeweiligen Abrechnungsjahres, also erstmalig nach dem 11. Dezember 1924 erfolgen, sobald die Erfassung der Leistungs- und finanziellen Gebarungsergebnisse ermöglicht sein wird.

Um die seinerzeitigen Abrechnungsarbeiten unbehindert von den begreiflicherweise drängenden Wünschen der Bedienstetenschaft nach Auszahlung der Prämienverdienstbezüge mit aller gebotenen Sorgfalt durchführen zu können, sowie, um das Personal zur baldmöglichsten intensiven Einstellung seiner Betätigung auf den durch die Einführung der Prämie verfolgten Zweckgedanken anzuspornen, verfügte der Vorstand der Unternehmung für die Dauer des ersten Abrechnungsjahres die Ausschüttung vorläufiger abrechenbarer Anzahlungsbeträge, deren Bemessung eine sehr vorsichtige Schätzung der nach den bisherigen Erfahrungen und in Berücksichtigung der umfänglichen Reformmaßnahmen mit Sicherheit zu gewärtigenden Betriebsergebnisse zugrunde gelegt wurde.

Es entzieht sich naturgemäß einer sicheren Beurteilung, ob und inwieweit es der österr. Bundesbahnverwaltung beschieden sein wird, die Gestaltung der wirtschaftlichen Lage des neu geschaffenen Wirtschaftskörpers durch den im vorstehenden in großen Zügen dargelegten Versuch einer Prämiierung des gesamten Personals in nachhaltiger Weise zu beeinflussen und der bisherigen Entlohnungspolitik neue Wege zu weisen. Der Gedanke einer unmittelbaren Interessierung der Bediensteten an den Betriebsergebnissen ist nicht neu. Die industriellen Unternehmungen bedienen sich dieser Entlohnungsform in einer großen Zahl von Betrieben mit Erfolg. Auch im Eisenbahnbetrieb anderer Staaten wurde das System einer Prämiierung bereits allenthalben erprobt. Allerdings scheint, soweit wir unterrichtet sind, die bei den Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen stark vorherrschende bureaukratische Betriebsform die Auswirkung einer Ertragsbeteiligung des Personals bis zu den letzten praktischen Folgerungen nicht begünstigt zu haben.

Immerhin besteht in maßgebenden fachlichen Kreisen die begründete Hoffnung, daß es der neuen Leitung der österr. Bundesbahnen — die unter dem Drucke der Verhältnisse gezwungen war, der bureaukratischen Betriebsform auf allen Gebieten des österr. Eisenbahnverkehrswesens den Boden zu entziehen und den Grundsätzen einer kaufmännischen Betriebsführung mit radikalen Mitteln Geltung zu verschaffen — gelingen werde, auch auf dem eingeschlagenen Wege zu einer gesunderen Entlohnungspolitik zu gelangen, einen durchschlagenden Erfolg zu erzielen und das Personal, dem die Zwecke des beabsichtigten Prämiensystems in einem längeren Aufrufe eingehend dargelegt wurden, von der Zweckmäßigkeit einer den kaufmännischen Auffassungen entsprechenden Entlohnungsweise zu überzeugen.

Rechtsfragen aus Anlaß der Streiks.

Von **E. Fischer**, Oberregierungsrat, Stuttgart

I.

1. Bei Ausbruch des Eisenbahnbeamtenstreiks zu Beginn des Jahres 1922 war es manchen Leuten infolge Verkennung des Wesens der demokratischen Staatsform, und zwar auch Beamten, denen der Freudenrausch über die in Art. 130 Reichsverfassung gewährte Vereinigungsfreiheit und ein gewisser gewerkschaftlicher Dunst die Logik der ruhigen Überlegung und den freien Blick genommen hatte, zweifelhaft, ob die Beamten ein Streikrecht haben oder nicht. Hatte doch die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter — unter Duldung des Reichsverkehrsministeriums — in ihrer Satzung die Bestimmung, daß sie sich des Streiks als letzten gewerkschaftlichen Mittels bedienen darf. Durch die Urteile des Reichsdisziplinarhofes, die gegen verschiedene Beamte wegen unerlaubter Arbeitsniederlegung ergangen sind, ist oberstgerichtlich festgestellt worden, daß den Beamten im Hinblick auf die besondere Natur des Beamtendienstverhältnisses ein Streikrecht (das es als Recht im übrigen überhaupt nicht gibt) nicht zusteht, daß vielmehr jedes unerlaubte Verlassen des Dienstes oder Fernbleiben von demselben ein schweres Dienstvergehen ist. Diese Urteile haben in der Beamtenschaft aufklärend gewirkt und zweifellos wesentlich dazu beigetragen, daß der gute Geist in der Beamtenschaft, der durch den Umsturz auch etwas gelitten hatte, wiederhergestellt worden ist, wie ihr Verhalten beim jüngsten Arbeiterstreik deutlich bewiesen hat.

2. Auch die Frage der zivilrechtlichen Haftung für Streikschäden ist nun rechtlich ausgetragen worden. Die Tatsache, daß jeder, der unter Vertragsbruch die Arbeit niederlegt, für die aus seiner rechtswidrigen Handlung entstehenden Schäden auch zivilrechtlich haftbar ist, und daß dies für den Beamten im Hinblick auf seine besonderen Pflichten in erhöhtem Maße gilt, ist für den Juristen nichts Neues; sie hat bisher in der breiteren Öffentlichkeit nur wenig Beachtung gefunden, und zwar wohl deshalb, weil im allgemeinen von den Streikenden auch auf gerichtlichem Wege nichts zu holen ist. Erfreulich ist nun, daß das Landgericht Berlin II in seinem Urteile (s. S. 218 dieser Ztg.) festgestellt hat, daß diejenigen Personen und Organisationen, welche einen größeren Verkehrsstreik herbeiführen, damit bewußt und gewollt auch die Gesamtwirtschaft schädigen und infolgedessen nach § 826 BGB. für den durch den Streik verursachten Schaden haften. Die Folge dieser Rechtsprechung hat sich im letzten Eisenbahnarbeiterstreik schon gezeigt. Ich habe keinen Zweifel, daß der „spontane Ausbruch" der scheinbar örtlich willkürlichen Teilstreiks „aus den Arbeitermassen heraus", deren Führung nachher die Gewerkschaften übernehmen mußten, mindestens zum großen Teil eine Folge dieses Urteils ist.

II.

Der jüngste Eisenbahnarbeiterstreik, der vor allem in dem sonst ruhigen Bezirke der Reichsbahndirektion Stuttgart ausgebrochen ist, hat nun die weitere Rechtsfrage in den Vordergrund der Erörterungen gestellt:

„Ist der Beamte verpflichtet, Arbeiterdienste zu leisten?"

Wie in der Schilderung des äußerlichen Verlaufes des Streiks an anderer Stelle dieser Zeitung — vgl. S. 289 — bereits hervorgehoben worden ist, hat die Beamtenschaft dem an sie ergangenen Aufrufe freudig Folge geleistet und hat, ohne sich um theoretische Rechtsfragen zu kümmern, sofort mit Bremsschuh und Sackkarren die praktische Arbeit aufgenommen. Erst von den Gewerkschaften, die die Leitung des Streiks übernommen hatten, wurde diese Tätigkeit der Beamten bekämpft; sind doch in den Gewerkschaften nicht nur Arbeiter, sondern zu einem erheblichen Teil auch Beamte organisiert. Durch Anschlag und Verteilung von Flugblättern, in öffentlichen Versammlungen und durch Einzelbearbeitung wurde in Wort und Schrift versucht, den Beamten klar zu machen, daß sie rechtlich nicht verpflichtet seien, Arbeiterdienste zu leisten, und daß es daher höchst unmoralisch sei, die von den Arbeitern niedergelegte Arbeit zu verrichten. Sogar unter Berufung auf Laband wurde behauptet, daß der Beamte nur ein Amt zu verwalten und daher keine Arbeiterdienste zu verrichten habe. Es dürfte daher von allgemeinem Interesse sein, auch diese Frage näher zu erörtern.

1. Zunächst müssen wir uns die beiden Begriffe „Beamter" und „Arbeiterdienst" klar zu machen suchen.

a) Der Begriff Beamter erfordert hier keine weiteren Ausführungen; wir sprechen ausschließlich von Reichsbeamten im Sinne des § 1 des Reichsbeamtengesetzes, ein Begriff, der allgemein als bekannt vorausgesetzt werden darf. Ebenso darf ich als allgemein anerkannt annehmen, daß an der Reichsbeamteneigenschaft der deutschen Reichsbahnbeamten durch die Verordnung vom 12. Februar 1924 über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn nichts geändert worden ist.

b) „Arbeiterdienst" ist hier in Gegensatz gestellt zum „Beamtendienst".

Was Beamten- und was Arbeiterdienst ist, findet sich weder im Gesetze noch sonstwo umschrieben. Beamtendienste liegen zweifellos vor, soweit es sich um die Ausübung obrigkeitlicher Befugnisse handelt. Diese können aber nicht nur „von Beamten" im gegebenen Sinne, sondern auch von Arbeitern ausgeübt werden, wenn sie hierzu bestellt sind; z. B. von Arbeitern der Staats- oder Privatbahn, die als Bahnpolizeibeamte verpflichtet sind. Aber diese obrigkeitlichen Dienste scheiden aus der Erörterung aus; es handelt sich hier lediglich um sogenannte „technische" Dienste, nämlich um die Verrichtungen des praktischen Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsdienstes.

Hier zeigt die tägliche Praxis, daß die einzelnen dienstlichen Verrichtungen, je nach Größe der Dienststelle und Umfang des Personalstandes, an dem einen Orte durch Beamte, am andern Orte durch Arbeiter vorgenommen werden; z. B. werden das Annehmen, Ausgeben und Verladen von Stückgütern auf mittleren und kleinen Stationen regelmäßig durch Beamte erfolgen, während auf größeren Güterstellen hierzu besondere Güterbodenarbeiter vorhanden sind. Ebenso ist es mit dem Reinigen der Weichen, Lichter u. a. m.; für das Anfeuern und Ausschlacken der Lokomotiven sind auf großen Lokomotivstationen besondere Feuerleute vorhanden, auf kleineren Stationen dagegen werden diese Arbeiten vom Lokomotivpersonal selbst verrichtet. Was also auf der einen Station „Arbeiterdienst" ist, gehört auf der andern Station zum „Amt" eines Beamten. Aber auch auf derselben Station werden die gleichen Dienstverrichtungen sehr häufig von Beamten und Arbeitern nebeneinander verrichtet; dies gilt insbesondere von den Bedienstungen der unteren Beamten, wie Rangieren, Bremsen, Sperredienst u. a. m. Es gibt also keinen bestimmten Begriff „Arbeiterdienst"; ausschlaggebend für die Zuteilung der Dienstgeschäfte, der Arbeit, ist allein das dienstliche Bedürfnis und die Wirtschaftlichkeit.

2. Die Beantwortung der gestellten Fragen ist daher nur möglich, wenn wir von der allgemeinen Frage ausgehen:

Welche Pflichten hat der Staatsbeamte und insbesondere der Reichsbeamte überhaupt?

a) Wenn wir hier den Ausführungen von Laband, dessen Autorität auf dem Gebiet des Staats- und Beamtenrechts allgemein anerkannt ist, folgen (Staatsrecht 1901, Band 1, S. 401), so finden wir, daß das Beamtendienstverhältnis ein öffentlichrechtlicher Vertrag ist, der einerseits ein Gewaltverhältnis des Staates begründet, eine besondere Gehorsams-, Treue- und Dienstpflicht der Beamten, andererseits die Pflicht des Staates zum Schutz und zur Gewährung des Diensteinkommens. Erfüllung der Beamtenpflichten ist nicht Erfüllung eines zivilrechtlichen Vertrages, sondern Erfüllung der vom Beamten übernommenen Treue- und Gehorsamspflicht. In Übereinstimmung mit Pieper, Reichsbeamtengesetz, sagt Laband (S. 413): „Das Dienstverhältnis des Staatsbeamten beruht auf einem Vertrage, durch welchen der Beamte sich dem Staate „hingibt", eine besondere Dienstpflicht und Treue übernimmt, eine besondere Ergebenheit und einen besonderen Gehorsam angelobt, und durch welchen der Staat dieses Versprechen, sowie das ihm angebotene besondere Gewaltverhältnis annimmt und dem Beamten dafür Schutz und gewöhnlich auch Unterhalt zusichert."

b) In dem Paragraphen über die Pflichten der Reichsbeamten (S. 427 ff.) führt Laband im wesentlichen folgendes aus:

Aus dem Anstellungsvertrage ergeben sich für den Reichsbeamten drei Pflichten, die Pflicht zur Verwaltung des übertragenen Amtes, die Pflicht zur Treue und zum gesetzmäßigen Gehorsam gegen die vorgesetzte Behörde, und die Pflicht eines achtungswürdigen Verhaltens.

Die Pflicht zur Amtsführung ist eine Pflicht zur Arbeitsleistung. Dieselbe ist nicht fixiert, sondern bestimmt sich quantitativ nach dem wechselnden Geschäftsumfang des Amtes, qualitativ durch die dem Beamten obliegende Treuverpflichtung, welche von ihm die Aufwendung des größten Fleißes, der größten Sorgfalt, die Anspannung aller Kräfte erfordert.

Die Pflicht zur Treue hat einen vorzugsweise ethischen Charakter; daher wird das eidliche Gelöbnis ihrer Erfüllung gefordert und dadurch eine moralische Garantie ihrer Erfüllung gesucht. Rechtlich läßt sich ihr Inhalt nicht erschöpfend darstellen und ihre Erfüllung nicht wirksam erzwingen; nur offenkundige Verletzungen derselben können eine Ahndung finden. Der dienstliche Gehorsam erschöpft keineswegs den Inhalt der Beamtenpflichten; der Beamte hat vielmehr mit Aufwendung

aller intellektuellen und ethischen Kräfte, sehr oft mit Verleugnung seiner persönlichen Interessen, ja u. U. selbst mit Gefahr für Leib und Leben die ihm anvertrauten öffentlichen Interessen zu wahren.

Die Pflicht zum Gehorsam findet in der Natur des Staatsdienstvertrages ebensowohl ihre Begründung als ihre Beschränkung. Durch den Staatsdienstvertrag wird für den Staat nicht ein Forderungsrecht, sondern eine Gewalt begründet, und der Beamte verpflichtet sich, nicht bloß Arbeit zu leisten, sondern zu gehorchen.

c) Es erhebt sich nun die weitere Frage, inwieweit die Gehorsamspflicht des Beamten geht und welchen Anordnungen der Beamte Folge leisten muß. Diese Frage ist dahin zu beantworten, daß die Verpflichtung des Beamten beschränkt ist auf die Erfüllung amtlicher Geschäfte, d. h. er braucht keine Privatarbeiten zu verrichten; er dient nicht dem Vorgesetzten, sondern mit diesem gemeinsam dem Staate. Innerhalb des Dienstes aber ist er verpflichtet, jede Anordnung auszuführen, die von der vorgesetzten Behörde im Rahmen ihrer Zuständigkeit und in der vorgeschriebenen Form erlassen ist, wenn der Beamte sich durch die Ausführung der Anordnung keiner Amtsüberschreitung schuldig macht. Das Prüfungsrecht des Beamten beschränkt sich dabei auf die rein formelle Seite; zu einer materiellen Nachprüfung des gegebenen Auftrages ist er nicht befugt. Dieser Grundsatz ist ausgesprochen in einem Erkenntnis des preuß. Obertribunals vom 19. Januar 1872, das folgendes ausführt: „In dem Merkmal der Rechtsmäßigkeit ist das Postulat enthalten, daß der Befehl, um dessen Vollstreckung es sich handelt, an den untergeordneten Beamten von der örtlich und sachlich zuständigen Behörde erlassen, daß Behörde oder Beamter, von dem er ausgegangen, bei dessen Erlaß im allgemeinen (in abstracto) innerhalb des Kreises ihrer Befugnisse sich gehalten. Ob dies der Fall sei, hat der untergebene Beamte zu prüfen; dagegen hat er nicht zu untersuchen, ob die vorgesetzte Behörde im einzelnen Fall von ihren Amtsbefugnissen einen angemessenen Gebrauch gemacht hat."

Diese Grundsätze sind auch in der Rechtsprechung des Reichsgerichtes stets festgehalten worden. Das Reichsgericht hat ausgesprochen, daß eine rechtmäßige Amtsausübung des Vollstreckungsbeamten vorliegt, wenn er nur auf Grund einer ordnungsmäßig ergangenen Anordnung handelt, die er ausführen muß. Z. B. ein Gerichtsvollzieher vollstreckt auf Grund einer Vollstreckungsklausel, die rechtswidrig erteilt ist, oder ein Gendarm vollzieht einen Haftbefehl, der rechtswidrig erlassen ist. (Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen II S. 424 IV S. 419.)

Wir sehen also, daß der Pflichtenkreis des Reichsbeamten in § 10 des Reichsbeamtengesetzes nicht erschöpfend umschrieben ist, daß insbesondere die in der rechtlichen Natur des Staatsdienstvertrages begründeten und mit dem Beamtenverhältnis daher unzertrennlich verbundenen, weitgehenden Pflichten der Treue und des Gehorsams, wie sie von Theorie und Praxis anerkannt sind, nur andeutungsweise zum Ausdruck kommen.

d) Die spezielle Frage, inwieweit ein Beamter verpflichtet ist, andere Dienste, die nicht zu seinem eigentlichen Dienstgebiet gehören, insbesondere solche niederer Art zu übernehmen, ist bisher nicht erörtert worden. Offenbar haben die früheren geordneten Verhältnisse zur Erörterung dieser Frage keinen Anlaß gegeben. Es liegt nur das Erkenntnis des Reichsdisziplinarhofes vom 18. Dezember 1882 vor, dem folgender Tatbestand zugrunde liegt: Ein Postbeamter hatte nach Vereinigung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung unterlassen, den Anordnungen des Generalpostmeisters entsprechend, sich die erforderlichen Kenntnisse in der Telegraphie anzueignen. Nachdem Erinnerungen und Geldstrafen nichts gefruchtet hatten, wurde das Disziplinarverfahren eingeleitet, das mit Dienstentlassung des Beamten endete. In den Urteilsgründen ist ausgeführt: „Die oberste Dienstbehörde ist, wenn unter veränderten Verhältnissen neue Leistungen der Beamten bei Ausführung ihrer Amtsgeschäfte gefordert werden müssen, vermöge der ihr gestellten Aufgabe, den Dienst der Beamten den Anforderungen der Zeit gemäß zu gestalten, nicht bloß berechtigt, sondern verpflichtet, auch den schon angestellten Beamten aufzugeben, soweit sie es vermögen, sich weiterzubilden, und sie ist befugt, hierauf abzielende Verordnungen zu erlassen. Diejenigen Beamten aber, welche diesen vollkommen legalen Anordnungen der vorgesetzten Dienstbehörde nicht Folge leisten, die nicht einmal den Versuch machen, sich die weiteren Kenntnisse anzueignen, machen sich des dienstlichen Ungehorsams schuldig und verfallen der gesetzlichen Strafe. Hieraus zieht Perels-Spilling (Reichsbeamtengesetz 1906 S. 37) den Schluß, daß jeder Reichsbeamte kraft seines Amtes verpflichtet ist, „ohne besondere Vergütung die aus dienstlichen Rücksichten ihm übertragenen Geschäfte auszuführen, sofern diese ihrer Natur nach seiner Berufsstellung entsprechen." Man kann wohl annehmen, daß alle Geschäfte ihrer Natur nach der Berufsstellung des Beamten entsprechen, die von ihm im Laufe einer normalen dienstlichen Laufbahn verrichtet worden sind. Diesen letzteren Gedanken hat auch die Personal-Abbau-Verordnung in das Reichsbeamtengesetz eingeführt durch Änderung des Paragraphen 23 des Reichsbeamtengesetzes. Dieser lautet jetzt: „Jeder Reichsbeamte muß sich die Versetzung in ein anderes Amt derselben oder einer gleichwertigen Laufbahn auch in ein solches von geringerem Range und planmäßigem Diensteinkommen . . . gefallen lassen, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert." Muß sich aber ein Beamter eine Versetzung, also eine dauernde Beschäftigung in einem Amte von geringerem Range gefallen lassen, so muß dies für eine zeitliche Maßnahme wie für die Abordnung erst recht gelten.

e) Schließlich kommt für die Reichsbahn noch folgendes in Betracht: Die Reichsbahnverwaltung ist als öffentliche Behörde und als Verwalterin eines Unternehmens, das tief in das gesamte Wirtschaftsleben des ganzen Volkes eingreift, verpflichtet, die Aufrechterhaltung eines regelmäßigen und geordneten Eisenbahnbetriebs und Verkehrs mit allen Mitteln durchzuführen. Wird die Durchführung dieser Aufgabe gefährdet, so muß die verantwortliche Reichsbahndirektion zu allen rechtlich zulässigen Mitteln greifen, um die ordentliche Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und Verkehres zu sichern und so die mit seiner Lahmlegung verbundene Schädigung der Allgemeinheit hintanzuhalten. Außerordentliche Verhältnisse verlangen außerordentliche Maßnahmen und von den Beamten außerordentliche Pflichten.

f) Zusammenfassend komme ich daher zu folgendem Ergebnis: Treten die Eisenbahnarbeiter in Streik, und wird hierdurch, was bei größeren Streiks regelmäßig der Fall sein wird, der ordentliche Eisenbahnbetrieb gefährdet und dadurch ein Notstand geschaffen, so kann die zuständige Reichsbahndirektion anordnen, daß alle Beamte außerordentliche Arbeiten, auch solche außerhalb ihrer Laufbahn, also auch sogenannte „Arbeiterdienste" verrichten. Wie weit die Reichsbahndirektion in ihren Anordnungen gehen will, ist eine nach Zweckmäßigkeitsgründen zu entscheidende Ermessensfrage. Die Beamten sind auf Grund der übernommenen Treue- und Gehorsamspflicht, die in § 10 des Reichsbeamtengesetzes enthalten ist, verpflichtet, diesen Anordnungen Folge zu leisten. Tun sie dies nicht, so verletzen sie ihre Dienstpflicht. Dies gilt für die Zeit der Not; darüber hinaus sind alle Beamten verpflichtet, Arbeiten zu verrichten, die ihrer normalen Laufbahn entsprechen, also Beamte, die aus dem Arbeiterstande hervorgegangen sind, sind verpflichtet, Arbeiterdienste zu leisten, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert.

3. Die vorstehenden Rechtsausführungen stehen im Einklang mit den vom Reichsverkehrsministerium in dieser Frage ergangenen Erlasse.

a) Erlaß E. II 22 Nr. 2728/21 vom 8. April 1921 bringt in Erinnerung, daß die Beamten aus wirtschaftlichen Gründen häufig auch Arbeiterdienst mit wahrzunehmen haben.

b) Erlaß E. II 93/90 Nr. 22756 vom 20. Januar 1922 spricht aus, daß auch planmäßige Beamte der Besoldungsgruppen I—V vorübergehend gegen Fortzahlung ihres Gehalts im Arbeiterdienst Verwendung finden können.

c) Erlaß E. II 26 Nr. 3476/22 vom 18. März 1922 bringt die Verpflichtung der Beamten zur Wahrnehmung von Arbeiterverrichtungen wiederholt in Erinnerung.

d) Erlaß vom 25. Januar 1922 E. II 23 Nr. 3140 (RVBl. S. 45), der aus Anlaß des Eisenbahnbeamtenstreiks ergangen ist, sagt u. a.: „Jeder Eisenbahnbeamte ist verpflichtet, seine volle Kraft einzusetzen für den Dienst, insbesondere für die sichere und geordnete Bewältigung des Betriebs und Verkehrs. Gegen diese Pflicht verstößt nicht nur, wer sich ohne begründete Entschuldigung vom Dienste fernhält, sondern auch wer Arbeiten nicht ausführt, die seiner Dienststellung gemäß ihm obliegen oder von der zuständigen Stelle aufgetragen werden. Jede willkürliche Dienstverweigerung ist eine Verletzung der Amts- und Dienstpflichten, die dem Beamten gegenüber der Allgemeinheit obliegen; sie ist als Dienstvergehen strafbar.

III.

Weiter ist behauptet worden, daß die Betriebs- und Verkehrslage in Württemberg die außerordentlichen Maßnahmen, insbesonders das Einsetzen der Technischen Nothilfe, nicht gerechtfertigt habe; der Verkehr sei regelmäßig gelaufen, von einem Notstand könne daher keine Rede gewesen sein. In diesem Sinne wurden auch von den Gewerkschaften und ihnen nahestehenden Landtagsabgeordneten Vorstellungen bei der württembergischen Landesregierung erhoben, welche die Zustimmung zum Einsetzen der Technischen Nothilfe gegeben hatte. Gegenüber dieser Behauptung sei auf den früher geschilderten Verlauf des Streiks hingewiesen; dort ist ausgeführt, wie der Streik gerade an den Brennpunkten des Betriebes und Verkehrs in

Württemberg: in der Landeshauptstadt, bei den vier großen Rangierbahnhöfen und den zwei Umladestellen ausgebrochen ist, und als dem Streik hier der Erfolg versagt blieb, wurden auch noch die betrieblich mit dem Landesrangierbahnhof Kornwestheim zusammenhängenden Rangierbahnhöfe Mannheim und Nürnberg, die zu dessen Entlastung herangezogen werden konnten, in den Streik verwickelt. Daß der Streik auf die wichtigsten Verkehrszentren beschränkt geblieben ist, ist bei der notorischen Leere der gewerkschaftlichen Kassen nicht zu verwundern. Aus der verkehrsgeographischen Lage der Streikorte geht für den Eisenbahnfachmann klar hervor, daß es sich nicht um wild auflebende, örtlich willkürliche Teilstreiks, sondern um einen wohldurchdachten Plan handelte mit dem Ziele, den Güterverkehr in Württemberg zum Erliegen zu bringen. Dies hat die Reichsbahndirektion Stuttgart sofort richtig erkannt und demgemäß ihre Abwehrmaßnahmen getroffen. Wäre der Plan gelungen, so hätte das Wirtschaftsleben in Württemberg einen schweren Stoß und die Allgemeinheit zweifellos schweren Schaden erlitten. Durch diese drohende Gefahr war der Notstand rechtlich gegeben, und die Eisenbahnverwaltung war daher nicht nur berechtigt, sondern dem Volke gegenüber verpflichtet, alles aufzubieten, um die drohende Gefahr abzuwenden. Das Verlangen, daß Betrieb und Verkehr erst zum Erliegen kommen müssen, bis die Technische Nothilfe eingesetzt werden darf, gleicht dem Verlangen, daß erst das Kind in den Brunnen fallen und ertrinken muß, ehe der Brunnen abgedeckt werden darf.

IV.

Die Feststellung, daß die Beamten sowohl auf Grund des Reichsbeamtengesetzes als auch auf Grund der vom Reichsverkehrsministerium und von den zuständigen vorgesetzten Behörden gegebenen Anordnungen verpflichtet sind, Arbeiterdienste zu verrichten, führt noch zur Prüfung der straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit der Streikführer, welche in öffentlichen Aufrufen und durch Anschläge die Beamten aufgefordert haben, keinen Arbeiterdienst zu leisten.

1. § 110 des Reichsstrafgesetzbuchs lautet: „Wer öffentlich vor einer Menschenmenge, oder wer durch Verbreitung oder öffentlichen Anschlag oder öffentliche Ausstellung von Schriften oder anderen Darstellungen zum Ungehorsam gegen die Gesetze oder rechtsgültige Verordnungen oder gegen die von der Obrigkeit innerhalb ihrer Zuständigkeit getroffenen Anordnungen auffordert, wird mit Geldstrafe bis zu 600 ℳ oder mit Gefängnis bis zu 2 Jahren bestraft.“ Wer also Beamte auffordert, keine Arbeiterdienste zu tun, fordert zur Verletzung, d. h. zum Ungehorsam gegen das Reichsbeamtengesetz auf, also zum Ungehorsam gegen ein Gesetz, und zwar gegen ein öffentlichrechtliches Gesetz. Der Tatbestand des § 110 Reichsstrafgesetzbuchs ist also gegeben.

Die Aufforderungen, keine Arbeiterdienste zu verrichten, sind aber auch eine Aufforderung zum Ungehorsam gegen die von der Obrigkeit innerhalb ihrer Zuständigkeit getroffenen Anordnungen. Die Reichseisenbahnverwaltung ist auch heute noch Obrigkeitsverwaltung. Die Verordnung vom 12. Februar 1924 über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn hat an diesem Rechtszustand nichts geändert. § 1 dieser Verordnung hebt ausdrücklich hervor, daß die Bestimmungen der Verordnung in Vollzug des Art. 92 der Reichsverfassung ergehen; die Verordnung hat also im wesentlichen nur etatrechtliche Wirkung. Das Deutsche Reich bleibt Eigentümer und Verwalter der Reichsbahn, nur die Verwaltungs*form* ist geändert. Also auch die öffentlichen Aufforderungen zum Ungehorsam gegen die von den Reichsbahndirektionen gegebenen Anordnungen erfüllen den Tatbestand des § 110 des Reichsstrafgesetzbuchs.

2. Auch die zivilrechtlichen Haftungsgrundsätze, die bereits oben unter Ziff. I 2) im Zusammenhang mit dem Beamtenstreik erörtert worden sind, greifen hier Platz; denn es besteht rechtlich kein Unterschied, ob ich den Beamten auffordere, seinen bisherigen Dienst widerrechtlich zu verlassen, oder ihm aufgebe, den neuen Dienst widerrechtlich nicht anzutreten. Auch die Schädigung der Allgemeinheit als Druckmittel zur Erzwingung der gestellten Forderungen liegt beim letzten Eisenbahnarbeiterstreik genau so in der Absicht der Streikleitung, wie beim Beamtenstreik; infolgedessen ist auch die zivilrechtliche Haftung der Gewerkschaften und ihrer Führer für Streikschäden genau so gegeben, wie beim Beamtenstreik 1922.

Die vorstehenden Ausführungen schildern das *heute* geltende Recht. Gegenwärtig sind wichtige Unterhandlungen wegen grundlegender Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn auf Grund des Sachverständigengutachtens im Gange; die Zukunft der Reichsbahnbeamten liegt noch völlig im Dunkel, denn das Sachverständigengutachten enthält darüber nichts, obgleich die Beamten doch gewissermaßen „wesentlicher Bestandteil“ der Bahn sind. Von der künftigen rechtlichen Stellung der Reichsbahn, ihrer Beamten und von den den Beamten gewährleisteten Rechten wird es abhängen, inwieweit das heutige Recht auch für die Zukunft Geltung behält.

Ein Fortschritt im Eisenbahnbetrieb.

Von Dr.-Ing. **Kümmell**, Elberfeld.

Kurz vor Jahresschluß ist auf dem Verschiebebahnhof Köln-Nippes ohne viel Aufhebens eine Einrichtung in Betrieb genommen worden, die dazu berufen ist, den Betrieb im Güterzugwesen erheblich umzugestalten und zu verbilligen. Es ist das die Gleisbremse der Aug. Thyssen-Hütte. Viele Jahre hat der Erfinder — Dr.-Ing. Frölich — gebraucht, bis es ihm und der ausführenden Aug. Thyssen-Hütte möglich war, seinen Gedanken im großen Betrieb tatsächlich einzuführen, bis alle Widerstände, die sich jedem guten Gedanken entgegenstellen, beseitigt und alle Kinderkrankheiten überwunden waren. Doch vergeblich hat er die Jahre der Erprobung in den Thyssenschen Werken nicht verstreichen lassen; er hat seine Erfindung bis in die letzten Folgerungen durchgebildet und theoretisch schon einen guten Teil der Schlüsse gezogen, die die Gleisbremse einen ganz außerordentlichen Einfluß auf die Behandlung der Güterwagen ausüben lassen. Es liegt dem Verfasser fern, den Erörterungen des Reg.-Baurats Frölich[1]) vorzugreifen. Lediglich die feste Überzeugung, daß die Gleisbremse mit den daraus gezogenen Folgerungen einen ganz wesentlichen Fortschritt bedeutet, treibt ihn dazu, die Vorteile zusammenzufassen:

Mit den jetzt gebräuchlichen einfachen Gleisbremsen, die durch einen Hemmschuh wirken, hat die genannte Bremse nur den Namen gemein. Sie ist eine größere Maschine, die durch erheblichen Wasserdruck jedes Rad von beiden Seiten gleichlaufend zur Schiene einpreßt. Ihre Wirkung ist abhängig von dem Achsdruck, der zu Beginn des Ablaufs durch eine Fernwage dem Bremser angezeigt wird. Die Größe des Bremsdruckes ist genau zu regeln. Eine sinnreich durchgearbeitete und erprobte Skala, die außer dem Gewicht den Wind, Temperatur, Wagenform und Krümmungen berücksichtigt, ermöglicht es dem Bremser, den Wagen durch Einstellung auf der Skala so genau abzubremsen, daß er an jeder gewünschten Stelle zum Halten kommt. Der Bremser bestimmt also genau, daß der gerade ablaufende Wagen z. B. 240 m oder 35 m laufen soll, d. h. nicht weniger, als daß die Wagen dicht auflaufen und zwar ohne Aufprall. Dabei wird von dem Bremser bezüglich der Wagen weniger Urteilskraft verlangt, als bei der jetzigen primitiven Hemmschuhgleisbremse. Erspart werden also durch die Gleisbremse der Aug. Thyssen-Hütte die Zusammendrückarbeit, Unfälle und Beschädigungen sowie die Hemmschuhleger, deren Zahl man auf einige Sicherheitswachen wird beschränken können. Die Leistungsfähigkeit eines solchen Berges kann also gegenüber dem jetzigen Betrieb leicht verdoppelt werden und damit auch die des ganzen Verschiebebahnhofs; denn die Bergleistung ist bestimmend, weil alle anderen Anlagen sich durch Vermehrung danach einrichten lassen. Ein solcher Berg wird bei Einzelablauf wohl 6000 Wagen/Tag leisten. Doppelsysteme wie Hamm werden dadurch unnötig, ihre Vorteile aber doch erreicht, wenn es möglich ist, eine beliebig große Richtungsgruppe an einen Berg anzuschließen. Durch geschickte Zusammenfassung der Weichen und vor allem richtige Bemessung des Berggefälles kann das aber erreicht werden. Die genannten Wirkungen der Bremse werden erreicht durch eine „Talbremse“ am Fuß des Berges. Eine „Gipfelbremse“ dicht unterhalb des Brechpunktes ermöglicht eine erhebliche Vergrößerung der Abdrückgeschwindigkeit, weil sie den Abstand der Wagen in beliebiger Weise regeln kann.

Der alte Streit, ob Gefäll- oder Flachbahnhof, wird im weiteren Verfolg der Ausnutzung der Gleisbremse dahin gelöst, daß die Vorteile beider Arten vereinigt, ihre Nachteile vermieden werden[2]). Man wird dem Berge nur eine solche Höhe geben müssen, daß die Wagen durch die Weichenentwicklung gebracht werden. Dahinter wird man eine Gruppe von vielleicht 10—15 Wagen ansammeln und zwar in einem kurzen Gefälle

[1]) Vgl. Frölich, Verk.-Woche 1924.

[2]) Vgl. Arch. f. Eisenbahnwesen 1923, S. 411.

von etwa 1 : 100, so daß sie nach Bedarf, wie im reinen Gefällbahnhof, ohne Maschinenkraft in Bewegung gesetzt werden können. Die Gruppe soll dann im flachen Gefälle langsam bis zum Ende der Richtungsgruppe laufen. Wie die weitere Entwicklung des Bahnhofs sein soll, ist nicht allzuschwer zu entscheiden. In den großen Bahnhöfen werden aus den Richtungsgleisen schon die meisten Züge abfahren können. Man wird hier also bestimmt stationsweise mit besonderer Maschine in rückläufiger Bewegung ordnen müssen — Grundriß Kornwestheim (Archiv für Eisenbahnwesen 23, S. 281). — Wollte man auch in diesem Falle weiterhin die Schwerkraft benutzen, so müßte man alle Wagen zugunsten der wenigen stationsweise zu ordnenden um die dazu nötige Höhe heben. Der Vomhundertsatz dieser Wagen muß schon sehr hoch sein, um das zu rechtfertigen. Er läßt sich auch bei kleinen Bahnhöfen durch Vermehrung der Richtungsgleise beliebig vermindern. (Durch diese Maßnahme spart man stets Verschiebearbeit, also Betriebskosten.) Ob und wie Ausfahrgleise anzuordnen sind, ist hier von untergeordneter Bedeutung. Die ganze Ablaufhöhe eines solchen Zukunftsbahnhofes wird vielleicht 2 m betragen, und dieser Bahnhof ist den Witterungswidrigkeiten nicht so ausgesetzt wie jetzt der höchste Berg, weil der Einzelwagen nur durch die Weichenentwicklung läuft und der Gruppenumlauf innerhalb der Richtungsgruppe dem Wind wenig Angriffsmöglichkeiten bietet. Auch hier Ersparnis an Lokomotiven und weiterhin an Kohle durch Verminderung der Hubhöhe beim Flachbahnhof um 1—2 m, beim Gefällbahnhof um fast 15—20 m. Der Geldbetrag ist erheblich (vgl. Archiv 23, a. a. O.).

Die Frage, ob die ein- oder zweiseitige Anlage wirtschaftlicher ist, wird zunächst zugunsten der einseitigen entschieden werden, und zwar vermutlich (der bestimmte Nachweis wäre noch zu führen) bis zur Leistungsfähigkeit eines Berges (d. h. der durch die Gleisbremse vergrößerten). Das würde also für die Mehrzahl der bisherigen Bahnhöfe für eine einseitige Anlage sprechen. Nur für die großen Knotenpunkte bzw. die Ursprungs- oder Verteilungsbahnhöfe, wie sie bei großen Zentren nötig sind, wäre eine zweiseitige Anlage gerechtfertigt. Beide Teile wären hier mit dem modifizierten Gefälle zu versehen.

Die aus wirtschaftlichen Gründen dringend notwendige Verminderung der Zahl der Verschiebebahnhöfe und Zusammenfassung der Fernzugbildung auf verhältnismäßig wenige Brennpunkte[3]) wird also durch die Gleisbremse erreicht ohne erhebliche Baukosten. Jedenfalls kann der Ausbau zu einem Musterbahnhof in den meisten Fällen allmählich erfolgen. Zunächst würden die genannten Brennpunkte durch die Frölichsche Gleisbremse ganz erheblich in ihrer Leistungsfähigkeit gesteigert. Dabei ist es noch nicht so wesentlich, ob die Verbesserung des Längenprofils bis zu den letzten Folgerungen Frölichs sofort oder nach und nach vorgenommen wird. Die große Leistungsfähigkeit saugt natürlich allen nur möglichen Verkehr zu den gewählten Bahnhöfen. Selbstverständlich ist, daß für deren Wahl einmal ihre geographische Lage maßgebend ist, dann aber auch, ob ihre Anlage es ermöglicht, alle mit der Bremse verbundenen und von ihr abhängenden Verbesserungen einzuführen. Wesentlich ist hier die Verbesserung des Gefälles und die Vermehrung der Richtungsgleise. Bahnhöfe, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, darf man nicht wählen, man soll dann lieber einen neuen bauen, gerade so, wie man lieber eine neue vollkommene Maschine einbaut und die alte beseitigt. Bei der Wahl ist zu berücksichtigen, daß die Aufgaben ganzer Bezirke (mehrerer bestehender Verschiebebahnhöfe) dort zusammenlaufen, während den bisherigen Bahnhöfen nur örtliche Aufgaben zugewiesen werden, wenn sie überhaupt als Verschiebebahnhöfe noch in Betracht kommen[4]). Es folgt aus der Zusammenfassung der Zugbildung eine Umarbeitung der Güte beförderungsvorschriften, die das Ziel der Zusammenfassun verfolgt. Sie muß natürlich Hand in Hand gehen mit der vo gesehenen Umarbeitung der Leitungsvorschriften nach de billigsten Abfuhrlinien. Umwege und Rückläufe müssen nac Möglichkeit vermieden werden. Ihre zulässige Länge muß ab in jedem Fall aus den Kosten der Wege berechnet werde können.

Diese so wichtige Zusammenfassung der Verschiebearbe war mit den bisherigen Mitteln nur möglich durch Riesenbah höfe wie Hamm und Hohenbudberg. Die Gleisbremse ermöglic es, den Umbau allmählich vorzunehmen, die wesentlichen Vo teile aber alsbald zu genießen. Es werden also mit geringe Mitteln große Erfolge erzielt. Das bisher ziemlich rohe Ve fahren der Ausnutzung der Schwerkraft wird wie ein Wil wasser in geregelte und völlig beherrschte Bahnen geleitet.

Eine erhebliche Schwierigkeit, deren Auftreten erst mit d Einführung der großräumigen Wagen und der Rollenlager z erwarten war, wird durch die Bremse im Zusammenhang mit d geringeren Berghöhe gar nicht in die Erscheinung treten. W hätte das hohe Gewicht in Verbindung mit geringstem Wide stand für Unfälle herbeigeführt! Für die neuen Wagen sind d Berge erheblich zu hoch. Ein gemeinsames Ablaufen beid Wagenarten ohne Gleisbremse ist undenkbar. Die stoßfre Bremse beseitigt alle Gefahren völlig und selbsttätig.

Daß die Bremse in jedem Fall unbedingt wirtschaftlich is beweist die folgende Rechnung, die nur einen Teil der Erspa nisse, nämlich die vermiedenen Unfälle, herausgreift. Bei eine Verschiebebahnhofe kann man im Durchschnitt wohl auf etw 1000 abgelaufene Wagen eine Beschädigung oder Zurechtladun rechnen. Die Kosten für den einzelnen Unfall sind durc schnittlich mit mindestens 30—50 ℳ zu schätzen. Bei 4000 a gelaufenen Wagen — Leistung eines Berges mit Brems 6—8000 Wagen — sind das vier vermiedene Beschädigunge für den Tag. Rechnet man damit, daß auch bei dem neue Betrieb noch gelegentlich ein Unfall vorkommt oder im vo liegenden Falle mit drei vermiedenen am Tag, so werden dam erspart 3 . 40 = 120 ℳ/Tag oder 120 . 300 = 36 000 ℳ/Jahr. Di Zahl der verborgenen Schäden ist aber auch erheblich hoch un zahlenmäßig nicht gut zu erfassen. Man kann also den ange gebenen Betrag als Mindestbetrag ansehen. Eine mittle Bremse kostet aber nur 30 000 bis 40 000 ℳ, so daß also allei diese Teilersparnis die Baukosten in einem Jahr decken wir Eine ähnliche Rechnung läßt sich aber auch für die ersparte Hemmschuhleger aufmachen, die etwa in Form von Sicherheits wachen auf ¼ ihrer jetzigen Zahl vermindert werden könne Die Betriebskosten der Bremse sind so gering, daß sie wah scheinlich weniger ausmachen, als die Kosten für Hemmschuh beim jetzigen Betrieb. Hinzu kommt noch die Ersparnis a Oberbau, der durch die Hemmschuhe ja besonders abgenutz wird. Die übrigen Vorteile lassen sich zahlenmäßig nicht s einfach erfassen, der ausgeführte Überschlag dürfte aber fü den vorliegenden Abriß auch völlig genügen. Die Betriebs kostenermittlung für den umgestalteten Bahnhof wird abe leicht eine ganz andere Ersparnis nachweisen. Eine genau Berechnung auf Grund tatsächlicher Zahlen wird aber nich schwer sein.

Man sieht, daß man an den verschiedenen Vorteilen, die di genannte Gleisbremse bietet, nicht vorbeigehen kann, besonder nicht in einer Zeit, wo alles auf wirtschaftliche Ausnutzun bis zum äußersten drängt. Mag man die vorliegende Abhandlun für zu optimistisch halten, wenn auch nur ein kleiner Teil de genannten Vorteile verwirklicht wird — Verfasser glaubt abe nichts übertrieben zu haben —, so würde das schon genüge die Bremse einzuführen. Die Vorteile auf weite Sicht-Ver meidung oder Verminderung der Betriebsschwierigkeiten un glattere Durchführung des Güterverkehrs verlangen m. E. ge bieterisch, mit allen Mitteln an die hier gebotene Lösung heran zugehen.

[3]) Vgl. des Verfassers: „Lage und Größe der Verschiebebahnhöfe“ im Sonderheft der Verk.-Woche: Verschiebebahnhöfe im Bau und Betrieb.

[4]) Nach diesem Gesichtspunkte wären z. B. für den Ruhrbezirk schätzungsweise vier größte Bahnhöfe nötig, von denen zwei bereits bestehen (Hamm, Hohenbudberg). Für die Südostecke käme vielleicht ein weiterer in Frage, der aber die Fernzugbildung, wie sie jetzt etwa Geisecke, Holzwickede, Unna und Soest haben, auf sich vereinigt. Der Vorteil für den Wagenumlauf wäre bedeutend.

Deutscher Eisenbahn-Kraftwagenverkehr.

Hierzu wird uns von Professor Dr.-Ing. Wentzel, Technische Hochschule Aachen, geschrieben:

In dem Aufsatz „Deutscher Eisenbahn-Kraftwagenverkehr“ von Dr. Teubner in Heft 16 ist hinsichtlich des Zusammenarbeitens von Kraftwagen und Eisenbahnen mit Recht der Grundsatz unterstrichen worden, daß es letzten Endes darauf ankomme, den allgemeinen Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten und jede ungesunde und unwirtschaftliche Entwicklung und Verwendung des Kraftwagens zu unterbinden.

Es kommt also darauf an, bei dem Zusammenarbeiten von Eisenbahnen und Kraftwagen die Grenzen der Aufgabenkreise so zu ziehen, daß der Verkehr mit möglichst geringen Aufwendungen durchgeführt wird. Wenn wir aber die Betriebskosten des Kraftwagenververkehrs mit denen der Beförderung auf der

Eisenbahn abwägen, so kann dies natürlich nur auf gleicher Grundlage geschehen, d. h. dem Kraftwagenverkehr müssen gerechter Weise auch alle die Unkosten zur Last gelegt werden, die durch Abnützung der Straßen entstehen, wenn sie nicht letzten Endes anderen Schultern zur Last fallen sollen. Ferner sollte auch die Beeinträchtigung der Anlieger an den vom Kraftwagenverkehr durchzogenen Straßen infolge Wertminderung ihrer Grundstücke nicht außer acht gelassen werden. Es ist doch nicht zu leugnen, daß der Kraftwagenverkehr in dieser Hinsicht sehr viel ungünstigere Einwirkungen ausübt, als der Eisenbahnbetrieb mit seinen zusammengefaßten Verkehrsmassen und seinen, dank seiner besonderen Anlage, sehr viel geringeren Reibungen mit anderen Interessen.

Es darf wohl angenommen werden, daß diese Umstände von dem vom Reichsverkehrsminister berufenen Kraftwagen-Ausschuß nicht unberücksichtigt gelassen werden; es wäre aber interessant zu erfahren, nach welchen Grundsätzen diese Berücksichtigung erfolgen soll.

* * *

Wir haben die vorstehenden Äußerungen Herrn Dr. Teubner zur Kenntnis zugehen lassen. Er läßt uns darauf die folgende Erklärung zugehen:

Mit dem Herrn Einsender stimme ich darin überein, daß selbstverständlich dem Kraftwagenverkehr die Unkosten zur Last gelegt werden müssen, die durch die Abnutzung der Straßen entstehen. Es geht nicht an und wäre nicht gerechtfertigt, die Kosten, die mit der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs durch einen etwaigen Ausbau und durch die Unterhaltung der Straßen erwachsen, der Allgemeinheit oder anderen Schultern aufzubürden. Ich darf aber Dr.-Ing. Wentzel daran erinnern, daß die Beitragsleistung für Kraftfahrzeuge zu den Wegeunterhaltungskosten durch das Reichskraftsteuergesetz vom 8. 4. 22, RGBl. 1922 Teil I, S. 396 und RGBl. 1923 Teil I, S. 1224 geregelt ist, das von jedem Wagen nach seiner Pferdestärke eine bestimmte Abgabe erhebt. Dazu kommt in Preußen die sogen. Vorausleistungsverordnung vom 25. 11. 23, Pr. G.S. 1923, S. 539, die die über eine bestimmte tonnenkilometrische Menge hinausgehende Wegebenutzung mit einer Abgabe in Höhe eines gewissen Teiles der Wegeunterhaltungskosten belegt. Diese Abgaben, die von dem Kraftwagen getragen werden, müssen natürlich bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Kraftwagenbeförderung eingerechnet werden. Die in dieser Beziehung geforderte gleiche Grundlage mit der Eisenbahn ist also gegeben.

Was im übrigen die Beeinträchtigung der Anlieger an der vom Kraftwagenverkehr durchzogene Straße infolge Wertminderung der Grundstücke betrifft, so fürchte ich fast, daß nicht alle Anlieger der Eisenbahn mit Dr.-Ing. Wentzel gleicher Meinung sind, der die Einwirkungen auf die Anlieger aus dem Eisenbahnbetrieb geringer erachtet, als aus dem Kraftwagenbetrieb. Doch ich will nicht darüber streiten, ich gebe ohne weiteres zu, daß auch mit dem Kraftwagenbetrieb recht arge Belästigungen und unangenehme Begleiterscheinungen nicht nur für die Anlieger, sondern auch für die Passanten der Straßen mit starkem Kraftwagenverkehr verbunden sind, die auf das geringst mögliche Maß herabzumindern hoffentlich der fortschreitenden Technik bald gelingen wird.

Das Wesentlichste scheint mir zu sein, daß wir durch den Kraftwagen in Verbindung mit der Eisenbahn neue Gebiete dem Verkehr und der Wirtschaft in einfacherer und billigerer Weise als durch einen kostspieligen Bahnbau erschließen können. Und in der Praxis hat sich gezeigt — der Kraftwagenausschuß hat seine Tätigkeit mit der Erstattung des Gutachtens abgeschlossen —, daß auch für die Frage der Straßenunterhaltung hierbei unschwer eine befriedigende Lösung gefunden werden kann. Es wird Aufgabe der „Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr" sein, diese Wege, soweit sie sich volkswirtschaftlich als gesund erweisen, weiter zu verfolgen.

Fahrpreisermäßigung zu Gunsten der Jugendpflege.

Um auch die Gegenseite zum Wort kommen zu lassen, geben wir nachfolgenden Ausführungen Raum. Die Schriftleitung.

In Nr. 18 schlägt Dr. Fischl die Aufhebung der Fahrpreisermäßigung für wandernde Jugendgruppen vor. Man kann gewiß vom rein kaufmännischen Standpunkt aus feststellen, daß die Reichsbahn tatsächlich ganz gewaltige Mengen von Jugendlichen für außerordentlich geringes Entgelt befördert, und daß ein solches zu billiges Arbeiten bei einem Betriebe, der wirtschaftlich sein soll, nicht angängig ist. Soweit die Frage zu beurteilen, ist Sache der Fachleute, und es liegt uns fern, da mitreden zu wollen.

Herr Dr. Fischl gibt dann aber auch seiner Anregung eine Begründung, die über den Rahmen des Eisenbahnwirtschaftlichen hinausgeht, wenn er sagt, der Einfluß der Eisenbahnbenutzung auf die Ertüchtigung der Jugend werde im allgemeinen überschätzt. Hierzu seien einem langjährigen Jugendführer ein paar Worte gestattet. Die Gründe, die uns veranlassen, unsere Jugend auch auf weitere Strecken durch ganz Deutschland hinauszusenden, liegen tiefer als in einem unklaren Wandertrieb oder gar in einer Vergnügungssucht. Es wird so oft betont, wie notwendig eine innere Annäherung der deutschen Stämme und eine Erweiterung des Gesichtskreises über den des Heimatkirchturms ist. Wo aber sollte das leichter möglich sein, als bei der Jugend, die noch in der Lage ist, frische Eindrücke aufzunehmen und aus diesen Eindrücken sich eine Anschauung zu bilden. Wenn die Jugend in ferne Teile Deutschlands kommt, so lernt sie diese nicht nur von der Hotelterrasse aus kennen, sondern in lebendiger Fühlung mit der Bevölkerung in Stadt und Land. Verständnis für deren Eigenart wird so geweckt und viele Gegensätze sozialer, stämmischer und politischer Art werden aufgehoben oder doch gemildert. Die so oft phrasenhaft genannte Volksgemeinschaft — wer an ihr arbeitet, spricht das Wort nur noch ungern aus — kann nur auf dem Wege gegenseitigen Kennenlernens erreicht werden.

Aber auch für die gesundheitliche Förderung unserer Jugend brauchen wir die Möglichkeit billiger Beförderung auf der Bahn. Die Großstadtjugend kann nur gedeihen, wenn sie wenigstens zeitweise die reine Luft und das helle Sonnenlicht im Freien genießen kann. Die Fahrt aufs Land an den Sonn- und Feiertagen ist ein kleiner Ersatz für eine Landsiedelung, die in nennenswertem Maße zu schaffen nicht in der Macht unseres verarmten und auf enge Grenzen zusammengedrängten Volkes steht. Der Sportbetrieb im Qualm und Staub der Großstadt kann der Jugend nicht die Wanderung im Freien ersetzen.

Dasselbe gilt für die geistige und sittliche Förderung der Jugend. Die Pflege des Charakters, die wir mit Herrn Dr. Fischl als unsere Hauptaufgabe ansehen, ist nicht zu erreichen in der Atmosphäre der Kinos und Schnapsdielen, sondern draußen, wo der Mensch erst wieder zu sich selbst kommen kann. Auf der Wanderung — und zwar durch Gebiete, die der Jugend neue Eindrücke vermitteln — vermag der Jugendführer am ersten der Seele seiner Jungen Formen zu geben. Wer das durch Verteuerung der Bahnfahrt uns unmöglich macht, der zerstört dadurch jede Möglichkeit einer tiefgreifenden Erziehung durch die Jugendpflege.

Wenn die Not zu einem Abbau der Vergünstigungen für die Jugendlichen zwingen sollte, was unseres Erachtens erst zu allerletzt in Frage kommen dürfte, so mag man ihn auf dem platten Lande beginnen und wenigstens der Jugend der Industriestädte nicht das bißchen Licht und Luft an den Sonntagen entziehen. Und weiter mag man scharf darauf achten, daß die Vergünstigungen nur den festgeschlossenen Bünden der echten Jugendbewegung und Jugendpflege zugute kommt, die festzustellen Sache der kommunalen Jugendämter oder etwa des „Ausschusses der Jugendverbände" wäre. Wenn gegen jeden Mißbrauch vorgegangen wird, so begrüßen wir das selbst am ersten. Uns aber, die wir ernsthaft an der geistigen und körperlichen Begründung von Deutschlands Zukunft in der Jugend arbeiten, mache man nicht den mit großen Opfern durchgeführten Kampf unmöglich, indem man uns unserer besten Waffen beraubt.

Klaus Ebhardt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Das Organisationskomitee der Eisenbahnen** hat am 1. Juni den ersten Teil seiner Arbeiten beendet, nachdem eine erste Prüfung des Gesetzentwurfes und des Statuts für die Eisenbahnen vorgenommen wurde. Das Komitee hat sich vertagt, um die Abfassung eines neuen Textes zu ermöglichen, da auf Grund des Textes der ersten Fassung eine Prüfung vorgenommen werden mußte. Das Komitee wird sich von neuem am 16. Juni in Berlin zusammenfinden.

— **Abänderung der Personalabbauverordnung.** Im Reichsfinanzministerium ist nach einer Mitteilung der D. A. Z. ein Gesetzentwurf zur Personalabbauverordnung ausgearbeitet, der u. a. eine Aufhebung wesentlicher Bestimmungen der Personalabbauverordnung vorsieht. Insbesondere soll die durch

die Personalabbauverordnung geschaffene Möglichkeit, entbehrliche Beamte jederzeit einstweilen in den Ruhestand zu versetzen, in absehbarer Zeit wieder beseitigt werden. Auch ist beabsichtigt, den Art. 14, nach dem verheirateten weiblichen Beamten gekündigt werden kann, dadurch günstiger zu gestalten, daß ihnen eine Pension gewährt werden soll, wenn infolge des Todes des Ehemannes oder infolge unverschuldeter Scheidung ihre wirtschaftliche Versorgung nicht gesichert ist. Ferner befindet sich die Frage, ob bei der Pensionskürzung von der Anrechnung des Einkommens aus Privatvermögen abgesehen werden kann, in erneuter Prüfung.

Der im Reichsfinanzministerium ausgearbeitete Entwurf wird dem Reichsrat und Reichstag nach vorangegangener Beschlußfassung durch die Reichsregierung alsbald zugehen.

— **Neue Muster für Doppelfahrkarten.** Mit der Beseitigung der Fahrpreisermäßigung für Rückfahrkarten im Jahre 1907 wurden die Rückfahrkarten mit dem weißen Längsstreifen in der Mitte aufgehoben. Im folgenden Jahre wurden, besonders für den Nahverkehr, sog. Doppelkarten eingeführt, die aus zwei Teilen bestanden, und von denen ein Teil bei Beendigung der Hinfahrt abgetrennt wurde. Aus den Kreisen des Eisenbahnpersonals und des Publikums sind seit Jahren Klagen über diese Karten laut geworden, da die Abtrennung der einen Hälfte an der Sperre zeitraubend war und die kleinen Karten, die den Reisenden für die Rückfahrt belassen wurden, leicht verloren gingen. Da die Gründe, die seinerzeit zur Einführung des jetzigen Doppelkartenmusters geführt haben (Wiederaufleben der im Preis ermäßigten Rückfahrkarte zu vermeiden, Betrugsmöglichkeiten hintanzuhalten, Steuerbestimmungen) nicht oder nicht mehr in dem früheren Maße bestehen, hat der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband in der letzten Sitzung des Unterausschusses für den Personenverkehr beschlossen, das jetzige Muster der Doppelkarten durch gewöhnliche Edmonsonsche Fahrkarten zu ersetzen, deren linke vordere Hälfte weiß ist, während die rechte Hälfte und die Rückseite in der Farbe der Klasse (grün, braun und grau) zu halten ist. Die Doppelkarten werden wie früher die Rückfahrkarten gelocht, das Abtrennen einer Hälfte fällt weg. Zunächst werden die Bestände an Pappen des jetzigen Musters aufgebraucht, in Kürze ist aber mit der allgemeinen Einführung der neuen Doppelkarten zu rechnen.

— **Ausbildung für die Diplomprüfung der Maschinen- und Elektroingenieure.** Bekanntlich ist nach den zurzeit gültigen Prüfungsbestimmungen der Technischen Hochschulen als Vorbereitung zur Diplomprüfung der Maschinen- und Elektroingenieure eine einjährige praktische Beschäftigung vorgeschrieben. Vor einiger Zeit hat das Preußische Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung entschieden, daß es gestattet sei, einen Teil dieses Praktikums, und zwar bis zu drei Monaten, im Lokomotivfahrdienst abzuleisten. Eine gleiche oder ähnliche Regelung haben auch die übrigen Landesstaaten getroffen. Daraufhin hat das Reichsverkehrsministerium die Reichsbahndirektionen ermächtigt, Maschinenbaubeflissene, die für den Eisenbahndienst körperlich tauglich sind, nach einer neunmonatigen Beschäftigung in einer Werkstätte und nach einjährigem Studium auf einer Technischen Hochschule zur Ausbildung in der Wartung und Führung von Dampflokomotiven anzunehmen und zwar auch dann, wenn die Antragsteller noch nicht darüber schlüssig sind, ob sie später in den Eisenbahndienst treten wollen. Für Kriegsteilnehmer wird die Forderung der vorhergehenden neunmonatigen Beschäftigung in einer Werkstätte verkürzt. Während der Dienstleistung auf der Lokomotive wird Bezahlung gewährt, wenn der Auszubildende nicht als dritter Mann auf der Maschine mitfährt, sondern als Ersatz für den Heizer voll Dienst tut. — Bei dem lebhaften Interesse der Studierenden der Technischen Hochschulen an der Ausbildung im Lokomotivfahrdienst ist anzunehmen, daß von der gebotenen Möglichkeit viele Gebrauch machen; um so mehr als die Ausbildungszeit in die Ferien gelegt werden kann und, wie gesagt, die Zulassung nicht nur auf solche beschränkt ist, die später in den Dienst der Deutschen Reichsbahn treten wollen.

— **Maßnahmen zur Diebstahlsbekämpfung.** Die bisher auf 20 Gm. festgesetzte Belohnung für die Anzeige oder die Ergreifung eines Gepäckdiebes ist mit sofortiger Wirkung auf 50 Gm. erhöht worden. Der Anreiz zur Erhöhung der Aufmerksamkeit trägt hoffentlich dazu bei, den unsauberen Elementen das Handwerk gründlich zu legen.

— **Hinterlegung von Aufbewahrungsgepäck durch Mittelspersonen.** Nach den im Bereich des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes geltenden Vorschriften über Gepäckaufbewahrung kann eine Hinterlegung von Gepäckstücken durch Mittelspersonen nach Bedürfnis eingerichtet werden. Sie geschieht in der Weise, daß die Mittelsperson, die für einen Reisenden Gegenstände zur Aufbewahrung abgibt, zunächst diesem einen mit Nummer versehenen Ausweis aushändigt; auf den Gegenständen selbst bringt sie die am Ausweis befindlichen Beklebenummern, die mit der Nummer des Ausweises übereinstimmen, an. Bei Auslieferung stellt die Gepäckabfertigung dem Aufgeber einen Empfangsschein aus, dessen Stamm zu Verrechnungszwecken bei der Aufbewahrungsstelle verbleibt. Gegen Abgabe des Ausweises und Bezahlung der Gebühren kann dann der Reisende die hinterlegten Gegenstände abholen.

Diese Einrichtung soll auswärtigen Reisenden, die in Geschäften Einkäufe besorgt und sonst in ihnen zu tun gehabt haben, und Besuchern von Gasthöfen ermöglichen, sich eingekaufte Gegenstände oder Musterkoffer oder Reisegepäck usw. durch Angestellte an den Bahnhof bringen zu lassen, um sie dann, ohne von dem Empfang eines Hinterlegungsscheines der Gepäckaufbewahrung abhängig zu sein, vor der Abreise selbst wieder abzuholen. Ihr Anwendungsgebiet ist sonach auf den Ort, in dem die Gepäckaufbewahrungsstelle, liegt, beschränkt.

Aus Kreisen der Verkehrtreibenden ist angeregt worden, die Ausweisblöcke an beliebige Reisende zur Selbstabfertigung abzugeben mit der Maßgabe, daß sie in allen Orten von ihnen Gebrauch machen können. Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat diese Erweiterung des Verfahrens aus folgenden Gründen abgelehnt: Die Verwechslungs- und Betrugsgefahr würde erhöht, weil auf einer Station öfter die gleiche Nummer mehrmals vorliegen würde; ferner müßte eine Reihe von Bahnhöfen mit Empfangsscheinen ausgerüstet werden, mit denen sie nur äußerst selten zu tun haben; solche Regelungen sind immer mißlich, sie werden schlecht beachtet und versagen in der Praxis. Da die Kosten der Einrichtung durch Einrechnung in den Kaufpreis der Ausweisblöcke auf den Reisenden abgewälzt werden müßten, würden viele abgehalten, von der Vergünstigung Gebrauch zu machen. Auch könnten für die Reisenden dann Unannehmlichkeiten und Zugversäumnisse entstehen, wenn der Mittelsperson bei der Ausfüllung der Ausweise und Nummernzettel Fehler unterlaufen. Schließlich wurde auch die Bedürfnisfrage verneint, da schon von der zurzeit bestehenden Einrichtung im allgemeinen nur mäßiger Gebrauch gemacht wird, und auch bei Ausdehnung des Verfahrens die in erster Linie in Betracht kommenden Berufsreisenden in der Hauptsache die Besorgung des Gepäcks nach wie vor durch Gasthofdiener, Angestellte usw. vorziehen würden.

— **Vermehrung der Schlafwagenläufe III. Klasse.** Bisher waren die Schlafwagen III. Klasse auf Kurse von und nach Berlin beschränkt. Seit dem 1. Juni wird ein solcher Wagen auch in den Nachtschnellzügen D 94/69 und D 56/93 zwischen Frankfurt (Main) und München über Heidelberg-Stuttgart-Ulm befördert. Frankfurt ab 8.45 nm., München an 7.00 vm. und München ab 9.30 nm., Frankfurt an 6.22 vm.

— **Verzeichnis der Sommersonderzüge.** Die Reichsbahndirektion in Berlin hat ein Übersichtsheft für die von Berlin verkehrenden diesjährigen Sommersonderzüge herausgegeben, das in knapper Anordnung die für die Benutzung der Sommersonderzüge gegebenen allgemeinen Bestimmungen, die Abfahrt- und Ankunftszeiten der Züge und die Fahrpreise enthält. Das Heft ist bei allen Fahrkartenausgaben der Berliner Fernbahnhöfe für 0,20 ℳ erhältlich.

— **Der Umbau der Eisenbahnbrücke über die Spree in Berlin.** Infolge des Umbaues der Eisenbahnbrücke über die Spree beim Bahnhof Bellevue der Berliner Stadtbahn ist die Herstellung einer Notbrücke mit eingleisigem Betrieb notwendig geworden. Hierdurch erleiden die über die Ferngleise der Stadtbahn verkehrenden Schnell- und Personenzüge geringe Verschiebungen gegenüber dem für sie vom 1. Juni ab in Aussicht genommenen Fahrplan. Die Veränderungen sind durch besonderen Aushang bekannt gemacht.

— **Stückgutverkehr zwischen den Hamburger zollinländischen Güterabfertigungen und dem Freihafen.** Im Verkehr zwischen den Güterabfertigungen Hamburg Hpbf. Han. und Berl. einerseits und den Kaischuppen andrerseits ist versuchsweise und unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs die Mindestbelastungsgrenze für geschlossene Stückgutwagen von 2000 kg auf 1000 kg herabgesetzt worden. Es wird erhofft, daß mit dieser Maßnahme eine Beschleunigung der Beförderung des für den Freihafen bestimmten Seeausfuhrstückgutes erreicht werden wird. Ob der Versuch zu einem dauernden Zustande führen wird, hängt davon ab, in welchem Maße die Verkehrtreibenden von der ihnen gebotenen Gelegenheit Gebrauch machen werden.
K.

— **Deutsch-schweizerischer Grenzverkehr.** Wie der D. A. Z. aus Lörrach gemeldet wird, sind im kleinen Grenzverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland am 1. Juni wesentliche Erleichterungen in Kraft getreten. Die roten und grünen Dauer-

passierscheine, also für den Übertritt von der Schweiz nach Deutschland und von Deutschland wiederum nach der Schweiz, gelten jetzt auf ein Jahr. Sie berechtigen zu einer beliebigen Zahl von Übertritten. Es fallen somit alle Beschränkungen auf gewisse Tage und Tageszeiten fort. Auch Übernachten im Grenzgebiet ist vom Sonnabend auf Sonntag und vom Sonntag auf Montag ohne weiteres gestattet; die Rückkehr hat spätestens am Montag früh zu erfolgen. Zum Übernachten an anderen Tagen ist eine besondere Bewilligung einzuholen. An Stelle der bisherigen Radialzone tritt eine Parallelzone ein, welche auf deutscher und schweizerischer Seite wesentlich erweitert worden ist.

— Die Beamtengehälter vor und nach dem 1. Juni. Das Reichsbesoldungsblatt enthält die Begründung, die Reichsfinanzminister Dr. Luther seiner Umstellung der Beamtengehälter mit auf den Weg gibt.* Es heißt darin:

„Wenn auch nach dem verlorenen Kriege von allen Teilen der Bevölkerung Opfer gebracht werden müssen, so erfordern es doch staatspolitische Notwendigkeiten, daß die mit der Erfüllung der Staatsaufgaben betrauten Beamten vor den größten wirtschaftlichen Sorgen geschützt werden. Insbesondere sind auch die Opfer, die bisher nicht nur von den Beamten des unteren, sondern besonders auch von denen des mittleren und höheren Dienstes verlangt worden sind, von ganz besonderer Größe. Von den Gesamtbezügen von 1913 betrugen die Gesamtbezüge eines verheirateten Beamten mit 2 Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren in einem Orte der Ortsklasse A ohne örtlichen Sonderzuschlag

1. nach dem Stande von Ende November 1923
   a) i. d. unteren Besoldungsgruppen 60—70 %,
   b) i. d. mittleren Besoldungsgruppen etwa 40 %,
   c) i. d. höheren Besoldungsgruppen 29—33 %;
2. nach dem Stande vom 1. Dezember 1923
   a) i. d. unteren Besoldungsgruppen 66—74 %,
   b) i. d. mittleren Besoldungsgruppen etwa 47 %,
   c) i. d. höheren Besoldungsgruppen 39—43 %
   (vgl. Begründung zur Zwölften Ergänzung des Besoldungsgesetzes vom 12. Dezember 1923 — RBB. Nr. 741 A I S. 429 —);
3. nach dem Stande vom 1. April 1924
   a) i. d. unteren Besoldungsgruppen 88—97 %,
   b) i. d. mittleren Besoldungsgruppen etwa 65 %,
   c) i. d. höheren Besoldungsgruppen 48—53 %
   (vgl. Begründung zur Fünfzehnten Ergänzung des Besoldungsgesetzes vom 20. März 1924 — RBB. Nr. 862 A VI 3, S. 105 —).

Diese Besoldungsverhältnisse sind jetzt nicht mehr erträglich, vielmehr drängen sie zu einer grundlegenden Änderung, wenn der wirtschaftliche Zusammenbruch der Beamten und damit schwere Schädigungen für das allgemeine Staatswohl verhindert werden sollen."

Der Ausgangspunkt für die Festsetzung der neuen Grundgehälter ist 80 % der 1913 zahlbaren Endgrundgehälter derjenigen Gehaltsklassen der Besoldungsordnung von 1909, die mit bestimmten Besoldungsgruppen des Besoldungsgesetzes von 1920 unmittelbar verglichen werden können. Es sind dies die Besoldungsgruppe III für die unteren Beamtenklassen mit früher 1600 ℳ Endgehalt, Besoldungsgruppe VIII für die älteren Obersekretäre (jetzt Inspektoren) mit früher 4500 ℳ Endgehalt, Besoldungsgruppe XI für die älteren Regierungsräte mit 7200+600 = 7800 ℳ Endgehalt, Besoldungsgruppe XIII vortragende Räte (jetzt Ministerialräte) mit früher 12 000 ℳ Endgehalt.

Bei den Besoldungsgruppen I bis V ist das bisherige Verhältnis zwischen Anfangs- und Endgehalt wie ¾ : 1, das etwa dem Verhältnis von 1913 entspricht, beibehalten worden, während es von der Besoldungsgruppe VII an unter Annäherung an die Verhältnisse von 1913 auf ⅔ : 1 herabgesetzt ist.

Auswirkung der Besoldungsneuregelung.

1. Die neuen Grundgehälter betragen im Vergleiche zu den Grundgehältern von 1913

a) bei ledigen Beamten

in Besoldungsgr.	III	V	VIII	XI	XIII	B 3
% von 1913 . .	80	82	80	80	80	80

b) bei verheirateten Beamten mit zwei Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren (Endgrundgehalt + 1 Frauenzuschl. + 2 Kinderzuschl. im Verhältnis zu dem Endgrundgehalt von 1913)

in Besoldungsgr.	III	V	VIII	XI	XIII	B 3
% von 1913 . .	115	109	92	88	85	83

2. Die neuen Gesamtbezüge einschließlich 80 % des Ortszuschlags betragen für einen verheirateten Beamten mit 2 Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren in einem Orte der Ortsklasse A ohne örtlichen Sonderzuschlag

in Besoldungsgr.	III	V	VIII	XI	XIII	B 3
% von 1913 . .	103	106	89	84	82	80

Während also bei den ledigen Beamten das Verhältnis der neuen Bezüge zu denen von 1913 in allen Besoldungsgruppen etwa dasselbe ist — etwa 80 % —, sind die Beamten mit Familie in den unteren Besoldungsgruppen verhältnismäßig nicht unerheblich besser gestellt als die in den mittleren und höheren Gruppen; denn das jetzige Familieneinkommen der unteren Besoldungsgruppen übersteigt das von 1913 bereits, während das der mittleren Besoldungsgruppen noch um etwa 10 %, das der höheren um etwa 15 bis 20 % unter dem von 1913 bleibt.

— Jubiläum der Harzquer- und Brockenbahn. Auf der höchstgelegenen Bahnstation Mitteldeutschlands (1142 m über dem Meeresspiegel) fand am 30. Mai d. J. die ernste, würdige Feier des 25 jährigen Jubiläums der Harzquer- und Brockenbahn statt, die nun seit einem Vierteljahrhundert das Harzgebirge in der Richtung von Nord nach Süd überquert und in einer besonderen Führung sich bis zum Gipfel des Brockens windet. Wenn die landschaftliche Schönheit des Harzgebirges jetzt für jedermann erschlossen ist, Gebirgsstädte und Dörfer, die noch vor 25 Jahren den Dornröschenschlaf schliefen, zu zum Teil weltbekannten Kurorten aufgeblüht sind, Handel und Industrie einen ungeahnten Aufschwung im Harz genommen haben, so ist das das unumstrittene Verdienst dieser Bahn, die ungezählten Harzbewohnern zu Arbeitsverdienst und sozialem Erstarken verholfen hat. In einem Sonderzug wurden, vorbei an den festlich geschmückten Stationen mit bekränzten Lokomotiven, die zahlreich erschienenen Gäste nach dem Brocken gebracht. Unter den Ehrengästen bemerkten wir S. D. den Fürsten Christian Ernst von Stolberg-Wernigerode, Erbprinz Botho, als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums Geh. Oberregierungsrat Grunow, den Präsidenten der Reichsbahndirektion Magdeburg Friese, von der Technischen Hochschule Hannover Geheimrat Troske, den Vorsitzenden des Harzklubs Stadtrat v. Frankenberg, die Vertreter der Harzstädte usw. Die Feier wurde eingeleitet durch einen Weiheakt in dem Empfangsgebäude des neu hergestellten Brockenbahnhofs, bei welchem Frau Direktor Scharnhorst das alte schöne „Gott grüße dich" stimmungsvoll zu Gehör brachte. Eisenbahndirektor Scharnhorst begrüßte sodann die erschienenen Ehrengäste und sprach den Behörden den Dank für die Förderung des Unternehmens aus. Besonders gedachte er der Eisenbahner, die im Kriege gefallen sind, und enthüllte zu ihrem ehrenden Gedächtnis eine Gedächtnistafel. Dem Wohltätigkeitsfonds überwies er 100 Aktien und sprach seinen besonderen Dank den 20 Harzquerbahnern aus, welche schon 25 Jahre im Dienste des Unternehmens stehen; gewiß ein vorzügliches Zeichen für das gute Einvernehmen zwischen der Verwaltung und dem Personal. Der Redner schloß mit den Worten: „Wir wollen mit daran helfen, daß Deutschland wieder das Vaterland wird, in dem unsere Kinder sich wohl fühlen können. Das sei unser Brockenschwur." Begeistert fiel die Versammlung in das Hoch auf Deutschland ein und sang das Deutschlandlied. Nach einer Reihe von Begrüßungen durch den Vertreter des Reichsverkehrsministers, des Eisenbahnpräsidenten, der Bürgermeister von Wernigerode und Nordhausen, des Kreises und der Technischen Hochschule Hannover, wofür der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Stadtverordnetenvorsteher Büchting, dankte, schloß die Feier. Im Anschluß an sie fand im Brockenhotel ein Festessen statt, bei dem Fürst Stolberg-Wernigerode seine Glückwünsche der Eisenbahn darbrachte. Besondere Aufmerksamkeit wurde der vom Verlage des „Harz" hergestellten Festschrift geschenkt, die als ein Sonderheft der bekannten Monatsschrift in erschöpfender Weise die Bedeutung der Harzbahn würdigt.

— Der Eisenbahnverkehr im besetzten Gebiet. Einem Aufsatz hierüber von Syndikus Eggermann-Industrie- und Handelskammer zu Köln in der Sondernummer der Köln. Ztg. Nr. 333 b entnehmen wir folgendes:

.... Der Stand der Dinge in der Gegenwart ist der, daß sich, abgesehen von dem britisch besetzten Gebiet, fast alle wichtigen Bahnhöfe und Eisenbahnlinien des besetzten Teils Westdeutschlands nach wie vor in der Hand der französisch-belgischen Regie befinden, und daß ein gewisser Wechselverkehr zwischen Reichsbahn und Regie stattfindet. Dieser Zustand ist aber, wie in der Praxis täglich von neuem festzustellen ist, auf die Dauer unhaltbar und schädigt das von guten Verkehrsmöglichkeiten geradezu abhängende Wirtschaftsleben an Rhein und Ruhr so stark, daß es schließlich verkümmern muß, wenn nicht bald Abhilfe geschafft wird. Die derzeitigen Verhältnisse im Güterverkehr erinnern immer wieder an die trostlosen Jahre 1919 und 1920, unterscheiden sich aber von jenen Jahren insofern, als man damals infolge der kraftvollen Bestrebungen der deutschen Eisenbahnverwaltung von Monat zu Monat eine deutliche

Linderung verspürte, während jetzt das Gegenteil beobachtet werden kann, obgleich der gute Wille der Regieverwaltung unverkennbar ist. Es muß offen ausgesprochen werden, daß die Regie nicht fähig ist, den umfangreichen und heute erst in den Kinderschuhen eines erneuten Aufblühens steckenden Verkehr des Westens Deutschlands zu bewältigen; sie ist das schon deshalb nicht, weil sie in der Hochburg der deutschen Schaffenskraft nicht heimisch ist und die hier maßgebenden Faktoren der Wirtschaft und des Verkehrs nicht zu ergründen und deshalb auch nicht zu verquicken vermag. Bei der engen Verflechtung des besetzten Gebiets mit dem übrigen Deutschland ist es für beide Teile ein Gebot der Notwendigkeit, gleichmäßige Transportbedingungen zu haben und ungestört miteinander in Verbindung treten zu können. Diese gleichmäßigen Bedingungen liegen nicht vor, stützt sich doch die Regie auf Reglements, die die Bevölkerung an Rhein und Ruhr, welcher die alle Bedürfnisse unsrer vielseitigen Wirtschaft berücksichtigenden Vorschriften der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung in Fleisch und Blut übergegangen sind, nicht verstehen kann.

Es sei in dieser Beziehung nur angeführt die Haftpflichtfrage, die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom Jahre 1890 entlehnt ist und eine große Unsicherheit im Kreise der Verkehrtreibenden hervorgerufen hat. Im übrigen vermißt man hier die eingehende, auf wirtschaftlichen Erwägungen aufgebaute deutsche Güterklassifikation, weiterhin die Anwendung der deutschen Leitungsvorschriften, sodann die Klärung der Frage der Nebengebühren, der Anschlußgleise- und der Frachtstundungsbedingungen und dergleichen mehr, alles Fragen, deren Lösung im Interesse eines reibungslosen Verkehrs unumgänglich nötig, aber troz wiederholten Vorbringens bei den örtlichen Verwaltungsstellen der Regie bisher nicht zu erreichen gewesen ist. Die rheinisch-westfälische Industrie leidet unter ungenügender Wagengestellung, unregelmäßiger Abbeförderung ihrer Erzeugnisse, langer Laufzeit der Sendungen und unsicherer Ankunft der Güter. An der Ruhr mußten infolge des mangelhaften Abtransportes der Produkte oder der unzulänglichen Zufuhr von Rohstoffen wiederholt Feierschichten eingelegt werden. Nach einer kürzlich veröffentlichten Mitteilung der Regie hat sie der Ruhrkohlenindustrie im ganzen Monat Februar 1924 394 686 Wagen zur Verfügung gestellt; die Deutsche Reichsbahn hat gegenüber dieser Industrie in dem gleichen Monat des Jahres 1922, der von einem schweren Eisenbahnerstreik heimgesucht worden ist, 436 191 und im Februar 1921 578 314 Wagen, also fast 200 000 Wagen mehr als die Regie, zugeführt. Man wird natürlich von der ortsfremden Regie nicht die Leistungen verlangen können wie von der mit den Verhältnissen durch und durch vertrauten Reichsbahn. Aber dieser Gesichtspunkt hat für die Wirtschaft völlig auszuscheiden, denn diese muß, wenn sie arbeiten und leben will, die nötigen Wagen zur Abfuhr ihrer Produkte haben. Nach den den Vertretungen der Industrie von der Reichsbahn gegebenen Aufschlüssen hat die letztere alles getan, was in ihren Kräften stand, um den Wagenmangel zu beseitigen; sie hat bis zum 5. April des laufenden Jahres rund 47 500 Wagen mehr gestellt als in das von ihr betriebene Gebiet zurückgeflossen sind. Der Regiebetrieb kann eben unmöglich in Ordnung kommen; er kann auch deshalb nicht in Betrieb kommen, weil er durch die Zentrale von Mainz aus geregelt wird, während unter deutscher Verwaltung innerhalb des besetzten Gebiets mehrere Direktionen selbständig vorgehen und handeln konnten.

Außerordentlich übel sieht es auch auf den Übergängen der Regie nach dem unbesetzten Deutschland aus. Hier machen sich die Nachteile des gebrochenen Verkehrs und die Unzulänglichkeit der für Übergabegeschäfte und Zollkontrollen nicht eingerichteten Grenzbahnhöfe in einer Weise geltend, daß Verstopfungen und Verzögerungen in der Abwicklung des Verkehrs an der Tagesordnung sind. In jüngster Zeit werden die Zollformalitäten allerdings schon vielfach durch Binnenzollämter erledigt, was ohne Zweifel eine gewisse Besserung bedeutet, dem Übelstande der mißlichen Verkehrsverhältnisse im ganzen aber keinen Abbruch zu tun vermocht hat. Die Anführung von Einzelheiten in bezug auf die durch die Vorschriften der Regie hervorgerufenen Verkehrserschwernisse ließe sich mit Leichtigkeit vermehren, man braucht nur auf den im Verkehr der Regie mit dem Brückenkopf eingeführten Frankaturzwang und ganz besonders auf den Zwang der Entrichtung aller Frachten in Franken zu verweisen. In einer ganzen Reihe von westdeutschen Industriezweigen machen sich übrigens die Regiefrachten derartig fühlbar, daß die Wettbewerbsfähigkeit mit dem unbesetzten Deutschland darunter zu leiden hat. Zur Zeit des Sinkens des Frankens hat die Regie ihre Tarife um 80 % erhöht; trotz seiner mitterweile erfolgten Festigung ist aber eine Herabsetzung der Frachtsätze nicht erfolgt.

Die Verhältnisse im Personenverkehr des besetzten Gebietes sollen in dieser Abhandlung nur flüchtig gestreift werden. Es muß zugestanden werden, daß seit den oben erwähnten Abkommen zwischen der Reichsbahnverwaltung und der Regie eine starke Vermehrung der Zugfolge eingetreten und der Verkehr nach allen Richtungen hin wieder möglich ist. Auch ist festzustellen, daß viele der namentlich über Köln gehenden internationalen Verbindungen im Laufe der letzten Monate wieder hergestellt worden sind. Aber auch der Personenverkehr leidet ungemein; seine glatte Abwicklung stößt selbst innerhalb der Regiestrecken häufig auf Schwierigkeiten, trotzdem er nicht annähernd so stark ist wie zur Zeit der Wirksamkeit der deutschen Verwaltung. Besonders übel liegen die Dinge im Verkehr des besetzten Gebiets mit dem Ausland und namentlich mit dem unbesetzten Deutschland. Die Vorschrift über die Neulösung der Fahrkarten auf den Übergangsstationen des französisch-belgisch besetzten Gebiets, sodann die äußerst lästige Paß- und Gepäckkontrolle sind nicht selten mit so langen Wartezeiten verbunden, daß Anschlüsse versäumt werden und ein pünktliches Eintreffen der Reisenden in keinem Fall gewährleistet ist. Die neuerdings getroffene Erleichterung der Ausgabe von Fahrkarten und die Vornahme der Paß- und Zollkontrolle in den Zügen selbst ist natürlich von dem reisenden Publikum sehr begrüßt worden; sie ist aber nicht hinreichend, um dem Verkehrsbedürfnis einer Bevölkerung zu entsprechen, die in engster geschäftlicher Verbindung mit dem unbesetzten Deutschland steht, auch zum Ausland regste Beziehungen unterhält und infolgedessen tagtäglich auf die Eisenbahn angewiesen ist.

Die Frage der Zukunft der deutschen und namentlich der westdeutschen Eisenbahnen steht seit Jahr und Tag im Vordergrund der öffentlichen Erörterung. Sie ist eines der wichtigsten Probleme in den Gutachten der von dem Wiederherstellungsausschuß eingesetzten Sachverständigen. Ihrer Lösung sieht man in dem besetzten Gebiet mit größter Spannung entgegen, weil hier jeder Verkehrtreibende Tag für Tag das Unhaltbare des augenblicklichen Zustandes vor Augen hat und sich längst darüber klar geworden ist, daß eine Rettung aus unseren Verkehrsnöten nur möglich ist, wenn die Einheit der deutschen Eisenbahn wiederhergestellt, der Tarifhoheit des Reiches auch in den besetzten Gebieten wieder Geltung verschafft und die französisch-belgische Eisenbahnregie von der Ruhr und vom Rhein zurückgezogen wird.

— **Von dem Reichskursbuch** ist mit Einführung des neuen Fahrplans am 1. Juni eine neue Ausgabe erschienen. Neben den Fahrplänen für Eisenbahnen und Wasserstraßen und den vielen sonstigen wichtigen Angaben für den Reiseverkehr enthält es auch die Kraftwagenverbindungen und die Luftverkehrsfahrpläne der verschiedenen Gesellschaften. Der Preis beträgt 7 ℳ. Wie wir hören, ist diese Ausgabe bereits vergriffen. Die sofortige Herausgabe eines Nachdrucks, in dem auch die inzwischen noch bekannt gewordenen Änderungen im Fahrplan der Regiestrecken Berücksichtigung finden sollen, ist in die Wege geleitet.

— **Das Organisationskomitee für die deutsche Industriehypothek** ist am 2. Juni zum erstenmale in Paris zusammengetreten. Die vier Mitglieder sind: Geheimrat von Trendelenburg, Geheimrat Bücher, der französische Bankdirektor Descamps und der Mailänder Bankier Bianchini.

— **Spediteurtag in Heidelberg.** Ende Mai hielt der Verein Deutscher Spediteure seine 44. Hauptversammlung in Heidelberg ab. Unter seinen Entschließungen ist folgendes hervorzuheben: „Es mehren sich in letzter Zeit die Fälle, daß in Fragen, die die Gesamtheit unseres Gewerbes betreffen, Reichsbahndirektionen, Handelskammern, Finanzämter, Außenhandelsstellen, Wirtschaftsverbände und sonstige Organisationen, sich unmittelbar an einzelne unserer Mitgliedsfirmen oder auch an örtliche Vereinigungen um Stellungnahme wenden. Den Antworten entnehmen diese Stellen dann die Berechtigung, vor den Reichsbehörden als Vertreter der wirtschaftspolitischen Interessen unseres Gewerbes aufzutreten. Durch dieses Verfahren werden die das Speditionsgewerbe betreffenden Forderungen zersplittert und zum Teil mit Sonderwünschen oder Wünschen anderer Kreise, z. B. einzelnen Firmen nahestehender Industrien, in einer unseren Gesamtinteressen abträglichen Weise vermengt.

Die 44. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Spediteure richtet an die sämtlichen Mitglieder des Vereins die dringende Forderung,

1. sämtliche derartige Anfragen, die nicht örtliche Interessen betreffen, nur gemeinsam mit dem Verein zu bearbeiten,
2. dafür Sorge zu tragen, daß die örtlichen Vereinigungen, denen die Mitglieder angehören, in gleicher Weise verfahren.“

— Die Ferienkurse der Verwaltungsakademie Berlin im Herbst 1924. Die ständig wachsenden Berufsanforderungen machen eine planmäßige Fortbildung der Beamten zur Notwendigkeit. Daraus erklärt sich der große Zuspruch zu den Ferienkursen der Akademie, deren Zweck es ist, nach der Art der staatswissenschaftlichen Fortbildungskurse durch Vorträge in knapper wissenschaftlicher Form einen Überblick über die Entwicklung und den neuesten Stand der wichtigsten Verwaltungszweige zu bieten, um die Teilnehmer mit dem Wesen und den Zielen der noch zu lösenden größeren Aufgaben vertraut zu machen. Den ihr aus Beamtenkreisen zugegangenen Wünschen entsprechend, hat sich die Leitung der Akademie entschlossen, Frühjahrs- und Herbst-Ferienkurse als regelmäßige Einrichtung in ihren Lehrplan aufzunehmen. Um eine Überanstrengung der Teilnehmer zu vermeiden, ist die Dauer auf zwei Wochen vorgesehen. Die enge Zusammenarbeit der Akademie mit den amtlichen Stellen gibt Gewähr dafür, daß in den Veranstaltungen den Berufsanforderungen weitgehend Rechnung getragen wird. Die Kurse werden behandeln: allgemein-wissenschaftliche Gebiete, Gegenwartsfragen der Beamtenschaft, namentlich aber fachwissenschaftliche Aufgaben. Für den Herbst 1924 sind geplant: 1. Verwaltungs-kommunal-sozialwissenschaftlicher Kursus, 2. Post- und telegraphenwissenschaftlicher Kursus, 3. Reichsbahnkursus, 4. Polizeiwissenschaftlicher Kursus, 5. Kursus für Justizbeamte. Beamte, die an einem dieser Kurse teilzunehmen gedenken, tun gut, sich schon jetzt mit ihrem Urlaub darauf einzurichten.

— Stiftung „Eisenbahntöchterhort". Am 25. Mai fand im Christianenheim in Erfurt unter Leitung des Staatssekretärs Bodenstein die diesjährige Sitzung des Aufsichtsrates statt, der auch Staatsminister Hoff, der rege Förderer dieser Wohlfahrtseinrichtung, beiwohnte. Trotz der durch die Geldentwertung geschaffenen großen Schwierigkeiten ist es den vereinten Anstrengungen der zuständigen Organe dieser Fürsorgeeinrichtung gelungen, auch im Jahre 1923 den Betrieb voll aufrecht zu erhalten. Sammlungen, an denen sich das Gesamtpersonal wie insbesondere auch Personen und Firmen, die mit der Eisenbahnverwaltung in Beziehung stehen, beteiligten, haben wesentlich dazu beigetragen, diese Schwierigkeiten zu überwinden. Auf diese Weise ist es auch gelungen, im abgelaufenen Jahre nicht nur die Ausgaben zu decken, sondern noch einen Überschuß zu erzielen und dem Stiftungsfonds eine namhafte Summe zuzuführen. Das Christianenheim in Erfurt war mit 244 Personen — darunter 109 Arbeitertöchter — und das Marienfelder Heim bei Berlin mit 50 Personen — darunter 20 Arbeitertöchter — belegt.

Möge diese segensreiche Einrichtung, die auf eine zwanzigjährige, von reichen Erfolgen begleitete Tätigkeit zurückblicken kann, trotz noch bestehender Hemmnisse auch weiter in der Lage sein, ihre großen Aufgaben durchzuführen.

— Der Verein Deutscher Ingenieure hielt in den ersten Junitagen seine 63. Hauptversammlung in Hannover ab. Der Vereinsvorsitzende, Geheimrat Klingenberg, eröffnete die Sitzung durch einen Vortrag, in dem er auch über die Leistung der Ford-Werke berichtete. Die Graßhoff-Medaille wurde, wie wir einer Zeitungsnotiz entnehmen, an Geheimrat Dr. Hermann Zimmermann (Berlin), bekannt als Erbauer der Kuppel des Reichstagsgebäudes und durch seine Forschungsarbeit im Eisenbahnoberbau, verliehen. Es wurde eine Entschließung angenommen, die sich gegen die Verordnung des preußischen Kultusministeriums richtet, nach welcher eine Einschränkung des mathematischen Unterrichts an den humanistischen und Realgymnasien stattfinden soll. Besondere Beachtung fand in den Vorträgen die Entwicklung des Luftverkehrs.

— Abschied des Oberregierungsrats Raunecker. Am 1. Juni dieses Jahres ist auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit nach Vollendung des 60. Lebensjahres Oberregierungsrat Raunecker, zuletzt Vorstand der Verkehrs- und Finanzabteilung der Reichsbahndirektion Stuttgart, aus dem Dienst der Eisenbahnverwaltung ausgeschieden. Nach mehrjähriger Verwendung auf Stellen des äußeren Dienstes wurde Raunecker zur vorm. Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen einberufen, bei der ihm im Jahre 1907 das umfangreiche und schwierige Referat über den Verkehrsdienst, das eine Fülle der verschiedenartigsten Ausgaben umfaßt, übertragen wurde. Als Referent für den Verkehrsdienst hatte er auch die Württembergische Eisenbahnverwaltung und später die Reichsbahndirektion Stuttgart im Deutschen Eisenbahnverkehrsverband zu vertreten. Hier hat er sich durch seine gründliche Sachkenntnis und seinen klaren, immer auf das Notwendige und Mögliche gerichtete Blick eine führende Stellung erworben und so auf die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens einen starken Einfluß ausgeübt.

Raunecker war ein Mann von ausgeprägter Eigenart. Rasches Erfassen des Wesentlichen, nüchternes Abwägen und zielbewußtes Handeln verband er mit ungewöhnlicher Arbeitskraft und einer selbst in kleinen Dingen großen Gewissenhaftigkeit.

Die Reichsbahndirektion verliert in ihm einen hochverdienten Beamten, dessen Rat und Urteil noch oft vermißt werden wird. Der Scheidende aber darf das Bewußtsein mit sich in den Ruhestand nehmen, das Vertrauen und die Achtung aller erworben zu haben, die mit ihm in dienstliche Berührung kamen, besonders aber derer, die unter seiner unmittelbaren Leitung arbeiten durften.

Österreich.

— Der Sommerfahrplan der österreichischen Bundesbahnen. Am 1. Juni ist der neue Fahrplan der Bundesbahnen in Kraft getreten. Das Hauptgewicht bei der Erstellung des Fahrplans wurde auf eine Beschleunigung der Züge und die dadurch bewirkte Kürzung der Fahrtdauer, insbesondere der Schnell- und D-Züge gelegt. Auf der Strecke Wien—Salzburg werden beispielsweise die Fahrzeiten einzelner D-Züge gegenüber dem vorjährigen Sommerfahrplan um 35 bis 70 Minuten verringert, wodurch die Fahrtzeiten der Vorkriegsjahre nahezu erreicht sind.

Im Hinblick auf die schon seit längerer Zeit festgestellte Abwanderung von den Personenzügen auf die schnellfahrenden Züge sah sich die Generaldirektion der Bundesbahnen genötigt, den Schnellzugsverkehr zu verdichten. Auf der Westbahnhauptstrecke gehen seit 1. Juni d. J. täglich 8 D-Züge, 5 Schnellzüge und dreimal wöchentlich der Orientexpreßzug von Wien ab und ebenso viele Züge kommen an, wodurch die Zahl der im Jahre 1914 auf dieser Linie fahrplanmäßig geführten Schnellzüge bereits überschritten ist. Das gleiche gilt von der Südbahnhauptstrecke, auf der mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans sowohl hinsichtlich der Zugsdichte wie der Fahrtdauer der Vorkriegsstand erreicht werden wird.

Der Verkehr Wien-Südbahnhof—Meran wird durch die Leitung über Leoben gegenüber dem Vorjahrssommer um zwei bis zweieinhalb Stunden gekürzt. Weiter wurde eine Nachtverbindung ohne Wagenwechsel zwischen Steiermark und Kärnten—Tirol ins Leben gerufen. Durch die Zugbeschleunigungen ergibt sich für die Reise von Wien nach Mailand eine Verkürzung der Reisedauer um drei Stunden und nach Genua unter Vermeidung einer zweiten Nachtfahrt um 5½ Stunden. Fernpersonenzüge werden auf den Bundesbahnlinien im Sommerdienst in gleicher Zahl wie bisher geführt werden. Zur Verbesserung des Verkehrs nach dem nördlichen Burgenlande bringt der Sommerfahrplan zwei neue Personenzugspaare.

Auch für den Touristenverkehr wurde durch Erstellung günstiger Anschlüsse und Einführung der Personenbeförderung bei einzelnen Güterzügen weitestgehend vorgesorgt.

Besonders ist hervorzuheben, daß die schon jetzt elektrisch betriebene Teilstrecke Stainach-Irdning—Aussee mit 1. August d. J. auf der ganzen Strecke Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim elektrisch befahren werden wird.

Auf der Franz-Josef-Bahn-Strecke erfolgte eine Kürzung der Schnellzugsfahrzeiten um beiläufig 5%, auf der Ost- und Nordbahn-Strecke eine solche um 10—15%.

Im Gebäude der Generaldirektion der Bundesbahnen am Schwarzenbergplatz wurde am 29. Mai eine Fahrkartenvorverkaufsstelle eröffnet, bei der schon drei Tage vorher Fahrkarten für alle Bundesbahnlinien erhältlich sein werden. Eine gleiche Einrichtung soll auf allen Wiener Bahnhöfen geschaffen werden.

Der am 1. Juni in Kraft getretene Sommerfahrplan enthält im Schnellzugsverkehr im einzelnen folgende wichtigere Änderungen und Verbesserungen.

Wien-Westbahnhof—Passau—Leipzig—Berlin. Wien-Westbahnhof—Passau—Frankfurt (Main). Die Schnellzugsverbindung Wien-Westbahnhof—Berlin und zurück (D 405 und D 406) ist in der Richtung Wien—Berlin um 1 Stunde, in der Gegenrichtung um 30 Minuten beschleunigt: Wien-Westbahnhof ab 14 Uhr 5 Min., Berlin-Anhalter Bahnhof an 9 Uhr 8 Min., Berlin-Anhalter Bahnhof ab 21 Uhr, Wien-Westbahnhof an 16 Uhr 20 Min. Diese Züge führen durchlaufende Wagen aller drei Klassen Wien—Berlin und einen durchlaufenden Wagen 1./2. Klasse Wien—Leipzig—Hoeck van Holland, ferner einen Speisewagen Wien—Passau und Schlafwagen Passau—Berlin.

Die Schnellzüge D 409 (ab Wien-Westbahnhof 22 Uhr 40 Min.) und D 410 (Wien-Westbahnhof an 8 Uhr), die seit längerer Zeit nur bis Würzburg verkehrten, verkehren wieder bis Frankfurt (Main).

Wien-Westbahnhof—Salzburg—München. Die Tagesverbindung Wien-München ist wesentlich beschleunigt, und zwar Zug D 203 (Wien-Westbahnhof ab 11 Uhr, München Hauptbahnhof an 21 Uhr) um 1 Stunde 17 Min., Zug D 204 (München ab 8 Uhr 25 Min., Wien-Westbahnhof an 18 Uhr 25 Min.) um 40 Min. Die durch die Züge D 209 (Wien-Westbahnhof ab 22 Uhr 30 Min.) und D 210 (Wien-Westbahnhof an 6 Uhr 50 Min.) vermittelte Nachtverbindung ist nahezu unverändert.

Wien-Westbahnhof—Innsbruck—Bregenz—Schweiz—Paris. Die Verbindung Wien—Arlberg—Paris wird mit den Schnellzügen D 309 (Wien-Westbahnhof ab 23 Uhr) und D 310 (Wien-Westbahnhof an 6 Uhr 40 Min.) über Selztal geführt. Die Schnellzüge 205/206 Wien—Salzburg—Innsbruck—Bregenz und Buchs—Schweiz werden in D-Züge umgewandelt, wesentlich beschleunigt (D 205 Wien-Westbahnhof ab 18 Uhr 35 Min., Innsbruck ab 7 Uhr; D 206 Innsbruck an 22 Uhr 30 Min., Wien-Westbahnhof an 10 Uhr 55 Min.) und führen nunmehr außer den bisherigen Kurswagen Wien—Basel einen durchlaufenden Wagen 1./2. Klasse Budapest—Wien—Genf, 1., 2., 3. Klasse Wien—Bregenz—St. Gallen, ferner einen Schlafwagen Wien—Zürich und Speisewagen Wien—Linz und Innsbruck—Basel.

Die Tagesverbindung Wien—Innsbruck wird sowohl durch die Züge 703/303 (Wien-Westbahnhof ab 7 Uhr 50 Min., Innsbruck an 21 Uhr 45 Min.) und 304/704 (Innsbruck ab 7 Uhr 30 Min., Wien-Westbahnhof an 20 Uhr 55 Min.) über Linz—Salzburg als auch durch die Züge 303 (Wien-Westbahnhof ab 8 Uhr 45 Min., Innsbruck an 21 Uhr 45 Min.) und 304 (Innsbruck ab 7 Uhr 30 Min., Wien-Westbahnhof an 20 Uhr 45 Min.) über Selztal bedient.

Weiter werden den Sommer über wieder die Schnellzüge 207 (Wien-Westbahnhof ab 20 Uhr 10 Min., Bregenz an 14 Uhr 42 Min.) und 208 (Bregenz ab 14 Uhr 43 Min., Wien-Westbahnhof an 9 Uhr 40 Min.) mit durchlaufenden Wagen Wien—Bregenz und Innsbruck—Lindau—Stuttgart—Mannheim—Köln geführt.

Der gleichfalls beschleunigte Orientexpreßzug L 7 Bukarest—Wien—Arlberg—Paris (ab Wien-Westbahnhof 9 Uhr 35 Min.) verkehrt seit 3. Juni jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag, in der Gegenrichtung Zug L 8 (Wien-Westbahnhof an 21 Uhr 35 Min.) wie bisher jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag.

Wien-Westbahnhof—Bad Gastein—Villach. Seit 1. Juni verkehrt von Wien-Westbahnhof über Salzburg—Bad Gastein der Schnellzug 703 (Wien-Westbahnhof ab 7 Uhr 50 Min., Villach Hauptbahnhof an 20 Uhr 30 Min.), der in Bischofshofen auch durchlaufende Wagen Wien—Villach vom Schnellzug 303 (Wien-Westbahnhof ab 8 Uhr 45 Min.) über Selztal übernimmt. In der Gegenrichtung verkehrt der Zug 704 von Villach (ab 8 Uhr 35 Min.) über Bad Gastein—Salzburg nach Wien-Westbahnhof (an 20 Uhr 55 Min.) und gibt in Bischofshofen durchlaufende Wagen Villach—Wien an den über Selztal nach Wien-Westbahnhof (an 20 Uhr 45 Min.) verkehrenden Schnellzug 304 ab.

Vom 28. Juni bis 14. September verkehrt im Anschluß an den Zug D 203 (Wien-Westbahnhof ab 11 Uhr) der Zug D 705 von Salzburg (ab 17 Uhr 50 Min.) nach Bad Gastein (an 20 Uhr 20 Min.) und Böckstein, in der Gegenrichtung ab 29. Juni bis 15. September der Zug D 706 von Böckstein und Bad Gastein (ab 9 Uhr 35 Min.) nach Salzburg (an 11 Uhr 40 Min.) zum Anschluß an den Zug D 204 nach Wien-Westbahnhof (an 18 Uhr 25 Min.) mit durchlaufenden Wagen Wien und München—Bad Gastein—Böckstein. Weiter verkehrt in den Arlbergschnellzügen D 309 (ab Wien-Westbahnhof 23 Uhr) und D 310 (an Wien-Westbahnhof 6 Uhr 40 Min.) über Selztal ein durchlaufender Wagen Wien—Bad Gastein—Villach, der zwischen Bischofshofen und Villach in den Personenzügen 211/711-712/212 läuft. In denselben Zügen verkehrt vom 14. bzw. 15. Juni bis 14. bzw. 15. September ein Schlafwagen Wien—Bad Gastein. (Schluß folgt.)

— Zuweisung der Franz-Josephbahnlinien an die Bundesbahndirektion Wien Nordost. Im Hinblick auf die bevorstehende Vereinigung der Bundesbahndirektion Wien-West mit der Betriebsdirektion Wien der Südbahn i. L. sind mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1924 nachfolgende Strecken aus dem Netz der Bundesbahndirektion Wien-West ausgeschieden und der Bundesbahndirektion Wien-Nordost unterstellt worden: Wien-F. J. B.-Gmünd, Tulln-St. Pölten, Herzogenburg-Krems, Absdorf-Hippersdorf-Krems, Krems-Grein-Mauthausen, Hadersdorf-Sigmundsherberg, Absdorf-Stockerau, Göpfritz-Raabs, Schwarzenau-Zlabings, Schwarzenau-Zwettl-Martinsberg, N. Ö. Waldviertelbahn und Donauuferbahn.

— Graz-Köflacher Eisenbahn. Zu Beginn dieses Jahres wurde der Vertrag zwischen der Südbahnverwaltung und der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft hinsichtlich des Betriebes der dieser Gesellschaft gehörigen Bahnstrecken gekündigt. Die Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft wird mit 1. Juli d. J. den Betrieb ihrer Linien selbst übernehmen.

— Die Entwicklung des österreichischen Außenhandels. Bundesminister Dr. Schürff hielt in der Hauptversammlung des N. ö. Gewerbevereins einen Vortrag über den österreichischen Außenhandel. Der Minister führte aus: Die Ausweise unserer Handelsstatistik in den letzten zwei Jahren zeigen im Verkehr mit den Nachfolgestaaten eine Zunahme ihres verhältnismäßigen Anteils an unserer Gesamteinfuhr von etwa 43 auf 46%, dagegen eine Abnahme des Anteils an unserer Ausfuhr von rund 45 auf 40%. Die Zunahme betrifft, abgesehen von Polen, das seine Lieferung von Brennstoffen verdoppelte, vor allem Südslawien und Ungarn und bedeutet, daß diese Staaten in erhöhtem Maße zur Deckung unseres Nahrungsmittelbedarfes beitragen. In der Gegenrichtung findet sich allerdings kein Ausgleich, da wir unsere Ausfuhr nach Südslawien, wenngleich es an der Spitze unserer Abnehmerstaaten steht, kaum auf der alten Höhe erhalten konnten, wir nach Ungarn sogar einen 40prozentigen Rückgang unserer Ausfuhr im letzten Jahre zu verzeichnen haben, der vorwiegend auf die Fertigwaren entfällt. Die Hauptursache hierfür ist das Streben Ungarns nach weitestgehender Ausgestaltung der heimischen Industrie und Absperrung vom Auslande.

Sehr unbefriedigend ist auch der Verkehr gegenüber der Tschechoslowakei, deren Einfuhr steigt und jetzt fast 225 Millionen Goldkronen beträgt, während unsere Ausfuhr dahin ständig sinkt und gegenwärtig mit etwa 80 Millionen Goldkronen nicht einmal die Hälfte der Bezüge allein an Webwaren deckt. Die großen wirtschaftlichen Interessen, welche die Tschechslowakei mit Österreich verbinden und die allein schon darin zum Ausdrucke kommen, daß Österreich ungefähr ein Viertel der gesamten tschechoslowakischen Ausfuhr aufnimmt, berechtigen zu der Hoffnung, daß unsere Wünsche nach Erleichterung unserer Ausfuhr nach der Tschechoslowakei ein weitgehendes Entgegenkommen finden werden.

Eine wesentliche Verschlechterung hat im letzten Jahre auch unser Verkehr mit Polen erfahren. Das Aktivum aus dem Jahre 1922 von 19 Millionen Goldkronen hat einem Passivum von 35 Millionen Platz gemacht.

Eine Gegenüberstellung der Zahlen unseres Verkehrs mit Deutschland aus den Jahren 1923 und 1922 kann unterbleiben, da die Ruhrbesetzung mit ihren Folgen für die deutsche Wirtschaft außergewöhnliche Verhältnisse zeitigte, die offensichtlich nur vorübergehender Natur sind und aus denen kein Schluß auf die regelmäßige Gestaltung des gegenseitigen wirtschaftlichen Verkehrs gezogen werden kann. Es wäre nur zu erwähnen, daß im Jahre 1922 der deutsche Anteil an unserer Gesamteinfuhr 22%, an unserer Ausfuhr 14% betrug.

Unsere Ausfuhr nach der Schweiz hat sich im abgelaufenen Jahre um etwa ein Drittel gehoben. Da jedoch gleichzeitig auch die Einfuhr erheblich zunahm, ergibt sich noch immer eine mäßige Zunahme des Passivums. Etwas günstiger erscheint die Bilanz gegenüber Rumänien, da wir gegenüber diesem Staat ein Aktivum von ungefähr 37 Millionen Goldkronen aufweisen, das allerdings infolge stärkeren Steigens der Einfuhr als der Ausfuhr hinter dem Aktivum aus dem Jahre 1922 noch um etwa 10 Millionen zurückbleibt. Mit beiden Staaten verbinden uns Meistbegünstigungsverträge. Unser Verkehr mit Bulgarien ist andauernd passiv; das Passivum hat sich sogar im abgelaufenen Jahre mehr als verdoppelt, was auf erhöhte Bezüge an Getreide, insbesondere aber an Tabak zurückzuführen ist. Unsere Ausfuhr konnte sich nur um ein geringes erhöhen. Mit Griechenland ist es trotz unserer wiederholten nachdrücklichen Bemühungen bis jetzt nicht gelungen, zu einer vertraglichen Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen zu gelangen. Unsere Ausfuhr nach Griechenland deckt kaum ein Drittel der Einfuhr. Der Verkehr mit Rußland, der eigentlich erst im Jahre 1922 einsetzte, hat sich im abgelaufenen Jahre erfolgversprechend weiterentwickelt und weist in beiden Richtungen eine ungefähr 70prozentige Zunahme auf.

Was Italien betrifft, so weist die Statistik eine entschiedene Verschlechterung im abgelaufenen Jahre aus. An Stelle eines Ausfuhrüberschusses von etwa 24 Millionen im Jahre 1922 ist ein Passivum von rund 31 Millionen Goldkronen getreten.

Eine wesentliche Verbesserung zeigt unser Verkehr mit Frankreich. Diese Besserung ist besonders im zweiten Halbjahr festzustellen, zu dessen Beginn der Handelsvertrag mit Frankreich in Kraft trat. In diesem Zeitabschnitt hat sich unsere Ausfuhr nach Frankreich nahezu verdreifacht. Allerdings steht dem auch eine Erhöhung der Einfuhr gegenüber, die die Bilanz im ganzen noch immer zu einer passiven macht.

Eine sehr erfreuliche Tatsache bildet die Erweiterung unserer Ausfuhr nach dem fernen Ausland. So erhöhten sich im letzten Jahr insbesondere unsere Ausfuhrzahlen nach Großbritannien, Japan, den Vereinigten Staaten von Amerika, Britisch-Indien, Ägypten und Triest-Freihafen. Die Sammelpost „andere Länder“ unserer Ausfuhrstatistik, worunter hauptsächlich überseesiche Staaten fallen, weist sogar eine fast 50prozentige Zunahme auf.

Ungarn.

— **Neuerliche Erhöhung der Tarife der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.** Die ungarischen Staatseisenbahnen haben zuletzt am 20 März d. J. ihre Personen- und Gütertarife erhöht, und zwar in der Weise, daß sämtliche Fahrpreise und Frachtsätze dieser Tarife gleichmäßig um 50 % erhöht wurden. Es schien, als ob diese Tariferhöhung die unwiderruflich letzte wäre in der Reihe jener in den letzten Zeiten in ziemlich kurzen Zeitabschnitten aufeinandergefolgten Reise- und Frachtenverteuerungen, die noch auf Grund der aus der wirtschaftlichen Gemeinschaft des gewesenen Österreichs und Ungarns stammenden und heute noch in Kraft stehenden Tarife durchgeführt wurden.

Die ungarischen Staatseisenbahnen haben nämlich schon vor mehr als anderthalb Jahren eine großzügige Reform ihrer Tarife in Arbeit genommen und unter Zuziehung der verschiedentlichen wirtschaftlichen Interessenvertretungen die Entwürfe der Reformtarife anfangs dieses Jahres fertiggestellt und zur Genehmigung dem Handelsminister vorgelegt. Dieser holte zunächst das Gutachten der Landes-Kommunikationskommission ein. Nun tauchten in der Sitzung dieser Kommission am 11. Februar d. J. gewisse Bedenken bezüglich der Konstruktion der Gütereinteilung auf, die den Minister veranlaßten, auch die Stellungnahme der wirtschaftlichen Interessenkreise einzuholen, trotzdem diese an dem Aufbau der Tarifreform regen Anteil genommen hatten und zwischen diesen und der Direktion der Staatsbahnen sozusagen in allen Einzelheiten eine Einigung erzielt werden konnte. Keiner dieser Faktoren wollte sich jedoch vor der Rücksichtnahme der Bedenken der Kommission verschließen, und so ordnete der Handelsminister weitere Verhandlungen mit den genannten Vertretungen an, die eine Vereinfachung der Gütereinteilung und Frachtberechnungsarten zum Ziele hatten.

Diese neuerlichen Verhandlungen und der mittlerweile eingetretene vierwöchentliche Druckerstreik hatte zur Folge, daß das Erscheinen der Reformtarife eine unliebsame Verzögerung erlitt und das Inslebentreten dieser Tarife nunmehr erst mit dem 1. Juli ins Auge gefaßt werden konnte.

Die andauernde Entwertung der ungarischen Krone und die damit einhergehende Steigerung der allgemeinen Teuerung, die sich zunächst und in größtem Ausmaße in der Gestaltung der Betriebskosten und Personalausgaben der Staatsbahnen widerspiegeln, veranlaßten die ungarischen Staatsbahnen, behufs Herstellung des Gleichgewichtes in ihrem Haushalte eine neuerliche gleichmäßige Erhöhung ihrer derzeitigen Tarife noch vor dem Erscheinen der Reformtarife durchzuführen. Diese Erhöhung, die im Personen- und Gepäckverkehr 50 %, im Expreß-, Eil- und Frachtgüterverkehr 30 % beträgt, ist am 1. Juni d. J. in Kraft getreten.

Nach dem Inslebentreten dieser Tariferhöhung werden die Friedenstarife sich im Güterverkehr durchschnittlich auf das 15 000-fache, jedoch im Personenverkehr bei Schnellzügen auf das 9000-fache, bei Personenzügen auf das 7000-fache erhöhen. Es kann somit festgestellt werden, daß die Tarife der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen noch immer tief unter der Goldparität, die sich mit 17 500 beziffern läßt, stehen.

— **Funkenfänger „System Neugebauer“ bei den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.** Die ungarischen Staatseisenbahnen verwenden zur Verminderung des starken Funkenfluges ihrer leichten Braunkohlensorten den im Rauchfange der Lokomotive eingebauten Funkenfänger System Neugebauer. In erster Reihe werden die Heißdampflokomotiven und jene Verbund-Naßdampflokomotiven mit diesem Funkenfänger versehen, die kurze Rauchkammern besitzen. Der Funkenfänger erfüllt vollständig seinen Zweck, der Auswurf der zündenden Funken wird durch ihn verhindert, ohne daß dabei die Dampfentwicklung des Kessels nachteilig beeinflußt wird. Der Funkenfänger ist leicht in jede Lokomotive einzubauen, und seine Betriebserhaltungskosten sind gering. Er besitzt den weiteren Vorteil, daß er aus dem Rauchfang herausgeklappt werden kann, ohne die Rauchkammertür zu öffnen, so daß seine Reinigung stets mit Leichtigkeit erfolgen kann.

Niederlande.

— **Verkehr über Hoek van Holland-Harwich.** Mit den Schiffen der Linie Hoek van Holland-Harwich wurden im Jahre 1923 insgesamt 126 247 Reisende befördert, und zwar 62 051 nach Harwich und 64 196 nach Hoek van Holland. Der stärkste Gesamtverkehr war im August mit 15 657 Reisenden; in der Richtung nach dem Festlande war der Verkehr am stärksten im Juli mit 9368 Reisenden, in der Richtung nach England wurden die meisten Reisenden im August befördert, nämlich 8116. Die Gesamtzahl von 126 247 Reisenden ist die höchste seit Bestehen der Linie erreichte Zahl. Im Jahre 1913 hatten 121 166 Reisende die Hoeker Linie benutzt, dabei ist jedoch zu bedenken, daß damals die Schiffe täglich verkehrten, während sie jetzt an Sonntagen ausfallen. 1922 wurden 109 364 Reisende befördert. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Handelsstatistik Schwedens** im ersten Vierteljahre zeigt dem „Wirtschaftsdienst“ zufolge folgende Entwicklung:

1. Handelsbilanz (in Mill. Kronen)

	1913	1923	1924
Einfuhr	183,8	284,4	283,9
Ausfuhr	136,7	175,2	197,0
Unterschied	— 47,1	— 109,2	— 86,9
Großhandelsindex	100	159	153

2. Ausfuhrmengen der wichtigsten Ausfuhrgüter:

		1913	1923	1924
Holzwaren	1000 cbm	360	492	352
Holzmasse	1000 t	85,6	61,2	91,5
Papier	„ „	48,87	65,79	74,04
Zündhölzer	t	8773	7161	7818
Eisenerz	1000 t	1007	1202	585
Eisen und Stahl	„ „	82,10	46,36	56,82
Kugellager	1000 Kr	603	2041	3354
Motoren	„	2166	1529	1494
Milchentrahmungsapparate	„	3751	3307	3887
Fernsprech- u. Telegraphenapparate	„	1058	2066	1501
Granit	„	2599	2231	1153

3. Einfuhrmengen der wichtigsten Einfuhrgüter:

		1913	1923	1924
Mais	t	16 542	14 386	16 973
Weizen	„	29 349	31 979	41 795
Hafer	„	10 118	1 983	26 454
Kaffee	„	6 459	9 578	11,013
Baumwolle	„	7 916	6 647	6 471
Häute, unbearbeitet	„	3 316	3 677	4 888
Mineralöle	„	23 542	32 337	27 253
Ölkuchen	„	42 744	23 721	24 568
Norge- und Chilisalpeter	„	4 304	17 265	15 430
Steinkohlen und Koks	1000 „	1 063	768	802
Kupfer	„	1 897	3 046	3 617
Roheisen	1000 „	22,94	8,46	8,89

Da dies nur die Vierteljahrsstatistik ist, darf auf die allgemeine Entwicklung nicht ohne weiteres daraus geschlossen werden. Der Einfluß der schlechten Ernte tritt hier deutlich hervor. Günstige Lage der Holzmasse- und Papierindustrien sowie der Zündholzindustrie, Besserung in gewissen Maschinenbranchen (besonders Kugellager) und schlechte Lage der Eisenerz- und Eisenindustrien wird in den Zahlen klar sichtbar. Der Steinkohlenverbrauch hat aber die Vorkriegshöhe noch nicht erreicht. Der Verbrauch von Mineralölen ist zurückgegangen, ebenso der Verbrauch von Baumwolle. Die Erleichterung in der wirtschaftlichen Lage ist also keineswegs gleichmäßig — viele ungünstige Erscheinungen sind daneben vorhanden.

— **Der russische Außenhandel.** Die D.A.Z. entnimmt der halbamtlichen Moskauer „Handels- u. Industrie-Ztg.“ ein interessantes Material über die Beteiligung der staatlichen und wirtschaftlichen Organe am russischen Außenhandel, der während der erstmalig bekannt gegebenen Angaben der Hauptzollverwaltung zusammengestellt ist.

Zieht man die Ergebnisse der Aus- und Einfuhr zusammen in Betracht, so drückt sich der Anteil der verschiedenen staatlichen und wirtschaftlichen Organe wie folgt aus: Staatliche Aktiengesellschaften 45 % (dem Werte nach des Gesamtwarenumsatzes), Trusts und Syndikate 25 %, die übrigen staatlichen Unternehmungen 18,2 %, genossenschaftliche Unternehmungen 2,3 %, privates Kapital (eingerechnet ausländische Firmen und gemischtwirtschaftliche Gesellschaften) 4,2 %. 3,7 % entfallen auf die übrigen an der Aus- und Einfuhr Beteiligten, die sich nicht genau haben feststellen lassen.

— **Eröffnung der Eisenbahnstrecke Bosn. Krupa-Bihac (Südslawien).** Gegen Ende Mai d. J. sollte der Verkehr auf der schmalspurigen Eisenbahn zwischen Bosn. Krupa und Bihac eröffnet werden. Diese Strecke ist für jene Gegenden von ganz besonderer Bedeutung, da dort ein großer Mangel an guten Verbindungen herrscht.

— **Kraftfahrzeuge in Rumänien.** Nach einer letzthin aufgestellten Statistik befinden sich in Rumänien 9400 Kraftwagen in Privatbesitz und etwa 600 stehen den Behörden zur Ver-

fügung. Insgesamt verfügt Rumänien demnach über rund 10 000 Kraftfahrzeuge, wovon 4000 auf Bukarest, 2930 auf das übrige Altreich und 2480 auf die angeschlossenen Gebiete entfallen. Von diesen Fahrzeugen sind 7500 für Personenverkehr, 2250 für den Lastenverkehr bestimmt. An Motorrädern besitzt Rumänien nur 550 Stück. Da Rumänien keine einzige Kraftwagenfabrik besitzt (die Astrafabrik Armade hat nur einige Lastwagen hergestellt), so findet eine lebhafte Einfuhr aus dem Auslande statt. Die meisten Kraftwagen kommen aus Österreich, Frankreich, Italien, Deutschland, den Vereinigten Staaten und England. Nach dem Krieg hat sich die Einfuhr besonders stark gesteigert, so daß im Jahre 1922 allein aus Österreich 866 Wagen eingeführt wurden. Seit dem Jahre 1921 geht die Einfuhr ständig zurück, was auf die Geldkrise zurückzuführen ist. Von den am stärksten vertretenen Marken sind Fiat, Ford, Renault und Daimler zu nennen.

— **Italienische Handelsbilanz.** Schon während der ersten zwei Monate des laufenden Jahres hatte die italienische Handelsbilanz eine wesentliche Aufbesserung gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Die eben für das erste Vierteljahr bekannt gewordenen Angaben bestätigen diese Aufbesserung. Die Einfuhr während des erwähnten Zeitraumes erreichte 4251 Millionen Lire mit einem Mehr von 140 Millionen gegen 1923; die Ausfuhr bezifferte sich dagegen auf 3160 Millionen mit einem Mehr von 734 Millionen gegenüber dem Vorjahre. Die Aufbesserung beläuft sich somit auf 594 Millionen.

— **Die belgischen Staatsbahnen 1923.** Die belgischen Staatsbahnen umfaßten 1923 ein Netz von 4850 km in Vollspur; daneben waren Strecken von 90 km Länge im Bau. 4340 km Schmalspurbahnen waren im Privatbetrieb, gegen 70 km im Bau. Die Staatsbahnen hatten 1923 eine Einnahme von 1 225 753 000 Franken; veranschlagt waren 1 123 300 000 Fr. — Der Güterverkehr spielte sich mit sehr erheblichen Verzögerungen ab. Der Grund liegt einerseits in Verkehrsumlenkungen, die eine Folge des Ruhrunternehmens sind, und im Mangel an betriebsfähigen Güterwagen. Es sind 118 000 Güterwagen vorhanden, von denen 105 354 dem Betriebe zur Verfügung stehen. Vor dem Kriege waren die entsprechenden Zahlen 90 361 und 80 355; der Ausbesserungsstand hat sich also erheblich verschlechtert. Die durchschnittliche Ladefähigkeit eines Güterwagens ist allerdings von 13,8 t im Jahre 1913 auf 16 t im Jahre 1923 gestiegen. Dagegen ist die Ausnutzung der Güterwagen eine sehr schlechte; sie laufen durchschnittlich nur 5,63 Tage (!) im Jahre und stehen die übrige Zeit still.

— **Internationale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel.** Die Tagesordnung einer zum 10. Juni einberufenen außerordentlichen Generalversammlung enthält u. a. einen Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals um 29 062 500 Fr. durch Ausgabe von 116 250 neuen gewöhnlichen Aktien zu 250 Fr.

— **Kennzeichnung der Züge in England.** Auf einigen Strecken der London und Nordostbahn wird das Ziel der Personenzüge dadurch kenntlich gemacht, daß seitlich am Packmeisterwagen Walzen, auf denen der Zielbahnhof bzw. eine Anzahl Ortsnamen angeschrieben sind, hinter einer Glasscheibe angebracht sind. Die Vorrichtung entspricht in ihrer Bauart etwa den Kopfschildern der Straßenbahnen. Bei Nacht werden diese Schilder vom Innern des Zugführerwagens aus beleuchtet. Auf der Großen Ostbahn wird eine ähnliche Vorrichtung an einem Packmeisterwagen erprobt. Vom Ausfall dieser Versuche wird es abhängen, ob derartige Einrichtungen allgemein eingeführt werden sollen.

Fremde Erdteile.

— **Gleiskreuzungen in gleicher Höhe.** Seit Anfang 1923 besteht im Staate New York eine Kreuzung zweier Eisenbahnen in gleicher Höhe, die auf beiden Strecken lediglich durch selbsttätige Signale gedeckt ist. Die Signale stehen für gewöhnlich auf „Halt“ und werden durch den ersten sich der Kreuzung nähernden Zug selbsttätig auf „Frei“ gestellt, wodurch gleichzeitig die Signale für das andere kreuzende Gleis auf Halt festgelegt werden. Die Signale sind mit ebenfalls selbsttätigen Vorsignalen ausgestattet. Man verläßt sich also in bezug auf die Sicherheit des Betriebes lediglich auf das richtige Arbeiten der selbsttätigen, vom Zug gesteuerten Signale und darauf, daß der Lokomotivführer das Haltsignal auch beachtet. Zwei andere derartige Kreuzungen mit denselben Sicherungseinrichtungen, eine ebenfalls im Staate New York, die andere in Pennsylvanien gelegen, sind neuerdings zugelassen worden.

In England gibt es sieben Stellen, wo sich Gleise außerhalb der Bahnhöfe in gleicher Höhe kreuzen; bei dreien gehören die beiden Strecken verschiedenen, bei vieren derselben Eisenbahngesellschaft. Die letzte dieser Kreuzungen stammt aus dem Jahre 1866; seitdem sind keine derartigen Kreuzungen mehr zugelassen worden.

— **Eine amerikanische Fahrkartenverkaufsstelle.** Die Süd-Pazific-Eisenbahn hat in San Francisco eine Stadtverkaufsstelle für Fahrkarten eröffnet, die in ihrer Anordnung und ihren Einrichtungen einige Besonderheiten bietet. Die Schalter, 20 an der Zahl, sind in Hufeisenform angeordnet. Ihre Bauart ermöglicht es, daß die Käufer mit den Fahrkartenverkäufern bequem verkehren können. Außer dem Fahrkartenverkehr stehen dem Publikum eine Auskunftstelle, Fernsprecher und ein Damenzimmer zur Verfügung. Bisher wurde für den Leiter der Fahrkartenverkaufsstelle bei derartigen Anlagen ein besonderes Zimmer vorgesehen; in San Francisco sitzt er sowie ein zweiter den Personenverkehr leitender Beamter, hinter einer Einfriedigung am Eingang zu den Fahrkartenschaltern, so daß man sich ohne Schwierigkeiten mit Fragen und Wünschen an ihn wenden kann.

— **Besteuerung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.** Die Eisenbahnen gelten für die einzige bedeutendere Gruppe von gewerblichen Unternehmungen in den Vereinigten Staaten, der seit Kriegsende nicht nur kein Steuernachlaß gewährt worden ist, sondern deren Steuern sogar erhöht worden sind. In den letzten zwei Monaten des Jahres 1923 machten die Steuern der amerikanischen Eisenbahnen täglich fast eine Million Dollar aus. Damit ist 1923 das vierte Jahr seit 1919, in dem die Steuerlast die Dividenden der Eisenbahnen überschritten hat. In den letzten zehn Jahren sind die Steuern der Eisenbahnen auf mehr als das Doppelte, nämlich von 127,7 auf 336,4 Mill. Dollar, gestiegen, während ihre Dividenden um etwa 10 %, nämlich von 332,3 auf 283,0 Mill. Dollar, zurückgegangen sind. Wenn über die Höhe der zurzeit gültigen Eisenbahntarife geklagt wird, so weisen die amerikanischen Eisenbahngesellschaften darauf hin, daß es zum großen Teil an der Höhe ihrer Besteuerung liegt, wenn es ihnen nicht möglich ist, ihre Tarife abzubauen, die nicht höher sind, als es der allgemeinen Preissteigerung der letzten Jahre entspricht. Die Betriebskosten sind heute etwa doppelt so hoch wie vor dem Kriege, während die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr nur etwa auf das einundeinhalbfache gestiegen sind. Um Überschüsse zu erzielen, muß also der Betrieb wirtschaftlicher gestaltet werden, indem die Ladefähigkeit der Güterwagen und die Zugkraft der Lokomotiven stärker ausgenutzt wird, indem also der einzelne Güterwagen höher beladen und jeder Zug verstärkt wird. Hierin ist aber die Grenze nahezu erreicht. Die Besteuerung, so behaupten die Eisenbahngesellschaften, bildet dann ein unüberwindliches Hindernis für eine Betriebsführung, die größere Überschüsse ergibt oder eine Herabsetzung der Tarife ermöglicht.

— **Bahnbau in Florida.** Die Seaboard Air Line-Eisenbahn beabsichtigt eine neue Eisenbahn in Florida zu bauen, die von Coleman in südöstlicher Richtung nach Palm Beach auf eine Entfernung von über 360 km führen soll. Die Kosten sind mit 6 Mill. Dollar veranschlagt. Ein Bahnbau auf eine solche Entfernung dürfte außer in noch unerschlossenen Ländern heutzutage einzig dastehen.

Allgemeines.

— **Neue Krisis am Schiffsfrachtenmarkt.** Der Schiffsfrachtenmarkt, der in den Monaten Februar und März einen lebhaften Aufschwung zu verzeichnen hatte, sieht sich einer neuen Zeit des Niedergangs gegenübergestellt. Der vom „Economist“ errechnete Frachtenindex zeigt folgende Entwicklung (1913 gleich 100):

	1921	1922	1923	1924
Januar	195	132	114	117
Februar	165	136	113	124
März	162	136	115	122
April	147	129	115	117
Mai	158	125	115	.
Juni	166	117	107	.
Juli	170	115	103	.
August	171	113	100	.
September	154	110	103	.
Oktober	142	114	108	.
November	136	119	111	.
Dezember	135	117	112	.
Jahresdurchschnitt	158	122	110	.

Der Hauptfrachtenmarkt war wie in den beiden vorhergehenden Monaten der La Plata-Markt, der im April noch einen großen Teil des Schiffsraumes für Getreideverschiffungen beanspruchte und sich noch verhältnismäßig gut gehalten hat. Die nordamerikanische Nachfrage nach Schiffsraum bröckelte dagegen ab. Der europäische Schiffsverkehr blieb rege, aber

die Frachtsätze neigten zur Schwäche. Die Kohlenverschiffung nach Südamerika ging zurück. Einen schweren Stoß haben vor allem die Frachtsätze in Ostasien und Australien erlitten.

Das Überangebot an Schiffsraum hat sich aber infolge der übereilten Wiedereinstellung aufgelegter Schiffe in den letzten Wochen derart verstärkt, daß man vielfach wieder eine Krise wie im Herbst vorigen Jahres befürchtet (im August stand der Index des „Economist", wie die Tabelle zeigt, auf 100). Die internationale Schiffahrt geht offenbar wieder sehr ungünstigen Zeiten entgegen, denn sowohl am La Plata und in Nordamerika, als auch im nahen und fernen Osten sowie im Mittelmeer sieht es sehr trostlos für die Reeder aus. Überall werden Dampfer nur zu weichenden Raten untergebracht, und es ist mehr als fraglich, ob sich in diesem Jahre noch einmal die Lage zugunsten der Reeder entwickeln wird.

Rechtspflege.

— Haftung der Eisenbahn wegen Beistellung eines schadhaften Wagens. Mitverschulden der selbstverladenden Partei. Eine in Mailand aufgegebene Sendung Baumwolle traf in Wien in beschädigtem Zustande ein. Infolge Schadhaftigkeit des bahnseits beigestellten Wagens war Regenwasser eingedrungen und hatte die Ballen durchnäßt. Das österreichische Bundesärar, auf Schadenersatz belangt, erhob den Einwand, das Gut sei tarifmäßig in der Aufgabestation von der Partei verladen worden, das Dach des beigestellten Wagens sei an mehreren Stellen durchlöchert, die Öffnungen mit herunterhängenden Fetzen verstopft gewesen. Die Verwendung des offenbar schadhaften Wagens begründe einen Verladungsmangel, der den entstandenen Schaden verursacht habe. Die Haftung der Eisenbahn sei daher gemäß Art. 31 I. Ue. ausgeschlossen. —

Das Prozeßgericht 1. Instanz wies das Klagebegehren ab, die Bahn hafte für den Schaden nicht, da er durch die schlechte Beschaffenheit des Wagens entstanden sei und der Aufgeber, welcher die Verladung selbst besorgte, den Zustand des Wagens nicht bemängelt habe. Sache des Absenders wäre es gewesen, den Wagen zurückzuweisen, da eine genaue Besichtigung des Wagens stattgefunden habe, und es sich um wertvolle Güter handelte. Da der Schaden auf mangelhafte Verladung zurückzuführen sei, somit auf eine Gefahr, bezüglich deren die Bestimmungen des Art. 31 (1), Z. 3 I. Ue. gelten, war die Klage abzuweisen.

Das Berufungsgericht sprach der Klägerin die Hälfte des eingeklagten Betrages zu. Der Absender habe ein Recht, von der Bahn zu verlangen, daß diese ihm einen zur Beförderung des Gutes geeigneten Wagen zur Verfügung stelle, welcher Pflicht die Bahnverwaltung nicht nachgekommen sei. Andererseits könne auch der Absender von einem Verschulden durch Unterlassung der nötigen Sorgfalt nicht losgezählt werden. Der Zeuge gebe selbst zu, gewußt zu haben, daß es sich um die Verladung wertvoller Güter gehandelt habe, welche, wie der Richter feststellte, nicht einmal in Kisten verpackt waren. Nur auf das Zusammenwirken der beiderseitigen Nachlässigkeiten sei der entstandene Schaden zurückzuführen, und es hätten daher sowohl die Partei als auch die Bahn den Schaden gemäß § 1304 A. B. G. B. u. zw., da sich das Verhältnis, in dem ihre mangelnde Sorgfalt stehe, nicht bestimmen lasse, zu gleichen Teilen zu tragen.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der Bahn keine Folge. Aus den E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n: Unbestritten ist die Beistellung geeigneter Transportmittel Vertragspflicht der Eisenbahn als Frachtführerin. Es ist festgestellt, daß sie einen beschädigten Wagen beigestellt habe. Die Eisenbahn haftet nach Art. 29 I. Ue. auch für die Leute, deren sie sich bei der Beistellung des Wagens bedient hat. Den Beweis, daß sie an der Erfüllung ihrer Verbindlichkeit ohne ihr Verschulden behindert gewesen sei, hat sie nicht erbracht. Es ist für die Bahn, ebenso wie für den Verlader eine Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes, wenn die festgestellten Mängel nicht beachtet wurden. Die Anschauung des Beklagten, daß ein Versehen, wie die Beistellung des Wagens mit undichtem Dache bei einem Massenbetriebe unvermeidlich sei, daß die Eisenbahn zumeist bei der Wagenbeistellung mit einer gewissen Hast und Eile verfahren müsse, während der Absender sich in aller Ruhe den Wagen ansehen könne, entschuldigt wohl einseitig das Versehen der Eisenbahn gegenüber der oft notwendig in Eile vorgehenden Verladung. Die Revisionsbeantwortung verweist dagegen mit Recht darauf, daß der Verlader sich grundsätzlich darauf verlassen müsse, daß die Bahn sorgfältig untersuchte Wagen beistelle und daß keine Gesetzesbestimmung ihr bei Selbstverladung in dieser Richtung eine geringere Sorgfalt erlaube. Es ist keineswegs dargetan, daß der eingetretene Schaden aus der mit der mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Der Oberste Gerichtshof hält an der Rechtsansicht fest, daß die bloße Übernahme eines von der Bahn bereitgestellten Fahrbetriebsmittels zur Verwendung für die Fracht überhaupt kein Teil der Verladung ist. Verladung ist die Tätigkeit der Einbringung und Lagerung, Verstauung usw. Er lehnt die Auslegung des Wortes „Verladung" ab, auf die sich die beklagte Partei durch die Bezugnahme auf eine Entscheidung des Handelsappellationsgerichtes in Budapest (Eger XXIII, 254) beruft, daß die Verladung sich auch auf die Untersuchung erstrecke, ob der Eisenbahnwagen für die Beförderung des Gutes geeignet sei. Die Kenntnis, daß der Wagen ungeeignet sei, kann unter Umständen als Ausschluß der Haftung der Bahn aufgefaßt werden. Im vorliegenden Falle ist aber die Kenntnis des Verladers von dem Mangel des verwendeten Wagens nicht festgestellt.

Endlich bekämpft die Revision das Berufungsurteil deshalb, weil zwischen der vermeintlichen schuldhaften Bereitstellung eines mit Mängeln behafteten Wagens und dem Schaden jedenfalls kein ursächlicher Zusammenhang bestehe, da der Schaden nur offenbar dadurch entstanden sei, daß die Partei den Wagen nicht zurückgewiesen habe, und nicht vor der Abfertigung dafür gesorgt habe, daß der Mangel gründlich beseitigt werde. Auch damit ist die Revision nicht im Rechte. Sie läßt unbeachtet, daß nicht festgestellt ist, daß der Verlader t r o t z Kenntnis des Mangels sich mit dem Wagen begnügte. In einem solchen Falle könnte die Einwendung allenfalls erhoben werden, daß der Schaden ausgeblieben wäre, wenn der Verlader den Wagen zurückgewiesen hätte. In vorliegendem Falle aber ist der Schaden vom Berufungsgerichte richtig auf das Zusammentreffen der Sorglosigkeit beider Teile ursächlich zurückgeführt worden. Hätte die beklagte Partei die ihr angelastete Sorglosigkeit nicht gesetzt und pflichtgemäß einen für die Fracht geeigneten unbeschädigten Wagen beigestellt, dann wäre der Schaden ausgeblieben. Denn die bloße Unterlassung einer genauen Besichtigung des Wagens durch den Verlader konnte einen Schaden nicht allein herbeiführen.

Bücherschau.

— Das neue Reichspost-Finanzgesetz. Die Anschauung, daß große staatliche Verkehrsunternehmungen unter den heutigen Verhältnissen nur dann bestehen und sich gedeihlich entwickeln können, wenn sie die erforderliche Bewegungsfreiheit erhalten und unter Beseitigung der bisher bestehenden Hemmungen mehr nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden, hat auch zu einer durchgreifenden Änderung der für die Deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden Rechtsverhältnisse geführt. Das am 18. März 1924 im Reichsgesetzblatt I S. 287 fg. veröffentlichte Reichspost-Finanzgesetz beschreitet ganz neue Bahnen, wobei es allerdings, was den Schöpfern des Entwurfs des seinerzeit verabschiedeten Eisenbahn-Finanzgesetzes zur besonderen Genugtuung gereichen wird, in wichtigen Teilen auf diesen Gesetzentwurf zurückgreift. Es ist am 1. April 1924 in Kraft getreten. Der Reichs-Post- und Telegraphenbetrieb ist hiernach als ein selbständiges Unternehmen unter der Bezeichnung „Deutsche Reichspost" vom Reichspostminister unter Mitwirkung eines Verwaltungsrates zu verwalten. Das dem Reichs-Post- und Telegraphenbetrieb gewidmete Reichsvermögen wird als Sondervermögen der Deutschen Reichspost vom übrigen Reichsvermögen getrennt gehalten. Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse werden nicht mehr geleistet. Für die Verpflichtungen der Deutschen Reichspost haftet nur das Sondervermögen; es kann für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reichs, abgesehen natürlich von internationalen Verpflichtungen, nicht in Anspruch genommen werden. Der Verwaltungsrat besteht aus höchstens 31 Mitgliedern; dieses Organ ist also reichlich groß ausgefallen, und man hat folgerichtig auch von vornherein einen Arbeitsausschuß vorgesehen. Dem Verwaltungsrate stehen wichtige Befugnisse zu, er ist nicht etwa bloß eine kontrollierende und beratende, sondern in weitem Umfang entscheidende Körperschaft, insbesondere hat er Beschluß zu fassen über die Veranschlagung, sowie ferner über die Entlastung der Verwaltung nach Prüfung der Jahresrechnung nebst Gewinn- und Verlustrechnung durch den Rechnungshof des Deutschen Reichs, über die Aufnahme von Krediten, die Höhe der Schuldentilgung, weiter über die Grundsätze für die Benutzung der Verkehrseinrichtung, die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr, über die Grundsätze für die Gestaltung der Lohntarife der Arbeiter und Angestellten usw. In allen wichtigen Fragen ist der Verwaltungsrat gutachtlich zu hören, auch kann er jederzeit über die finanzielle Lage Auskunft verlangen. Diese Gesetzesbestimmungen laufen ausgesprochenermaßen auf das Ziel hinaus, durch die Schaffung des Verwaltungsrates die Mitwirkung von Reichstag, Reichsrat und Reichsfinanzministerium gewissermaßen zusammenzufassen und mit Hilfe eines verhältnismäßig kleinen Personenkreises eine größere wirtschaftliche Bewegungsfreiheit herbeizuführen. Freilich ist die Macht des Verwaltungsrates keineswegs unbeschränkt. Zunächst ist er nicht

befugt, eine Erhöhung der Ausgaben über den Vorschlag des Reichspostministers hinaus gegen dessen Widerspruch vorzunehmen. Vor allem aber steht dem Reichspostminister eine Art Berufung zu, denn er kann jederzeit eine Entscheidung der Reichsregierung provozieren, wenn die Ausführung eines Beschlusses des Verwaltungsrats im Interesse des Reichs nicht verantwortet werden kann. Andererseits muß eine solche Entscheidung der Reichsregierung aufgehoben werden, wenn Reichsrat und Reichstag dies binnen drei Monaten fordern. Reichsrat und Reichstag sind also durchaus nicht ausgeschaltet, ganz abgesehen davon, daß sie von vornherein großen Einfluß auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates haben, denn sowohl der Reichsrat als auch der Reichstag haben das Vorschlagsrecht für je 7 Mitglieder des Verwaltungsrates. Auch der Reichsminister der Finanzen hat ein Mitglied vorzuschlagen. Weitere 7 Mitglieder werden im Benehmen mit dem Reichsminister der Finanzen und dem Reichsrat aus dem Personal der Deutschen Reichspost vom Reichspostminister vorgeschlagen. Schließlich sollen noch bis zu 9 Mitglieder aus den Kreisen entnommen werden, denen auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs besondere Kenntnisse und Erfahrungen zur Seite stehen; sie werden vom Reichspostminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen nach Zustimmung des Reichsrates vorgeschlagen. Dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat ist ein unmittelbarer Einfluß nicht eingeräumt, seine Erwähnung sucht man im Gesetze vergeblich. Alle Mitglieder werden vom Reichspräsidenten ernannt. Man sieht also, daß der Einfluß der bisher hauptsächlich maßgebenden Faktoren noch sehr stark ist. Dies zeigt sich auch darin, daß der Reichspostminister, der übrigens sogar im Verwaltungsrate den Vorsitz führt, politischer Beamter und insofern vom Reichstag abhängig ist. Sein Gehalt wird im Reichshaushaltsplan veranschlagt und unterliegt der verfassungsmäßigen Beschlußfassung durch Reichsrat und Reichstag. Eine Trennung von Aufsicht und Leitung in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, wie sie von einflußreicher Stelle für richtig gehalten und angestrebt wurde, dergestalt, daß nur der aufsichtsführende Beamte, nicht aber auch der geschäftsführende leitende Beamte politischer Beamter sein sollte, ist also nicht eingetreten. Der Reichspostminister bleibt dem Reichstage dafür verantwortlich, daß die Deutsche Reichspost dem Gesetze gemäß und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Wirtschaft verwaltet wird. Dem Reichstag und Reichsrat ist jährlich ein Geschäftsbericht mit einer Gewinn- und Verlustrechnung und einer Bilanz vorzulegen, aus denen sich die Finanzlage der Deutschen Reichspost ergibt. Die Aufnahmen von Krediten bedürfen der vorherigen Verständigung des Reichspostministers und des Reichsministers der Finanzen. Die beabsichtigte günstige Auswirkung des Gesetzes nach der Richtung hin, daß die bisherige umständliche Geschäftsgebarung mit Reichsrat, Reichstag und Reichsfinanzministerium durch die neue Einrichtung wesentlich vereinfacht werden soll, kann nur dann erhofft werden, wenn einerseits der Verwaltungsrat sich als geschäftskundig und energisch tätig erweist, und andererseits die bisher in erster Linie stehenden Machtfaktoren, insbesondere der Reichstag, sich an die im Sinne des Gesetzes liegenden Beschränkungen freiwillig für gebunden halten und namentlich nicht der Versuchung unterliegen, außer den generellen Gesichtspunkten auch Einzelfragen der Verwaltung vor ihr Forum zu ziehen.

Die Interessen der Länder sind dadurch gewahrt, daß sie im Reichsrat Einfluß auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates nehmen können. Auch steht den Regierungen der Länder die Befugnis zu, in die Sitzungen des Verwaltungsrates Vertreter zu entsenden, die zwar kein Stimmrecht besitzen, aber berechtigt sind, zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung Stellung zu nehmen, Anträge zu stellen und eine Beschlußfassung darüber herbeizuführen. Die Staatsverträge mit Bayern und Württemberg aus dem Jahre 1920 bleiben unberührt.

Die Beamten der Deutschen Reichspost bleiben Reichsbeamte mit ihren Rechten und Pflichten im Sinne des Artikels 129 der Reichsverfassung und unterliegen daher den Bestimmungen der Beamtengesetzgebung. Einige stark verklausulierte und sehr dehnbare Bestimmungen in § 12 des Reichspost-Finanzgesetzes eröffnen die Möglichkeit, im Vergleich zu den sonstigen Reichsbeamten ausnahmsweise im Interesse der Verwaltung die Dienstbezüge günstiger zu regeln. Dr. O.

— **Die Elektrostahlöfen.** Ihr Aufbau und gegenwärtiger Stand sowie Erfahrungen und Betriebsergebnisse der elektrischen Stahlerzeugung. Praktisches Hand- und Nachschlagebuch für den Stahlfachmann. Von Oberingenieur E. Fr. Ruß, Köln. Mit 459 Abbildungen im Text und 64 Zahlentafeln. Gr. 8°. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1924. Geheftet 14 GM., gebunden 15,50 GM.

Es ist zu begrüßen, daß der Verfasser seinem im Jahre 1922 erschienenen, in dieser Zeitung in Nr. 35 des Jahrgangs 1923 ausführlich gewürdigten Buche über die Elektrometallöfen nunmehr eine in ihrer Geschlossenheit neuartige Darstellung der Elektrostahlofen folgen läßt, denn auch in dieser Arbeit ist das allseitig bemerkbare Streben nach vernünftiger Wärmewirtschaft aufs kräftigste unterstützt und hierbei auch auf den großen volkswirtschaftlichen Nutzen einer raschen Entwicklung der elektrothermischen Industrie hingewiesen. Die dieser Entwicklung immer noch entgegenstehenden mit Unkenntnis gepaarten Vorurteile zu beseitigen, ist die ausgesprochene Absicht des Verfassers.

Das Buch wendet sich unmittelbar an den Stahlgießer und gibt diesem Aufschluß über die Bedeutung des elektrotechnischen Stromes für das Schmelzen von Stahl. Da elektrotechnische Fachkenntnisse beim Leser nicht vorausgesetzt werden, führt der erste Abschnitt zunächst in die für den zu behandelnden Stoff in Frage kommenden Grundbegriffe der Elektrotechnik ein, auf denen aufbauend dann der zweite Abschnitt über die verschiedenen elektrischen Heizungsarten grundsätzlich und an praktischen Beispielen die Vor- und Nachteile der elektrischen Widerstandsheizung, der Lichtbogenheizung, der Induktionsheizung, der gemischten Heizungen und der — allerdings praktisch noch nicht erprobten — Hochfrequenzheizung behandelt.

So vorbereitet, wird der Leser im dritten Abschnitt mit den verschiedenen Ofenbauarten, den Strahlungsöfen, direkten Lichtbogenöfen, Lichtbogen-Widerstandsöfen und Induktionsöfen bekanntgemacht. Nebenbei bemerkt sind hierbei auch die vom Verfasser eingeführten Lichtbogen-Trommelöfen und der Lichtbogen-Flammofen (Bauart Ruß) behandelt. Jeder Ofen ist nach folgenden Gesichtspunkten betrachtet: Geschichtliches, Aufbau des Ofens, Stromart des Ofens, Beeinflussung des Leitungsnetzes, Anwendung, Zustellung, Elektroden, Erhitzung, Temperaturregelung, Baddurchmischung, Kippbarkeit, Herdübersicht, Größe des Ofens und Ausführungen. Die Vorzüge und Nachteile jeder Ofenart sind beleuchtet, um dadurch den Praktiker in die Lage zu versetzen, sich von Fall zu Fall für den jeweils vorteilhaftesten Ofen zu entscheiden; ergänzt sind diese Darlegungen durch zahlreiche Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Schmelzberechnungen aus der Praxis.

Ein hervorstechendes Merkmal des aus der Praxis für die Praxis geschriebenen 471 Seiten umfassenden Buches ist die klare, leichtfaßliche Sprache und vor allem die übersichtliche und straffe Gliederung des Stoffes. Der Fachmann und auch der Lernende werden ihre Freude an dem Werke haben, das auch für Nachschlagezwecke gute Dienste leisten wird. Druck und Ausstattung sind einwandfrei. W. M.

— **Schnellste Reiseverbindungen nach und durch Baden.** Seit die Zureise nach Baden und die Durchreise über Appenweier-Offenburg wieder ungehindert vor sich gehen kann, hat der Fahrplan dieser Linie infolge fortdauernder Zunahme des Verkehrs wiederholt erhebliche Verbesserungen und Ergänzungen erfahren. Über den neuesten Stand der direkten Zugverbindungen über Frankfurt nach Baden sowie nach der Schweiz und Italien ist nunmehr ein übersichtlicher Streckenfahrplan erschienen, der durch den Badischen Verkehrsverband Karlsruhe kostenlos bezogen werden kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1924 wird die Ladestelle „Itzehoe alter Bahnhof“ in Itzehoe für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. (652)
(S. R. G. Bl. 1914, S. 455).
Altona, im Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Dresden.

Die am 31. Oktober 1923 eingezogene Verkehrsstelle Pöhla an der schmalspurigen Linie Grünstädtel-Oberrittergrün und die am 1. März 1924 eingezogene Station Oberschönheide an der schmalspurigen Linie Wilkau-Wilzschhaus-Carlsfeld werden am 1. Juni 1924 als Güteragenturen wieder eröffnet. In Oberschönheide wird nur der Wagenladungsverkehr zugelassen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (657)
Dresden, am 28. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Nach Ablauf des 31. Mai 1924 ist im Nachtrag I, Seite 23, die Station Rengersdorf mit allen Angaben zu streichen. (669)
München, 30. Mai 1924.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1924: Aufnahme von Biebesheim, Köln-Sülz, Rain in A. T. 35; Königsee (Thür.) und Mannheim Waldhof in A. T. 49; Hedersleben-Wedderstedt, Neustadt a. Rübenberge, Raguhn, Zörbig in A. T. 52; Erndtebrück, Freiberg (Sa.), Freiberg (Sa.) Ost, Friedrichroda, Großenhain Cott. Bf., Halsbrücke, Heinebach und Todtnau Zu 103 in A. T. 53.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Mai 1924. (649)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1 Juni 1924 tritt Ausnahmetarif 7 für frische Butter zur Durchfuhr durch Deutschland über Flensburg Weiche nach Basel Bad. Bf. bei Aufgabe als Eilgut in Wagenladungen in Kraft.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Mai 1924. (650)

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
(Ausnahmetarife.)

Ab 2. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 60 für Türen aus Holz der Tarifklasse C, Kistenteile, Holzmehl und Holzwolle der Tarifklasse E sämtlich zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Mai 1924. (651)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
(Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1924 wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse durch Aufnahme der Stationen Saßnitz Hafen, Brake (Oldenburg) und Nordenham erweitert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 30. Mai 1924. (665)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 10. Juni 1924 wird die deutsche Schnittfracht im Ausnahmetarif 5 (Durchfuhrgüter) auch für Güter der Klasse D ermäßigt. Außerdem werden einige Ergänzungen und Berichtigungen durchgeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. Mai 1924. (660)

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen nach dem Anstoßpunkt 1 bei Station Hubacker von 318 km in 314 km und bei Lautenbach (Baden) von 316 km in 312 km geändert.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 31. Mai 1924. (671)

Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Juni 1924 sind an die Entfernungen von Gotteszell anzustoßen: für Gumpenried-Asbach 48, für Ruhmannsfelden 18, für Teisnach 39, für Viechtach 75 km. — Die Abweichung von der Veröffentlichungsfrist ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (668)

München, 30. Mai 1924.

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II Heft 1
(Ausnahmetarif 6).

Mit Wirkung vom 15. Mai 1924 werden in dem Frachtsatzzeiger zum Ausnahmetarif 6 im Nachtrag 13 (Seite 37) von km 800 an die Frachtsätze aufgehoben und durch folgende Entfernungen und Frachtsätze ersetzt:

Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz in Cent für 100 kg	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz in Cent für 100 kg	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz in Cent für 100 kg
800—820	88	986—992	102	1150—1163	116
821—835	89	993—1006	103	1164—1177	117
836—849	90	1007—1020	104	1178—1185	118
850—863	91	1021—1027	105	1186—1199	119
864—870	92	1028—1042	106	1200—1213	120
871—885	93	1043—1056	107	1214—1220	121
886—899	94	1057—1063	108	1221—1235	122
900—906	95	1064—1077	109	1236—1249	123
907—920	96	1078—1092	110	1250—1263	124
921—935	97	1093—1099	111	1264—1270	125
936—942	98	1100—1113	112	1271—1285	126
943—956	99	1114—1127	113	1286—1299	127
957—970	100	1128—1142	114		
971—985	101	1143—1149	115		

Reichsbahndirektion Köln. (672)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 werden nachgetragen:

a) im Ausnahmetarif 2 d unter den Empfangsstationen: „Cadolzburg zu 25 a";
b) in dem Ausnahmetarif 7 unter Übergangsstationen zum Regiegebiet: „Dortmund-Eving, Dortmund-Obereving und Scharnhorst";
c) in dem Ausnahmetarif 1 a unter den Sammellagerstationen: „Blankenhagen zu 93";
d) in dem Ausnahmetarif 11 unter Ziffer 2 B: „Chilesalpeter" (natürlicher Natronsalpeter).

Mit dem gleichen Zeitpunkte tritt die Zschzicka-Finsterwalder Eisenbahn dem Ausnahmetarif 11 bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Mai 1924. (655)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 42 durch Aufnahme von Gütern der Tarifklasse D erweitert. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 27. Mai 1924. (648)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1924 ist der Ausnahmetarif 52 durch Aufnahme von Tapeten und Tapetenborten aus Papier ergänzt worden.

Altona, den 27. Mai 1924. (641)

Reichsbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Auf 1. Juni 1924 tritt der neue schweiz. Ausnahmetarif Nr. 24 für Alteisen und -stahl, sowie Eisen- und Stahlabfälle usw. zum Einschmelzen in Kraft.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 28. Mai 1924. (654)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 wird in den Ausnahmetarif 7a für Eisenerze usw. Hilden Übergang als Übergangsstation aufgenommen.

Elberfeld, den 31. Mai 1924. (670)

Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib
(Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 6. Er enthält für den Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen der Unterabschnitte Zu 2, 6, 11 a, 21, 25, 25 a, 36, 41, 41 a, 42 a, 45 a, 76 a, 80 a, 88, 88 b, 97, 103 und 110 (bei Schloppenhof).

b) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c
(Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 2. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für Altwarnsdorf, Königsberg (Pr.), Nürnberg-Viehhof, Rodenkirchen b. Köln und Stettin.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Mai 1924. (647)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 10. Juni 1924 wird die deutsche Schnittfracht im Ausnahmetarif 5 (Durchfuhrgüter) auch für Güter der Klasse D ermäßigt; außerdem werden ermäßigte Schnittsätze von Flensburg Weiche nach Schnittpunkt I und von Süderlügum nach Schnittpunkt II im Falle der Umbehandlung oder Neuaufgabe eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. Mai 1924. (659)

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Der ab 15. Oktober 1923 gültige Gütertarif für den deutsch-litauischen Güterverkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen wird ab 1. Juni 1924 durch einen neuen ersetzt, nach dem Überweisung der Fracht auf den Empfänger, Nachnahme und verschiedene Güter, die bisher von der Beförderung ausgeschlossen waren, bedingungsweise zugelassen werden.

Der Tarif wird bei der Güterabfertigung Ost-Königsberg (Pr.) als verkäufliche Drucksache vorrätig gehalten.

Königsberg (Pr.), den 27. Mai 1924.

Reichsbahndirektion. (644)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Ergänzung des A. T. 35 für Eisen und Stahl usw. durch 5 t-Sätze für Güter der Klasse A sowie Änderung der Anwend.-Bedingung 3 ab 2. Juni 1924.

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 27. Mai 1924. (640)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1924: Aufnahme von Offenburg, Oppeln Hafen und Schmiedeberg (Riesengeb.) in A. T. 35; Vaihingen (Enz) Stadt in A. T. 38; Arnsdorf (Sa.), Flöha, Freiberg (Sa.), Freiberg (Sa.) Ost, Lommatzsch, Riesa, Schmölln (Thür.), Zehista, Köln Gereon, Porz-Urbach und Sindorf in A. T. 49; Bammental, Bramsche, Bruchsal, Buchwald (Kr. Sagan), Emmendingen, Hofheim (Taunus), Hof-Neuhof, Kandern, Oberkirch, Pfungstadt, Solingen Hbf. und Wangen (Allgäu) in A. T. 52; Mannheim Rbf. in A. T. 53. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (661)

Altona, den 31. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 erhalten die Stationen Achkarren, Atzenbach, Bahlingen, Bötzingen, Bräunlingen, Breisach (Kaiserstuhlbahn), Burkheim-Bischoffingen, Eichstetten, Endingen, Furtwangen, Hammereisenbach, Jechtingen, Königschaffhausen, Nimburg (Baden), Oberrotweil, Sasbach (Rhein), Schönau (Wiesental), Schönenbach, Todtnau, Utzenfeld, Vöhrenbach und Wolterdingen (Baden) andere Entfernungen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (664)

Hannover, den 28. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Juni 1924 tritt ein neuer Teil II des Eisenbahn-Gütertarifs der Saarbahnen in Kraft, der Änderungen der Tarifvorschriften, insbesondere die Aufhebung der Mindestentfernungen, ferner eine neue Gütereinteilung mit vier an Stelle von bisher fünf Klassen mit zahlreichen Herabsetzungen von Gütern in eine niedrigere Klasse enthält.

Der Teil II vom 1. Januar 1924 nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben.

Der neue Teil II kann zum Preise von 4,00 Fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (667)

Saarbrücken, den 28. Mai 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Am 1. Juni 1924 tritt zum Teil III des Eisenbahngütertarifs der Saarbahnen der Nachtrag IV in Kraft, der u. a. einen neuen Frachtsatzzeiger mit gestaffelten Sätzen, die neuen Ausnahmetarife 4 für Sand an Glashütten und 6 a für Kokskohlen, ferner Ausnahmefrachtsätze für Ton und Kartoffeln enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,40 Fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (666)

Saarbrücken, den 28. Mai 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Güterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), -Baden und -Württemberg sowie Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. Juni 1924 treten für den Versand von Mauer- und Dachsteinen (Ziegeln), sowie Verblendsteinen der Tarifstelle Tonwaren der Klasse E von Söllmnitz und Pölzig, Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, niedrigere Anstoßentfernungen bis zu den Übergangsstationen Gera-Süd und Wuitz-Mumsdorf in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 26. Mai 1924. (639)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6 a (Tfv. 402).

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1924 treten nachstehende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

1. Die Mindestbezugsmenge in Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen in Abteilung A und B wird von 60 t auf 45 t ermäßigt.
2. Als neue Empfangsstationen werden aufgenommen in die Abteilung A auf Seite 4: „Schladern §“, in die Abteilung B: „Caan-Marienborn“.
3. Auf Seite 5 ist in der vorletzten Zeile hinter „Frachtsatzzeiger“ einzuschalten: „1“.

Elberfeld, den 28. Mai 1924. (643)
Reichsbahndirektion.

Verkehr mit Polnischoberschlesien.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 24. März 1924 betreffend Umbehandlung auf deutschoberschlesischen Stationen wird die Umbehandlung auch in Oderberg und Jägerndorf zugelassen.

Oppeln, den 28. Mai 1924. (662)
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Oberschlesischer Wechselverkehr. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Oderberg, Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Passau. Polnischoberschlesisch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr durch Deutschland (einschl. Deutschoberschlesien). Polnischoberschlesisch-ungarischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschoberschlesien-Tschechoslowakei. Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach dem übrigen Auslande durch Deutschland. Kohlenverkehr von Deutschoberschlesien über Polnischoberschlesien nach dem übrigen Polen.

Unsere Bekanntmachung vom 3. April 1924 wird dahin ergänzt, daß in den oben genannten Verkehren für Kohlen usw. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 mit rückwirkender Kraft vom 1. März 1924 angewendet werden. Die Genehmigung des Oberkomitees bezüglich der auf dem Oberschlesischen Wechselverkehr aufgebauten Verkehre ist erteilt. (653)

Oppeln, den 26. Mai 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Juni 1924 tritt der Nachtrag X in Kraft, durch den die regelrechten Frachtsätze für Kohlen, Hölzer aller Art, Holzzellstoff und Kaolin im Übergangsverkehre mit der Deutschen Reichsbahn um 10 v. H. ermäßigt werden. Auskunft erteilt die Güterabfertigung Mittweida.

Dresden, am 30. Mai 1924. (656)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 15. Juni 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und B genannten Tarife ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfd. Nr. 2071/1923 und lfd. Nr. 705/1924. (658)

Oppeln, den 28. Mai 1924.
Reichsbahndirektion (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Juni d. J. tritt zum Gütertarif für die Oberschles. Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXXIII in Kraft, der Änderungen des Nebengebührentarifs, der Frachtstundungsbedingungen usw. enthält. (663)

Oppeln, den 28. Mai 1924.
Reichsbahndirektion (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird die Station Lippertskirchen in der Entfernungstafel I gestrichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 sind die Entfernungen für die Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Nebenbahn) geändert (ermäßigt) worden. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 29. Mai 1924. (642)
Tarifamt b. d. D. R. B., Gr. B.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Gütertarife.

Ab 1. Juni 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in ungarische Kronen 55.

München, den 26. Mai 1924. (646)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter-, Holz- und Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 bis auf weiteres beträgt die Verhältniszahl zur Umrechnung auf ungarische Kronen 55.

Regensburg, den 28. Mai 1924. (645)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. | Berlin, den 12. Juni 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Artikel 92 der Reichsverfassung.

Von Staatsminister a. D. **W. Hoff.**

Im bisherigen Wirken der Deutschen Reichsbahn ist bei eisenbahnpolitischen Vorgängen auf keine Verfassungsvorschrift so oft verwiesen worden als auf den Artikel 92 der Reichsverfassung. In diesem Artikel wird zum ersten Male die finanzielle Selbständigkeit des Reichsbahnunternehmens ausdrücklich vorgeschrieben. Er lautet wörtlich:

„Die Reichseisenbahnen sind, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs, als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten hat. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklage sind durch besonderes Gesetz zu regeln."

Diese Verfassungsvorschrift hat wie so manche andere bedeutsame Regelung ihre besondere Geschichte. Die Vorlage des Verfassungsentwurfs an die Deutsche Nationalversammlung in Weimar vom 21. Februar 1919 gibt über Entstehung und Gründe keine Auskunft. Es fehlt dem Verfassungsentwurf die bei anderen Gesetzesvorlagen übliche schriftliche Begründung. Dies hinsichtlich des Artikels 92, der in der näheren und weiteren Zukunft von besonderer Bedeutung sein kann, nachzuholen, ist der Zweck der folgenden Mitteilungen.

Sobald im Dezember 1918 die vorläufige Reichsregierung den Entschluß gefaßt hatte, trotz aller inneren Wirrnisse im Januar 1919 die Volkswahlen zur Nationalversammlung vornehmen zu lassen und die Nationalversammlung einzuberufen, wurde ich als damaliger Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen um Bearbeitung der Abschnitte über die Eisenbahnen und die Wasserstraßen zum Entwurf der Reichsverfassung ersucht. Ich erklärte mich dazu bereit und stellte als preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten fest, daß das preußische Staatsministerium grundsätzlich einer anderen Regelung zustimmen würde, als sie in der früheren Reichsverfassung getroffen war. Das Staatsministerium war, was die preußischen Staatsbahnen anlangte, mit ihrem Übergang auf das Reich einverstanden, hielt aber eine sorgfältige Vorbereitung der politisch und wirtschaftlich wichtigen Maßnahmen für angezeigt. Hinsichtlich der anderen deutschen Staatsbahnen durfte ich nach Fühlungnahme mit den maßgebenden Stellen im allgemeinen auf Zustimmung zu einem solchen Plane rechnen.

Auf dieser Grundlage baute ich unter tätiger Hilfe des Unterstaatssekretärs Franke den von mir gewünschten Teil des Verfassungsentwurfs auf. Er wurde unverändert in den Gesamtentwurf der Reichsverfassung aufgenommen, der von der Reichsregierung zunächst dem Staatenausschuß zur Vorberatung vorgelegt wurde. Der Staatenausschuß war von der Nationalversammlung durch das Gesetz über die „Vorläufige Reichsgewalt" vom 10. Februar 1919 zur Vorberatung von der Nationalversammlung vorzulegenden Gesetzentwürfen eingesetzt. Er bestand, ähnlich wie der frühere Bundesrat, aus Vertretern der Länderregierungen und tagte in Weimar.

Bevor die Vorberatungen des auf die Eisenbahnen bezüglichen Teils des Verfassungsentwurfs begannen, versicherte ich mich in einer Sonderbesprechung des Einverständnisses der Regierungen der Länder mit Staatsbahnbesitz. In diesem Ent-

wurf fehlte eine dem späteren Artikel 92 entsprechende Vorschrift gänzlich. Als ich den Abschnitt über die Eisenbahnen bearbeitete, hatte ich das, was in dem Artikel ausgeführt ist, als selbstverständlich für jeden geordneten Geschäftsbetrieb angesehen, möge er sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Das Selbstverständliche pflegt man nicht auszusprechen, geschweige denn in dem Grundgesetze einer Volksgemeinschaft ausdrücklich vorzuschreiben. Auch bei den Sonderbesprechungen und während der ersten Lesung der Vorlage im Staatenausschuß ist nicht der Gedanke laut geworden, als ob die Reichsbahnverwaltung eine Politik betreiben könne, bei der nicht als oberster Grundsatz zu gelten habe, daß sich das Reichsbahnunternehmen aus seinen eigenen Einnahmen zu unterhalten habe. Der Eisenbahnverkehr muß seine eigenen Lasten tragen, darf auch als Reichsbetrieb nicht Kostgänger der allgemeinen Reichskasse sein. Das war die selbstverständliche Voraussetzung wohl bei allen Ländervertretern.

Bald nach der ersten Lesung hatte ich eine Besprechung mit dem Reichsminister und Vorsitzendem der Waffenstillstandskommission Erzberger über Waffenstillstandsfragen. Mehr als auf die Spaaer Vorgänge kam es Erzberger augenscheinlich darauf an, mich für seine Anschauungen über die Reichsbahnfrage zu gewinnen. Mit der ihm eigenen Redegewandtheit und Fixigkeit, der mein Gehirn trotz aller Galoppsprünge kaum folgen konnte, sprach er von der künftigen Reichsbahn als von einer ersten Stütze der darniederliegenden Reichsfinanzen. Zugleich behauptete er mit verblüffender Sicherheit, der unverzügliche Übergang der Staatsbahnen auf das Reich werde auch den ungünstigen Finanzen der Länder mit Staatsbahnbesitz abhelfen. Nicht zuletzt werde die neue Reichsregierung in den Stand gesetzt, der Allgemeinheit vor Augen zu führen, daß die neue Staatsordnung durch großzügige Schöpfungen die allgemeine Wirtschaft in kaum für möglich gehaltener Weise verbessere. Natürlich konnte ich nach Lage der Dinge solchen Ausführungen nicht zustimmen. Ich vermochte aber mit meinen grundsätzlich anders gearteten Anschauungen nichts auszurichten. Erzberger blieb bei seinen Behauptungen.

Wenige Tage nachher brachten zahlreiche Tageszeitungen Artikel, in denen ähnliche Anschauungen, wie die von Erzberger entwickelten, vertreten wurden. Man sprach sogar von nach Milliarden geschätzten Bilanzverbesserungen in der Eisenbahnrechnung, von fühlbaren Verkehrstarifermäßigungen und anderen phantastischen Wirtschaftserfolgen der Reichsbahn. Alles dies sollte durch die Großtat der schleunigsten Übernahme der Staatsbahnen auf das Reich erzielt werden. In ihr sei, so hieß es, „allein das Heil zu suchen". Da mir wiederholt von der Reichsleitung nahegelegt war, die Überleitung der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs auf das Reich durchzuführen, mußten mich diese Vorgänge beunruhigen. Alle diese goldenen Berge, die der Allgemeinheit vorgezaubert wurden, bedeuteten, bei Licht betrachtet, nichts anderes als ein Aufpeitschen der Begehrlichkeit auf allen Seiten. Es mußte unabsehbar große Gefahren in sich bergen. Unser Eisenbahnwesen hatte in damaliger Zeit größter Verworrenheit und Not eine Belastungsprobe von denkbar schwerster Art bestanden, war dabei aber betrieblich und wirtschaftlich zermürbt. Dazu traten die ungeheuerlichen Auflagen des Waffenstillstandsabkommens. Kräftige, aber vorsichtig abgewogene Maßnahmen im inneren Geschäftsbetriebe waren unabweisbar nötig, wenn man die Eisenbahnen tatsächlich als gesundes Wirtschaftsinstrument betreiben wollte. Für wilde Wagnisse war die Zeit so ungeeignet als denkbar. Das, was Erzberger leidenschaftlich verfolgte und im Reichsministerkabinett mit Erfolg vertrat, hielt ich, zumal angesichts der Erwartungen, die in großen Volkskreisen angeregt und geschürt waren, für ein Wagnis bedenklichster Art.

Dieser Gedankengang bestimmte mich, aus den Vorgängen die Folgerung zu ziehen, daß es in der Politik Zeiten gibt, in denen auch das Selbstverständliche klar und nachdrücklich ausgesprochen werden muß. Unverzüglich trat ich mit dem Reichsfinanzminister Schiffer und dem preußischen Finanzminister Dr. Südekum in Verbindung und verfaßte dann unter Mitwirkung der Geheimen Oberfinanzräte Saemisch und Wolffram eine Verfassungsbestimmung des Inhalts, wie er im Artikel 92 der Reichsverfassung enthalten ist. Nur die Eingangsworte sind im Laufe der späteren Verhandlungen im Verfassungsausschusse der Nationalversammlung geändert worden. Sie lauteten im Entwurf: „Die Reichseisenbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen — ungeachtet der Veranschlagung und des Nachweises ihrer Einnahmen und Ausgaben und ihres Ertrágnisses in dem Haushalt und der Rechnung des Reichs — als" usw. Der mit dem Einfügen der Vorschrift in den Verfassungsentwurf beabsichtigte Zweck ist mithin nicht geändert worden.

Zum großen Verdruß des Reichsministers Dr. Preuß, der um das rechtzeitige Fertigstellen des Entwurfs im Staatenausschuß besorgt war, beantragte ich namens der preußischen Regierung in der zweiten Lesung die Einfügung des neuen Artikels in den Verfassungsentwurf. Mit Zähigkeit hielt ich aber an dem Antrage fest und führte zur Begründung der Notwendigkeit dieser Ergänzung im wesentlichen das folgende aus:

In der Öffentlichkeit seien in den letzten Tagen über die Wirtschaftspolitik der künftigen Reichseisenbahnen Anschauungen zutage getreten, die es unerläßlich machten, die Richtlinien dieser Politik in der Reichsverfassung klar und bestimmt zu umgrenzen. Diese Richtlinien könnten vernünftigerweise nur darin bestehen, daß die Reichsbahn nach den Grundsätzen eines wirtschaftlich selbständigen, auf sich allein angewiesenen Unternehmens zu betreiben sei: Nur wenn dies in der Reichsverfassung ausgesprochen und festgelegt würde, könne den von zwei Seiten zu erwartenden Forderungen finanzieller Art mit dem nötigen Nachdruck entgegengetreten werden. Nur dann dürfe man eine gesunde Bewirtschaftung des Großbetriebes in öffentlicher Hand erwarten. Diese sei die erste Voraussetzung einer der Volkswirtschaft förderlichen Verkehrsbedienung. Im anderen Falle würden sich die Träume in Schäume oder gar Schlimmeres verwandeln.

Aller Voraussicht nach müsse die neue Reichsbahnanstalt auf der einen Seite auf lange Zeit mit großen Forderungen der Allgemeinheit rechnen. Das deutsche Volk sei aus der Vorkriegszeit an eine außerordentlich günstige Bedienung des allgemeinen Eisenbahnverkehrs gewöhnt. Jetzt leide es an den Nachwirkungen des verlorenen Krieges und verlange gerade von den Verkehrsanstalten in öffentlicher Hand schonendste und fördersamste Behandlung, niedrige Verkehrstarife, bequemste Beförderungsgelegenheit, Ausbau des Bahnnetzes usw. Die Reichsbahnverwaltung müsse demgegenüber imstande und gehalten sein, auf die Verfassungsvorschrift hinzuweisen, die zwingend fordere: keine Ausgabe ohne Deckung, kein Preisnachlaß ohne Gleichgewicht in den Einnahmen und Ausgaben.

Auf der anderen Seite werde die Reichsbahnverwaltung aber auch des Schutzes der Reichsverfassung gegenüber den anderen Reichsorganen bedürfen. Weder die allgemeine Finanzverwaltung noch auch irgendein anderes Ressort dürfe von den Reichsbahnen Leistungen verlangen oder ihnen Auflagen machen, die einem finanziell selbständigen Betriebe nicht aufgebürdet werden dürfen. Gerade die Kriegs- und Nachkriegszeit lehre, daß tatsächlich das Gegenteil der Fall sei. Namentlich in den letzten Monaten seien die Staatsbahnen immer wieder zur Übernahme von Lasten ohne ausreichende, häufig ohne jegliche Entschädigung gedrängt worden. Man pflege das als Staatsnotwendigkeit zu bezeichnen, müsse sich aber klar darüber sein, daß auch in dieser Beziehung der Reichsbahnbetrieb nicht anders behandelt werden dürfe als ein Betrieb in privater Hand. Was das Reich aus Erwägungen nicht rein eisenbahnpolitischer Art vom Reichsbahnbetriebe verlange, müsse diesem mindestens

zur Selbstkostenhöhe vergütet werden. Es sei geboten, diesem Grundsatz durch die Reichsverfassung unzweideutig Geltung zu verschaffen. Im einzelnen werde es dazu noch mancherlei Abgrenzungen bedürfen. Die Regelung dieser Fragen könne dem vorgesehenen besonderen Gesetze vorbehalten werden.

Neben diesen beiden Zielen verfolge der neue Artikel auch noch einen weiteren Gedanken. Die Reichsbahnverwaltung werde sich aus den bisherigen Staatsbahnverwaltungen zusammensetzen. Der neugeformte Verwaltungskörper müsse davon durchdrungen werden, daß er künftig noch weniger als in der Vergangenheit auf Hilfe aus allgemeinen Fonds auf Kosten der Steuerzahler zu seiner Wirtschaftsgebarung zu rechnen habe. Es sei darum ratsam, ihm durch die Reichsverfassung vor Augen zu führen, daß er seine Aufgabe, die bestmögliche Bedienung des allgemeinen Verkehrs, nur erfüllen könne, wenn er sich durch kluge Sparsamkeit und gesunde, geschäftsmännische Verwaltung des ihm anvertrauten Großbetriebes die dazu nötigen Geldmittel verschaffe.

Der Staatenausschuß erkannte die Notwendigkeit des neuen Artikels an, hielt aber eine Sonderberatung der vorgeschlagenen Fassung für nötig. Sie fand unter meiner Leitung unverweilt statt und hatte das Ergebnis, daß die Annahme des Vorschlages empfohlen wurde. In der zweiten Lesung des Reichsverfassungsentwurfs wurde sodann der Artikel in der vorgeschlagenen Fassung ohne Widerspruch in den Gesamtentwurf eingefügt, der am 21. Februar 1919 von der Reichsregierung der Nationalversammlung vorgelegt wurde.

In dem Verfassungsausschuß der Nationalversammlung sind die Eingangsworte des Artikels, wie bereits erwähnt ist, nicht wesentlich geändert worden. Ich habe an diesen Beratungen nicht mehr teilgenommen. Da ich einer überhasteten Durchführung des Reichsbahnplanes nicht zuzustimmen vermochte, war ich inzwischen aus dem Amte geschieden. Zuvor hatte ich im Reichsministerkabinett nochmals eingehend dargelegt, daß nur im Falle einer mehrjährigen, planmäßigen Vorbereitung des Übergangs eines so gewaltigen Großbetriebes auf das Reich finanz- und wirtschaftspolitische Erfolge zu erzielen seien. Im anderen Falle seien Verschlechterungen, die ich nicht vertreten wolle, unabwendbar. Das Kabinett war aber der Meinung, daß es, ohne Rücksicht auf die Frage finanzieller und wirtschaftlicher Erfolge, grundsätzlich darauf ankomme, die Vormachtstellung, die Preußen in erster Linie durch seine Staatsbahnen beiwohne, zu beseitigen. Mit einer solchen grundsätzlichen Schwächung Preußens wollte ich meinen Namen nicht in Verbindung bringen.

Wie zu erwarten war, hat der Artikel 92 in den letzten Jahren in der Reichsbahnpolitik eine große Rolle gespielt. Zum Erlaß des ausbauenden Gesetzes ist es leider nicht gekommen, wenn man nicht etwa die Notverordnung der Reichsregierung vom 12. Februar 1924 als einen vorläufigen Versuch betrachten möchte. Die politische Verworrenheit der Zeit und die überhastete Durchführung des Reichsbahnplans mögen dazu wesentlich beigetragen haben, daß die Reichsregierung nicht immer in der Lage war, die Verfassungsvorschrift in ihren fundamentalen Richtlinien zu beachten. Ich verweise in dieser Beziehung besonders auf meine Abhandlungen in den Nrn. 31 und 78 vom Jahre 1920 und Nr. 3 und 13 vom Jahre 1921 dieser Zeitung. Ob die Lösung der Reparationsfragen mit den alliierten Mächten im gegenwärtigen Augenblick einen gedeihlichen Ausbau möglich machen würde, ist schwer zu übersehen. Jedenfalls würde Leistung und Verbürgung eines Reparationsbeitrags der Reichsbahn sich durch den Erlaß eines Reichsbahn-Finanz- (und Bürgschafts-) Gesetzes einfacher, sicherer und ungefährlicher regeln lassen als auf dem Wege der sehr bedenklichen Gutachtervorschläge.

Wie aber auch diese brennende Frage in der Gegenwart ausgetragen werden mag, in jedem Fall wird man daran festhalten dürfen, daß die Eigenart des monopolartigen deutschen Eisenbahnverkehrs in näherer oder fernerer Zeit unser Eisenbahnwesen in Wirtschaftsformen zwingen wird, deren hauptsächlichste der Artikel 92 der Reichsverfassung festlegt.

Fragen zum Eisenbahngutachten.

Von Regierungsrat **Hellwig**, Erfurt.

Im Folgenden sollen lediglich einige entscheidende Fragen aufgeworfen werden, die im Sachverständigengutachten nicht genügend geklärt erscheinen:

1. Zunächst besteht zwischen Teil I und IX B (im Folgenden kurz bezeichnet als „Bericht") und dem Anhang 4 (im Folgenden kurz genannt „Anhang") folgender erheblicher Unterschied: Im „Bericht" wird die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft (société anonyme — joint stock company) empfohlen. Der „Anhang" spricht indes nicht mehr von einer Aktiengesellschaft, sondern durchweg nur noch von einer Gesellschaft (une compagnie — a company). Dieser Unterschied scheint bisher nicht überall beachtet zu sein. Es kommt vielmehr gemeinhin in den kritischen Pressestimmen die Ansicht zum Ausdruck, als wäre eine Aktiengesellschaft des deutschen Rechtes gemeint. Hieraus hat man weiter die Schlußfolgerung gezogen, daß, da die Mehrheit der Aktien der gedachten Gesellschaft der Deutschen Regierung verbleiben soll, diese auch den entscheidenden Einfluß in der Gesellschaft behalten müsse, da bekanntlich die Generalversammlung des deutschen Aktienrechtes als entscheidender Hauptfaktor auf der Majorität der Aktieninhaber beruht. Im „Anhang", der die eingehende Regelung der Organe der neuen Gesellschaft und ihrer Zuständigkeiten aufstellt, ist aber weder die Generalversammlung als Organ dieser neuen Gesellschaft erwähnt, noch ist, wie bereits erwähnt, hier das Wort Aktiengesellschaft überhaupt aufgenommen worden. Man muß daher annehmen, daß diese neue Gesellschaft der deutschen Eisenbahnen durchaus keine Aktiengesellschaft des deutschen Rechtes werden soll, innerhalb welcher der Mehrbesitz an Aktien durch eine Generalversammlung entscheidende Rechte ausüben kann, vielmehr eine Gesellschaft eigener Konstruktion und eigenen Rechtes. Klarstellung vorstehender Divergenz wäre die erste Frage.

2. Die Konstruktion der gedachten neuen Gesellschaft stellt sich mit ihren Organen und Zuständigkeiten im „Anhang" folgendermaßen dar:

Unter Zugrundelegung eines Gesamtwertes der deutschen Eisenbahnen von 26 Milliarden Mark sollen 11 Milliarden Obligationen, 2 Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien ausgegeben werden. Die 11 Milliarden Obligationen sollen erststellig hypothekarisch gesichert, mit 5% verzinst und 1% getilgt werden. Damit ist eine über 100jährige Dauer des neuen Zustandes ins Auge gefaßt! Die 2 Milliarden Vorzugsaktien sollen eine feste Dividende tragen und Anteil an den Überschüssen der Reichsbahn gewähren. Diese Vorzugsaktien werden von der Gesellschaft verkauft werden. Von dem Erlös soll die deutsche Regierung ¼ bekommen. Dies ist gelegentlich irrtümlich so aufgefaßt worden, als erhalte die deutsche Regierung ¼ dieser Vorzugsaktien selbst. Das ist aber durchaus nicht der Fall. Es ist nämlich sehr wichtig, wer die Vorzugsaktien selbst erhalten wird, worauf wir weiter unten zurückkommen. Da die Gesellschaft sie verkauft, hat die Gesellschaft einen Einfluß darauf, wer sie erhält. Das ausführende Organ der Gesellschaft ist aber der Verwaltungsrat. Auf diesen wird daher alles ankommen (darüber unten). Den Rest des Anlagekapitals, die 13 Milliarden Stammaktien, soll die deutsche Regierung erhalten. Ob eine Dividende mit Anrecht vor dem Anteil der Vorzugsaktien an etwaigen Überschüssen auf sie entfällt, sie daher einen Kurswert erhalten werden, ist nicht gesagt. Diese zweite Frage bedarf der Klärung.

3. Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrat von 18 Mitgliedern verwaltet (Artikel II). Diese Bestimmung muß man durch jene Bestimmung in der Einleitung ergänzen, wo es heißt: „Die Gesellschaft wird für den Betrieb usw. verantwortlich sein und das Recht haben . . . ihre Geschäfte so zu führen, wie sie es für richtig hält." Hiermit dürfte die gesamte Verwaltungsmacht innerhalb der Reichsbahn in die Hand dieses Verwaltungsrates gegeben und es daher von größter Bedeutung sein, festzustellen, wer in diesem Verwaltungsrat die entscheidende Majorität hat, ob die deutsche Regierung oder die Reparationsmächte. Wenn letzteres der Fall ist, so müßte

man in allen entscheidenden Fragen der Verwaltung mit der Ausschaltung der bisherigen Leitung unserer Eisenbahnen (Reichsverkehrsministerium bzw. Hauptverwaltung, Reichsverkehrsminister bzw. Generaldirektor) rechnen. Das Studium der Bestimmungen für den Verwaltungsrat führt nun zu folgendem Ergebnis:

Von den 18 Mitgliedern, die den Verwaltungsrat bilden, sollen zunächst 9 von dem sogenannten Treuhänder ernannt werden. Der Treuhänder, an den die 11 Milliarden Obligationen ausgehändigt werden und zu dessen Gunsten die erststellige Hypothek bestellt wird, wird von der Reparationskommission ernannt. Die von ihm bestellten 9 Mitglieder des Verwaltungsrates sind also Vertrauensleute der Reparationskommission. Von den verbleibenden 9 Mitgliedern werden 5 von der deutschen Regierung bestellt und 4 von den Inhabern der Vorzugsaktien gewählt. Aus der Mitte der letzteren muß auch der Präsident des Verwaltungsrates gewählt werden, der zu seiner Stimme als Mitglied noch eine zweite entscheidende Stimme erhält.

Bis dieser Zustand erreicht ist, in welchem die Eisenbahngesellschaft gebildet, dieser Organisationsplan also zur Ausführung gebracht ist (Artikel IX), soll die erforderlichen Einzelheiten ein „Organisationskomitee der deutschen Reichsbahngesellschaft“ ausarbeiten. Dieses Komitee besteht aus zwei Delegierten des deutschen Reichsverkehrsministers, ferner den beiden Sachverständigen, die das Eisenbahngutachten ausgearbeitet haben (Sir William Acworth und M. Leverve) und aus einem fünften Mitgliede neutraler Staatsangehörigkeit. Es ist beachtenswert, daß also in diesem bis zur vollendeten Bildung der Gesellschaft für die Durchführung der Organisation zuständigen Organisationskomitee die deutsche Regierung sich in der Minderheit befindet.

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft entscheidet in wichtigsten Angelegenheiten mit Dreiviertelmajorität. Werden also sämtliche Vorzugsaktien in (gesicherte) ausländische Hand verkauft, so würde der Verwaltungsrat $9 + 4 = 13$ ausländische Stimmen haben, zu der noch die zweite Stimme des Präsidenten, der aus den vier genommen wird, hinzutritt, so daß mit 15 Stimmen gegen 5 deutsche Stimmen zweifellos die Dreiviertelmajorität der 18 Mitglieder auf der ausländischen Seite wäre! Hieraus ergibt sich die Kardinalfrage des Gutachters: Bestehen für Deutschland Sicherungen dafür, daß nicht sämtliche Vorzugsaktien von der Gesellschaft in die ausländische Hand verkauft, d. h. begeben werden? Zuständig für die entscheidenden Bestimmungen hierüber dürfte nach Vorstehendem ebenfalls das Organisationskomitee, also eine nichtdeutsche Mehrheit sein. Daß die deutsche Regierung die Vorzugsaktien jedenfalls nicht erwerben darf, geht auch aus Artikel I Abs. 2 und Art. VIII letzter Absatz hervor.

Würde die vorstehend gedachte Dreiviertelmajorität gegen die deutschen Stimmen zustande kommen, so hätten andere Worte des Gutachtens keinen tatsächlichen Wert, nämlich Worte wie:

„Es liegt nicht in unserer Absicht, Deutschland dadurch der Verwaltung seiner Eisenbahnen zugunsten der Alliierten zu berauben“

oder

„Der Präsident des Verwaltungsrates und der Generaldirektor der Reichsbahn sind Deutsche“ (im „Anhang“, der maßgebend ist, fehlt diese Bestimmung bezüglich des Präsidenten des Verwaltungsrates!)

oder

„Von den 9 durch den Treuhänder zu ernennenden Mitgliedern können 5 deutsche Staatsangehörige sein“.

4. Über die Rechte des Generaldirektors ist weder im „Bericht“ noch im „Anhang“ Näheres gesagt. Auch er wird durch die Dreiviertelmajorität des Verwaltungsrates bestellt und kann durch die gleiche Mehrheit abgesetzt werden. Er soll sogar durch einfache Majorität des Verwaltungsrats abgesetzt werden können, wenn es „der Kommissar“ z. B. wegen Nichtausführung der Anordnungen des Verwaltungsrates verlangt. Der Kommissar, der durch Mehrheitsbeschluß nur der ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrates ernannt wird, ist jenes Kontrollorgan mit dem Stabe von Eisenbahn- und Rechnungssachverständigen, der in alle Anlagen und Verwaltungsstellen Einsicht hat, und dem weitgehende Befugnisse für die oberste Leitung zustehen.

Gegenüber dieser Instanz sowie dem Verwaltungsrat als dem eigentlich leitenden Organ der neuen Gesellschaft scheinen mangels näherer Bestimmungen des Gutachtens für den Generaldirektor nur die Machtbefugnisse eines obersten Beauftragten dieser Organe übrig zu bleiben. Eine Klärung auch dieser Frage ist vonnöten, bevor ein endgültiges Urteil über die Bedeutung der Annahme des Gutachtens für die einer deutschen Eisenbahnverwaltung verbleibenden Machtbefugnisse gefällt werden kann.

Man wird annehmen dürfen, daß von zuständiger Stelle bei den Verhandlungen im Organisationskomitee die im Vorstehenden aufgeworfenen Fragen in einem für uns erträglichen Sinne klargestellt und gesichert werden.

Die Verhandlung des Teilvoranschlages 1924 über das Verkehrswesen im österreichischen Nationalrate.

Von Ministerialrat Dr. **Rottleuthner** im Bundesministerium für Handel und Verkehr (Wien).

Der Teilvoranschlag 1924 über das Verkehrswesen wurde in der Zeit vom 12. bis 14. Februar d. J. im Finanz- und Budgetausschuß und am 14., 15. und 16. Mai d. J. in der Vollversammlung des österreichischen Nationalrates durchbesprochen. Hierbei spielten, wie vorauszusehen war, die Eisenbahnen die größte Rolle und nahmen die diesfälligen Wünsche und Beschwerden insbesondere in bezug auf die Herstellung neuer Eisenbahnlinien den breitesten Raum der Erörterungen ein.

Wie der Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, in seinen Darlegungen vor dem Finanz- und Budgetausschuß hingewiesen hat, sind die Veränderungen, die das staatliche Verkehrsressort im Voranschlag 1924 gegenüber dem Vorjahre aufweist, außerordentlich bedeutsam.

In Durchführung des im Wiederaufbaugesetze ausgesprochenen Grundsatzes der Trennung von Hoheit und Betrieb in der österreichischen Staatsverwaltung wurde mit dem Bundesbahngesetze vom 19. Juli 1923, RGBl. Nr. 407 (siehe Vereinszeitung 1923, Seite 359, 394, 407, 521, 543, 679) die Betriebsverwaltung der österreichischen Bundesbahnen von der seit über ein Menschenalter behördlichen und seit 1896 unmittelbar ministeriellen Leitungsform in eine kaufmännische übergeführt. Mit 1. Oktober 1923 trat der handelsgerichtlich protokollierte selbständige Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ ins Leben. Hierdurch ist der Betriebsverwaltung der österreichischen Bundesbahnen nicht nur kaufmännische Handlungsfreiheit und Geschäftsführung bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen im weitestgehenden Maße gegeben, sondern grundsätzlich auch eine unmittelbare Einflußnahme der Bundesverwaltung auf die Betriebsführung dieser Unternehmung ausgeschaltet. Eine über die allgemeine Eisenbahnhoheit und -aufsicht hinausgehende Einflußnahme auf die Bundesbahnen findet nur in wenigen, vom Gesetze besonders bezeichneten Ausnahmefällen statt, wie hinsichtlich des Tarifwesens, der Auswahl der obersten Funktionäre, der Aufnahme von Krediten, der Nachweisung der jeweiligen Finanzlage des Unternehmens; dies ist dadurch begründet und notwendig, weil der selbständige Wirtschaftskörper Bundeseigentum treuhändig verwaltet und weiter der Bund, also die Gesamtheit der Steuerzahler, den sich ergebenden Betriebsabgang zu bestreiten hat. Zur Besorgung der eisenbahnhoheitlichen und aufsichtsbehördlichen Angelegenheiten auch über die Bundesbahnen, deren Wahrnehmung im Bundesbahngesetze ausdrücklich vorgeschrieben ist, dann des Eisenbahnbaues wurde im Rahmen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, wie es auch vor der nunmehr schon über vier Jahrzehnte währenden Staatsbahnära mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Eisenbahnwesens gegenüber gleichartigen Aufgaben der übrigen staatlichen Verwaltung der Fall war, eine besondere Geschäftsgruppe, die Verkehrssektion, geschaffen, der außerdem auch die Fremdenverkehr-, Luft- und Schiffahrtsangelegenheiten zugehören. Eine Mitwirkung dieser Sektion bei laufenden Betriebsangelegenheiten der Bundesbahnen ist nirgends vorbehalten und wird auch nicht geübt. Dies wäre auch mit dem Grundsatze der Trennung von Hoheit und Betrieb, der restlos zur Durchführung gelangt ist, unvereinbar. Es besteht auch keinerlei Absicht, über die vorgeschriebene Aufsichtstätigkeit in der Zukunft hinauszugehen. Alle Kräfte werden dagegen eingesetzt, der neuen Unternehmung auf ihrem Wege zur baldigen Gesundung volle Unterstützung angedeihen zu lassen.

Da man aber selbst in Abgeordnetenkreisen sich nicht darüber klar war, welche Eisenbahnangelegenheiten obrigkeitlicher Natur und welche als Betriebsangelegenheiten zufolge § 17 des Bundesbahngesetzes — abgesehen von etwaigen besonderen gesetzlichen Bestimmungen — der Einflußnahme der Bundesverwaltung entrückt seien, nahm der Bundesminister für

Handel und Verkehr in einer ausführlichen Darlegung zur Frage der Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde gegenüber den Eisenbahnen und insbesondere gegenüber der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" Stellung, die ihres Interesses wegen im nachfolgenden wiedergegeben sei:

„Solange in Österreich das reine Privatbahnsystem herrschte (bis Ende der 70er Jahre vergangenen Jahrhunderts), waren die mit dem Eisenbahnwesen befaßten staatlichen Behörden (Handelsministerium und Generalinspektion) strenge auf die obrigkeitlichen Eisenbahnangelegenheiten beschränkt, während die gesamte Verwaltung der einzelnen Bahnnetze in den Händen der betreffenden Unternehmung lag.

Die obrigkeitlichen Eisenbahnangelegenheiten werden aus Zweckmäßigkeitsgründen in staatshoheitliche und aufsichtsbehördliche unterschieden. Unter der staatlichen Eisenbahnhoheit begreift man im allgemeinen die Befugnisse des Staates zur Erlassung von Gesetzen und anderen Vorschriften zur Regelung des vaterländischen Eisenbahnwesens und die Ausübung der aus den Gesetzen und Verordnung fließenden staatlichen Vorbehalte gegenüber den Eisenbahnunternehmungen, wie z. B. Erteilung von Konzessionen, Wahrnehmung des Heimfallsrechtes, Einflußnahme auf die Tariferstellung, behördliche Genehmigung von Bauten, Betriebseinrichtungen, Fahrbetriebsmitteln, von Vorschriften usw.

Die aufsichtbehördlichen Befugnisse umfassen die Überwachung und Durchsetzung der Einhaltung der für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Vorschriften, insbesondere die Überwachung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes, der Bahnanlagen und des im Betriebsdienste verwendeten Personales.

Zur Zeit des reinen Privatbahnsystems hat über diese obrigkeitlichen Befugnisse kein Zweifel bestanden. Als aber der Staat Eisenbahnen erwarb und in Betrieb nahm, wurde die oberste einheitliche Verwaltung der Staatsbahnen dem Handelsministerium, später dem Eisenbahnministerium vorbehalten, so daß die oberste Zentralstelle neben den obrigkeitlichen auch Verwaltungsangelegenheiten zu besorgen hatte.

Durch diese Vereinigung von obrigkeitlichen und Verwaltungsgeschäften an einer Stelle wurden die ursprünglichen klaren Begriffe einigermaßen verwischt. Nachdem aber das Wiederaufbaugesetz die Trennung der Hoheits- von der Betriebsverwaltung vorgeschrieben und das Bundesbahngesetz diese Trennung durchgeführt hat, ist heute das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehrssektion) ähnlich wie zur Zeit des reinen Privatbahnsystems wieder auf die Wahrung der staatshoheitlichen und aufsichtsbehördlichen Befugnisse beschränkt und kann daher darüber hinaus auf die Betriebsverwaltung keinen Einfluß nehmen.

Es handelt sich also nicht um eine Abgrenzung des Wirkungskreises des Ministeriums und der Betriebsverwaltung in dem Sinne, als ob das Ministerium die etwa der Eisenbahnverwaltung, also in bezug auf die Bundesbahnen der Generaldirektion der Bundesbahnen, übergeordnete Instanz wäre. Es verhält sich vielmehr so, daß dem Ministerium als einziger Instanz alle obrigkeitlichen Angelegenheiten unterschiedslos zustehen, während die Verwaltungs- und Betriebsangelegenheiten der Eisenbahnen bei diesen selbst ohne jeden Instanzenzug an das Ministerium behandelt und erledigt werden.

Auch gegenüber der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr auf Grund des Bundesbahngesetzes die staatshoheitlichen und aufsichtsbehördlichen Rechte im gleichen Umfange wie gegenüber den Privatbahnen auszuüben, soweit nicht dieses Gesetz dem Umstande Rechnung tragend, daß der Bund auch nach der Umgestaltung der Bundesbahnverwaltung Eigentümer der Bundesbahnen geblieben ist, eine darüber hinausgehende Einflußnahme der Bundesverwaltung oder eine gesonderte Behandlung der österreichischen Bundesbahnen ausdrücklich vorgesehen hat.

So hat z. B. das Bundesbahngesetz und das in Durchführung dieses Gesetzes im Verordnungswege hinausgegebene Statut — über den Rahmen der bezüglichen Vorschriften für die Privatbahnen hinausgehend — für die österreichischen Bundesbahnen die Grundzüge der Organisation der neuen Bundesbahnverwaltung festgelegt. Durch das Bundesbahngesetz und Statut wurde die Errichtung und der Wirkungskreis der Verwaltungskommission sowie des Vorstandes der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" geregelt und die Errichtung der Generaldirektion unter Aufrechterhaltung der Bundesbahndirektionen angeordnet. Während mithin über den Rahmen der den Privatunternehmungen auferlegten Beschränkungen hinaus die Errichtung, Sitzverlegung oder Auflassung von Bundesbahndirektionen der Genehmigung der Bundesregierung unterliegt, ist die weitere Ausgestaltung der Generaldirektion und der Bundesbahndirektionen sowie die Abgrenzung des Wirkungskreises untereinander lediglich Sache der Betriebsverwaltung.

Andererseits hat das Bundesbahngesetz zu dem Zwecke der möglichsten Arbeitsvereinfachung und zur Vermeidung von Doppelarbeiten die Autorisation von technischen Fachorganen der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" vorgesehen. Die autorisierten Organe der Unternehmung sind zur fachtechnischen Überprüfung von Entwürfen, für die eine besondere Bewilligung der Eisenbahnbehörde vorbehalten ist, und zur fachtechnischen Prüfung vor der Erteilung der Benutzungsbewilligung durch diese Behörde mit der Maßgabe berufen, daß die von ihnen gutgeheißenen Entwürfe so zu betrachten sind, als ob sie von den Organen der Eisenbahnbehörde gutgeheißen worden wären, so daß eine fachtechnische Überprüfung durch die letzteren nicht mehr notwendig ist.

Die staatshoheitliche Genehmigung solcher fachtechnisch gutgeheißener Entwürfe bleibt aber ebenso wie die Prüfung aller anderen Voraussetzungen für die Genehmigung der Eisenbahnbehörde vorbehalten, so daß auch die gesetzliche Bestimmung über die Autorisation für die Eisenbahnbehörde nur eine gewisse Erleichterung bringt, ohne an der Zuständigkeit beider Stellen etwas Wesentliches zu ändern.

Um die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde gegenüber der Betriebsverwaltung noch deutlicher zu kennzeichnen, als es die bisherigen allgemein gehaltenen Ausführungen vermochten, seien einige der dem Bundesministerium für Handel und Verkehr zustehenden Angelegenheiten in gruppenweiser Zusammenfassung kurz dargestellt und ihnen im Interesse der Anschaulichkeit auch einige gleichartige, von den Eisenbahnverwaltungen und insbesondere von der Bundesbahnverwaltung zu besorgende Betriebsangelegenheiten gegenübergestellt, z. B.:

Es ist Sache des Bundesministeriums, gemäß den Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung darüber zu wachen, daß das für den Betrieb und zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs erforderliche Personal in hinreichender Anzahl vorhanden und mit den für die Ausübung des Betriebsdienstes erforderlichen Eigenschaften und Kenntnissen ausgestattet ist; dagegen hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr keinen Einfluß auf die Personalverwaltung der Eisenbahnen (Aufnahme, Versetzung, Entlassung, Pensionierung usw.).

Dem Bundesministerium obliegt auch die Überprüfung der von verschiedenen Verkehrsunternehmungen auf dem Gebiete des Dienst- und Gebührenrechtes sowie der sozialen Versicherung (Alters-, Invaliditäts-, Kranken- und Unfallversicherung) zu erstellenden Vorschriften in Hinsicht auf ihre Übereinstimmung mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, ferner die Überwachung der Handhabung solcher Vorschriften durch die Verkehrsunternehmung im allgemeinen und in der Behandlung von Aufsichtsbeschwerden im besonderen.

Dem Ministerium fällt die Genehmigung aller Anschluß-, Betriebs- und Péageverträge der Privatbahnen untereinander oder mit der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" zu.

Der Abschluß und die Durchführung der Verträge ist Sache der Betriebsverwaltung.

In zwischenstaatlichen Angelegenheiten obliegt der Eisenbahnbehörde die Führung internationaler, das Eisenbahnwesen betreffender Verhandlungen und der Abschluß einschlägiger Abmachungen in jenen Fällen, in denen im Hinblick auf die Bedeutung der Angelegenheit die Verhandlungen von Regierung zu Regierung geführt werden, so bei Regelung der Anschlußverhältnisse und von Durchzugsverkehren, bei den Verkehrskonferenzen des Völkerbundes, bei Festsetzung der technischen Einheit im Eisenbahnwesen, in den das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfracht- und Personenverkehr berührenden Belangen.

Dagegen kommt der Betriebsverwaltung die Führung der Verhandlungen dann zu, wenn sie, und zwar meist auf Grund übergeordneter staatlicher Abmachungen, zwischen den Betriebsverwaltungen gepflogen werden, wie beispielsweise im Rahmen der internationalen Eisenbahnunion, des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie verschiedener Tarif- und anderweitiger Eisenbahnverbände.

Hinsichtlich des Beförderungsdienstes obliegt dem Bundesministerium für Handel und Verkehr die Abänderung, Ergänzung und allenfalls die Neufassung der Eisenbahnverkehrsordnung sowie die Mitwirkung bei der Fortbildung des Berner Internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Gütern, ferner die Genehmigung der von den Bahnen beantragten Abweichungen von der Eisenbahnverkehrsordnung, der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen, die Genehmigung der von den Bahnen erlassenen Ausnahmeverfügungen, wie z. B. Verkehrssperren u. dgl. Dem Bundesministerium steht weiter in den den Eisenbahndienst betreffenden Angelegenheiten des Zoll-, Steuer-, Finanz-, Sanitäts-, Veterinär- und Polizeidienstes die Obsorge für ein befriedigendes Zusammenarbeiten der Eisenbahnen mit den obersten in Betracht kommenden Stellen der Bundes- und Landesverwaltung zu.

Schließlich hat die Verkehrssektion den Beförderungsdienst der Bundes- und Privatbahnen in der Richtung zu überwachen, daß sich die Bahnen an die bestehenden Gesetze, Verordnungen, Konzessionsbedingungen usw. halten. Darüber hinaus sind die Bahnunternehmungen in der Ausübung des Beförderungsdienstes selbständig. Sie regeln somit im eigenen Wirkungskreise den Ferngüterzug- und Stückgutdienst, den Magazin- und Reklamationsdienst, die Lademanipulation usw.

Im Tarifdienste obliegt die Erstellung der Tarife für den Personen- und Sachentransport im allgemeinen den Bahnverwaltungen. Hinsichtlich der Tarife der Bundesbahnen — für die Privatbahnen und Kleinbahnen gelten teilweise abweichende Bestimmungen — enthält das Bundesbahngesetz die Vorschrift, daß die Grundlagen der Tarife sowie die allgemeinen Tarifbestimmungen der Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. Mithin werden die Grundzüge des Tarifes, die Barême sowie die Frachtsätze von der Bundesbahnverwaltung ausgearbeitet; das Bundesministerium für Handel und Verkehr überprüft diese Tarifgrundlagen und genehmigt sie, sofern sie mit der gesamten staatlichen Wirtschaftspolitik im Einklang stehen. Hingegen sind die Bundesbahnen in allen anderen tarifarischen Belangen an die Genehmigung der Regierung nicht gebunden. So steht ihnen insbesondere auch das Recht zu, Frachtnachlässe nach Maßgabe der bestehenden Bedürfnisse einzuräumen.

In verkehrstechnischer Hinsicht ist Aufgabe des Bundesministeriums die Verfassung, Abänderung und Verlautbarung der grundlegenden, den Verkehrsdienst betreffenden staatlichen Vorschriften, die staatliche Einflußnahme auf die Fahrordnung der Eisenbahnen und die staatliche Verkehrsförderung, insbesondere die Förderung des Fremdenverkehres.

Seiner Aufsichtspflicht gegenüber dem ausführenden Betriebsdienste kommt das Bundesministerium durch Überwachung des Bauzustandes sowie der Sicherheit, Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebes nach, was insbesondere die fortgesetzte Beobachtung und fallweise Erhebung von Eisenbahnunfällen und Verkehrsunregelmäßigkeiten sowie die Überwachung der Vorsorgen der Betriebsverwaltung für die Bewältigung des Verkehres sowohl bezüglich der baulichen Anlagen als auch der übrigen Betriebseinrichtungen und des Wagenparkes in sich schließt.

Die Betriebsverwaltungen haben selbstredend auch für eine entsprechende Überwachung auf dem erwähnten Gebiete und für geeignete Vorkehrungen zur Verhütung von Betriebsanständen zu sorgen. Dieser Überwachungstätigkeit kommt aber keinerlei obrigkeitlicher Charakter zu.

Während Eisenbahnunternehmungen, die sich selbst zu erhalten haben, auch bei Maßnahmen zur Erhaltung und Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehres finanzielle Erwägungen nicht außer acht lassen sollen, dient die aufsichtsbehördliche Betriebsüberwachung nur den Interessen der Öffentlichkeit, die, unbekümmert um privatwirtschaftliche Beweggründe, ein Recht auf Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit im Eisenbahnbetriebe hat. Gerade auf diesem Gebiete ist es eine ernste und verantwortungsvolle Pflicht der Eisenbahnbehörde, eine Zurückdrängung der Sicherheitsrücksichten durch zu weitgehende Sparsamkeit hintanzuhalten.

Wo wirtschaftliche Bestrebungen eine so große Rolle spielen müssen, wie heute bei allen österreichischen Eisenbahnen, ist das Korrektiv der obrigkeitlichen Überwachung der Verkehrssicherheit doppelt notwendig, wenn anders man die Lehren der Eisenbahngeschichte nicht in den Wind schlagen will.

Im Bundesvoranschlage selbst ist — den geänderten organisatorischen Verhältnissen entsprechend — die frühere einheitliche Budgetgruppe „Verkehrswesen“ auseinandergerissen, und alles, was die Eisenbahnen betrifft, in eine neue, an den Schluß des Finanzgesetzes gestellte Gruppe „Eisenbahnen“ zusammengefaßt. Diese Voranschlagsgruppe enthält die Bundesausgaben und -einnahmen für die Bundesbahnverwaltung (482,4 Milliarden Kronen), jene für die seit 1. Januar 1924 von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ betriebenen österreichischen Südbahnlinien (231 Milliarden Kronen, hiervon 191 Milliarden Lasten aus dem durch den Friedensvertrag aufgenötigten Südbahnabkommen), dann jene für verschiedene Privatlokalbahnen (103,5 Milliarden) und für den staatlichen Bau neuer Linien (mit Rücksicht auf die staatsfinanzielle Notlage nur 35 Milliarden), somit insgesamt 851,9 Milliarden Kronen.

Der Voranschlag für die Bundesbahnen enthält den zufolge § 2 (4) des Bundesbahngesetzes den Bundesbahnen zu leistenden Bundeszuschuß, der sich einerseits aus dem kassenmäßigen, durch Gutbringung der Verkehrssteuern für 1924 verminderten Betriebsabgange von 14,1 (im Vorjahre 1337,4) Milliarden Kronen und andererseits aus dem Erfordernisse für wertvermehrende Aufwendungen von 468,3 (im Vorjahre 545,4) Milliar den Kronen zusammensetzt. Ihm liegt der erste Voranschla der neuen Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ zu grunde, der ungeachtet der ressortmäßigen Vertretung durch de Bundesminister für Handel und Verkehr im Parlamente un mittelbar und allein zwischen Generaldirektion der österreichi schen Bundesbahnen und dem Bundesministerium für Finanze vereinbart wurde. Entgegen der bisherigen Gepflogenheit biete das Teilvoranschlagsheft für die Bundesbahnen, abgesehen vo den summarischen Angaben des Ertrags- und Betriebsvor anschlages und weniger Worte der Erläuterung keinerlei Auf schluß über Einzelheiten der Präliminarerstellung. Selbst bezüg lich der veranschlagten wertvermehrenden Aufwendungen in Betrage von 468,3 Milliarden Kronen (473,3 Milliarden Aus gaben, 5 Milliarden Erlöse und Rückgewinne) ist lediglich be merkt, daß hiervon 297 Milliarden auf die Einführung de elektrischen Zugförderung entfallen. Es kann daher weder er sehen werden, was von den restlichen 176,3 Milliarden Krone für bauliche Investitionen, Fahrparkbeschaffung oder Geräte vermehrung vorgesehen ist, noch wodurch die vorweg abgerech neten Veräußerungserlöse und Rückgewinne im Betrage vo 5 Millarden Kronen erzielt werden sollen.

Der vorerwähnte Betriebsvoranschlag der Bundesbahnen er gibt folgendes Bild:

Voranschlag (in Milliard. Kronen

A. Betriebseinnahmen:	1924	1923	1924 günstiger	1924 ungünstiger
Verkehrseinnahmen	2600,0[1])	2570,3	29,7	—
Verschiedene Einnahmen	275,9	273,0	2,9	—
Einnahmen zusammen:	2875,9	2843,3	32,6	—
B. Betriebsausgaben:				
Allgemeine Verwaltung	122,5	154,1	31,6	—
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	372,6	515,9	143,3	—
Verkehrs- und kommerzieller Dienst	916,7	1187,5	270,8	—
Zugförderungsdienst	852,6	773,9	—	78,7
Erhaltung des Fahrparkes	754,3	1114,5	360,2	—
Starkstrom- und Beleuchtungsdienst	9,6	19,9	10,3	—
Allgemeine Ausgaben für Bedienstete (Altersversorgung, Krankenkasse usw.)	460,7[2])	303,8	—	156,9
Verschiedene Ausgaben	104,2	91,6	—	12,6
Ausgaben zusammen:	3593,2	4161,2	816,2	248,2
Betriebsabgang:	717,3	1317,9	600,6	

Dieser Betriebsabgang, in dem wohl nicht die 25—40prozentige generelle Gehaltserhöhung vom Dezember 1923 (Mehrausgaben rund 200 Milliarden Kronen), dagegen aber die Tarifreform vom 1. Januar 1924 (gegen 300 Milliarden Kronen Mehreinnahmen) berücksichtigt erscheint, erfährt im Ertragsvoranschlag, wo insbesondere die Ergebnisse der Nebenbetriebe (Bodenseeschiffahrt, Salzgeschäft, Rollfuhrdienst, Lastkraftwagenverkehr) erscheinen, keine wesentliche Veränderung (auf 716,1 Milliarden). Da im Voranschlage 1924 abweichend vom Vorjahre die Eingänge an den 30prozentigen Eisenbahnverkehrssteuern (702 Milliarden Kronen) den Bundesbahnen belassen werden, ergibt sich der vorerwähnte kassenmäßige Betriebsabgang von nur 14,1 Milliarden Kronen.

Beigefügt sei, daß der Gesamtpersonalstand an Bundesbahnangestellten (also einschließlich der auf den von den Bundesbahnen für fremde Rechnung betriebenen Privatlokalbahnen, der Wiener Stadtbahn, beim Bau neuer Linien verwendeten Bundesbahnbediensteten) im Jahresdurchschnitte mit 72 000 Köpfen veranschlagt ist und daß deren Hauptbezüge einschließlich der Familienzulagen (ohne Nebenbezüge) rund 1370 Milliarden Kronen ausmachen. Da der bezügliche Personalstand mit 1. Oktober 1922, zum Beginn der Sanierungsepoche der österreichischen Bundesbahnen, 103 100 Köpfe betragen hat, ergibt sich ein für die Jahresmitte 1924 veranschlagter Personalabbau von 31 100 Angestellten, der übrigens noch vor dieser Zeit erreicht werden konnte. Für die österreichischen Linien der vormaligen Südbahngesellschaft wurden 860 Milliarden Kronen Aus-

[1]) Abweichend vom Vorjahre ohne Veranschlagung einer Vergütung der Postanstalt an die Bundesbahnen für die Postbeförderung; im Jahre 1923 waren hierfür 105 Milliarden Kronen veranschlagt, für 1924 wären 70 Milliarden zu veranschlagen.

[2]) Eigentlich 660,7 Milliarden Kronen, da 200 Milliarden an Altersversorgung vom staatlichen Pensionsetat übernommen und daher hier bereits abgezogen wurden (§ 4 (4) Bundesbahngesetz), Auswirkung des Personalabbaues.

gaben, 650 Milliarden Einnahmen, somit ein Betriebsabgang von 210 Milliarden veranschlagt, der durch die ebenfalls gewährte Belassung der staatlichen Eisenbahnverkehrssteuern im gewärtigten Ausmaße von 210 Milliarden Kronen vollkommen aufgehoben erscheint. Für die Südbahninvestitionen sind 40 Milliarden Kronen vorgesehen. Das Erfordernis für Privatlokalbahnen (103,5 Milliarden) ist nahezu ausschließlich durch die Betriebsabgänge, die vom Staate, sei es auf Grund gesetzlicher Garantieverpflichtung, sei es infolge Betriebsführung durch die „Österreichischen Bundesbahnen“, getragen werden müssen, zurückzuführen. Das Erfordernis für den Bau neuer Linien (35 Milliarden Kronen) dient zur Beitragsleistung für den Bahnbau Friedberg-Pinkafeld (30 Milliarden Kronen), für Sicherungsarbeiten auf der begonnenen Linie Landeck-Tösens (4.5 Milliarden) und im übrigen für Studien und Vorarbeiten zu neuen Bahnbauten, insbesondere der Kärntner Ostbahn und von Bahnen im Burgenlande behufs dessen wirtschaftlicher Angliederung an Österreich.

Die Wünsche und Beschwerden der Abgeordneten im Finanz- und Budgetausschusse betrafen der Hauptsache nach Fragen des Eisenbahnneubaues, dann die Durchführung des Personalabbaues, insbesondere im Zusammenhange mit den vermehrten Verkehrsunfällen bei den Bundesbahnen, die Pensionsbehandlung der vor Errichtung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ in Ruhestand getretenen Bundesbahnangestellten, Fragen der organisatorischen Einrichtung der Unterstellen der Generaldirektion der Bundesbahnen, wobei insbesondere gegen die Zentralisierungsbestrebungen der Unternehmung Stellung genommen wurde, der Sperre des Wiener Nordwestbahnhofes u. dgl. Auch gelegentlich der Beratung des Voranschlages der Eisenbahnen in der Vollsitzung des Nationalrates wurde mehrfach darauf zurückgekommen, und sind verschiedene anderweitige Wünsche in bezug auf den Eisenbahnbetrieb und im besonderen hinsichtlich der Eisenbahntarife geäußert, der Ausbau von Stationen wie Linz, die Errichtung von Personalwohnhäusern, erhöhte Beschäftigung der Wagenfabriken usw. gefordert worden. Nach einem kurzen Schlußworte des Berichterstatters und früheren Verkehrsministers, Nationalrat Dr. Odehnal, wurde das Kapitel „Eisenbahnen“ gleich den übrigen zum Verkehrswesen gehörigen Voranschlagskapiteln angenommen.

Haftpflicht und Rechtsprechung.

Von Ober- und Geheimem Regierungsrat **Hanow** in Magdeburg.

In dem Aufsatze: „Höhere Gewalt und Reichsgericht, ein Trauerspiel für den Unternehmer“ (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Band 27, Heft 4, S. 293 ff., und Band 28, Heft 1, S. 25/26), seit dessen Veröffentlichung annähernd drei Jahre verflossen sind, hat der Verfasser an Beispielen nachgewiesen, daß die Rechtsprechung dann, wenn es sich um die Frage handelt: „Höhere Gewalt oder nicht?“ der Eisenbahnunternehmung recht wenig günstig gesinnt ist, d. h., daß sie sie zu verneinen pflegt. Ähnlich ist es mit dem eigenen Verschulden; auch hier ist eine richtige Teilung selten, eine völlige Entschuldung des Unternehmers noch seltener, und zwar hauptsächlich deshalb, weil der Eisenbahnbetrieb an sich schon als ein gefährdender Umstand ohne weiteres angesehen wird. Hieraus und weil man das Armenrecht zu bewilligen pflegt, obwohl ausnahmslos gründlichst geführte und ein völlig klares Bild ergebende eisenbahnseitige Untersuchungsverhandlungen vorgelegt werden können, dürfte die große Zahl der geltend gemachten Ansprüche zu erklären sein, die deutlich die nach und nach groß gezogene und genährte Volksauffassung bekunden, die Eisenbahn hat alles zu bezahlen. In dieser Beziehung ist der sogenannte Rathenaufall sehr kennzeichnend.

An dem Tage des zu Ehren des ermordeten Rathenau stattfindenden Umzuges hatten die Fabriken auch von Berlin sich entschließen müssen, den Arbeitern um 12 Uhr mittags Feierabend zu gewähren, und nunmehr stürmten ungezählte Massen von ihnen auf die Stadtbahn, um mit ihr zwecks Umkleidung nach Hause zu fahren; einige nahmen auf den Trittbrettern Platz. Nun hatte einer von ihnen, und zwar der in der Zugrichtung zuvörderst stehende, einen Ranzen auf dem Rücken, aus dem einige Bretter hervorragten; ein entgegenkommender Zug, von dem vielleicht eine Wagentür offengestanden hat, erfaßte jene und riß nunmehr den Eigentümer sowie seine Nachbarn herunter, die tödlich verunglückten! In der Presse erhob sich nun ein wahres Wutgeheul über dieses natürlich sehr bedauerliche Unglück, und man überschüttete die Eisenbahnverwaltung mit Vorwürfen, daß sie das Vorkommnis nicht verhindert hätte (ohne allerdings zu sagen, mit welchen Mitteln!), und tröstete gleichzeitig die Hinterbliebenen mit der ganz selbstverständlichen vollen Entschädigungspflicht jener. Der Verfasser nahm nun Veranlassung, auf Grund seiner tatsächlichen und wissenschaftlichen Erfahrungen eine durchaus sachliche Erwiderung zu geben, in der er betonte, daß sowohl höhere Gewalt als auch eigenes Verschulden in beinahe schulbeispielmäßiger Form vorliege. Was war aber die Folge? Man behauptete nunmehr, daß nicht das Reichshaftpflichtgesetz, sondern die Reichsversicherungsordnung Anwendung zu finden habe und billige Angebote der Eisenbahnverwaltung sicher angenommen werden würden (Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 317 vom 25. Juli 1922 und Nr. 375 vom 27. August 1922). Der Wiedergabe des Hinweises, daß dies ein schwerer rechtlicher Irrtum wäre, da die Verunglückten Reisende gewesen, zumal sie unter allen Umständen den Bann des Betriebes längst ganz und gar verlassen hätten, entzog man sich unter dem Vorwande des Mangels an Raum und der Behauptung, jener wäre abwegig; Gründe beliebte man nicht anzugeben. (Nebenbei bemerkt: Selbst wenn die Ansicht, die Reichsversicherungsordnung griffe hier Platz, richtig gewesen wäre, hätten geltend gemachte Ansprüche wegen zweifellos vorliegender „Loslösung vom Betriebe“ und Beschädigung durch „eine selbstgeschaffene Gefahr“ abgewiesen werden müssen; siehe den Aufsatz des Verfassers: „Betriebsunfälle im Lichte der Rechtsprechung“ bei Roepke, Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte Nr. 2 von 1914, S. 40 ff. und Nr. 3, S. 73 ff.) Dazu kommt aber noch als anderer Grund für eine ganz zweifellose Ablehnung des Anspruches, daß das Reichsversicherungsamt, das im allgemeinen in der Frage des Vorliegens eines Betriebsunfalles sehr weit geht, durch Urteil vom 9. Juni 1922 — siehe Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamtes 38. Jahrgang, Nr. 8 vom 31. August 1922, 3113 — festgestellt hat, der Heimweg würde auch für den aus der Betriebsarbeit kommenden Arbeiter von der Versicherung nicht umfaßt. Sei dem nun aber, wie ihm wolle, betont muß immer wieder und wieder werden, daß die Frage der höheren Gewalt weder bezüglich des Betriebs- noch des Verkehrswesens richtig gewürdigt wird und sehr oft die gefällten Entscheidungen nicht recht miteinander in Einklang zu bringen sind. Während nach Ansicht des Reichsgerichts in dem Falle der Beraubung des am 13. November 1918 von einer Schauspielerin aufgegebenen Schließkorbes die Gefahr sich hätte durch Verweigerung oder Verzögerung des Transportes vermeiden lassen (s. Eger a. a. O.), in dem der Sendung Rohtabak vom 5. November 1918 aber, welche von Militärmannschaften ausgeraubt wurde, Bedenken gegen eine derartig einschneidende, die Allgemeinheit beunruhigende Maßnahme getragen hat (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 21 vom 26. Mai 1921, S. 416), hat es in dem Bremer Fall (Beraubung einer Sendung Schokolade durch die Rote Armee) die Eisenbahnverwaltung aus Gründen verurteilt, die denen des erstgenannten Urteils durchaus ähneln (Juristische Wochenschrift vom 1. November 1923, Heft 21/22, S. 925 ff.). Man kann nun wohl mit Recht annehmen, daß derartige Gebilde wie die Rote Armee nicht wieder erstehen werden; trotzdem müßten in Fällen ihrer unheilvollen Tätigkeit die Gerichte, wollten sie wirklich dem Leben gerecht werden, die Unternehmung in ihrer tatsächlichen vollkommenen Machtlosigkeit unterstützen! In der Frage des eigenen Verschuldens und seiner rechtlichen Auswirkung ist die Entscheidung vom 12. November 1923 (s. Archiv für Eisenbahnwesen von 1924, Heft 1, S. 169 ff. und Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. März 1924, Nr. 18, S. 177*) deshalb wesentlich, weil sie eigentlich von früheren abweicht; sie betont aber nur das, was nur ganz selbstverständlich ist, daß ein ausgewachsener Mensch zu denken und sich im Bereiche des Eisenbahnbetriebes nicht so zu benehmen hat, wie es vielleicht ein Hinterwäldler tun würde, und weist deshalb die Klage ab.

Andererseits überspannt die Entscheidung vom 14. Dezember 1922, 205/22. VI. Hamm (Juristische Wochenschrift Nr. 1 von 1924, S. 51), in der es sich um die Folgen des Hineinrennens eines Knaben in einen Straßenbahnwagen handelt, wieder den Begriff des Betriebes und schätzt das eigene Verschulden viel zu gering ein.

Was aber folgt daraus? Zweifellos das Eine, daß wieder und

*) Ein Reisender stand auf dem Bahnhof Karlshorst in der Nähe eines Gleises und blickte in der Richtung Sadowa-Cöpenick, als ein Zug von Berlin einfuhr; eine offenstehende Abteiltür verletzte ihn schwer.

immer wieder die dringende Forderung nach Abänderung des altehrwürdigen, auf die heutigen Zeiten durchaus nicht mehr passenden Reichshaftpflichtgesetzes (und natürlich auch des noch älteren Eisenbahngesetzes) erhoben werden muß, die in Anlehnung an neuzeitliche Gesetze die Höhe der Schadenssumme begrenzt. Hierzu bot das viel angefeindete Ermächtigungsgesetz eine gute Gelegenheit, die man leider ungenützt hat vorübergehen lassen.

Ein neues Randenbahnprojekt.

Die Bestrebungen, den Schienenweg zwischen dem oberen Donautal und dem Kanton Schaffhausen zu verkürzen, reichen mehrere Jahrzehnte zurück. Seit Eröffnung der Schwarzwaldbahn und der württembergischen oberen Neckarbahn haben die Bewohner der beteiligten Landesgegenden nie aufgehört, Pläne zur weiteren Verbesserung des Durchgangsverkehrs zu erörtern. Es sei u. a. an das Projekt der direkten Randenbahn Donaueschingen-Schaffhausen erinnert, das vor dem Krieg einige Aussicht hatte, verwirklicht zu werden, dann aber doch am Widerstand der damaligen badischen Staatseisenbahnverwaltung und an der Kostenfrage scheiterte. Daneben tauchten weitere Projekte, wie das einer Hegaubahn Thayngen-Engen, auf, die ebenfalls versuchten, die schwierige Verkehrslage dieses ganzen badisch-schweizerischen Grenzgebietes einigermaßen zu verbessern.

Der nördlich vom Rheinstrom bei Schaffhausen gelegene sog. Hohe Randen (900 m hoch) bietet mit seinen unübersichtlichen Wäldern und mannigfachen Taleinschnitten ein großes Hindernis für jeglichen Verkehr. Das alte Projekt der Randenbahn Donaueschingen-Schaffhausen durchzog ihn in nordsüdlicher Richtung, mußte hierbei jedoch einen Haupttunnel von über 6 km Länge vorsehen. Auf einen starken Nahverkehr war von vornherein nicht zu rechnen, da größere Ortschaften fehlen und die politische Grenze selbst ein unbequemes Hindernis für einen regen Verkehr bildet. Es nimmt also nicht wunder, wenn spätere Projekte sich einen bequemeren Weg weiter östlich suchten, wo das eigentliche Gebirgsmassiv des Randen in den mehr hügeligen Hegau übergeht. Je weiter sie indes gen Osten rückten, um so geringer ward ihr Wert für den großen Durchgangsverkehr Donaueschingen-Schaffhausen.

Nun hat sich zu ihnen allen in neuester Zeit ein weiteres Projekt gesellt, das die Frage der Beschleunigung des Nordsüdverkehrs auf andere Art zu lösen versucht: Der schweizerische Kantonsrat Waldvogel zu Stetten bei Schaffhausen hat ein sog. Bibertalbahnprojekt ausgearbeitet und in einer kleinen, zu Schaffhausen erschienen Broschüre näher erläutert. Auch dieses neueste Randenbahnprojekt sucht den eigentlichen unzugänglichen Randen möglichst zu umfahren, aber ohne allzu großen östlichen Umweg die Vorteile des direkten Nordsüdweges festzuhalten. Zu diesem Zweck benutzt es, wo irgend angängig, bestehende Bahnen und beschränkt etwaige Neubauten auf das allernotwendigste Mindestmaß. Waldvogel will von der schweizerischen Station Thayngen der Deutschen Reichsbahn (an der ehemaligen badischen Staatsbahnlinie Basel-Waldshut-Schaffhausen-Singen gelegen) gen Norden abzweigen, das Bibertal ausfahren und dann nach dem für alle Randenbahnprojekte unvermeidlichen Scheiteltunnel im Breitental unweit der Station Leipferdingen der sog. strategischen Wutachtalbahn ausmünden. Er berechnet hierfür eine Neubaulänge von nur 15 km, während die Randenbahn Donaueschingen-Schaffhausen mehr als doppelt so lang werden müßte, und auch der Haupttunnel der Bibertalbahn wäre fast um die Hälfte kürzer als derjenige am Randen selbst (3,4 gegen 6,2 km). Dazu gesellen sich aber noch die Kosten für das zweite Gleis auf der Teilstrecke Leipferdingen-Hintschingen der Wutachtalbahn und für den Bau einer Verbindungskurve Kirchen-Geisingen, ohne die die Bibertalbahn für den Durchgangsverkehr Schwarzwaldbahn-Schaffhausen völlig wertlos wäre. Die Baukosten der Neubaustrecke selbst werden vom Verfasser auf 13 Millionen Franken geschätzt.

Es läßt sich gewiß nicht bestreiten, daß das Bibertalbahnprojekt manche baulichen und betrieblichen Vorteile gegenüber den bisher bekannten Randenbahnprojekten aufweist. Günstigere Neigungsverhältnisse und geringere tote Steigung (Scheitelpunkt 690 m Meereshöhe gegenüber 755 m bei der Randenbahn) sichern einen entsprechend wirtschaftlicheren Betrieb. Allein die leidige Kostenfrage wird wohl auch über dieses neueste Projekt — zum mindesten vorläufig — das Urteil dahingehend aussprechen, daß weder die Deutsche Reichsbahn noch die Schweizerischen Bundesbahnen sich zu so hohen Aufwendungen für eine Bahnlinie entschließen werden, deren Bedürfnis manchem zweifelhaft erscheint. Denn man darf nicht vergessen, daß ihr Hauptzweck — Abkürzung einer durchgehends zweigleisigen Linie, für die eine Entlastung vorerst gewiß nicht nötig fällt — kein dringlicher ist. Andererseits muß festgestellt werden, daß das durch die Bibertalbahn erschlossene Gebiet in wirtschaftlicher Hinsicht wesentlich bedeutender als bei der Randenbahn wäre; denn es werden eine Reihe badischer und schweizerischer Ortschaften an die Bahn angeschlossen. Gegenüber diesen Vorteilen im Nahverkehr würden sich die Vorteile im großen Durchgangsverkehr wohl nur auf den württembergisch-schweizerischen Verkehr beschränken, während die Schwarzwaldbahn an der Bibertalbahn ein geringeres Interesse als etwa an einer Randenbahn hätte.

Wenn eingangs die Schwierigkeiten des badisch-schweizerischen Grenzverkehrs erwähnt wurden, so darf unter diesem Gesichtspunkt gewiß jeder Versuch, Klärung und Besserung zu bringen, willkommen geheißen werden. Auch das Waldvogelsche Projekt sucht diesem Ziel zu dienen. So wird der Verkehrspolitiker es dankbar begrüßen, wenn hier wieder ein Versuch gemacht wird, der schwierigen Probleme im Grenzgebiet Herr zu werden und eine allgemein befriedigende Lösung zu finden. Probleme so verwickelter Art lassen sich nicht auf einen Anhieb lösen.

Triberg (Schwarzwald). A. Kuntzemüller.

Nochmals Sammelgut und Sondergut.

Anregungen über wirtschaftlichere Beförderung von Eisenbahngütern.

Von Oberstleutnant a. D. **Heger**, Dresden.

Zu dem in Nr. 9 dieser Zeitung unter der vorbezeichneten Überschrift erschienenen Aufsatz nimmt in Nr. 15 dieser Zeitung Herr Ministerialamtmann a. D. Reffler, München, eine ablehnende Stellung ein. Er glaubt, daß der vom Verfasser erstrebte „gerichtete Güterverkehr" der Bahn weder die erhöhten Einnahmen, noch die Ersparnisse bringen wird. Ferner wird die vorgeschlagene vorteilhaftere Gestaltung der gesamten Beförderungsvorgänge bemängelt und darauf hingewiesen, daß nur dann auf dem vorgeschlagenen Wege ein voller Erfolg erreicht werden könne, wenn man zur Zwangsanlieferung gelangen könne; das wird aber als kaum durchführbar bezeichnet.

Dem kann nicht zugestimmt werden. Der Weylandsche Vorschlag würde sehr wohl zu einem Erfolge führen können, wenn es der Bahn für den „gerichteten Güterverkehr" gelingt, durch ihre Organe die Güter bereits auf den Versandspeichern der Absender aufzunehmen und am Zielorte möglichst wieder abzuliefern.

Unter Hinweis auf die an gleicher Stelle veröffentlichten Beiträge „Eisenbahn- und Kraftwagen-Güterbeförderung" in Nr. 35 vom 1. 9. 1921 und „Lastkraftwagen im Dienste der Eisenbahn" in Nr. 19 vom 18. 5. 1922 dürfte die Weylandsche Anregung für eine organische Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftverkehr im Sinne der Aufgabe des Kraftverkehrs als Ergänzung der Eisenbahn weite Entwicklungsmöglichkeiten bieten, mit deren Durchführung in einem beweglichen Ergänzungsglied, dem Lastkraftwagen, die Eisenbahn sich bis zum Versandlager des Verfrachters heranfühlen und auf diese Weise den Weylandschen Vorschlag nutzbringend ergänzen kann. Der Verfrachter würde der Sorge um den Transport des Sondergutes vom Zeitpunkt der Übergabe im eigenen Hofe ab enthoben sein. Das bedeutet zugleich für die Bahn Dezentralisation und Erleichterung im Annahmegeschäft der Sondergüter, denn voraussichtlich wird sich an den vom Verfasser vorgeschlagenen Annahmetagen ein schwer zu bewältigender, zeitraubender Verkehr auf den begrenzten Räumen der Annahmeschuppen zusammendrängen. Für den Verfrachter ergibt sich Ersparnis an Gespannen und Personal für das Verbringen zur Bahn, an Wartezeit bei der Auflieferung.

Voraussetzung für den Einsatz von Kraftfahrzeugen ist die enge Verbindung der Bahn mit einem Kraftwagen-Großbetrieb,

wie sie nunmehr die deutsche Reichsbahn mit den Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, die sich zu einer Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. vereinigten, eingegangen ist, um den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugliedern und einander anzupassen.

Der Geltungsbereich für die Verwendung der Lastkraftwagen zur Abholung von Sondergut und Sammelgut wird immer nur ein beschränkter sein können. Es kommen hierfür Großstädten ein- und angelagerte Industrieviertel in Frage, deren für die einzelnen Sonderguts-Zielorte bestimmtes Frachtgut zahlreich genug ist, um eine Abholung durch Lastkraftwagen lohnend zu machen. Es sei denn, es würden durch besondere Abkommen Sammelstellen für Güter, deren Einzelabholung nicht lohnend ist, geschaffen werden. Insoweit nicht volle Ladungen eines Lastkraftwagens an einer Ladestelle aufkommen, kann an die Verwendung von z. B. in Nordamerika viel gebrauchten Sammelbehältern von etwa 1 t Fassungsvermögen gedacht werden, die in den Ladestellen auf die Lastkraftwagen übernommen werden.

Die Industrieviertel werden bahnseitig in Bestellbezirke einzuteilen sein. Die Verfrachter melden zu festgelegten Schlüssen ihre jeweiligen Transporte durch Sondergutkarten an und übernehmen damit gleichzeitig der Bahn gegenüber die Verpflichtung, an den allgemein bekannten Abholungstagen das Sondergut innerhalb bestimmter Tagesstunden verladefertig bereit zu halten. Entsprechend den zur Abholung gemeldeten Gewichtsmengen fordert die Bahn von der angeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaft unter Angabe der Abholungsorte und der Reihenfolge des Anfahrens die benötigten Lastkraftwagen an.

Der Einsatz der Lastkraftwagen durch die Bahn richtet sich nach den eingegangenen Anmeldungen. Die Kraftverkehrsgesellschaft ist innerhalb bestimmter Grenzen verpflichtet, die bis zu einem gewissen Zeitpunkte bahnseitig bestellten Lastkraftwagen zu stellen. Die Vergütung an die Kraftverkehrsgesellschaft erfolgt nach festen Sätzen für die Bereitschaft und Zuschlägen für jedes gefahrene Tonnenkilometer.

Jeder Lastkraftwagen ist von einem Bahnabnahmebeamten zu begleiten. Dieser übernimmt auf Grund der eingesandten Sondergutkarten die Güter, kassiert die Frachtgelder und erteilt durch Abtrennen eines Kartenabschnittes Quittung. Wird die auf Grund von Stückzahl und Gewicht bemessene Ladezeit überschritten — für das Überladen ist der Verfrachter verantwortlich —, so sind sofort einzuziehende Zuschläge zu entrichten. Nicht angemeldete Sondergüter dürfen keinesfalls vom Abnahmebeamten übernommen werden.

Es handelt sich also um die Einrichtung ambulanter Güterannahmestellen für Stückgüter nach festen Zielorten. Der besondere Anreiz zur Benutzung der Einrichtung würde für die Verfrachter in vereinfachter Expedition, in der Abholung vom Hof, schnelleren Bahnexpeditionen und einer insgesamt ermäßigten Fracht gegeben sein.

Zur Frage der Ämterorganisation.

Von Oberregierungsbaurat **Röbe**, Nordhausen.

In letzter Zeit wurde durch verschiedene Aufsätze in der Vereinszeitung die Organisationsfrage wieder aufgerollt. Es ist nicht der Zweck der nachstehenden Zeilen, zu allen Ausführungen und Vorschlägen erschöpfend Stellung zu nehmen. Es soll vielmehr nur auf eine meines Erachtens irrtümliche Auffassung hingewiesen werden, die sich in den Aufsätzen von Herrn Reg.-Baurat Holtermann (Nr. 11 u. 12) und von Herrn Rechnungsrat Gebhardt (Nr. 17) vorfindet und die beide Verfasser zu zwei von einander abweichenden Vorschlägen führt. Beide sehen einen wesentlichen Mangel der jetzigen Betriebsämter in ihrer geringen räumlichen Ausdehnung, die ihre Aufgaben auf dem Gebiete des Betriebsdienstes stark beeinträchtigen sollen. Während Holtermann daraus folgert, daß die Betriebsämter unter organisatorischen Änderungen zu vergrößern wären, kommt Gebhardt zu dem Vorschlag, Bau und Betrieb zu trennen und den dann zu bildenden reinen Betriebsämtern dieselbe Ausdehnung wie den Verkehrs- und Maschinenämtern zu geben.

Meines Erachtens würde weder der eine noch der andere Vorschlag eine Verbesserung der jetzigen Organisation bedeuten. Die Ansicht, daß die geringe räumliche Ausdehnung der Betriebsämter die Durchführung ihrer Aufgaben auf dem Gebiete des Betriebsdienstes erschwert, ist nicht richtig. Ich verweise in dieser Frage auf den Aufsatz des Herrn Präsidenten Heinrich in Nr. 23, 1920, der Vereinszeitung, in dem er den Betriebsdienst in die beiden Hauptzweige: Betrieblicher Sicherungsdienst und betrieblicher Beförderungsdienst trennt. Gebhardt scheint nur den letzteren im Auge zu haben, wenn er von der Bewegungstechnik spricht. Die Hauptaufgabe der Betriebsämter liegt aber überwiegend in dem anderen Zweige, dem betrieblichen Sicherungsdienst, der in derselben Weise an den Ort gebunden ist, wie Bau- und Bahnunterhaltung. Die Überwachung der ordnungsmäßigen Durchführung des Rangier- und Zugbetriebes nach den gegebenen Betriebsvorschriften und mit Hilfe der technischen Einrichtungen und die Sorge für ein ausreichend ausgebildetes Personal ist die hauptsächlichste Betriebsaufgabe der Betriebsämter, die bei zu großer Ausdehnung der Bezirke selbst dann Schaden leiden könnte, wenn eine Entlastung von anderen Arbeiten eintritt. Auf dem Gebiete des betrieblichen Beförderungsdienstes muß sich die Arbeit des Amtes darauf beschränken auf Grund der örtlich in Erscheinung tretenden Mängel Anregungen zu geben. Auch bei einer Vergrößerung der Ämter würde die Möglichkeit, durch Maßnahmen im eigenen Bezirk bessernd einzugreifen, immer eine beschränkte bleiben. In dieser Angelegenheit muß immer die Direktion die Führung in der Hand behalten. Wird dieser Unterschied immer genügend bedacht und stellen sich auch die Betriebskontrolleure, von deren Standpunkt aus Herr Gebhardt die Dinge betrachtet, immer darauf ein, indem sie bei Angelegenheiten ersterer Art sich als Organe der Ämter betrachten und bei den Aufgaben der zweiten Art als Vermittler zwischen Ämtern und Direktion, so sind, meines Erachtens, die Voraussetzungen für ein gutes Zusammenarbeiten durchaus gegeben. Die guten Dienste, die die Kontrolleure der Eisenbahn für den Ausbau des Fahrplans und des Beförderungswesens geleistet haben und noch leisten können, sollen in keiner Weise bestritten werden.

Was nun die Frage der Trennung oder Vereinigung von Bau und Betrieb anbetrifft, so sind die Gründe, die für eine Vereinigung sprechen in der Fachliteratur der letzten Jahre so eingehend behandelt, daß unter Hinweis auf das von Holtermann gegebene Quellenverzeichnis sich weitere Ausführungen erübrigen. Es soll nur kurz auf die Gründe eingegangen werden, die Gebhardt glaubt gegen die Vereinigung anführen zu müssen. Herr Gebhardt glaubt, daß bei der Vereinigung von Bau und Betrieb der Betrieb ins Hintertreffen kommt, eine Behauptung für die er den Beweis schuldig bleibt. Ich weise nur darauf hin, daß es allgemeine Übung ist, bei den Ämtern, wo der Geschäftsumfang die Beschäftigung eines zweiten höheren technischen Beamten erfordert, die Arbeitsteilung zwischen Vorstand und Vertretern derart durchzuführen, daß der Vorstand die Betriebsgeschäfte in der Hand behält. Daß die Arbeitsteilung zwischen den Ämtern mit der Arbeitsteilung bei den Dienststellen nicht konform geht, ist ein Schönheitsfehler, der aber nach meinen Erfahrungen zu besonderen Schwierigkeiten noch nicht geführt hat. Verständnis für gegenseitiges Zusammenarbeiten der Fachgebiete wird bei jeder Organisationsform von den leitenden Beamten des Eisenbahnunternehmens gefordert werden müssen.

Den Betriebsamtsvorständen ist in letzter Zeit eine wesentliche Entlastung durch Befreiung von zeitraubenden Prüfungen gewährt worden. Andererseits ist ihnen auf dem Gebiete des Betriebsdienstes eine größere Selbständigkeit eingeräumt worden (selbständige Festsetzung der Diensteinteilungen u. dgl.). Wird hierin weiter fortgefahren, und die sich hierin bekundende Absicht der Hauptverwaltung von den Direktionen loyal durchgeführt und den Amtsvorständen außerdem ermöglicht, in der Führung der verantwortlichen Geschäfte eine zweckmäßige Arbeitsverteilung mit ihren Vertretern durchzuführen, so werden m. E. die berechtigten Klagen der Amtsvorstände über ihre Überlastung verstummen, zumal die Zeitverhältnisse von selbst eine Entlastung von Geschäften bringen werden, die in den letzten Jahren vielfach die eigentlichen Fachgeschäfte überwucherten. In dieser Wandlung der persönlichen Dienstgeschäfte des Betriebsvorstandes erblicke ich eine organische Fortentwicklung der Organisation von 1895, ohne daß dadurch an ihrem Grundgedanken gerüttelt wird. Die Umbenennung der Inspektionen in Ämter war eine Äußerlichkeit ohne organisatorischen Nebengedanken. Das bestätigt auch Präsident Seydel in seiner bekannten Schrift. Es ist im übrigen auch gänzlich abwegig, es so darzustellen, als wollte man mit der Organisation von 1895 eine Instanz ausschalten, das heißt die Ämter als Instanz oder als wichtiges unentbehrliches Zwischenglied zur Erzielung eines glatt, sicher und wirtschaftlich arbeitenden Betriebes nicht

gelten lassen. Die Organisatoren von 1895 müssen darüber wohl anders gedacht haben als Herr Gebhardt, denn Präsident Seydel führt aus, daß der Schwerpunkt der Neuordnung in der Wiedereinführung der zwischen der Direktion und den örtlichen Dienststellen eingeschalteten oberen Aufsichtsorgane lag. Wenn auch die jetzigen Ämter in klarerer Weise, als es bei den früheren Betriebsämtern der Fall war, den Direktionen unterstellt wurden, so vermindert dieser Umstand keineswegs ihre Bedeutung für den Erfolg der Organisation. Wenn Herr Gebhardt sagt, daß bei den Dienststellen erhebliche Unklarheiten über die Zuständigkeit der Ämter bestünden, und sie über ein und denselben Gegenstand an 3—5 Ämter zu berichten hätten, so kann ich das nur als den Tatsachen nicht entsprechend bezeichnen. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten ist so klar, daß Irrtümer einzelner Dienststellenleiter zu den Seltenheiten gehören.

Gegen die Vorschläge des Herrn Holtermann habe auch ich Bedenken, allerdings aus anderen Gründen als Herr Gebhardt. Den Ausgangspunkt der Holtermannschen Änderungsvorschläge bildet die von mir bereits angefochtene Behauptung, daß die Bezirke der Betriebsämter räumlich zu klein seien. Läßt man diesen Ausgangspunkt nicht gelten und erkennt bereits bei den jetzigen Vorständen der großen Betriebsämter die Notwendigkeit an, sie zu entlasten, so kann man einer Vergrößerung der Bezirke auf das Dreifache nur ablehnend gegenüberstehen. Die vorgeschlagene Gliederung des vergrößerten Betriebsamts mag zwar dem Betriebsdirektor ermöglichen, einen guten allgemeinen Überblick über die Bau- und Betriebsangelegenheiten seines Bezirks zu erlangen. Aber das ist nicht das allein Ausschlaggebende für die Aufgabe des Betriebsamtsvorstandes im Rahmen der Organisation von 1895. Der Amtsvorstand muß in der Lage sein, die baulichen Anlagen genau zu kennen, er muß auch in der Lage sein, die Fähigkeiten und die Dienstauffassung seines hauptsächlichsten Betriebspersonals zu kennen. Das läßt sich in ausreichendem Maße nur durch häufige Bereisungen der einzelnen Betriebsstellen und durch persönliche Fühlungnahme erreichen, die bei einem dreifach vergrößerten Netz nicht in dem erforderlichen Maße möglich ist. Die indirekte Unterrichtung durch die Abteilungsvorstände kann auch keinen vollgültigen Ersatz bieten. Wenn auch der Wunsch nach großzügigerer Betätigung verständlich ist, so darf er doch das Bewußtsein für die Notwendigkeit der Kleinarbeit nicht verwischen. Es muß das Ziel einer zweckmäßigen Personalpolitik bei Besetzung der Ämter sein, dem Umstande Rechnung zu tragen, daß die Eignung und Neigung des Einen mehr für diese und des Anderen mehr für jene Art der Tätigkeit vorhanden ist, und daß dabei nicht der Eindruck entsteht, als sei die Kleinarbeit des betrieblichen Sicherheitsdienstes eine minder wichtige als die des betrieblichen Beförderungswesens. Der Betriebsdirektor mit seinem Anspruch auf Selbständigkeit in Angelegenheiten des Beförderungsdienstes würde wohl öfters in Zuständigkeitskonflikte mit den Direktionsdezernenten geraten und andererseits würde seine Tätigkeit daran kranken, daß er die Direktionsgrenzen nicht überbrücken kann. Auch scheint es mir fraglich, ob die allzustark betonte Überordnung der Betriebsamtsvorstände über die übrigen Amtsvorstände der Zusammenarbeit der Ämter dienlich sein würde.

Kann ich sonach den Betriebsdirektor nach Holtermann nicht für eine glückliche Lösung halten, so trage ich außerdem Bedenken gegen die Einzelheiten seines Organisationsvorschlages, insbesondere gegen die Stellung der Streckenabteilungsingenieure. Sie bilden einmal eine neue Instanz, die der Schriftwechsel zwischen Amt und Dienststellen wenigstens im Durchgang durchlaufen muß. Das verursacht Geschäftsverzögerung, namentlich da der Streckeningenieur häufig abwesend sein muß. Er wird auch ohne Bürohilfe kaum in der Lage sein, allen Zweigen des Dienstes, die er beaufsichtigen soll, stets auf dem Laufenden zu sein und wird deshalb gegenüber Leitern großer Dienststellen immer einen schweren Stand haben. Ob die von Holtermann nachgewiesene Personalersparnis tatsächlich erreichbar wäre, scheint mir fraglich. Für die meisten Geschäfte würde die Verdreifachung des Bezirks auch eine Verdreifachung der Geschäfte bringen, und dafür erscheint die Zahl der Bürokräfte zu niedrig angesetzt zu sein

Durch die bisherigen Veröffentlichungen in der Fachliteratur ist m. E. noch nicht überzeugend nachgewiesen, daß die jetzige Organisation von der Direktion nach unten reformbedürftig ist, und noch weniger ist bisher etwas vorgeschlagen worden, was als eine klare Verbesserung betrachtet werden könnte. Die jetzige Organisation hat die Feuerprobe des Krieges und der vielleicht noch schwierigeren Zeit nach dem Kriege gut überstanden. Auf die wichtige Aufgabe, die den Amtsvorständen in der Frage der Personalbehandlung zufiel, sei noch besonders hingewiesen. Nach Überwindung der Inflation und Erledigung des Abbaues bahnt sich jetzt eine Geschäftsverminderung und Geschäftsvereinfachung an, die auch den vielbeschäftigten Betriebsamtsvorständen die Möglichkeit eröffnet, wieder mehr zur eigentlichen Facharbeit zurückzukehren.

Es erscheint mir daher nach allem die Zeit noch nicht gekommen, mit größeren Organisationsänderungen vorzugehen. Im Gefüge des kommenden Aktienunternehmens dürfte die jetzige Ämterorganisation gleichfalls bestehen können. Auch erscheint es mir unbedenklich, die Verschiedenheiten in der Organisation der ehemaligen Baudirektionsbezirke noch einige Zeit bestehen zu lassen.

Für eine weitere Klärung wäre es allerdings sehr erwünscht, wenn die Ergebnisse der Arbeiten des Ämterausschusses der Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden. Von großem Vorteil würde es auch sein, wenn man sich zu einem allerdings nicht einseitigen Austausch einer Anzahl leitender Beamten der ehemaligen Länderverwaltungen entschließen könnte, um deren durch Vergleiche gewonnene Erfahrungen später zu verwerten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Lohnerhöhung bei der Reichsbahn.** Die Arbeiterschaft der Reichsbahn ist durch ihre Großorganisationen an das Reichsverkehrsministerium herangetreten mit der Forderung auf eine allgemeine Erhöhung der Löhne. Nach sorgfältiger Prüfung, in welchem Verhältnis die Löhne der Reichsbahnarbeiter zu den in der vergleichbaren Privatindustrie gezahlten Löhnen stehen, kam das Reichsverkehrsministerium zu dem Ergebnis, daß von rund 400 000 Arbeitern etwa zwei Drittel im Vergleich mit den Bezügen der Privatarbeiter keineswegs ungünstiger gestellt sind, auch mit den Bergarbeitern annähernd gleich liegen, daß dagegen für das letzte Drittel durch Erhöhung der bestehenden Ortslohnzulagen ein Ausgleich noch zu schaffen sei. Obwohl hiernach eine Grundlage für eine allgemeine Lohnerhöhung kaum vorlag, wurde doch eine solche in mäßigem Umfang angeboten und die Bereitwilligkeit zu stärkerer Steigerung der Handwerkerlöhne ausgesprochen. Dieses Entgegenkommen erschien den Gewerkschaftsvertretern nicht ausreichend und auch eine eindrucksvolle Darlegung der zwingenden allgemeinwirtschaftlichen Notwendigkeiten durch die Mitglieder der Reichsregierung, die unter dem Vorsitz des Reichskanzlers am 4. d. M. den Gewerkschaftsvertretern einen Empfang gewährt hat, vermochte deren Auffassung nicht zu ändern. Die Verhandlungen sind danach leider ohne Ergebnis geblieben. Der Reichsverkehrsminister wird sich nun genötigt sehen, die als notwendig anerkannten Lohnverbesserungen von sich aus anzuordnen.

— **Neue Paßerleichterungen.** Die Schranken, die während des Krieges auf dem Gebiete des Paßwesens aufgerichtet waren, haben aus Gründen verschiedenster Art, insbesondere wegen der unsicheren politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, leider noch immer nicht beseitigt werden können. Die für die Paßpolitik verantwortlichen Behörden haben sich jedoch ständig von dem Gedanken leiten lassen, daß die Erschwernisse und Unbequemlichkeiten, die mit dem Paßwesen verbunden sind, nach und nach in dem Maße gemildert werden müssen, wie es die Verhältnisse gestatten. Zu dem hiernach seit langem eingeleiteten Abbau waren zahlreiche Einzelanordnungen nötig, durch die sowohl das Publikum wie die Behörden die Übersicht über das, was rechtens ist, verloren. Da dieser Zustand einer glatten Abwicklung des Verkehrs nicht förderlich ist, hat sich, um für die Zeit bis zur völligen Aufhebung des Paß- und Sichtvermerkzwanges bei den Behörden und im Publikum möglichste Klarheit zu schaffen, der Reichsminister des Innern entschlossen, die geltenden Paßbestimmungen in einer Bekanntmachung zusammenzufassen, die demnächst im Reichsgesetzblatt veröffentlicht werden wird. Diese Bekanntmachung beschränkt sich nicht nur auf die Wiedergabe der bestehenden Vorschriften, sondern bringt auch eine Reihe wesentlicher Erleichterungen.

Erwähnt sei, daß die Pässe in der Regel auf zwei Jahre und mit Geltung für das In- und Ausland ausgestellt werden sollen. Bei Erteilung des Sichtvermerks können die Behörden auf das persönliche Erscheinen des Bewerbers verzichten. Die Geltungsdauer der Sichtvermerke soll künftig nicht mehr vom Tage der Erteilung laufen, sondern Beginn und Ende der Geltungsdauer kann nach dem tatsächlichen Bedürfnis des Reisenden festgesetzt werden. Darüber hinaus ist für Rückreise-Sichtvermerke mit einer Höchstdauer von einer Woche vorgesehen, daß ihre Gel-

tungsdauer innerhalb einer längeren Benutzungsfrist erst mit dem ersten Grenzübertritt beginnt. Gleichzeitig ist eine Neuregelung des Paß- und Sichtvermerk-Gebührenwesens geplant, die sich zur Förderung des Verkehrs im allgemeinen an möglichst niedrige Sätze hält.

Die neuen Paßbestimmungen treten am 1. Juli in Kraft. Voraussichtlich werden zum gleichen Zeitpunkt auch die neuen Gebührensätze eingeführt.

— **Sachverständigengutachten.** Der Deutsche Eisenbahnerverband und die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter E. V. haben in einer an den Reichstag und die Reichsregierung gerichteten Denkschrift zu den die Deutsche Reichsbahn betreffenden Teilen des Gutachtens vom Standpunkte der deutschen Eisenbahner aus Stellung genommen und in dieser ihre Bedenken gegen das Gutachten ausführlich begründet.

— **Heimschaffung deutscher Kriegerleichen.** Da diese in letzter Zeit wieder aufgenommen ist, sind die Bestimmungen über Frachtermäßigung, die vorübergehend aufgehoben waren, in dem früheren Ausmaße mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres wieder eingeführt worden. Anträgen auf Erstattung der Hälfte der bezahlten Fracht für Fälle in der rückliegenden Zeit, in der die Ermäßigung nicht mehr gewährt worden ist, kann stattgegeben werden.

— **Amtliche Reisestelle im Reichsverkehrsministerium.** Seit 1. Juni d. J. führt die Amtliche Reisestelle im Reichsverkehrsministerium die Bezeichnung „Reisestelle bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn" (abgekürzt: Reisestelle der Hauptverwaltung, Anschrift für Diensttelegramme: Rst. Emb.).

— **Reiseerleichterung für Begleiter erholungsbedürftiger Kinder.** Für alleinreisende Begleiter erholungsbedürftiger Kinder ist eine wesentliche Vergünstigung nachgelassen worden. Es darf ihnen, wenn geeignete Eil- oder Personenzugverbindungen nicht bestehen, ausnahmsweise die Benutzung von Schnellzügen bei Gewährung der Fahrpreisermäßigung mit Schnellzugzuschlag gestattet werden, sofern Heimat- und Unterkunftsort mehr als 500 km voneinander entfernt sind und davon mindestens 200 km auf Reichsbahnstrecken entfallen. Die Genehmigung kann die für den Abgangsort zuständige Reichsbahndirektion schon bei der Hinfahrt erteilen. Für ausländische Begleiter, die Kinder aus Deutschland abholen, sollen bei Erfüllung der Voraussetzungen die Grenzübergangsstationen zur Erteilung der Genehmigung ermächtigt werden.

— **Bedienung der Schlafwagen.** Die Aushändigung der Handtücher an die Schlafwagenreisenden soll ohne besondere Aufforderung geschehen und für Vorhaltung von Toilettepapier in den Schlaf- und D-Zug-Wagen besonders vorgesorgt werden. Mit dem Toilettepapier soll zwar gespart, aber nicht gegeizt und für rechtzeitige Ergänzung gesorgt werden.

— **Sonntagsrückfahrkarten nach Stettin.** Wie im Vorjahre werden auch in diesem Sommer Sonntagsrückfahrkarten von Berlin nach Stettin mit anschließenden Dampferkarten nach Swinemünde und Rügen ausgegeben. Die Ausgabe erfolgt bei der Fahrkartenausgabe Stettiner Bahnhof bei gleichzeitiger Lösung von Schiffskarten für die anschließenden Dampferfahrten. Der Preis der Sonntagskarten beträgt 4. Kl. 4,90 ℳ, 3. Kl. 7,20 ℳ und 2. Kl. 10,50 ℳ, der Preis der Schiffskarten Stettin-Swinemünde 5 ℳ, Stettin-Rügen 10 ℳ. Hin- und Rückfahrt muß mit den Zügen (165/164) Berlin, Stettiner Bahnhof ab Sonnabends um 11.30 nm. und Stettin ab Sonntags 11.40 nm. erfolgen. Die Züge verkehren in diesem Jahre erstmalig zu Pfingsten am 7. und 8. Juni, ab 1. Juli regelmäßig.

— **Einstellung des Fährbetriebes über den Fehmarnsund.** Wegen Dockung des Fährschiffes wird der Fährbetrieb über den Fehmarnsund am 13. Juni voraussichtlich bis zum 13. Juli 1924 eingestellt. Es ist daher seit 7. Juni die Annahme von lebenden Tieren nach dem Tiertarif und von Gütern in Wagenladungen von und nach Stationen der Insel Fehmarn verboten. Lose verladene Tiere, ausgenommen Schweine, werden jedoch befördert, wenn der Absender oder Empfänger Hilfskräfte zu den Umladungen an den Ufern stellt. Die Beförderung solcher Tiere und der Stückgüter erfolgt mittels Motorbootes. Eine Haftpflicht für die Beförderung über den Sund wird während der Außerbetriebsetzung der Fähre nicht übernommen. Der Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr wird nicht beschränkt.

— **Ausländische Stimmungsmache gegen die deutschen Seehafen-Ausnahmetarife.** In der belgischen Presse wird gegen die deutsche Regierung der Vorwurf erhoben, daß sie entgegen den Bestimmungen des Vertrags von Versailles Eisenbahn-Ausnahmetarife zugunsten der deutschen Häfen eingeführt habe. Daran wird die Aufforderung an die belgische Regierung geknüpft, gegen diese Eisenbahn-Ausnahmetarife Widerspruch auf Grund des Vertrags von Versailles zu erheben.

Demgegenüber erfährt die B. B.-Ztg. von unterrichteter Seite, daß in dem Vertrag von Versailles Deutschland nicht das Recht genommen ist, solche Seehafen-Ausnahmetarife einzuführen; nur ist Deutschland verpflichtet, die gleichen Eisenbahn-Ausnahmetarife auch zugunsten von alliierten Seehäfen zuzugestehen, wenn die alliierten Regierungen dies verlangen. Tatsächlich hat nun die belgische Regierung schon vor etwa drei Monaten dieses Verlangen an die deutsche Regierung gestellt. Die deutsche Regierung hat damals auch entsprechende Seehafen-Ausnahmetarife für den Hafen von Antwerpen grundsätzlich zugesagt und vorgeschlagen, daß über die technischen Einzelheiten durch besondere Kommissionen verhandelt wird. Obwohl damals gleichzeitig als deutsche Kommission die Eisenbahndirektion Köln benannt worden ist, hat die belgische Regierung inzwischen von sich aus eine Kommission noch nicht ernannt. Es liegt daher allein bei der belgischen Seite, wenn die Verhandlungen noch nicht begonnen haben.

Bei diesem Anlaß muß auch der Vorwurf in der belgischen Presse zurückgewiesen werden, als wären die deutschen Eisenbahn-Ausnahmetarife für die deutschen Seehäfen nur zu dem Zwecke eingeführt worden, um den Hafen von Antwerpen zu schädigen. Im Gegenteil wurden die deutschen Seehafen-Ausnahmetarife ursprünglich dadurch veranlaßt, daß die französisch-belgische Eisenbahnregie in den besetzten deutschen Gebieten eine einseitige Tarifpolitik getrieben hat, um den Verkehr aus den besetzten Gebieten und im übrigen Deutschland künstlich nach Antwerpen abzulenken. Dadurch sind die deutschen Seehäfen gegenüber Antwerpen wettbewerbsunfähig und von ihrem natürlichen Verkehrshinterland abgeschnitten worden. Deutschland ist also erst durch diese französisch-belgische Tarifpolitik direkt gezwungen worden, als Gegenmaßnahme dagegen niedrigere Tarife für die deutschen Seehäfen einzuführen.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Betriebsjahr 1923, der in Papiermark aufgestellt ist, zeigen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr gegen das Vorjahr ein erhebliches Mehr, das jedoch lediglich der Entwertung der Papiermark zuzuschreiben ist. Gegen das Vorjahr ist die Zahl der beförderten Personen um 20 % zurückgeblieben, die beförderten Gütermengen haben etwa 30 % eingebüßt. Der Rückgang im Güterverkehr ist in der Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage begründet, diese ist wiederum in erster Linie auf die Besetzung des Ruhrgebietes zurückzuführen. Sämtliche Tarife sind seit 1. November 1923 auf Goldmark berechnet. Die Betriebsausgaben betragen nach Ausscheidung der von den Erneuerungsfonds zu tragenden Anteile 66,28 % der Betriebseinnahmen (1922 — 73,19 %). Von dem für 1923 erzielten Reingewinn in Höhe von 9062,5 Billionen Mark sind 4000 Goldmark für eine Vergütung für den Aufsichtsrat, der Rest zur Verwendung für eine außerordentliche Zuwendung an die Direktion und an besonders verdiente Beamte vorgesehen. Die Goldmark-Eröffnungsbilanz für 1924 weist ein unvermindertes Aktienkapital von 6 Millionen Mark aus.

— **Eisenbahnkraftwagenlinie Gleiwitz—Kieferstädtl.** Im Bezirk der Reichsbahndirektion Oppeln ist am 5. Juni d. J. auf der Strecke Gleiwitz—Kieferstädtl eine Kraftwagenverbindung als Eisenbahnkraftwagenlinie eröffnet worden. Sie dient dem Personen- und Güterverkehr. An ihr liegt die Ladestelle Ostroppa.

— **Die Bestimmungen für den Eisenbahngüterverkehr mit dem besetzten Gebiet** sind in neuer Fassung durch Sondernummer des amtlichen Tarifanzeigers bekanntgegeben worden.

— **Eisenbahnverkehr im besetzten rheinischen Gebiet; Wiedereinstellung von Bediensteten.** Eine Steigerung der Koksabfuhr ist nicht eingetreten. Im Ruhr-Mosel-Verkehr und über Hohenbudberg werden zurzeit höchstens 30% der Mengen gegenüber dem Stande von Anfang Mai gefahren. Der öffentliche Güterverkehr ist nach wie vor gering bei schwacher Belastung der Züge. Über mangelhafte Wagengestellung oder Ausfälle wird augenblicklich nicht geklagt.

Die Handelskammern bringen ihre Wünsche und Beschwerden jetzt meist mündlich bei den örtlichen Verwaltungsstellen und der Generaldirektion in Mainz vor, da der schriftliche Weg im allgemeinen viel zu zeitraubend ist und überdies oft unverständliche Bescheide zur Folge hat. Mündlichen Vorstellungen wird dagegen besser und schneller entsprochen.

Von der Regie sind im Bereich des Direktionsbezirkes Köln bis jetzt 22 496 Bedienstete eingestellt, d. h. rund 56,2% des früher in der belgisch-französischen Besatzungszone beschäftigten Personals.

Von den ausgewiesenen 3506 Bediensteten (2289 Beamte und 1217 Arbeiter) sind bisher insgesamt 1379 (896 Beamte und 483 Arbeiter) zurückgekehrt. Davon sind bei der Regie 375 Bedienstete (214 Beamte, 161 Arbeiter) eingestellt worden.

— Die Regie im besetzten rheinischen Gebiet. Die Regie bessert die deutschen Eisenbahnwagen in ihren Werkstätten nach französischem Vorbild aus. Sie läßt Wagengattung und Ordnungsnummer groß auf den Längsseiten der Wagen in Farbe anschreiben, nimmt die Wagenklassenbezeichnung, die bisher aus Emailleschildern bestand, ab und ersetzt sie durch farbige Anschrift, die die Reichsbahn wegen ihrer Unzweckmäßigkeit schon seit vielen Jahren abgeschafft hat. Da der Regie der Wagenpark nicht gehört, diese ihn sich von der Reichsbahn nur zwangsweise geliehen hat, handelt es sich um ein eigenmächtiges Vorgehen bei der Verwaltung fremden Eigentums. Beim zukünftigen Abtreten der Regie entstehen wieder unnötige, erhebliche Kosten zur Herstellung des alten Zustandes.

— Widerlegung einer Verkehrsstatistik der Regie. Fortgesetzt veröffentlicht die Regie Mitteilungen oder Statistiken über ihre Leistungen im Betrieb und Verkehr, die, soweit sie sich nachprüfen lassen, meist ganz unzutreffend sind. So hat sie in Nr. 354 des französischen Nachrichtendienstes, Düsseldorf, vom 4. April 1924 folgende Mitteilung über ihre und der Reichsbahn Leistungen veröffentlicht:

Täglicher Durchschnittsverkehr auf den Ruhrbahnen vom 1. Januar zum 1. April 1924.

	1. Jan	1. April	Mehr am 1. 4.	Bemerkungen
Zahl der Personenzüge	301	735	434	92% im Vergleich zu 1922
Zahl der Güterzüge	205	903	698	65% im Vergleich zu 1922[1]
Verkehr der Reisenden	90 000	126 000	36 000	85% im Vergleich zu 1922
Warenverkehr	101 000 t	241 050 t[2]	140 050 t	99% im Vergleich zu 1922
Tägliche Einnahmen	759 710 fr	2 348 380 fr	1 588 670 fr	Die Micum- und militär. Transporte nicht einbegriffen.

Diese Zahlen sind unrichtig. Zunächst bringt die Zusammenstellung nicht, wie die Überschrift fälschlich sagt, den täglichen Durchschnittsverkehr für die Zeit vom 1. Januar bis zum 1. April 1924, sondern den Tagesverkehr der Regie vom 1. Januar und den vom 1. April 1924.

Der Grund dieser falschen Überschrift ist vielleicht der, beim flüchtigen Leser den Eindruck zu erwecken, als wenn die in der Rubrik 1. April mitgeteilten Zahlen tatsächlich der tägliche Durchschnittsverkehr eines längeren Zeitraumes seien. Das ist natürlich falsch. Die unter dem 1. April aufgeführten Zahlen des Regieverkehrs sind — abgesehen davon, daß ganz unkontrollierbar ist, ob sie richtig sind — nur die Zahlen gerade des 1. April, eines Tages der im Personenverkehr sicherlich besonders verkehrsreich gewesen ist, weil der von diesem Tage ab geltende Fahrplan eine große Zahl neu eingelegter Züge aufweist. Es werden also zwei gar nicht vergleichbare Größen miteinander verglichen, nämlich der Regieverkehr des 1. April 1924 mit dem durchschnittlichen Reichsbahnverkehr des Jahres 1922, was natürlich ein ganz falsches Bild gibt. Ein richtiges Bild von dem Verhältnis der beiderseitigen Verkehrsleistungen würde man daher erst bekommen, wenn man zwei normale oder zwei besonders verkehrsreiche Tage der Jahre 1922 und 1924 einander gegenüberstellte. Trotzdem ergibt auch das irreführende System der Regie, daß ihr Verkehr hinter dem der deutschen Verwaltung zurückbleibt.

[1]) Da der Verkehr von 1922 erreicht ist, muß dieses Ergebnis einer besseren Ausnutzung der Lademöglichkeiten zuzuschreiben sein.

[2]) Worunter 230 000 t Kohlen und Koks.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion Essen verkehrten täglich ausweislich des Fahrplanbuchs 1698 Schnell-, Eil- und Personenzüge. Dagegen verkehrten auf demselben Gebiet bei der Regie nach ihren eigenen Angaben am 1. April 1924 735 Personenzüge, das sind 43 %, aber nicht, wie die Regie angibt, 92 % des Personenzugverkehrs des Jahres 1922.

Der Bewältigung des Güterverkehrs und Herbeischaffung des erforderlichen Leerwagenmaterials dienten im Ruhrbezirk im Jahre 1922 täglich 2135 Güterzüge. Die Regie fuhr am 1. April 1924 mit 903 Güterzügen nur 42 % dieser Zahl, nicht wie sie in obiger Tabelle angibt, 65 %.

Was die Zahl der durchschnittlich täglich beförderten Reisenden im Ruhrgebiet anlangt, so wurden im Jahre 1922 täglich 162 800 Fahrkarten verkauft. Die Zahl der Reisenden ist aber schon in den übrigen Reichsbahndirektionsbezirken, ganz besonders aber im Ruhrbezirk, sehr erheblich höher als die Zahl der verkauften Fahrkarten, da bei den kurzen Strecken, der dichten Zugfolge und der starken Besiedlung des Gebietes weit mehr als die Hälfte aller Reisenden auf Monats- und Wochenkarten fährt und die Eisenbahn täglich vier- und mehrmal, monatlich also 120 mal und mehr benutzt, während von den in diesem Zeitraum verkauften Fahrkarten nur eine auf jeden entfällt.

Auf Grund dieser Tatsachen müßte man die Zahl der durchschnittlich verkauften Fahrkarten in Höhe von 162 800 Stück zum mindesten verdoppeln, um die Zahl der im Jahre 1922 durchschnittlich täglich beförderten Reisenden annähernd zu ermitteln. Demnach betrug der Durchschnittsverkehr der Reisenden im Jahre 1922 täglich 325 600 Personen gegenüber 126 000 Personen des Regieverkehrs am 1. April 1924. Der Personenverkehr auf den Regiebahnen betrug also am 1. April 1924 nur 39,0 % des deutschen Durchschnittsverkehrs des Jahres 1922.

Ähnlich liegen die Verhältnisse im Güterverkehr der Regie, indem sie nach ihrer Angabe am 1. April 1924 mit 903 Güterzügen (42 % der Zahl des Jahres 1922) 241 050 t gefahren haben will. Der Tagesdurchschnittsatz der Güterbewegung (Versand und Empfang) im Jahre 1922 betrug 433 600 t. Die Höhe der Güterbeförderung der Regie am 1. April 1924 war also nicht, wie diese angibt, 99 %, sondern nur 54 % des Tagesdurchschnittsatzes des Jahres 1922.

Bei richtiger Wiedergabe der tatsächlichen Verhältnisse müßte nach vorstehenden Ausführungen also die Verkehrstabelle folgendes Aussehen haben:

	Tagesverk. d. Regie am 1. 4. 24	Tägl. Durchschnittverkehr i. Jahre 1922	Verhältnis d. Regieverkehrs z. 1922 in %
Zahl der Personenzüge	735	1 698	43
Zahl der Güterzüge	903	2 135	42
Verkehr der Reisenden	126 000	325 600	39
Warenverkehr	241 050 t	433 600 t	54

— Verband der Ingenieure der Reichsbahn. In Münster hielt am 30. und 31. Mai d. J. der Verband der Ingenieure der Reichsbahn seinen 20. Verbandstag ab, zu dem Vertreter aus allen deutschen Gauen erschienen waren.

— Stand der Verkehrsverhältnisse im Hamburger Hafen. Der Güterumschlag, der, im großen und ganzen betrachtet, ungefähr auf der Höhe des Vormonats stand, konnte sich während des ganzen Monats Mai glatt abwickeln, da weder wirtschaftliche Schwierigkeiten noch verkehrstechnische Störungen eintraten, ein erfreuliches, aber leider schon fast als ungewöhnlich zu bezeichnendes Moment. Freilich schien es so, als wollten sich die Verhandlungen zwischen den Hafenarbeitern und den Unternehmerorganisationen, die um die vom 1. Juni geltenden Lohnsätze geführt wurden, schon wieder bedenklich zuspitzen, aber dann entschlossen sich doch beide Parteien, den vom Schlichter gefällten Spruch anzunehmen, der dahin lautet, daß für die Monate Juni und Juli ein Tagelohn von 5,60 ℳ an Stelle des bisherigen Lohnsatzes von 4,80 ℳ tritt. So erfreulich es an sich auch ist, daß eine Einigung zustande gekommen ist, so kann eine Rückwirkung dieser Lohnerhöhung auf die Hamburger Hafen- und Umschlagskosten doch nicht ausbleiben, und es muß mit einer entsprechenden Heraufsetzung der Kosten um etwa 10 bis 20% gerechnet werden, wenigstens soweit es sich nicht um amtliche Tarife, sondern um privatwirtschaftliche Kalkulationen handelt.

Die Binnenschiffahrt kann zurzeit noch bei ganz vollschiffigem Wasser verkehren, denn die vielfachen Gewitterniederschläge sorgten für guten Wasserstand, und es steht zu hoffen, daß, wenn jetzt auch der Hochsommer naht, die Wasserstandsverhältnisse vorläufig günstige bleiben werden. Leider wird die an sich frachtverbilligende Wirkung dieser günstigen Schiff-

fahrtsverhältnisse aufgehoben durch einen schon fast chronisch gewordenen Mangel an Kahnraum; die Flußfrachten bleiben daher im allgemeinen fest, nachdem sie vorübergehend sogar ziemlich erhebliche Steigerungen aufzuweisen gehabt haben.

— **Streik der Hamburger Transportarbeiter.** Nachdem in den letzten drei Monaten das Hamburger Wirtschaftsleben wiederholt durch die aufeinanderfolgenden Streiks der Hafen-, Eisenbahn- und Werftarbeiter auf das schwerste erschüttert war, ist nach einer ganz kurzen Zeit des Arbeitsfriedens am 1. Juni ein Streik der Transportarbeiter in Hamburg und Altona ausgebrochen. Gegenstand des Kampfes sind in der Hauptsache Lohnforderungen. Es wird bei achtstündiger Arbeitszeit eine Erhöhung des Wochenlohnes für Chauffeure von 33 ℳ auf 42 ℳ verlangt, während vor dem Kriege bei elfstündiger Arbeit 36 bis 37 ℳ bezahlt wurden. Werden Überstunden geleistet, so soll für die erste 30%, für die zweite 50% Zuschlag gewährt werden, jedoch müssen mindestens 4 Überstunden bezahlt werden. Außerdem wird unter Fortgewährung der Lohnzahlung Urlaub von 1 bis 3 Wochen beansprucht, der zudem in die Monate von Mai bis September fallen muß. Schließlich soll der Arbeitgeber bei Erwerbsunfähigkeit infolge Krankheit den Unterschied zwischen Lohn und Krankengeld je nach Beschäftigungsdauer für 1 bis 4 Wochen zahlen.

Die Arbeitgeber haben diese Forderungen abgelehnt.

Infolge dieses Streiks ist es erforderlich geworden, die Annahmesperre für Frachtstückgut und Frachtgutladungen nach den zollinländischen Bahnhöfen Hamburgs, ferner für Altona und Wilhelmsburg auszusprechen. Der Eilgutverkehr, der Verkehr nach den Anschlüssen und der gesamte Verkehr nach den Hamburger Freihäfen ist nicht beeinträchtigt. K.

— **Weitere Belebung des bremischen Seeverkehrs.** Im Mai 1924 kamen seewärts an 392 Schiffe mit 486 916 N.-R.-T. gegen 460 821 N.-R.-T. im April 1924 und rund 392 000 N.-R.-T. im Monatsdurchschnitt Januar bis März. Es gingen ab im Mai 380 Schiffe mit 503 274 N.-R.-T. gegen 492 547 N.-R.-T. im April und rund 377 000 N.-R.-T. im Durchschnitt von Januar bis März. Wie im April war auch im Mai die Tonnage der Abgänge größer als die der Ankünfte. Der Verkehr hat zwar die Zahlen des besonders hohen Maiverkehrs im Jahre 1923 von 540 829 N.-R.-T. in der Ankunft noch nicht wieder erreicht, übertrifft aber die Zahlen vom Mai 1913 mit 425 913 N.-R.-T. nicht unerheblich.

— **Meßamtliche Auskunftsstelle im Leipziger Hauptbahnhof.** Das internationale Verkehrsbüro G. m. b. H. (Wohnungsnachweis des Meßamts) in Leipzig hat im Leipziger Hauptbahnhof einen Nachweis von Hotel- und Privatzimmern eingerichtet, der von früh ½5 Uhr bis nachts 1 Uhr geöffnet ist. Dort werden auch Auskünfte über Schiffs- und Eisenbahnverbindungen, Fahrpläne und andere einschlägige Verkehrsfragen erteilt.

— **Der Wert der Saargruben.** Eine äußerst interessante Angabe über den Wert der an Frankreich von Preußen abgetretenen Saargruben findet sich nach einer Mitteilung der B. B.-Ztg. in dem Bericht der Regierungskommission des Saargebiets an den Völkerbundsrat. Bei Feststellung des Steuersolls der französischen Gruben im Saargebiet für die nächsten drei Jahre (ab 1. April 1924) wird der Wert der Saargruben einschließlich Nebenbetriebe auf 346 Millionen Goldmark veranschlagt. Man ging bei dieser Schätzung von einem mittleren Reingewinn für die Tonne vor dem Kriege von 1,485 Goldmark aus und kam unter Zugrundelegung der Produktion von 1913 auf 19 Millionen Goldmark. Von Deutschland ist der Wert der abgetretenen Saargruben bekanntlich mit 1100 Millionen Goldmark angegeben worden. Wenn er tatsächlich nur 346 Mill. Goldmark beträgt, so wird man gut tun, sich diese Summe für den Fall des Rückkaufes der Saargruben zu merken. Die Schätzung der Regierungskommission hat aber für das Saargebiet jetzt schon eine besondere Bedeutung, weil hiernach die französischen Saargruben nur 14,5% des Steuersolls im Saargebiet zu bestreiten haben, während der größte Teil, nämlich 85,2%, von der Bevölkerung aufzubringen ist.

— **Der Großhandelsindex.** Die auf den Stichtag des 3. Juni berechnete Großhandelsindexziffer des Statistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 27. Mai (120,2) weiter um 1,5 % auf 118,4 zurückgegangen. Von den Hauptgruppen sanken im gleichen Zeitraum die Lebensmittel von 103,4 auf 100,9 oder um 2,4%, davon die Gruppe Getreide und Kartoffeln von 89,5 auf 87,8 oder um 1,9%, die Industriestoffe von 151,6 auf 151,1 oder um 0,3% (davon die Gruppe Kohle und Eisen mit 144,7 nahezu unverändert); die Inlandswaren gaben von 109,8 auf 108,7 oder um 1% und die Einfuhrwaren von 172 auf 166,8 oder um 3% nach.

Für den Durchschnitt des Monats Mai ergibt sich ein Rückgang der Großhandelsindexziffer von 124,1 auf 122,5 oder 1,3%. Von den Hauptgruppen sanken in der gleichen Zeit die Lebensmittel von 109,7 auf 106,6 oder um 2,8%, während die Industriestoffe von 150,9 auf 152,2 oder um 0,9 % anzogen. Die Inlandswaren stiegen von 111,7 auf 112,2 oder um 0,4%, die Einfuhrwaren sanken von 185,6 auf 173,8 oder um 6,4%.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten:

Versetzt sind: die Oberregierungsräte, Geheimer Regierungsrat Hanow in Magdeburg als Mitglied zur Reichbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Dr. jur. von Livet de Moisy in Frankfurt (Oder) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Magdeburg, der Regierungsrat Höfler in Breslau in den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe, die Regierungsbauräte Seibold in Berlin (Zentralamt) in den Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart, Neumann in Leipzig zum Werkstättenamt Zwickau, Dr.-Ing. Pfaff in Zwickau und Wagner in Chemnitz zum Werkstättenamt Leipzig, die Regierungsbaumeister Hirn in Karlsruhe zum Ausbesserungswerk Leinhausen und Mölbert in Karlsruhe zum Ausbesserungswerk Grunewald.

Dem Regierungsrat Gall, bisher Vorsteher der Bahnstation Stuttgart Hbf., ist die Stellung als Vorstand der Eisenbahnhauptkasse bei der Reichsbahndirektion Stuttgart übertragen.

Der Eisenbahnamtmann Sigulla in Oderberg ist in den Ruhestand getreten.

Den Regierungsbauräten Oppenländer in Saalfeld (Saale) und Maßmann in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Der Abteilungsdirektor einer Reichsbahndirektion, Geheimer Oberbaurat Hummel in Mainz ist gestorben.

Österreich.

— **Lieferfristzuschläge auf den Eisenbahnen.** Seit dem 1. September 1921 stehen auf den Bundesbahnen, der Südbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und den Linien der Wiener Lokalbahnen Lieferfristzuschläge in Geltung, die bei Eilgütern zwei Tage, bei Frachtgütern vier Tage für je 250 km betragen. Die seit diesem Zeitpunkt eingetretene wesentliche Besserung der Verkehrsverhältnisse hat es dem Bundesministerium für Handel und Verkehr ermöglicht, die genannten Bahnverwaltungen zu veranlassen, eine weitere Kürzung der Lieferfristzuschläge eintreten zu lassen. Die neuen Zuschläge gelten bereits seit 2. Juni d. J. und betragen für Eilgüter, mit Ausnahme lebender Tiere, für die eine Zuschlagsfrist bei eilgutmäßiger Beförderung nicht mehr besteht, einen Tag, für als Frachtgut aufgegebene lebende Tiere einen halben Tag, für Frachtgüter vier Tage, für Frachtgut in Wagenladungen drei Tage für je 250 km. Eine noch weitere Kürzung ist mit Rücksicht auf die bevorstehende Reisezeit, die die Bahnen zwingt, ihre Betriebsmittel in erhöhtem Maße für die Personenbeförderung zu verwenden, jetzt nicht möglich, doch ist im kommenden Herbst eine weitere Herabsetzung der Zuschlagsfristen für Frachtgüter in Aussicht genommen. Es verdient besonderer Hervorhebung, daß schon jetzt auf den österreichischen Eisenbahnen vielfach kürzere Zuschlagsfristen bestehen als in den Nachbarstaaten, und daß durch die bevorstehende Herabsetzung dieser Zuschlagsfristen die österreichischen Bahnbenutzer eine noch weitergehende Besserstellung erfahren werden.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Seit kurzem werden alle Züge zwischen Innsbruck und Landeck elektrisch geführt, und zwar die Schnell- und Personenzüge bereits von und bis Innsbruck Hauptbahnhof.

Auf der Salzkammergutlinie, die bekanntlich noch in diesem Sommer dem elektrischen Betrieb übergeben werden wird, erstreckt sich der elektrische Probebetrieb zurzeit von Steinach-Irdning bis Steeg. Auf der Linie Steinach-Irdning-Aussee geht der gesamte Zugverkehr elektrisch vor sich.

— **Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.** Die südslawische Regierung war noch die ganze Rate für das Jahr 1923 in der Höhe von 5,8 Millionen Goldfranken der Donau-Save-Adria-Bahn schuldig. Sie hat außerdem in Paris den Betrag von 200 000 Goldfranken für den Betriebsfonds nicht geleistet und die Raten für das Jahr 1924 nicht gezahlt. Nun ist die Nachricht eingetroffen, daß die südslawische Regierung den Anfang mit der Abtragung ihrer Verpflichtungen macht und in Paris den Betrag von einer Million Schweizer Franken angeschafft hat.

— **Flugpostverbindung zwischen Wien und München.** Der vorübergehend eingestellte Flug der österreichischen Luftverkehrsaktiengesellschaft (ab München 9 Uhr, an Wien 12 Uhr,

ab Wien 12 Uhr 15 Min., an München 15 Uhr 30 Min.) verkehrt seit 2. Juni an wieder. Die Flugpost nach München wird daher künftig wieder zweimal am Tage, nämlich um 7 Uhr und 10 Uhr 45 Min., abgefertigt.

Ungarn.

— Die Neuregelung der kgl. ungarischen Staatsbahnen. Am 3. d. M. hat der Kommunikationsausschuß im Handelsministerium die Beratung des Entwurfes fortgesetzt, den die Direktion der Staatsbahnen über die Neuregelung ausgearbeitet hat. Laut des Reformprojektes wird die Geschäftsführung der Staatsbahnen vom 1. Juli auf kommerziellen Grundlagen umgestellt, der Etat der Staatsbahnen scheidet infolge des Sanierungsgesetzes in diesem Zeitpunkte aus dem staatlichen Budget aus, und der Staat wird nach einer kurz bemessenen Übergangsfrist aufhören, den Fehlbetrag der Staatsbahnen zu decken. Die Ausgaben werden voll und ganz aus den Einnahmen gedeckt werden müssen, dementsprechend wird aber auch das Maß der Verantwortung der Direktion ein größeres sein. Es wurde eine umfangreiche Dezentralisation geplant. Die Direktion, in welcher gleichzeitig mit der Neuregelung der Staatsbahnen ein größerer Abbau des Personals durchgeführt wird, überträgt ihren Wirkungskreis auf die Betriebsleitungen — es gibt deren sechs —, so daß sie nur die Direktive und die Kontrolle behält, während die Exekutive in die Hände der Betriebsleiter gelegt wird. Das Handelsministerium hat sich nur die Leitung der Verkehrspolitik und die oberste Leitung vorbehalten. — Über die Frage bringen wir seinerzeit einen ausführlichen Bericht.

— Die ungarischen Linien der früheren Südbahngesellschaft. Die Verwaltung der Südbahnlinien wird infolge des im März 1923 in Rom zustandegekommenen Abkommens der beteiligten Staaten getrennt geführt. Bekanntlich hat dieses Abkommen den einzelnen Staaten das Recht eingeräumt, die auf ihrem Gebiete gelegenen Südbahnlinien in staatlichen Betrieb zu übernehmen. Falls der Staat dieses Recht nicht in Anspruch nehmen sollte, enthält der Punkt 3 des Artikels 24 Verfügungen, die eine getrennte Verwaltung der einzelnen Linien vorsehen.

Von dem Recht, die Linien des ungarischen Netzes der früheren Südbahn in eigenen Betrieb zu übernehmen, hat die ungarische Regierung keinen Gebrauch gemacht, so daß die Gesellschaft den Betrieb auch weiterhin selbst führt. Laut Art. 26 Punkt 2 des Akkords kann der Verwaltungsrat — im Falle nicht alle Netze der Gesellschaft von den Staaten betrieben werden — dem Zentraldienste jene Dienste angliedern, die notwendig sind, um den Erfordernissen der Betriebsführung durch die Gesellschaft Genüge zu leisten. Trotzdem allein das ungarische Netz im gesellschaftlichen Betrieb geblieben ist, hingegen die übrigen Netze in Staatsbetrieb übernommen wurden, hat die Gesellschaft es nicht für notwendig erachtet, solche Dienste anzugliedern. Es ist im Gegenteil der durch das Übereinkommen vom 11. Februar 1921 (Regime provisoire) vorgesehene Wirkungskreis der Betriebsdirektion in der Weise erweitert worden, daß sowohl die administrative wie die finanzielle Verwaltung des Betriebsnetzes — abgesehen von der obersten Leitung durch den Verwaltungsrat und der Kontrolle des beteiligten Staates — vollständig im Wirkungskreise der Betriebsdirektion in Budapest liegt.

Demgemäß werden die ungarischen Linien des Netzes in einer Weise verwaltet, die einer autonomen Eisenbahndirektion zukommt. Leider muß diese Verwaltung mit riesigen Schwierigkeiten kämpfen, da durch die Trennung der Eisenbahnlinien nach Staatsgebieten, hauptsächlich infolge der veränderten wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, eine ganz andere Verkehrslage eingetreten ist, als sie noch während des Krieges war. Nach Beendigung des Krieges hat sich Südslawien gegen Ungarn vollständig abgeschlossen und dadurch zwei sehr wichtige Verkehrsadern der ungarischen Südbahnlinien, die von Barcs nach Pakracz und die von Nagykanizsa nach Pragerhof, Fiume und Triest, gänzlich abgeschnitten, dagegen jene Linie, die vom Süden über Sopron (Ödenburg) nach Wien führt, zu einer Linie dritten Ranges gemacht, da der Verkehr von Ungarn nach Österreich hauptsächlich über die Linien der ungarischen Staatsbahnen führt.

Trotz dieser Änderung der Verkehrslage und der Verkehrsmöglichkeiten der Linien haben sich die Ausgaben des Netzes nicht entsprechend vermindert, da das Personal, obgleich abgebaut, doch immerhin dieselben Bezüge erhält wie das Personal der übrigen ungarischen Eisenbahnverwaltungen. Außerdem konnten die Erhaltungskosten auch nicht entsprechend herabgesetzt werden, da die Linien — als Hauptbahnen gebaut und in Erwartung eines neuen Aufschwunges des Verkehrs — dementsprechend erhalten werden müssen. Infolgedessen ist es nur natürlich, daß die Einnahmen die Ausgaben nicht decken können und deshalb das in Rom zustandegekommene Abkommen die Staaten ausdrücklich verpflichtet hat, für den etwaigen Betriebsausfall aufzukommen.

Die Wirtschaftslage der früheren Südbahnlinien leidet heute unter denselben schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen wie die ungarischen Staatsbahnen. In erster Linie sind es die Tarife, die den jetzigen Verhältnissen in keiner Weise entsprechen; diese wurden immer verspätet und nicht in ausgiebigem Maße erhöht, demgegenüber muß mit den notwendigen Ausgaben gerechnet werden, die sich mit der vermehrten Teilung des Netzes automatisch erhöhen. Trotzdem muß der Fachkundige feststellen, daß die Verwaltung den schwierigen Verhältnissen insofern gewachsen ist, daß sie mit der größtmöglichen Ökonomie ihren Betrieb im Gleichgewicht erhält und im Verhältnis zu den ungarischen Staatsbahnen um vieles wirtschaftlicher arbeitet.

Die Gesellschaft sieht mit berechtigter Hoffnung einer besseren Zukunft entgegen, da sie gelegentlich der in nächster Zeit auf den ungarischen Bahnen einzuführenden Tarifreform und in der Voraussetzung der nunmehr zuversichtlich zu erwartenden Stabilisierung der ungarischen Krone das Gleichgewicht in ihrem Haushalt wiederherstellen und dadurch das geographisch günstig gelegene Netz wieder zu Blüte bringen wird.

Übrige europäische Länder.

— Ausbildung der Eisenbahner in Dänemark. Nach Sv. Trafiktidning steht augenblicklich in Norwegen sowohl wie in Dänemark die Frage der Ausbildung der Eisenbahner auf der Tagesordnung. Nach zweijähriger Arbeit hat ein eigens hierfür eingesetzter Ausschuß nunmehr seinen Bericht eingereicht. Der Ausschuß sagt u. a., daß die Entwicklung, die die Ausbildung des Eisenbahnpersonals in Dänemark in den letzten 50 Jahren genommen hat, recht geringfügig ist und daß sie nicht Schritt gehalten hat mit der reißenden Entwicklung, die die Eisenbahnen im gleichen Zeitraum durchgemacht haben, und mit den daraus entspringenden Anforderungen an das Eisenbahnpersonal in praktischer und theoretischer Hinsicht. Wenn man bedenkt, — heißt es weiter —, daß die bei den dänischen Staatsbahnen gültigen Vorschriften im wesentlichen ungefähr 20 Jahre alt sind, so kann man sich nicht wundern, wenn auf diesem Gebiete, auf dem so viele Veränderungen nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch infolge des stark angewachsenen In- und Auslandsverkehrs aufgetreten sind, das Verlangen nach besserer Fachausbildung und nach Kenntnissen auf ganz anderen Gebieten als früher laut wird. Es ist also nach Anschauung des Ausschusses wohl angezeigt, daß die Frage der Erweiterung und weiteren Entwicklung der bisher über Personalausbildung geltenden Bestimmungen ihre Lösung erfährt.

Der Ausschuß weist sodann darauf hin, daß die Ausbildung des Personals in den Nachbarländern auf einer viel höheren Stufe steht als in Dänemark. Er hebt in diesem Zusammenhange die Bedeutung eines wohl ausgebildeten Personals sowohl in bezug auf Sicherheit als Wirtschaftlichkeit hervor und sagt, daß die hierfür erforderlichen Ausgaben produktiver Natur seien.

Die Punkte, über die sich die 11 Mitglieder des Ausschusses tatsächlich geeinigt haben, sind indes ganz wenige, und die Aufnahme, die der Bericht des Ausschusses in dieser Hinsicht in Fachkreisen erfahren hat, scheint recht ungünstig zu sein. Eine dänische Fachzeitung schreibt, daß man in Dänemark in den letzten fünf bis sechs Jahren ja eine ganze Reihe von Ausschüssen gehabt habe, aber selten noch habe ein Ausschußbericht eine solch große Anzahl verwirrender Minderheitsvorschläge aufgewiesen, wie der vorliegende. Ob dies an der verwickelten Natur der Aufgabe, an der Beschaffenheit der Leitung oder der Mitglieder des Ausschusses liege, bleibe einstweilen dahingestellt. Über Einzelfragen konnte man sich nicht einigen, und in wichtigen Fragen, wie z. B. der Einführung psychotechnischer Aufnahmeprüfungen und dem Aufstieg der unteren Eisenbahner in die sogen. Beamtenklassen, einigte man sich über Zurückstellung. Dr. S.

— Inangriffnahme der Bauarbeiten an der Flaamsbahn in Norwegen. Die Bauarbeiten an der Flaamsbahn, einem nach vieler Hinsicht bedeutsamen Bauunternehmen, werden nunmehr in Angriff genommen. Die Flaamsbahn soll Sogn mit der Bergenbahn und damit auch mit dem übrigen norwegischen Eisenbahnnetz in Verbindung setzen. Es handelt sich hierbei um einen großen Bezirk, der bisher jeder Eisenbahnverbindung ermangelte und auf Dampfschiff- und Automobilverkehr angewiesen war. Das Flaamsdal ist eine der großartigsten Talsenken des norwegischen Vestland mit steilabfallendem Gelände, weshalb künstliche Entwicklung der Strecke unter Anwendung von Kehrtunneln u. ä. erforderlich wird. Die Linie liegt zum großen Teil in Tunnels, von denen ein Teil auch infolge von Lawinen- und Steinrutschgefahr notwendig ist. Das Gelände ist durchgehends sehr teuer. Die Ausgaben belaufen sich ungefähr auf 700 000 Kr. für den

Kilometer. Die Kosten der Bahn sind auf etwa 14 000 000 Kr. veranschlagt. Dr. S.

— **Die tschechoslowakischen Staatsbahnen im März 1924.** Auf den Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen wurden im März 15 568 823 Personen (gegenüber dem Februar + 2 067 311), 6130 t Gepäck und Expreßgüter (+ 513 t) und 4 436 550 t Frachtgüter (— 191 508 t) befördert. Hierin sind 2 117 859 t Kohle, Koks und Briketts (— 335 005 t) einbezogen. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 56 758 553 (+ 10 480 067) Kc., aus dem Güterverkehr 235 555 052 (— 5 841 831) Kc.; die Gesamteinnahmen 292 313 605 (+ 4 638 236) Kc.

— **Frachtermäßigung für Abfälle bei der Anilinölerzeugung in der Tschechoslowakei.** Um die heimische Ausfuhr der Abfälle bei der Anilinölerzeugung zu heben, hat die Eisenbahnverwaltung besonders ermäßigte Frachtsätze für diesen Artikel aus der Versandstation Aussig an der Elbe nach den Grenzstationen Oderberg, Ziegenhals und Petrowitz-Staatsgrenze bewilligt. Die ermäßigten Frachtsätze betragen nach Oderberg 594 Heller, nach Ziegenhals 502 Heller und nach Petrowitz-Staatsgrenze 612 Heller für 100 kg. Die Frachtzahlung hat mindestens nach dem Ladegewicht zu erfolgen. Diese Ermäßigung gilt vom 9. Juni bis längstens 31. Dezember 1924.

— **Frachtermäßigung für Holz zur Ausfuhr aus der Tschechoslowakei.** Im Interesse der slowakischen Holzindustrie und zur Hebung der Ausfuhr hat das Eisenbahnministerium mit Gültigkeit vom 6. Juni im Elbeumschlagverkehr aus der Station Sillein (Slowakei) nach den Umschlagplätzen: Teschen, Laube, Rosawitz den ermäßigten Frachtsatz von 1150 Heller für 100 kg bewilligt, der um 152 Heller billiger ist als der normale. Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg zu erfolgen. Die Gebühren für die Überfuhr zu den Umschlagplätzen und für den Umschlag selbst (d. h. für die Verladung auf das Schiff) sind in dem ermäßigten Frachtsatz nicht einbezogen und werden besonders berechnet. Die Gültigkeit der Frachtermäßigung läuft am 31. Dezember 1924 ab.

— **Die Konzessionsdauer für rumänische Privatbahnen und Anschlußgleise.** Die mit der Gewährung der Konzessionen für Privatbahnen und Anschlußgleise beauftragte Kommission hat ausgesprochen, daß die Konzessionsdauer künftig in jedem Falle höchstens 50 Jahre betragen darf. Dieser Beschluß steht im Einklang mit den bisherigen Abkommen der Generaldirektion der Staatsbahnen.

— **Die zweite südslawische Reichswirtschaftskonferenz.** Im Mai d. J. fand in Skolpje (Uesküb) eine große Konferenz sämtlicher Handels-, Gewerbe-, Industrie- und Handwerkskammern des südslawischen Staates statt, in deren Beratungen und Beschlüssen alle wichtigen Fragen des südslawischen Wirtschaftslebens in die Erscheinung traten. Ihre Forderungen haben die Kammern in einer Entschließung zusammengefaßt, die dann von der Konferenz einstimmig angenommen wurde.

Eine lange Reihe verkehrspolitischer Forderungen sind in der Entschließung enthalten, so die Forderung nach endlicher Einberufung des schon 1921 eingesetzten Reichstarifausschusses, hauptsächlich zwecks Regelung der Hafentarife für die südslawische Zone in Saloniki und die südslawische Adriaküste, ferner der Ausfuhrtarife und behufs Vereinheitlichung der Warenklassifikation im ganzen Staate; das Verlangen nach Herstellung geeigneter Verbindungen zwischen den südserbischen Erzeugungsmittelpunkten und der Strecke Skolpje-Saloniki sowie zwischen diesen Mittelpunkten und Bosnien; schließlich noch andere Forderungen bezüglich Förderung des südserbischen Handels. Bemerkenswert ist das Verlangen nach günstigen Schiffsverbindungen zwischen Saloniki und der südslawischen Adriaküste. Die Notwendigkeit zweckmäßiger Eisenbahnlinien zwischen Bosnien und der Adriaküste wird hervorgehoben, desgleichen jene der Instandhaltung und des Ausbaues der dalmatinischen Häfen. Die Entschließung spricht sich gegen die italienische Forderung nach einer Eisenbahnlinie Knin-Zara aus, durch die Italien seine Stellung in Dalmatien verstärken möchte, ebenso gegen die Kabotage und den Kraftwagenverkehr ausländischer Transportunternehmungen an der südslawischen Adriaküste und für die finanzielle Förderung der heimischen Schiffahrt durch den Staat, schließlich für den raschen Ausbau des Susaker Hafens.

— **Der Wagenmangel in Italien.** Auf den italienischen Eisenbahnen macht sich seit einiger Zeit ein empfindlicher Wagenmangel bemerkbar, der sich nicht nur auf die Güterwagen bezieht, sondern namentlich auch auf die Personenwagen. Er ist dem Umstande zuzuschreiben, daß in den letzten drei Jahren die Neubestellungen an Rollmaterial aus Sparrücksichten auf das allernotwendigste sich beschränkte und nun plötzlich in diesem Frühjahr der Touristenverkehr nach Italien einen unerwartet großen Umfang angenommen hat. Nachdem aber nun das Gleichgewicht wenigstens einigermaßen wieder in der Staatskasse hergestellt ist, sollen der Verwaltung der Staatsbahnen die erforderlichen Kredite bewilligt werden, um die nötige Anzahl neuer Wagen in Auftrag zu geben, weil man im nächsten Jahre noch einen größeren Zustrom erwartet.

— **Der Hafenverkehr von Genua im Jahre 1923.** Der Güterumschlag im Genueser Hafen hat auch im Jahre 1923 wieder einen großen Fortschritt aufzuweisen, und zwar in der für Italien charakteristischen Art einer Weiterentwicklung der Einfuhr, bei welcher die Italien fehlenden Güter, Kohlen und Getreide, etwa 70 % ausmachen. Was die Kohlen anbelangt, so ist Italien in der Hauptsache auf England angewiesen, das über Genua 2 279 000 t einführte, also etwa 500 000 t mehr als im Jahre 1922. Dafür ist aber die Einfuhr amerikanischer Kohlen zurückgegangen gegenüber den ersten Nachkriegsjahren, wenn auch 1923 mit 184 501 t eine Vermehrung der Einfuhr um rund 60 000 t gegenüber 1922 aufweist. Aus Deutschland kamen 45 517 t gegen 36 434 t im Jahre 1922, und das russisch-italienische Handelsübereinkommen ermöglichte die Einfuhr von 5955 t aus dem Donezgebiet. Was die Getreideeinfuhr anbelangt, so macht man die Erfahrung, daß der italienische Einkäufer nach und nach wieder zu den Märkten der Vorkriegszeit zurückkehrt. Die Ausfuhr über Genua bleibt nach wie vor schwach. Der Durchgangsverkehr ging von 185 696 t im Jahre 1922 auf 263 597 t hinauf und betraf in der Hauptsache Güter aus der Schweiz (232 270 t gegen 169 017 t im Jahre 1922) und österreichische (31 327 t gegen 16 697 t im Vorjahre). Die schweizerischen Durchgangsgüter waren hauptsächlich Getreide (190 542 t) und Kohlen (16 499 t).

— **Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1923 betrugen die Einnahmen 28 826 714 Fr., die Ausgaben 22 228 751 Fr., mithin Reineinnahme 6 597 963 Fr. Demgegenüber stellten sich für das Jahr 1922 die Einnahmen auf 34 916 707 Fr., die Ausgaben auf 19 965 156 Fr., mithin Reineinnahme 14 951 551 Fr. Hiernach betrug das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen im Jahre 1923 77%, im Jahre 1922 57%. Der Rückgang der Einnahmen i. J. 1923 wird auf die politischen Ereignisse zurückgeführt.

Die kürzlich abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte die Ausschüttung von 35 Fr. Dividende für die Aktie. Hinsichtlich der Übernahme der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn und der Vereinheitlichung des Bahnnetzes teilte der Vorsitzende mit, daß die Gesellschaftsgewinne sich in Zukunft auf eine Summe von 1 965 930 Fr. beschränken sollen, welche die Zinsen (5 %) und die Rückzahlung des Aktienkapitals in 63 Jahren darstellen, die Betriebsprämien, die sich nach dem Reingewinn und den Roheinnahmen zugleich richten, und die Zinsen einer Summe von 8 900 000 Fr., welche das Vermögen der Gesellschaft am 22. Dezember 1922 darstellt. Da die Gesellschaft und das Personal sich in den Gewinn teilen, und ein etwaiger Überschuß in den vom Staate zu verwaltenden Sonderfonds fließt, werden künftig die Gewinne beschränkt sein. Dafür ist aber auch eine angemessene Verzinsung des Aktienkapitals garantiert, was bisher in den dividendenlosen Jahren nicht der Fall war. Der Vorsitzende bezeichnete das Abkommen günstig für beide Teile. Wenn die Verhandlungen mit Frankreich über die Transittarife (Antwerpen-Lothringen) abgeschlossen sind, werde eine außerordentliche Generalversammlung über das Ganze zu beschließen haben.

— **Massenverkehr in Paris.** Die bevorstehenden Olympischen Spiele, die im Stadion von Colombes abgehalten werden sollen, werden im Sommer die französische Staatsbahn vor eine Aufgabe stellen, zu deren Lösung besondere Maßnahmen getroffen werden müssen. Man erwartet bei den sportlichen Darbietungen einen täglichen Besuch von 60 000 Personen, von denen ein Drittel — so nimmt man an — die vom Bahnhof St. Lazare ausgehenden Vorortzüge benutzen wird. Die Staatsbahn wird ihre Vorkehrungen so treffen, daß 24 000 Personen befördert werden können; hierzu stehen je zwei Stunden zur Verfügung. Es sollen 12 Züge in der Stunde verkehren.

Die Haltestelle für das Stadion ist Argenteuil, und obgleich bis Bois-Colombes, das ganz in der Nähe liegt, bereits der elektrische Betrieb eröffnet ist (s. Nr. 22, S. 415 d. Ztg.), will man doch den Massenverkehr zum Sportfest mit Dampfzügen bedienen. Die für die Olympischen Spiele geschaffenen besonderen Anlagen erfordern einen Aufwand von nahezu 2,5 Mill. Franken.

— **Schlechte Betriebsergebnisse bei den englischen Eisenbahnen.** Das Jahr 1924 hat für die englischen Eisenbahnen schlecht angefangen. Im wesentlichen als Folge des Ausstandes der Lokomotivführer vom 20. bis 29. Januar sind sehr erhebliche Betriebsausfälle zu verzeichnen. In der Zeit vom 1. Januar bis

26. April haben die vier Gruppen folgende Mindereinnahmen gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres gehabt: London, Midland and Scottish 1 996 000 £, Great Western 837 000 £, London and North Eastern 1 691 000 £, Southern 367 600 £. Die Nordostbahn gibt z. B. bekannt, daß sie der Ausstand 750 000 £ gekostet hat. Es ist daher nicht zu verwundern, daß die Eisenbahnen versuchen, Sparmaßnahmen zu ergreifen; die London, Midland and Scottish und die Beat Western haben zu diesem Zwecke einige Einschränkungen im Personenzugverkehr vorgenommen, um die beiden Monate, die sie noch von dem Hauptreiseverkehr trennen, in dieser Hinsicht auszunutzen. In der englischen Fachpresse wird dieses Vorgehen für richtiger erachtet, als wenn die Eisenbahngesellschaften versuchen wollten, ihre Mindereinnahmen durch Erhöhung der Tarife auszugleichen.

— **Der Streik auf der Londoner Untergrundbahn.** In London ist ein Streik der Elektrizitätsarbeiter und der Untergrundbahnangestellten ausgebrochen. In der Elektrizitätszentrale von Woodland war am 7. d. M. die Arbeitsniederlegung vollkommen. Infolgedessen ist der Betrieb auf sämtlichen Untergrundbahnlinien, die von Osten nach Westen führen, eingestellt. 65 Bahnhöfe waren am 7. d. M. geschlossen. Die Vollzugsausschüsse von drei Elektrizitätsarbeitergewerkschaften hatten sich versammelt, um zu prüfen, ob sie ihren Gewerkschaften die Beteiligung an dem Ausstand empfehlen sollen.

Einer neuerlichen Mitteilung aus London zufolge hatte der Streik bis 9. Juni keine wesentlich anderen Formen angenommen. Es gelang den Gesellschaften, einen Ausweg herzustellen. Etwa 50 % der Züge verkehren recht pünktlich. Die Zahl der Arbeitswilligen scheint sich vermehrt zu haben, da inzwischen neun Bahnhöfe wieder eröffnet werden konnten. Es besteht zwischen den Streikenden selbst keine Einigkeit. Sie hielten wiederholt erfolglose Besprechungen ab.

Die Regierung hat ein Sonderkomitee gebildet, das ermächtigt wurde, alle notwendigen Maßregeln zu ergreifen, um den Streik baldmöglichst beizulegen. Verschiedene der parlamentarischen Gewerkschaftsvertreter haben gegen die Streikenden Stellung genommen und betont, daß der Streik auf eine kommunistische Bewegung zurückzuführen sei, die mit Geldern aus dem Ausland unterstützt werde.

Fremde Erdteile.

— **Die japanische Seeschiffahrt im Jahre 1923.** Die Lage in der japanischen Seeschiffahrt hat sich während des Jahres 1923 wesentlich gebessert. Vom dritten Monat an zeigte sich eine fühlbare Belebung des Frachtgeschäfts zur See, die sich seither noch verschärft hat. Die Notwendigkeit, die durch das Erdbeben vom Herbst verursachten Schäden so rasch als möglich wieder auszubessern, hatte eine beträchtliche Zunahme der Einfuhr zur Folge, so daß im Dezember nur noch 42 000 t Schiffsraum untätig war gegen 112 000 t im Januar. Da die japanische Handelsmarine nicht genügte, um der gewaltigen Zunahme der Einfuhr standzuhalten, mußte Japan zu großen Schiffsankäufen im Auslande schreiten. So wurden im letzten Vierteljahr 1923 nicht weniger als 35 Handelsdampfer von zusammen 202 330 t angekauft, wovon 32 Dampfer von 5000 t und darüber. Auf jede Einheit bezieht die Regierung eine Einfuhrtaxe von 15 oder 10 Yen für die Tonne, je nachdem der betreffende Dampfer älter ist als 10 Jahre oder nicht. In gleichem Maße sind auch die Frachten gestiegen.

— **Ein landwirtschaftlicher Lehrzug in Südafrika.** Auf den südafrikanischen Eisenbahnen machte in diesem Frühjahr ein Sonderzug eine Rundfahrt, der als eine fahrende landwirtschaftliche Ausstellung bezeichnet werden kann. Die Ausstellung ist gegliedert in die Abteilungen Tabak und Baumwolle, Feldwirtschaft, Geflügelzucht, Schafzucht und Wollerzeugung, Insektenkunde, Viehzucht, Haus- und Gartenwirtschaft. Jede von diesen Abteilungen nimmt einen Wagen für sich ein. Außerdem führt der Zug einen Wohnwagen für die Begleiter des Zugs, einen Speisewagen und einen Gepäckwagen. Die Fahrzeuge hat die Eisenbahn- und Hafenverwaltung gestellt; ausgestattet worden sind sie vom Landwirtschaftsministerium. Der Fahrplan ist so eingerichtet, daß die Anwesenheit des Zuges an den verschiedenen Orten mit dort abgehaltenen landwirtschaftlichen Ausstellungen zusammenfällt. Auch an anderen Orten ohne solche Ausstellungen nimmt der Zug ein bis zwei Tage Aufenthalt und seine Begleiter halten Vorträge über landwirtschaftliche Gegenstände. Die fahrende Ausstellung und die Vorträge werden von der Bevölkerung lebhaft besucht.

— **Verkehrsrückgang in den Vereinigten Staaten.** Nachdem bis vor kurzem in den Vereinigten Staaten eine Verkehrshochflut geherrscht hat, scheint nunmehr ein Rückschlag eingetreten zu sein. Es wird wenigstens berichtet, daß zurzeit 306 000 Güterwagen und 4000 Lokomotiven als überzählig abgestellt sind.

— **Selbsttätige Zugsicherung in Amerika.** Das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten hat bekanntlich vor einiger Zeit 49 Eisenbahngesellschaften aufgefordert, je einen Streckenabschnitt mit selbsttätigen Vorrichtungen zum Anhalten der Züge bei auf Halt stehendem Signal auszustatten (s. Nr. 49 d. Ztg. v. 13. 12. 23 u. Nr. 9 v. 28. 2. 24), und darauf sogar noch die Aufforderung folgen lassen, diese Maßnahme auf einen zweiten Streckenabschnitt auszudehnen. Mit dieser zweiten Auflage verbunden war eine Anweisung an 45 weitere Eisenbahnen, die Betriebssicherheit in demselben Sinne zu erhöhen. Die amerikanischen Eisenbahnen erachten die Forderungen des Bundesverkehrsamts auf diesem Gebiete als zu weitgehend und berufen sich dabei auf den soeben erschienenen 37. Jahresbericht dieses Amts, in dem gesagt wird, daß der Sicherungsabteilung 60 Entwürfe für selbsttätige Zugsicherungen vorgelegt worden sind, von denen 45 unbrauchbar sind, 13 der Verbesserung bedürfen und nur zwei zur Einführung empfohlen werden könnten. Die Frage ist also augenscheinlich noch nicht genügend geklärt; es kann aber den Eisenbahngesellschaften der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie sich ihr nicht mit dem nötigen Eifer gewidmet haben. Das Bundesverkehrsamt hat nämlich schon im Jahre 1906 begonnen, auf die Einführung selbsttätiger Zugsicherungsanlagen zu dringen, und die Eisenbahngesellschaften hätten also sehr wohl Zeit gehabt, in den seitdem vergangenen 18 Jahren Vorrichtungen zu diesem Zweck zu entwickeln, die den an sie zu stellenden Anforderungen genügen.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1923.** Die Jahresberichte der amerikanischen Eisenbahnen über das Jahr 1923, die Anfang Mai zu erscheinen begonnen haben, lassen erkennen, daß das vorige Jahr gegen das vorvorige erheblich bessere Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes gebracht hat. Das macht sich namentlich bei den schwächeren Unternehmungen bemerkbar. Die Erie-Eisenbahn hatte z. B. im Jahre 1922 nur 600 000 Dollar Überschuß, hat es aber 1923 auf 18,3 Mill. gebracht. Die Union Pacific weist bei einem Überschuß von 45,5 Mill. Dollar eine Zunahme um 10 Mill. auf, die im wesentlichen aus Betriebseinnahmen herrühren. Die Pennsylvania-Eisenbahn, eins der führenden Unternehmen auf diesem Gebiete, hat zwar noch keine endgültigen Zahlen veröffentlicht, sie kann aber auch auf ein günstiges Jahr zurückblicken. — Im ganzen haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten gehoben, und das zeigt sich namentlich auch im Austauschverkehr mit Kanada. Wie stark diese Besserung die Eisenbahnen beeinflußt hat, geht daraus hervor, daß sechs der größten Eisenbahngesellschaften, nämlich die Atchison-Eisenbahn, die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, die Chesapeake- und Ohio-Eisenbahn, die Illinois Central-Eisenbahn, die New York Central-Eisenbahn und die schon genannte Pennsylvania-Eisenbahn im Durchschnitt auf ihre gewöhnlichen Aktien 12,5 % Dividende geben konnten. Zurzeit geht der Handel in den Vereinigten Staaten etwas zurück, aber die Eisenbahngesellschaften haben durch Verbesserung ihrer Anlagen in der letzten Zeit die Vorbedingungen dafür geschaffen, daß auch bei verminderten Einnahmen durch Ersparnisse im Betriebe die gleichen Überschüsse wie im Vorjahre erzielt werden können.

— **Eigenartiger Zusammenstoß.** Bei einer amerikanischen Eisenbahn hat sich ein Unfall durch einen Zusammenstoß zwischen einem Kraftwagen und einem Zug ereignet, wie er wohl nur selten vorkommen dürfte. Ein Lastkraftwagen kreuzte in der in Amerika häufig vorkommenden nachlässigen Weise das Gleis unmittelbar vor einem Personenzug und wurde durch dessen Lokomotive gegen einen Weichenblock geworfen, der dadurch so beschädigt wurde, daß die Weiche sich unter dem Zuge öffnete. Ein Teil dieses Zugs blieb auf dem richtigen Gleis, ein Teil gelangte aber durch die offene Weiche auf ein Nebengleis und stieß mit einem dort stehenden Güterzug zusammen. Zwei Mann auf dem Kraftwagen, der Lokomotivführer des Güterzugs und der Packmeister des Personenzugs verloren bei dem Unfall ihr Leben. Die Eisenbahngesellschaft ließ sofort die Unfallstelle von einem Flugzeug aus photographieren. Es soll dies die erste Anwendung des Luftlichtbilds auf diesem Gebiete sein. Das Bild zeigt sehr anschaulich die durcheinandergeworfenen Wagen. Derartige Bilder dürften zuweilen eine wertvolle Grundlage für die Untersuchung von Unfällen sein, wenn auch nicht recht zu ersehen ist, was im vorliegenden Falle aufzuklären wäre. Die Beschädigung der Weiche bei dem Unfall ist etwas so ungewöhnliches, daß sich dagegen kaum besondere Maßnahmen ergreifen lassen dürften.

Allgemeines.

— Schwimmende Ausstellung nach dem Orient 1924. Der Verein für Auslandsreisen E. V., Bern, veranstaltet, wie wir der Rhein.-Westf. Wirtschafts-Ztg. entnehmen, vom 17. August bis 14. September d. J. eine Orientreise, verbunden mit schwimmender Ausstellung, die, von Venedig ausgehend, folgende Häfen berühren wird: Ragusa, Korfu, Piräus, Athen, Konstantinopel, Smyrna, Rhodus, Jaffa, Jerusalem, Kairo, Alexandrien. Die schwimmende Ausstellung steht für Firmen aus der Schweiz, Holland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Deutschland zur Beschickung offen.

— Unkrautbeseitigung durch Heißdampf. Nach den „V.D.I.-Nachrichten" bedient sich die Southern Railway in Amerika als Vernichtungsmittel für Unkraut, welches aus der Beschotterung der Eisenbahngleise emporschießt, des überhitzten Dampfes. Der Druck, unter dem der Dampf austritt, beträgt etwa 5,5 Atmosphären bei einer Ueberhitzungstemperatur von etwa 380 bis 480° C.

Rechtspflege.

— Zuständigkeit des deutschen Gerichts trotz Art. 304 des Versailler Vertrags, wenn der Ausländer einen deutschen Gerichtshof anruft. Die Vorausquittung ist kein rechtskräftiger Beweis für den Empfang des Gutes. (Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 16. April 1924.) Nach allgemeiner Übung im Frachtverkehr wird die Fracht der Eisenbahn oft im Verrechnungswege beglichen. Ebenso werden Quittungen auf Treu und Glauben im voraus ausgestellt. Die Bahn verlangt das so, und da sie erst nach Empfang der Quittung die Ware aushändigt, muß der Verfrachter sich fügen. In der gegenwärtigen umfangreichen Reichsgerichtsentscheidung wird nun unter anderem insbesondere die sehr aktuelle Frage erörtert, ob durch die Zahlung der Fracht im Verrechnungswege und die bloße Ausstellung einer Empfangsquittung schon eine „Abnahme" des Gutes im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. stattgefunden hat. Nach dieser Bestimmung sind nämlich alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen, wenn die Fracht nebst den anderen auf dem Gut lastenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist. Im Gegensatz zum Oberlandesgericht Köln spricht hier das Reichsgericht erstmalig aus, daß eine solche Vorausquittung in gewisser Beziehung wertlos ist.

Im Mai 1919 sandte die Firma Blum in Paris durch die Eisenbahn einen Wagen Gewebe von Saargemünd nach Köln an einen gewissen Rousset. Dieser beauftragte mit dem Abrollen des Gutes die Speditions- und Lagerhaus A.-G., Vereinigte Häuser V., Ch. & Sch. in Köln. Der Angestellte J. dieser Firma löste am 14. Juni den Frachtbrief in der Weise ein, daß er über den Empfang des Gutes auf einer Verrechnungskarte Quittung leistete. Am gleichen Tage erfolgte auch die Entladung des Wagens. Das Gut selbst aber ging verloren. Die Firma Blum, der die Speditions- und Lagerhaus-A.-G. als Nebenintervenientin beigetreten ist, fordert nun vom Reichseisenbahnfiskus Ersatz des vollen Schadens, indem sie noch geltend macht, daß an der Verschiebung des Gutes auch Angestellte des Beklagten, die den Wagen ohne Legitimationsprüfung hätten entladen lassen, als Mittäter beteiligt gewesen seien. Der Klageantrag ist gerichtet auf Zahlung von einer halben Million Franken.

Das Landgericht Köln hat die Klägerin insoweit, als sie die Zahlung von französischen Franken beansprucht, mit der Klage abgewiesen, im übrigen aber den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht Köln dagegen hat die Klage vollständig abgewiesen. Die Abweisung der Klage stützt das Oberlandesgericht auf § 97 Abs. 1 EVO., wonach alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist. Die Fracht sieht es durch die Aufnahme des Betrages in das Verrechnungsverfahren als bezahlt an. Die Abnahme des Gutes erblickt das Oberlandesgericht darin, daß der Angestellte J. in der Verrechnungskarte über den Empfang des Gutes Quittung geleistet hat. Dieses Urteil ist vom Reichsgericht auf die Revision der Klägerin aufgehoben worden. Die Sache ist zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückgewiesen worden. Die reichsgerichtlichen Entscheidungsgründe gehen zunächst auf die Frage der Zuständigkeit des deutschen Gerichts ein und bejahen diese. Ein gewisser Zweifelsfall entstand hier durch die Auslegung des Art. 304b Abs. 2 des Versailler Vertrages. Danach ist ein Gemischter Schiedsgerichtshof zuständig für Vertragsstreitigkeiten zwischen Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte mit deutschen Reichsangehörigen. Da jedoch durch diese Bestimmung eine Begünstigung des fremden Vertragsgegners bezweckt werden soll, so ist das Reichsgericht der Ansicht, daß wohl der deutsche Vertragsgegner die Pflicht hat, den Gemischten Schiedsgerichtshof anzurufen, weil für den deutschen Kläger ein deutsches Gericht für einen dem Art. 304b entsprechenden Rechtsstreit niemals zuständig sei. Dagegen stehe es dem fremden Vertragsgegner frei, auch ein deutsches Gericht anzurufen und auf den Gemischten Schiedsgerichtshof zu verzichten. Da die Klägerin in erster und zweiter Instanz den Prozeß bereits nach Bildung des Gemischten Schiedsgerichtshofs fortgesetzt hat, hat sie auch zum Ausdruck gebracht, daß sie auf diesen Gerichtshof verzichte. Sie kann nun nicht mehr die Unzuständigkeit des deutschen Gerichts geltend machen.

In der Sache selbst aber mußte der Revision der Klägerin stattgegeben werden. Denn das Oberlandesgericht Köln hat den Begriff der Abnahme des Gutes im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. und die rechtliche Bedeutung der Quittungsleistung verkannt. Unter Ablieferung des Gutes hat man, wie im Schrifttum und in der Rechtsprechung feststeht, denjenigen Vorgang zu verstehen, durch den die Bahn den Gewahrkam an dem beförderten Gut im Einverständnis mit dem Empfangsberechtigten wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, über das Gut zu verfügen. Als abgenommen hat ein Gut zu gelten, wenn der Empfänger es in seine Verfügungsgewalt genommen hat. Das kann auch dann der Fall sein, wenn er das Gut weiter im Gewahrsam der Bahn beläßt, mit ihr also einen Verwahrungsvertrag abschließt. Durch die bloße Quittungsleistung tritt diese Folge aber nicht ein. Die Quittung stellt sich nur als das einseitige Bekenntnis des Empfangsberechtigten dar. Sie ist also nur ein Beweismittel für den Empfang. Deshalb kann auch hier eine Abnahme des Gutes nicht schon darin gefunden werden, daß J. als Angestellter der Lagerhaus A.-G. über den Empfang des Gutes auf der Verrechnungskarte Quittung geleistet hat. Der Gläubiger, der eine Quittung in Erwartung der Leistung ausstellt, braucht, um der Quittung die Beweiskraft zu entziehen, nur zu beweisen, daß die Quittung im voraus ohne wirklichen Empfang der Leistung ausgestellt ist. Gelingt dieser Beweis, so ist die Unrichtigkeit des Inhalts der Quittung festgestellt und ihr damit die Bedeutung eines Empfangsbekenntnisses für die Leistung entzogen. Der Gläubiger braucht dann nicht, wie das Oberlandesgericht es verlangt, den Nachweis zu führen, daß seine Forderung tatsächlich noch fortbesteht. Allerdings kann in besonders gearteten Fällen die Tatsache, daß der Gläubiger die in Erwartung der Leistung ausgestellte Quittung längere Zeit hindurch unbeanstandet in den Händen des Schuldners belassen hat, als ein Beweisumstand für die später tatsächlich erfolgte Ausführung der Leistung dienen. Hier kommt es wesentlich darauf an, ob J. die Quittung in Erwartung der späteren Ablieferung des Gutes ausgestellt hat. Gelingt der Klägerin dieser Beweis, so wird es Sache des Beklagten sein, die Umstände darzulegen, aus welchen trotzdem eine Ablieferung des Gutes im Sinne des § 76 Abs. 1 EVO. oder eine Abnahme im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. gefolgert werden könnte.

Aus diesen Gründen war das Berufungsurteil wegen Verletzung von materiellen Gesetzesvorschriften aufzuheben und die Sache selbst an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

— Umfang der Haftung der Straßenbahn. (Urteil des O. L. G. Hann. v. 14. Dezember 1922. 205/22. VI.) Ein Knabe war mit seinen Eltern auf der nicht von der Straßenbahn befahrenen Straßenseite gegangen und hatte jene verlassen, um im Graben ein Bedürfnis zu verrichten. Als er, hiermit fertig, wieder die Straße betrat, und seine inzwischen vorausgegangenen Eltern mit den Augen suchte, sah er plötzlich den von der anderen Straßenseite herangekommenen Wagen vor sich, dem gegenüber er in seiner eigenen Wegerichtung nur einen schmalen Streifen fand, und dieser schien ihm keinen sicheren Standplatz zu gewähren. In seiner Bestürzung lief er in den Wagen hinein und wurde überfahren. Nach der Ansicht des Gerichts muß die Straßenbahn stets mit der Möglichkeit des Hineinlaufens von Kindern rechnen und entsprechende Schutzvorkehrungen treffen; sodann aber betont es, daß die Bestürzung des Verletzten durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufen und demgemäß die Annahme des eigenen Verschuldens auch dann auszuschließen sei, wenn sie ein unsachgemäßes, den Unfall förderndes Verhalten auslöste.

Hier wäre eine Teilung auf etwa die Hälfte angebracht gewesen, denn von einem Großstadtkinde der heutigen Zeiten muß man, selbst wenn es auch durch den plötzlich herangenahten Wagen in Bestürzung versetzt worden ist, verlangen dürfen, daß es nicht in den Wagen hinein-, sondern vor ihm herrennt, bis es sich in Sicherheit hat bringen können. (Juristische Wochenschrift Nr. 1 von 1924 S. 5.) Das Gericht beschränkt sich auch hier, wie so oft, darauf, bestimmte Anforderungen an den Betriebsunternehmer zu stellen, ohne jedoch zu sagen, wie er

ihm gerecht werden soll, falls er nicht die ganze Wirtschaftlichkeit der Sache schwer schädigen soll.

ORR. Hanow in Magdeburg.

Bücherschau

— Kraftquellen und Verkehr als bestimmende Faktoren für deutsche Wirtschaftsgebiete. Von Dr.-Ing., Dr. rer. pol. Hans Baumann, Berlin, Regierungsbaurat im Reichsverkehrsministerium. Verlag von Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35. (Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, Heft 24.) Preis 2 GM.

Der Verfasser hat bereits in seiner wirtschafts- und verkehrstechnischen Studie zur Abgrenzung eines mitteldeutschen Wirtschaftsgebiets, das seiner neueren schriftstellerischen Arbeit zugrundeliegende Thema gestreift und seine Anschauungen im Heft 2 der „Technisch-Wirtschaftlichen Bücherei“ unter dem Titel „Energiewirtschaft auf der Braunkohle Mitteldeutschlands“ veröffentlicht. Nebenbei bemerkt besteht diese technisch-wirtschaftliche Bücherei ausschließlich aus Sonderdrucken der bekannten Zeitschrift „Verkehrstechnische Woche“, deren Schriftleitung Dr. Baumann angehört. In der vorliegenden, recht bemerkenswerten Abhandlung wird der besonders in der Nachrevolutionszeit viel behandelte Gedanke, dem Gebiete des Deutschen Reiches unabhängig von seiner politischen Einteilung eine Gestaltung nach wirtschaftlichen Standpunkten zu geben, aufs neue aufgenommen, und mit Recht; denn zurzeit kommt es mehr als je darauf an, alle Erzeugungsmöglichkeiten des deutschen Bodens zu erschöpfen, um unser Vaterland wirtschaftlich wieder in die Höhe zu bringen. Eine Einteilung in Wirtschaftsgebiete kann nach der angezogenen Quelle nach verschiedenen Richtlinien vorgenommen werden. Einerseits ist es die Kraftquelle, die das Wirtschaftsgefüge einer Gegend bestimmt, auf seine Produktionsgestaltung einwirkt und auch den Bewohnern seinen Stempel aufdrückt. Anderseits darf aus der Verkehrsgestaltung eines Gebietes auf seinen wirtschaftlichen Zusammenhang geschlossen werden.

Der Verfasser hat nun durch eingehende Studien für das heutige Deutschland unter dem Gesichtspunkt der Kraftquelle eine Einteilung in folgende 11 Wirtschaftsbezirke gefunden: 1. Ostpreußen, 2. Ostseegebiet, 3. Hamburg-Schleswig, 4. Brandenburg-Berlin, 5, Schlesien, 6. Niedersachsen, 7. Mitteldeutschland, 8. Rheinland-Westfalen, 9. Rhein-Main-Gau, 10. Baden-Württemberg, 11. Bayern. In der angezogenen Abhandlung wird, gestützt auf die Zahlen des Eisenbahngüterverkehrs, die der Statistik der Güterbewegung für die Jahre 1913 bis 1920 entnommen sind, der Beweis geführt, daß die auf Grund der Kraftquelle abgegrenzten Bezirke auch ihrer Verkehrsgestaltung nach die in vorstehendem wiedergegebene Einteilung rechtfertigen. In 15 Abbildungen, die durch ihre klare und vorbildliche Darstellung überzeugend wirken, ist die verkehrliche Bedeutung eines jeden Gebietes vor Augen geführt. Hierbei wird unterschieden: Bezirksverkehr, Verkehr mit den übrigen deutschen Wirtschaftsbezirken und der Verkehr mit dem Ausland.

Aus dem Ergebnis der tiefschürfenden Untersuchungen, die dem Verkehrsfachmann und Volkswirt von großem Nutzen sein müssen, sei hervorgehoben, daß Rheinland-Westfalen, Mitteldeutschland und Schlesien sinngemäß als rein unabhängige Wirtschaftsgebiete anzusprechen sind, während die übrigen Gebiete in weniger oder größerer Abhängigkeit von diesen Gebieten stehen.

Bleibt zu wünschen, daß die von hervorragender wirtschaftlicher Einsicht und Kenntnis der Produktions- und Verkehrsvorgänge in Deutschland zeugende Abhandlung in weiteste Kreise der Wirtschaft dringt und bei der Neugestaltung der äußerst notleidenden deutschen Wirtschaftsführung auch zu Rate gezogen wird.

W. M.

— Telephon- und Signalanlagen. Ein praktischer Leitfaden für die Errichtung elektrischer Fernmelde- (Schwachstrom-) Anlagen. Herausgegeben von Carl Beckmann, Oberingenieur der A.-G. Mix & Genest, Telephon- und Telegraphenwerke, Berlin-Schöneberg. Bearbeitet nach den Leitsätzen für die Errichtung elektrischer Fernmelde- (Schwachstrom-) Anlagen der Kommission des Verbandes deutscher Elektrotechniker und des Verbandes elektrotechnischer Installationsfirmen in Deutschland. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 418 Abbildungen und Schaltungen und einer Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen für Fernmeldeanlagen. 1923. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. Geb. 7,50 *M*.

Bei der schnell fortschreitenden Entwicklung der Fernmeldetechnik wird der auf diesem Gebiete tätige Techniker, insbesondere der Montagepraktiker, der „Schwachstrommonteur“, für den der Leitfaden in erster Linie bestimmt ist, begrüßen, daß in der nunmehr erschienenen dritten Auflage des aus der Praxis für die Praxis geschriebenen Buches alle wesentlichen Neuerungen berücksichtigt sind. Zu erwähnen ist die grundlegende Neubearbeitung der Abschnitte über Nebenstellen, Automatie und Verstärkungseinrichtungen.

Grundbedingung zur gründlichen Ausbildung der auf diesen Sondergebiete der Elektrotechnik zu beschäftigenden Hilfskräfte ist, daß sich diese vor allem die notwendigsten Vorkenntnisse, u. a. über den elektrischen Strom, den Magnetismus, die Induktion, die elektrischen Maßeinheiten, aneignen; hierüber und über die wichtigsten Konstruktionselemente der Fernmeldetechnik, soweit Haustelegraphie und Telephonie in Frage kommen, über die Batterien und andere Stromquellen berichtet der erste Abschnitt.

Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit dem Leitungsbau von Fernmeldeanlagen. Es sind die Freileitungen, Innenleitungen, Kabelleitungen und auch das Aufsuchen von Störungen behandelt. Ins einzelne gehend sind dann im dritten Abschnitt die wichtigsten und gebräuchlichsten Apparate und Schaltungen der Fernmeldetechnik beschrieben. Die Schaltungen der Fernmeldeanlagen sind hierbei in drei Hauptgebiete, nämlich für Telephonanlagen, Telegraphenanlagen, Kontroll- und Sicherheitsanlagen, geteilt. Mit dem Eisenbahnsicherungswesen, soweit die optischen Signale in Frage kommen, befaßt sich das Buch nicht, worauf, um Irrtümer zu vermeiden, an dieser Stelle hingewiesen sei. Zu begrüßen ist die Wiedergabe der einschlägigen gesetzlichen Verordnungen im Schlußabschnitt des 322 Seiten umfassenden Leitfadens, dem im übrigen sehr zahlreiche und durchweg tadellos ausgeführte Zeichnungen und auch ein Sachregister beigefügt sind.

W. M.

— Der praktische Maschinenbauer. Ein Lehrbuch für Lehrlinge und Gehilfen, ein Nachschlagebuch für den Meister. Herausgegeben von Dipl.-Ing. H. Winkel. Zweiter Band. Die wissenschaftliche Ausbildung. II. Teil. Fachzeichnen, Maschinenteile, Technologie. Bearbeitet von W. Bender, H. Frey, K. Gotthold und H. Guttwein. Mit 441 Textabbildungen. 1923. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9.

Nachdem im ersten Band des Lehrbuches eingehend auf die Werkstattausbildung des jungen Maschinenbauers und im 1. Teil des II. Bandes auf die wissenschaftlichen Grundlagen des Maschinenbauers, soweit sie für den vorliegenden Zweck in Betracht kommen, auf Mathematik und Naturwissenschaft eingegangen worden ist, beschäftigt sich der vorliegende 2. Teil des II. Bandes mit den eigentlichen Fachgebieten des Maschinenbauers, vorweg mit dem geometrischen Zeichnen, dem Projektionszeichnen und dem freihändigen Zeichnen (Skizzieren). Der Abschnitt Maschinenteile gibt dem angehenden Maschinenbauer einen allgemeinen Überblick über die zurzeit feststehenden Formen der Maschinenteile; von einer planmäßigen Durchführung der Berechnung konnte nach Meinung des Herausgebers Abstand genommen werden, da sich das Buch vor allem an Lehrlinge und Gehilfen wendet und nicht der Ausbildung von Konstrukteuren dienen soll.

Im Abschnitt Technologie, der insbesondere die Stoffkunde behandelt, ist auf die Eigenschaften und Fehler der Metalle aufmerksam gemacht, die kennenzulernen für den Maschinenbauer in der Werkstatt von großer Wichtigkeit sein muß. Auch über die Erstarrungs- und Umwandlungsvorgänge im Eisen wird er unterrichtet. Es folgen Darlegungen über die Arbeitsvorgänge bei der verschiedenartigsten Verarbeitung der Metalle: Gießen, Schmieden, Härten, Drehen, Bohren, Fräsen, Hobeln, Stoßen und Schleifen, auch über die Bearbeitung von spanabhebenden Werkzeugen. Mehrfach sind Winke gegeben, wie Fehler beim Bearbeiten der Metalle vermieden werden können. Der das Messen betreffende Abschnitt erklärt die Handhabung von Spezialmaßstäben, der Taster, Schraublehren oder Mikrometerschrauben, der festen Lehren, der Toleranz- oder Grenzlehren; die Arbeiten des Normenausschusses der deutschen Industrie sind berücksichtigt. Der Lernende wird unterrichtet über die Größe der Toleranz, über Passungen, bewegliche und ruhende Sitze und deren Entstehung, über Normaldurchmesser, Einheitswelle, Einheitsbohrung, Normaltemperatur und schließlich über die Gewindemessung.

Da dem zweiten Bande noch zwei weitere Bände folgen sollen, wird sich das Lehrbuch zu einem stattlichen Sammelwerk gestalten. Bis jetzt ist der dem Herausgeber vorschwebende Gedanke, den jungen strebsamen Maschinenbauer mit Hilfe des Lehrbuches systematisch in seinen schwierigen und verantwortungsvollen Beruf hineinwachsen zu lassen und auch dem Meister ein zuverlässiges Nachschlagebuch zu schaffen, mit bestem Erfolge verwirklicht worden. Aufs beste unterstützt werden die Darlegungen durch die sehr zahlreichen und vorbildlich sauber ausgeführten technischen Zeichnungen; daß das

auf 411 Seiten angewachsene Buch auch drucktechnisch auf bemerkenswerter Höhe steht, ist ein besonderes Verdienst des altbekannten und angesehenen Verlages.

Neuerschienene Bücher.

1. Die Aufwertung auf Grund der 3. Steuernotverordnung von Dr. Warneyer und Dr. Koppe (Einführung und Kommentar). Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2. Preis 4,50 M.
2. Selbstkosten und Erfolg in Buchhaltung, Nachrechnung und Vorrechnung von Herbert Peiser (herausgegeben 1924 vom Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung AWF). Preis 3,50 M.
3. Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues von Prof. Jahn mit 332 Abb. im Text und auf 4 Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 18 M.
4. Versuche über die Druckelastizität und Druckfestigkeit von Mauerwerk von Otto Graf mit 24 Textabb. Verlag von W. Ernst & Sohn. Preis 1,50 M.
5. Wirtschaftliche Ausnutzung der Wärmemengen und der Gefälle in Dampfkraftanlagen mit besonderer Berücksichtigung des Kondensationsbetriebes von Dipl.-Ing. Jakob Koch. Verlag von Wilh. Knapp, Halle (Saale). Preis 1 M.
6. Die rechnerische Erfassung der Verbrennungsvorgänge von Dipl.-Ing. Helbig. Verlag von Wilh. Knapp, Halle (Saale). Preis 1 M.
7. Entwicklung der Dreizylinder-Lokomotiven. Das Heft 127 der Hanomag-Nachrichten (Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft) bringt hierüber eine eingehende, mit vielen Abbildungen versehene Abhandlung von Dipl.-Ing. Severin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Das Verzeichnis „Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen“ ist erschienen und an die Verwaltungen verteilt worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Schmalspurlinie Wilkau-Carlsfeld gelegene Bahnhof Oberschönheide ist seit 1. Juni 1924 für den Personen- und Wagenladungsverkehr wieder geöffnet. Für den Stückgutverkehr bleibt er auch weiterhin geschlossen. Die in Nr. 8 Seite 139 veröffentlichte Einziehung dieser Station wird daher aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die an der Strecke Heidelberg-Speyer gelegene Station Lußhof wird am 1. Juli d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr von Sendungen im Einzelgewicht bis zu 100 kg eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Die in der Bekanntmachung in Nr. 21 Seite 399 der Vereinszeitung angekündigte Schließung des Haltepunktes Lenglingen an der Nebenbahnstrecke Göppingen-Gmünd zum 1. Juni d. J. ist nicht erfolgt; er wird weiterhin offen gehalten.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Minden-Hamm belegene Bahnhof Ummeln erhält vom 1. Juli 1924 ab die Bezeichnung „Ummeln-Waldschule“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 34 vom 31. Mai 1924 an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Vereinsmitgliedschaft;

Nr. III 96 vom 2. Juni 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend die Schriftleitung der Vereinszeitung;

Nr. III 106 vom 6. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Veränderungen in den Betriebsverhältnissen einer Vereinsverwaltung;

Nr. V 282 vom 27. Mai 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen;

Nr. V 291 vom 2. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das „Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Maltsch-Wohlau gelegene Bahnhof 4. Klasse Rogau (Kr. Liegnitz) wird mit dem Ablauf des 30. Juni d. J. für den Personen- und Stückgutverkehr geschlossen.

Für den Wagenladungsverkehr wird Rogau (Kr. Liegnitz) als Ladestelle weitergeführt und bleibt als Tarifstation bis auf weiteres bestehen. Abfertigungsstation für die Ladestelle ist Koitz. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung. (691)

Breslau, den 7. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Der Haltepunkt Rennertehausen an der Bahnstrecke von Frankenberg (Eder) nach Allendorf (Eder) ist geschlossen worden.

Cassel, den 3. Juni 1924. (673)
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Der Fährbetrieb über den Fehmarnsund ist wegen Dockung des Fährschiffes vom 13. Juni bis voraussichtlich 13. Juli 1924 eingestellt. Es wird daher bis auf weiteres die Annahme von lebenden Tieren nach dem Tiertarif und von Gütern in Wagenladungen von und nach Stationen der Insel Fehmarn verboten. (698)

Altona, den 5. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).

Die Einführung der am 15. Mai 1924 in Kraft getretenen Gebühren für die Überführung von Stückgut zwischen Berlin Osthafen und Berlin Frankfurter Allee haben Änderungen und Ergänzungen zur Folge, die durch die nächste Nummer des Tarifanzeigers veröffentlicht werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Mai 1924. (685)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 9. Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Tfv. 4 a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Tfv. 1070 a. Binnengütertarif der Thüringischen Nebenbahnen.

Am 15. Juni 1924 wird die an der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn gelegene Station Schernberg Ziegelei für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet. Die Tarifentfernungen und die anzuwendenden besonderen Zuschlagsfrachten werden durch den von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht, auch erteilen die Dienststellen nähere Auskunft.

Berlin, den 7. Juni 1924. (693)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1925, wird ein Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 im Verkehr von den in der Provinz Ostpreußen liegenden Stationen der Deutschen Reichsbahn nach den übrigen Stationen der Deutschen Reichsbahn eingeführt. Der Ausnahmetarif gewährt auf Entfernungen von 450 km ab für Rindviehsendungen 30 % der Fracht des Tierfrachtzeigers vom 1. Juni 1924. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (687)

Berlin, den 31. Mai 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird zu dem Heft C II der Nachtrag 1 herausgegeben. Er enthält neben zahlreichen bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen einen neuen Ausnahmetarif 11 b für Abfälle von Häuten und Leder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt. Der Ausnahmetarif 11 a tritt infolge Aufnahme von Stickstoffdüngemehl in die Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, außer Kraft. Abzüge des Nachtrags sind zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (684)

Berlin, den 5 Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Frachtberechnung bei Verwendung von Ersatzwagen an Stelle von O-Wagen im Verkehr mit und in den besetzten Gebieten. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1924 treten die von den Reichsbahndirektionen Essen und Berlin eingeführten Bestimmungen (Tarif-Anzeiger-Verfügungen Nr. 527/23 und 710/23) wieder außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juni 1924. (674)
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen Reichsb. usw.-Schweiz. Stationen.

Die Gültigkeit des mit Bekanntmachung vom 21. Mai 1924 auf 1. Juni 1924 aufgehobenen Ausnahmesatzes von 63 Rappen für Zement ab Thayngen nach Basel SBB Übergang (Elsaß) wird bis Ende August 1924 verlängert.

Karlsruhe, den 5. Juni 1924. (686)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Ausnahmetarif 49 für Glas- und Hohlglaswaren.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif auf Demijohns und Korbflaschen ausgedehnt. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, im Juni 1924. (680)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gütigkeit vom 10. Juni 1924:

Aufnahme von Barmen-Rittershausen, Forst (Laus.), Siegmar, Sulz (Neckar) in A. T. 31; Endorf (Obb.), Gauting, Gilching-Argelsried, Trudering, Wasserburg (Inn) Stadt, Weidenberg in A.T. 33; Cunersdorf b. Helfenberg, Dürrröhrsdorf, Hartenstein, Kupferhammer - Grünthal, Lastau, Radeberg, Ruhla Zu 88, Tannroda Zu 97, Wendischfähre, Wilthen in A. T. 52; Donaustauf, Eberstadt (Kr. Darmstadt) in A. T. 53; Altdorf bei Nürnberg und Waldkirchen-Zschopenthal in A. T. 60. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 4. Juni 1924. (683)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.
Ausnahmetarif 33 für thüringische Waren usw.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1924 wird das Warenverzeichnis durch die Aufnahme von Pappkoffern in Satzform, Glasperlenketten und Korkwaren aus Kunstkork erweitert, außerdem ergänzt und geändert. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 4. Juni 1924. (679)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teil II.

Die Station Hanau West ist für den Güterverkehr geschlossen.

Altona, den 7. Juni 1924. (696)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Juni 1924: Aufnahme von Ichtershausen Zu 6, Mannheim Rheinau, Metzingen und Oberneukirch in den A. T. 33. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 7. Juni 1924. (695)
Reichsbahndirektion.

Die Stationen der Köln-Bonner Eisenbahnen sind mit Wirkung vom 1. Juni d. J. in das Regieabkommen aufgenommen. Demzufolge können Sendungen von und nach Stationen dieser Bahn im Verkehr mit den im Regiebetrieb befindlichen Stationen in gleicher Weise wie bei der Reichsbahn direkt abgefertigt werden. (697)

Köln, den 3. Juni 1924.
Direktion der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 erscheint zum Verbandsgütertarif Teil I der Nachtrag 10. Er enthält Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen für die niederländischen Strecken und eine neue Gütereinteilung.

Köln, den 4. Juni 1924. (688)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Die Station Königsberg (Pr.) Süd ist im Tarif gestrichen. Die Stationen Hubacker und Lautenbach (Baden) haben andere Entfernungen erhalten. Näheres im Tarifanzeiger. (694)

Hannover, den 7. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Holzverkehr Polen-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1924 wird der Durchfuhrausnahmetarif D 41 für den Holzverkehr Polen-Niederlande eingeführt. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs sind in der Guldenwährung erstellt und werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung von Mindestmengen (1000 t innerhalb 30 Tagen oder 1500 t innerhalb 45 Tagen) im Rückvergütungswege vorgesehen. Die näheren Bedingungen sind aus dem Tarife zu entnehmen. Der Tarif kann mit sechswöchiger Kündigungsfrist, frühestens jedoch zum Ablauftage der ersten 3 Monate nach der Einführung aufgehoben werden. Der Tarif ist zum Preise von 20 Goldpfennig durch die Stationskasse Breslau Hbf. zu beziehen.

Breslau, den 3. Juni 1924. (675)
Reichsbahndirektion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernung für Nürnberg Ost-Herbolzheim (Breisgau) von 262 km auf 362 km zu berichtigen. (689)

München, den 5. Juni 1924.
Tarifamt b. d. D. R. B.; Gr. B.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. Güterverkehr. Ausfolgung von Sendungen gegen Übergabe von Schecks seitens des Empfängers.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1924 bis auf weiteres werden die Bestimmungen über die Zulässigkeit von Vorschreibungen des Absenders, daß eine Sendung dem Empfänger in der Schiffsbestimmungsstation nur gegen Übergabe eines auf eine Bank bezogenen Bankverrechnungsschecks ausgefolgt werden soll, dahin erweitert, daß es dem Absender freigestellt wird, alternativ mehrere Banken als Aussteller bzw. Bezogene des Schecks anzugeben.

Die näheren Bestimmungen sind bei der Direktion oder den Dienststellen zu erfragen. (690)

Regensburg, am 5. Juni 1924.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit treten fü einzelne Stationsverbindungen neue, er mäßigte Entfernungen in Kraft. Nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu er sehen, auch geben die Stationen Aus kunft.

Dresden, am 3. Juni 1924. (678)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Der mit Gültigkeit vom 1. Juni 192 im Bereiche der Deutschen Reichsbah neu eingeführte Tierfrachtanzeiger gil von dem gleichen Zeitpunkt ab auch i dem obengenannten Verkehr. Die Ge nehmigung des Oberkomitees ist erteilt

Oppeln, den 4. Juni 1924. (692)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen den Statione des Staatsbahndirektionsbezirks Kato wice (Kattowitz) durch den Direktions bezirk Oppeln und dem übrigen Deutsch land.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 trete dem obengenannten Verkehr weitere Sta tionen der Deutschen Reichsbahn bei Ferner treten sonstige Änderungen i Kraft. Näheres im Tarif- und Verkehrs anzeiger für den Güterverkehr der Deut schen Reichsbahn lfd. Nr. 809/24 v. 1924

Reichsbahndirektion Oppeln (682)
(Oberschlesische Eisenbahnen)
Namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Im VAE. 1924/630 ist die Entfernun bei Hindenburg (Oberschles.) Grenz nach Anstoßpunkt 10 in 303 und nac Anstoßpunkt 11 in 331 abzuändern.

München, 3. Juni 1924. (677
Tarifamt d. D. R. B., Gr. Bayern.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit der voraussichtlich im Juni 192 stattfindenden Eröffnung der Neubau strecke Künzelsau-Forchtenberg werde die an dieser Strecke gelegenen Statione Criesbach, Forchtenberg, Ingelfinge Niedernhall und Weißbach in den Tari einbezogen.

Näheren Aufschluß geben die beteilig ten Abfertigungsstellen. (681

München, 2. Juni 1924.
Tarifamt b. d. D. R. B., Gr. B.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

G ü t e r v e r k e h r. A u s f o l g u n v o n S e n d u n g e n g e g e n Ü b e r g a b e v o n S c h e c k s s e i t e n s d e E m p f ä n g e r s.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1924 bi auf weiteres werden die Bestimmunge über die Zulässigkeit von Vorschreibu gen des Absenders, daß eine Sendun dem Empfänger in der Schiffsbestin mungsstation nur gegen Übergabe eine auf eine Bank bezogenen Bankverrec nungsschecks ausgefolgt werden soll, d hin erweitert, daß es dem Absender fre gestellt wird, alternativ mehrere Ba ken als Aussteller bzw. Bezogene de Schecks anzugeben.

Die näheren Bestimmungen sind b der gesellschaftlichen Direktion ode den gesellschaftlichen Dienststellen z erfragen. (676

Wien, am 1. Juni 1924.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25. | Berlin, den 19. Juni 1924. | LXIV. Jahrgang

Inhalt:

Einiges über den Verkehr von New York.

Von Reg.-Baurat Dr.-Ing. **Heisterbergk**, Meißen.

Als im Jahre 1913 die Stadt New York mit der Interborough Rapid Transit Company und der New York Municipal Railway Corporation nach langwierigen Verhandlungen die Verträge abschloß, durch die zu den bestehenden 114 km Schnellbahnen (285 km Gleis) nicht weniger als weitere 169 km mehrgleisige Strecken mit zusammen 494 km Gleis hinzugefügt werden sollten (in Berlin bestehen zurzeit 44,2 km Schnellbahnen mit rd. 90 km Gleis), da staunte man über den Wagemut, der ein solches Riesenwerk zu schaffen sich anheischig machte, das nur dann nicht mit einem Zusammenbruch enden konnte, wenn die damals angenommenen starken Steigerungen der Einwohnerzahl sowie des Verkehrs auch wirklich eintraten[1]).

Damals, im Jahre 1913, beförderten die Schnellbahnen rd. 810 Mill. und die Straßenbahnen 901 Mill. Fahrgäste, zusammen 1711 Mill., und man rechnete auf eine Verkehrszunahme von rd. 1 Milliarde Fahrgäste bis zur Vollendung der geplanten Netzerweiterung, deren Bau etwa neun Jahre in Anspruch nehmen sollte. Die Richtigkeit dieser Berechnung wurde jedoch vielfach angezweifelt; man war der Meinung, daß das Wachstum der Bevölkerung und des Verkehrs nicht mehr mit der gleichen Geschwindigkeit vor sich gehen werde, daß vielmehr sehr bald die Grenze erreicht sein müßte, an der die Entstehung neuer, vom bisherigen Stadtmittelpunkt unabhängiger Stadtgebilde mit eigenem, geringeren Verkehr auf kurzen Strecken die bisherige einheitliche Entwicklung um einen gemeinsamen, fernen Geschäftsmittelpunkt ablösen würde.

[1]) Das durch die Verträge geschaffene Schnellbahnnetz wird in New York wegen der Verteilung der Linien auf zwei Gesellschaften als Dual-System bezeichnet.

Durch den Krieg aufgehalten, sind die Arbeiten, bis auf eine Linie, erst im Jahre 1923 fertig geworden, und das erweiterte Netz hat in diesem Jahre, den Zweiflern von 1913 zum Trotze, einen Verkehr von rd. 2578 Mill. Fahrgästen, also genau die geschätzte Zahl, vorgefunden; ein Beweis dafür, daß die Bildung neuer selbständiger Stadtmittelpunkte durch rasche Herstellung guter Verbindungen zur ursprünglichen Geschäftsstadt hintangehalten werden kann.

In welcher Weise sich vom Jahre 1913 bis 1923 der Verkehr auf den Straßen- und Schnellbahnen von New York entwickelt hat, zeigt die Zusammenstellung 1.

Zusammenstellung 1.
Einwohnerzahl, beförderte Fahrgäste und Fahrten je Einwohner in New York in den Jahren 1913—1923.

Jahr	Beförderte Fahrgäste			Anteil der Schnellbahnen am Gesamtverkehr in Proz.	Einwohnerzahl in Mill.	Reisen je Einwohner im Jahr
	Straßenbahnen	Schnellbahnen	zusammen			
1913	901 443 411	809 563 028	1 711 006 439	47,3	5,018	341
1914	916 205 060	836 847 406	1 753 152 466	47 7	5,111	343
1915	918 752 149	829 914 163	1 748 666 312	47.5	5,189	337
1916	944 591 698	890 850 383	1 835 442 081	48,5	5,274	348
1917	860 165 633	990 089 597	1 850 255 230	53,5	5,363	345
1918	869 997 143	1 029 165 648	1 899 162 791	54,2	5,442	349
1919	875 678 033	1 118 215 449	1 993 893 482	56,1	5.539	360
1920	941 420 788	1 331 915 745	2 273 336 533	58,6	5,613	405
1921	977 652 062	1 418 649 471	2 396 301 533	59,2	5,705	420
1922	1 052 968 891	1 438 239 919	2 491 208 810	57,7	5,794	430
1923	1 071 736 854	1 506 076 001	2 577 812 855	58,4	5,872	439

Nicht eingeschlossen in vorstehenden Zahlen sind die Fahrgäste der Hudson u. Manhattan-Untergrundbahn, die, da sie lediglich die Kopfbahnhöfe der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft auf Manhattan mit den Anlagen in Hoboken verbindet, nicht als Glied des New Yorker Schnellbahnnetzes im engeren Sinne angesehen wird. Zählt man diese Fahrgäste sowie die der Vorortseisenbahnen, der Fähren und Autoomnibusse hinzu, so ergibt sich für 1922[2]) folgendes Bild:

Schnellbahnen	1 438 239 919 Fahrgäste
Hudson und Manhattan Untergrundbahn	37 291 763 „
Vorortbahnen	227 301 338 „
Straßenbahnen	1 052 968 891 „
Dampffähren[3])	51 131 702 „
Autoomnibusse rd.	60 000 000 „
Gesamter Ortsverkehr	2 866 933 613 Fahrgäste

also schon im Jahre 1922 ein Gesamtverkehr von 2,87 Milliarden Fahrgästen bei einer überdies äußerst regen Benutzung von Privatautomobilen. Man kann also für 1923 sicher mit rd. 3 Milliarden beförderten Fahrgästen rechnen. Die Zusammenstellung zeigt, wie mit dem Ausbau der neuen Schnellbahnlinien deren Anteil am Gesamtverkehr stetig, bis auf einen kleinen Rückschlag in den beiden letzten Jahren, gestiegen ist; mit 59,2 % im Jahre 1921 ist dieser Anteil der höchste, den die Schnellbahnen in irgendeiner Großstadt an sich gerissen haben und beweist, daß der größere Teil der Bevölkerung New Yorks außerhalb derjenigen Gebiete wohnt, von denen aus die Geschäftsstadt ohne unverhältnismäßig großen Zeitaufwand durch Straßenbahnen erreichbar ist. Auch die ständig steigende Zahl der Fahrten je Einwohner im Jahre, 439 im Jahre 1923 nur auf Straßen- und Schnellbahnen, 486 unter Einrechnung der übrigen Verkehrsmittel (in Berlin 360, in London 390), weist auf eine zunehmende Entfernung der Wohngebiete von der Geschäftsstadt hin, aber auch auf eine Vergrößerung der Geschäftsstadt selbst.

Bis zum Jahre 1920 führte der Bericht des New Yorker Verkehrsamtes genaue Angaben über die an den einzelnen Haltestellen des Schnellbahnnetzes verkauften Fahrkarten, wodurch ein gutes Bild über die Häufung des Verkehrs in den einzelnen Stadtteilen gewonnen werden konnte. Diese Angaben sind jetzt weggefallen und sollen nur alle 5 Jahre veröffentlicht werden. Auf Grund der letzten erschienenen Zahlen ist in der folgenden Abbildung, um ein augenfälliges Bild der Größe und Dichte des Verkehres zu geben, die Verteilung des Schnellbahn-Verkehres auf die wichtigsten Teile der New Yorker Geschäftsstadt von der 42. Straße im Norden bis zur Südspitze von Manhattan dargestellt worden, unter Weglassung (aus Raumrücksichten) eines kleinen, minderbedeutenden Streifens zwischen Williamsburg-Brücke und der 14. Straße. Bei der Betrachtung der Abbildung ist zu beachten, daß die Zahlen und Kreise lediglich die verkauften Fahrkarten, also die Hälfte des gesamten Jahresverkehres angeben, daß also selbst die unbedeutendsten Haltestellen immerhin einen gesamten Jahresverkehr von etwa 2 Millionen, also rd. 5400 täglich abgefertigte Fahrgäste aufweisen. Die stärkste Häufung von Linien und Haltestellen zeigt sich auf der Südspitze von Manhattan mit sieben gleichlaufenden Schnellbahnen (zu denen nach neuesten Entwürfen weitere sechs hinzukommen sollen) auf etwa 800 Meter Breite, und mit nicht weniger als 49 Haltestellen auf einer Fläche von rd. 2,6 qkm (dem Tiergarten in Berlin entsprechend). Auf diese 49 Haltestellen entfallen rd. 223,5 Millionen verkaufte Fahrkarten, also etwa 450 Mill. Fahrgäste im Jahre 1920, das sind durchschnittlich 4800 Fahrgäste je Hektar und Tag. Der in der Abbildung dargestellte nördlichere Teil von Manhattan zwischen 14. und 42. Straße hat fast ebensoviel verkaufte Fahrkarten, nämlich 224,6 Mill. auf 42 Haltestellen; da dieses Verkehrsgebiet rd. 4,6 qkm groß ist, wird zwar eine geringere Zahl von Fahrgästen je Hektar erreicht, dafür aber liegen hier die verkehrsreichsten Haltestellen, und zwar in der Nähe der Endbahnhöfe der Pennsylvania- und Grand Central-Eisenbahn sowie am Times Square mit bis zu 29 472 000 verkauften Fahrkarten, also rd. 60 Mill. Fahrgästen im Jahre (Haltestelle Grand Central der

Die Verkehrsdichte auf dem südlichen Teil der Insel Manhattan.

Untergrundbahn in der 4. Avenue). Diese Zahlen sind leicht verständlich, wenn man weiß, daß im Jahre 1922 auf dem Pennsylvania-Bahnhof 39 136 000 und auf dem Grand Central-Bahnhof 36 488 000 Fahrgäste ankamen, die mit Mitteln des städtischen Schnellverkehres weiter zu befördern waren.

Es ist ersichtlich, daß ein so gewaltiger Verkehr große Anforderungen stellt, nicht nur an die Größe des Schnellbahnnetzes, sondern auch an dessen Ausrüstung und Anpassungsfähigkeit an die in New York besonders starken Verkehrsstöße in den Flutstunden bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß. Das Schnellbahnnetz hatte Ende 1923 insgesamt eine Streckenlänge von 345 km und, da die meisten Linien 3- und 4gleisig sind, eine

---

[2]) Die Angaben des Gesamtverkehres können nur für 1922 gemacht werden, da die Verkehrszahlen der Eisenbahngesellschaften für 1923 noch nicht vorliegen.

[3]) Der Verkehr der Dampffähren betrug insgesamt 98 276 241 Fahrgäste, wovon aber 47 144 539 von den Eisenbahnen übernommen wurden und schon bei diesen aufgeführt sind.

Gleislänge von 987 km; hierzu kommen rd. 1100 km Straßenbahnstrecken mit rd. 2000 km Gleislänge. Dieses Verkehrsnetz hat ein Anlagekapital von insgesamt 4920 Mill. ℳ erfordert, davon 2690 Mill. ℳ für den Bau von Schnellbahnen. Die Stadt New York hat bisher rd. 1103 Mill. ℳ zu den Baukosten der Schnellbahnen zugeschossen. Der Streckenlänge entsprechend ist die Ausrüstung; 6450 Schnellbahnwagen mit rd. 325 000 Sitzplätzen und 7600 Straßenbahnwagen mit rd. 23 000 Sitzplätzen bewältigen den Verkehr. Wenn dieser Wagenpark während des ganzen Tages voll ausgenutzt würde, so könnte er im Jahre rd. 12,6 Milliarden Fahrgäste bewältigen, während er zurzeit bei 2,6 Milliarden im Jahre sich in den Flutstunden schon wieder an der Grenze der Leistungsfähigkeit befindet. Das bedeutet, daß die hohen Verkehrsspitzen eine um etwa 5mal größere Leistungsfähigkeit des Netzes erfordern, als sie bei gleichmäßig verteiltem Verkehr nötig wäre.

Die Zahl der geleisteten Wagenkilometer belief sich im Jahre 1921, dem letzten Betriebsjahre, für das Angaben hierfür vorliegen, auf 385 Millionen bei den Schnellbahnen und 170 Millionen bei den Straßenbahnen, wobei allerdings auf ein Wagenkilometer bei den Schnellbahnen nur 3,95 Fahrgäste und bei den Straßenbahnen 5,9 Fahrgäste entfielen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beträgt bei den Schnellbahnen 26,5 km in der Stunde. (Bei den Untergrundbahnen der Interborough-Gesellschaft 28,8 km/Std. und bei den Straßenbahnen 12,6 km/Std.) Etwa 41 000 Beamte, Angestellte und Arbeiter sind zum Betriebe und zur Instandhaltung dieses Schnell- und Straßenbahnnetzes erforderlich.

Daß trotz der an sich großen Verkehrszahlen, das Verkehrsgewerbe in New York nicht gerade zu den einträglichsten gehört, wird man schon aus der durchschnittlichen Anzahl der Fahrgäste je Wagenkilometer vermutet haben können; hinzu kommt noch, daß die Stadt New York es verstanden hat, trotz der Nachkriegsteuerung, die in vielen anderen Städten den 5 Cts.-Einheitsfahrpreis (0,21 ℳ) zu Fall gebracht hat, diesen weiterhin von den Gesellschaften zu erzwingen, so daß man noch heute bis zu 40 km für 21 ₰ in New York zurücklegen kann. Die Folge war, daß die Jahre 1919 bis 1922 mit Fehlbeträgen für die Gesellschaften abschlossen, denen erst im letzten Jahre ein kleiner Überschuß gegenübersteht. Der Überschuß (+) bzw. Zuschuß (—) hat bei der Gesamtheit der Verkehrsunternehmungen betragen:

	Mill. ℳ
1918	+ 19,5
1919	— 39,0
1920	— 47,9
1921	— 72,0
1922	— 11,4
1923	+ 6,5

Die Schnellbahngesellschaften gerieten dadurch in ernste Lage; die eine mußte sich jahrelange Zwangsverwaltung gefallen lassen, während die andere unter großen Schwierigkeiten im Jahre 1922 saniert wurde.

Der Größe des Verkehrs entsprechend ist es nicht zu verwundern, daß auch die Anzahl der Unglücksfälle und der Verunglückten eine recht erhebliche ist. In den ersten 10 Monaten des Jahres 1923 fanden auf Straßenbahnen und Schnellbahnen folgende Unfälle statt:

Zusammenstöße	1 167
„ „ mit Straßenfahrzeugen	21 616
Personen überfahren	1 816
Unfälle beim Aufspringen	6 185
„ „ Abspringen	5 467
Entgleisungen	2 291
Kurzschlüsse	289
Kleine Unfälle und Betriebsstörungen	22 066
Zusammen	60 897

Verwundet wurden:

21 377	Fahrgäste
10 402	Angestellte
3 771	Fremde
zusammen 35 550	Personen.

Von diesen starben 229, während 1344 ernste Verletzungen davontrugen. Da sich die Zahlen auf 10 Monate beziehen, entsprechen sie etwa 2,1 Milliarden Fahrgästen. Auf der Deutschen Reichsbahn wurden im Jahre 1922 bei 2,9 Milliarden beförderten Fahrgästen 1182 Personen getötet und 2560 verletzt[4]).

Aber die Straßen- und Schnellbahnen sind nicht die einzige Quelle von Unglücksfällen im New Yorker Straßenverkehr; seit Jahrzehnten bemüht sich die Stadt vergebens um die Beseitigung der zahlreichen Kreuzungen in Schienenhöhe städtischer Straßen mit Hauptbahnen, die bei dem lebhaften Straßenverkehr eine immer wachsende Gefahr darstellen. Nicht weniger als über 400 Schienenübergänge, darunter über die Hälfte an Strecken mit lebhaftem Eisenbahn- und Straßenverkehr, weist New York noch auf; davon liegen allein 106 auf der Westseite von Manhattan im Zuge der New York Central und Hudson-Eisenbahn, die den Güterverkehr zu den umfangreichen Hafenanlagen am linken Hudsonufer vermittelt. Die Beseitigung dieser letzteren Übergänge, die nur als Ganzes geschehen kann, ist schon kurz nach dem Bürgerkriege angeregt, aber bis heute, da keine Einigung in der Übernahme der sehr hohen Kosten zu erreichen war, noch nicht in Angriff genommen worden, trotzdem die Verhältnisse an dieser Stelle als „vorsintflutig" bezeichnet werden. Bei ihren Bemühungen um Beseitigung der Schienenübergänge hat die Stadt nicht freie Hand. Nach den bestehenden Eisenbahngesetzen hat der Staat sich an den Kosten der Beseitigung der Übergänge zu beteiligen. Der Staat und die Gemeinde tragen je ein Viertel der Kosten, die Eisenbahngesellschaften die Hälfte. Ein Zwang zur Beseitigung eines Überganges kann aber nur dann sowohl auf die Eisenbahngesellschaft als auch auf die Stadt ausgeübt werden, wenn der Staat seinen Anteil in den Haushaltsplan eingestellt hat. Nun sind aber die Mittel, die der Staat hierzu zur Verfügung stellt, so gering, daß größere Arbeiten kaum in Angriff genommen werden können. Von 1917 bis 1922 sind infolge des Krieges Mittel überhaupt nicht bewilligt worden, erstmalig im Jahre 1923 sind wieder rd. 2 Millionen Mark im Staatshaushalt vorgesehen, wofür einschließlich der Beiträge der Stadt und der Gesellschaften nur für rd. 8 Millionen Bauten ausgeführt werden können. Mit einiger Bitterkeit stellt die Stadt New York fest, daß, wenn der Staat weiterhin solche Summen bewilligt, in etwa 125 Jahren die Schienenübergänge in New York restlos beseitigt sein werden. Übrigens erscheint die Heranziehung der Städte zu den Kosten für Übergangsbeseitigungen, selbst in den Fällen, in denen die Stadt von sich aus die Beseitgung nicht fordert, eine nachahmenswerte Einrichtung.

Derselbe vorausschauende Blick, der im Jahre 1913 in New York die großen Erweiterungen des Schnellbahnnetzes rechtzeitig in Angriff nahm, scheint auch heute nicht verloren gegangen zu sein. Noch sind die damals geplanten neuen Linien nicht ganz vollendet, da hat die Stadt schon die Pläne für einen Generalverkehrsplan ausarbeiten lassen, der das ganze noch unbebaute New York überspannt und dessen Netz in etwa 75 Jahren vollendet sein soll. Durch dieses Zusatznetz würden rd. 300 km neue Strecken (1300 km Gleis) und 21 weitere Flußuntertunnelungen entstehen; die 7 Nord-Südlinien auf Manhattan sollen um weitere 6 auf 13 vermehrt werden. Grundsätzlich sind die neuen Linien als lange Durchmesserlinien gedacht.

Mag man auch die Ausführung des ganzen Planes heute noch als unwahrscheinlich ansehen, so ist doch hieraus schon ein

[4]) Eine zutreffende Gegenüberstellung wäre nur durch Vergleich der Personenkilometer möglich, für die aber bei den New Yorker Verkehrsunternehmungen in Anbetracht des Einheitsfahrpreises Angaben fehlen.

Teil als Bauprogramm für die nächsten 25 Jahre eingehender bearbeitet worden, und davon wiederum die für die nächsten fünf Jahre vorgesehenen Erweiterungen herausgenommen und zum Teil sogar schon ausgeschrieben worden; diese letzteren Erweiterungen sollen dem Schnellbahnnetze rd. 52 km neue Strecken (135 km Gleis) mit einem Bauaufwande von rd. 916 Millionen Mark hinzufügen. Außer zwei Tunnelbahnen durch den Hudson nach Richmond, das bisher ohne Anschluß an das New Yorker Schnellverkehrsnetz geblieben ist, und einer Querverbindung in Queens und Brooklyn sieht das Bauvorhaben für die nächsten fünf Jahre zwei neue Nord-Südlinien auf Manhattan vor und die Erbauung einer die Verbindung zwischen allen Nord-Südlinien in Manhattan herstellenden Rollgangbahn vom Hudson nach dem Ostfluß im Zug der 42. Straße.

Daß die Stadt New York trotz ihrer nicht gerade glänzenden Finanzen in der Lage ist, sich so lebhaft am Ausbau des Schnellbahnnetzes zu beteiligen, liegt vor allem daran, daß eine weitausschauende Gesetzgebung sie berechtigt hat, den Grundbesitz im Verhältnis der ihm durch den Bau neuer Schnellbahnlinien erwachsenden Vorteile mit Hypotheken zu belasten und so einen großen Teil der Kosten des Bahnbaues zu bestreiten.

Überaus wohltuend sind für deutsche Verkehrspolitiker, die sehr wohl die Aufgaben kennen, die ihnen obliegen, denen aber durch das Elend unserer Zeit die Hände gebunden sind, und die tatenlos kostbare Jahre verstreichen lassen müssen, die Worte, mit denen Turner, der überragende Verkehrstechniker des New Yorker Verkehrsamtes, seinen Bericht über den Verkehrslinienplan schließt, denn man weiß, daß darin nicht nur leere Worte gesprochen werden, daß vielmehr hinter den Vorschlägen und Gedanken des Verfassers rascher Entschluß und bewunderungswürdige Tatkraft stehen.

„Die Zeit ist gekommen, da wir wieder Ausschau halten müssen. Ein einheitlicher Plan für die spätere Erweiterung des Schnellbahnnetzes muß jetzt entworfen werden. Die Ausführungsarbeiten müssen sofort beginnen und ohne Unterbrechung fortgeführt werden, wenn die Verkehrsmittel jederzeit der gewaltigen Steigerung des Verkehrs Schritt halten sollen. Die neuen Verkehrslinien sollen nicht der Bevölkerung folgen, sie sollen ihr vorangehen. Der Verkehrslinienplan ist es, der zur Grundlage des zukünftigen Stadtplanes werden soll. Von der Beachtung dieser beiden Grundsätze hängt die Zukunft der Stadt ab. Die Voraussicht, die man heute beim Entwerfen neuer Verkehrsmittel und der Festlegung der zukünftigen Stadterweiterungen walten läßt, wird in der Hauptsache für das Gedeihen New Yorks in den kommenden Jahren ausschlaggebend sein."

Benutzte Literatur:

1. Report of the Public Service Commission, State of New York. 1920.
2. Report of Transit Commission, State of New York, 1921.
3. Summary of Annual Report Transit Commission 1922 u. 1923.
4. A Report by the Chief Engineer Submitting for Consideration a Comprehensive Rapid Transit Plan Covering all Boroughs of the City of New York.
5. The Grade Crossing Problem in New York City 1923.
6. Proposed Additions to Rapid Transit System, New York 1923.

Die Sperre des Wiener Nordwestbahnhofes.

Von Ing. **Friedrich Bazant**, Ministerialrat und Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

In Wien sind im Laufe der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens folgende sieben Hauptbahnhöfe dem Betriebe übergeben worden:

Der Nordbahnhof, eröffnet am 6. Januar 1838,
der Südbahnhof, eröffnet am 20. Juni 1841,
der Ostbahnhof, eröffnet am 12. September 1846,
der Westbahnhof, eröffnet am 15. Dezember 1858,
der Franz-Josefs-Bahnhof, eröffnet am 23. Juni 1870,
der Nordwestbahnhof, eröffnet am 1. Juli 1872,
der Aspangbahnhof, eröffnet am 7. August 1881.

Die erstgenannten drei Bahnhöfe wurden in den Jahren 1859 bis 1870 durchgreifend umgebaut und vergrößert. Zum überwiegenden Teile im geschichtlichen Abschnitte des ausschließlichen Privatbahnbetriebes und in den Zeiten der großen Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens entstanden, wurden diese Endbahnhöfe seinerzeit als sichtbare Zeichen des jeweiligen Endpunktes eines selbständigen Privatbahnnetzes in großzügiger Weise und über die unmittelbar nächstliegenden Anforderungen weit hinausgehend erbaut. Diese Weiträumigkeit der ersten Anlage gestattete mit den steigenden Anforderungen des Verkehrs durch Jahrzehnte hindurch Schritt zu halten und durch verhältnismäßig kleinere Ergänzungsbauten den jeweiligen neuen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts die Verstaatlichung der Privatbahnen einsetzte und schließlich im Laufe der Jahre zum vorherrschenden Staatsbahnbetriebe führte, wurden seine Mittel zunächst für unaufschiebbare Ergänzungen der Streckenanlagen der verstaatlichten Bahnen vollauf in Anspruch genommen. Es waren daher die Voraussetzungen für größere Umbauten der Wiener Bahnhöfe nicht günstig, zumal auch bei der erwähnten Weiträumigkeit der, wenngleich etwas älteren, Wiener Bahnhofsanlagen das unmittelbar nächstliegende zwingende Bedürfnis hierfür vielfach fehlte.

Um jedoch für die Zukunft gerüstet zu sein, wurde bald nach der Verstaatlichung der großen Privatbahnen die Bildung einer besonderen Wiener Bahnhofskommission in die Wege geleitet, um die eingehende Bearbeitung aller auf die Wiener Bahnhöfe bezughabenden Bauvorhaben und Verkehrsfragen nach einheitlichen Gesichtspunkten zu sichern. Die Studien dieser Kommission, in der alle Betriebsdienstzweige durch erfahrene Mitarbeiter vertreten waren, führten vorerst zu zwei grundlegenden Feststellungen in der Wiener Bahnhofsfrage. Zunächst wurde erkannt, daß die Wiener Bahnhöfe durch den das Wiener Bahnnetz im Transit durchrollenden Güterverkehr zu stark belastet sind, und daß eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Bahnhöfe und eine Beschleunigung und Verbilligung dieses Durchzugsverkehres durch seine Umleitung über Umfahrungslinien

erreicht werden könne. Demnach wurde ein entsprechender Plan für die Neuregelung dieses Durchzugsverkehres aufgestellt, und es wurden die erforderlichen Entwürfe für den Ausbau der Umfahrungslinien im Zusammenhang mit der Anlage neuer Verschiebebahnhöfe ausgearbeitet. Die Ausführung wurde schrittweise durch alljährliche Bauten im Rahmen der verfügbaren Mittel in Aussicht genommen.

Als zweite wichtige Feststellung wurde erkannt, daß zwar die Vereinigung des Verkehrs der personenführenden Züge in einer einzigen großen Neuanlage bei der Weiträumigkeit des Wiener Bahnverkehrs und seiner Anlagen nicht in Betracht kommen könne, daß jedoch die Zusammenfassung der Verkehre mehrerer bestehender Hauptbahnhöfe in Form von Gruppenbahnhöfen ein erreichbares und erstrebenswertes Ziel darstelle. In Befolgung dieser gewonnenen Richtlinien wurde zunächst an die Aufstellung eines Verkehrsplanes für einen neuen Personengruppenbahnhof in Wien Nord, nördlich des bestehenden Franz-Josefs-Bahnhofes, geschritten, und es wurden auch bereits allgemeine Bauentwürfe für diesen Bahnhof und für seine Zufahrtslinien ausgearbeitet.

Bei diesem Stande der Arbeiten brach der Krieg aus. Die Beobachtungen an dem Verkehre zahlreicher Massendurchzugstransporte führten zu einem sofortigen beschleunigten Ausbau der geplanten Umfahrungslinien, und es wurde die erste Hälfte des Planes der Wiener Bahnhofskommission in Hinsicht der Neuregelung des Güterverkehrs im Durchzuge durch Wien noch während des Krieges zum größten Teil verwirklicht.

Nach dem Kriegsende und der Wiederaufnahme regelmäßiger Verkehrsverhältnisse standen jedoch die leitenden Stellen der österreichischen Staatsbahnen einer vollständig geänderten Lage gegenüber. Durch die Näherrückung der Grenzen Österreichs an Wien wurden die nach Norden, Nordosten und Osten von Wien ausstrahlenden Bahnlinien eines großen, gesicherten und unter einheitlichem Zollschutz stehenden Einzugsgebietes beraubt. Verschiedene Ursachen führten sodann noch zu einer vollständigen Umstellung der Hauptrichtungen des Verkehrs, dessen allgemeiner Umfang weit unter die frühere Verkehrsdichte herabsank.

So wurden vor dem Kriege während der Sommerfahrordnung auf den großen Wiener Bahnhöfen zusammen rund 100 schnellfahrende Züge und 160 Fernpersonenzüge, zusammen mithin 260 Fernzüge täglich regelmäßig gefahren. Demgegenüber standen im Sommer 1923 nur rund 70 schnellfahrende Züge und 80 Fernpersonenzüge, zusammen 150 Fernzüge täglich regelmäßig im Verkehr. Der Fernverkehr war mithin auf 58 % des Vorkriegsverkehrs gesunken. Besonders stark war der Verkehrsabfall auf den nach Norden, Nordosten und Osten von Wien auslaufenden Bahnlinien. So wurden auf dem Franz-Josefs-Bahnhofe, Nordwestbahnhofe, Nordbahnhofe und Ostbahnhofe nach den vorgenannten Weltgegenden im Mai 1914 zusammen rund 60 schnellfahrende Züge und 86 Fernpersonenzüge, zusammen 146 Fernzüge täglich in Verkehr gesetzt, wogegen im Mai 1923 nur noch 26 schnellfahrende Züge und 42 Fernpersonenzüge, zusammen 68 Fernzüge täglich liefen. Der Fernverkehr dieser Bahnhöfe war somit auf 47 % des Vorkriegsverkehrs gesunken. Noch viel stärker als im Personenverkehr war der Rückgang im Güterverkehr. So wurden auf der Nordwestbahn, der nördlichen Staatsbahn, der Nordbahn und der Flügelbahn nach Marchegg im Herbste 1913 rund 150 durchlaufende Güterzüge täglich regelmäßig in Verkehr gesetzt, wogegen im Herbste 1923 nur noch 40 durchlaufende Güterzüge täglich rollten.

Angesichts dieser Tatsachen verloren die seinerzeitigen Entwürfe für die Schaffung neuer Bahnhöfe, als den Zeitläuften nicht mehr entsprechend, vorläufig ihre Bedeutung; es trat vielmehr eine Verkehrszusammenziehung auf vorhandenen Bahnanlagen als verkehrstechnisch und wirtschaftlich zeitgemäße Lösung in den Vordergrund. Da insbesondere der Nordwestbahnhof, Nordbahnhof und Ostbahnhof durch die Ablenkung des Güterdurchzugsverkehrs wesentlich entlastet, eine bedeutend geringere Verkehrsbelastung aufzuweisen hatten, wurden die fortlaufend hohen Betriebskosten dieser großen Bahnhöfe besonders drückend empfunden. Als schließlich die Notwendigkeit eines möglichst sparsamen Betriebes allseitig erkannt wurde, mußte eine neue Verkehrsverteilung bezüglich dieser Bahnhöfe derart in Angriff genommen werden, daß ein Bahnhof zeitweilig stillgelegt und der zufließende Verkehr auf die anderen Bahnhöfe aufgeteilt wird. Für die Wahl des Nordwestbahnhofes als zu sperrenden Bahnhofes sprachen verschiedene sachliche Gründe und darunter auch die Entwicklung der Dinge.

Wie aus den eingangs erwähnten Jahreszahlen hervorgeht, hat sich die Nordwestbahn verhältnismäßig spät in das Wiener Bahnhofsnetz eingeschoben. Im Zeitpunkte ihrer Erbauung war das von der entstehenden Nordwestbahn in Anspruch genommene Einzugsgebiet in der Nähe Wiens bereits durch eine Zweiglinie der Nordbahn erschlossen. Diese Flügelbahn zweigte in dem 5 km vom Wiener Nordbahnhofe entfernten Bahnhof Floridsdorf ab und führte bis nach der Stadt Stockerau. Um die Erbauung einer gleichlaufenden Bahn zu ersparen, wurde diese Zweigbahn von der Nordwestbahn angekauft, die sie an ihre vom Nordwesten nach Wien führende Bahnlinie in Stockerau anschloß und nur vom Bahnhof Jedlersdorf der Zweigbahn eine kurze Neubaustrecke mit Überbrückung der Donau bis in das verbaute Stadtgebiet unweit des Nordbahnhofes mit dem Nordwestbahnhof als Endpunkt errichtete. Es war sogar eine direkte Schienenverbindung des mit seinen Grundflächen nur durch eine öffentliche Straße vom Nordbahnhof getrennten Nordwestbahnhofes mit der Nordbahn geplant, doch gelangte diese Verbindung nicht zur Ausführung, weil der 2 km lange Rest der Zweigbahn zwischen den Bahnhöfen Jedlersdorf und Floridsdorf als Anschluß- und Übergangsstrecke genügte. Diese Übergangsstrecke wurde durch Jahrzehnte nur für Güterzüge benutzt und gelangte erst in den Jahren nach dem Kriege durch den Nahverkehr wieder in Vollbetrieb. Die nach dem Kriege einsetzende Wohnungsnot zeitigte das Bedürfnis nach einer Führung von Vorortzügen, die von der Nordwestbahn über die Verbindungsstrecke Jedlersdorf-Floridsdorf in den Nordbahnhof und weiterhin nach Wien geleitet werden. Dieser Nahverkehr führte zu einer weiteren Schwächung des Verkehrs im Nordwestbahnhofe und bildete eine natürliche Anlehnung des Nordwestbahnverkehrs an den Nordbahnhof. An diese geschichtliche Entwicklung der Dinge anknüpfend, war daher die Zusammenziehung der nahe nebeneinander liegenden Bahnhöfe der Nordwestbahn und Nordbahn von selbst gegeben.

Zur Durchführung der gebotenen zeitweiligen Sperre des Nordwestbahnhofes wurde zunächst im Frühjahr 1923 die Nachtsperre über den Nordwestbahnhof verhängt. Sodann wurde planmäßig und schrittweise mit der Ablenkung des Zugverkehrs auf den Nordbahnhof begonnen und diese im Laufe des Jahres fortgesetzt. Schließlich hat sodann die neugebildete „Unternehmung Österreichische Bundesbahnen“ die Abschiebung des gesamten öffentlichen Verkehrs vom Nordwestbahnhofe auf den Nordbahnhof am 1. Februar 1924 durchgeführt. Gleichzeitig wurde zur besseren Ausnutzung des Ostbahnhofes, der gleichfalls bedeutende Verkehrseinbußen erlitten hat, der Schnellzugsverkehr der Nordbahn über vorhandene Umleitungsverbindungen auf den Ostbahnhof abgelenkt. Der Nordwestbahnhof ist dermalen nur noch für den Wagenladungsverkehr jener Privatparteien geöffnet, die dort Magazine oder Lagerplätze gemietet haben. Dadurch ist die Ausnutzung der ausgedehnten hochwertigen und zeitgemäßen Anlagen des Nordwestbahnhofes bis zu seiner mit der Wiederbelebung des Verkehrs zu erhoffenden Wiedereröffnung gesichert, und es erscheint derart auch auf die möglichste Schonung der Interessen der Verfrachter Bedacht genommen. Die durch die zeitweilige Sperre dieses großen Bahnhofes freigewordenen zahlreichen Bahnbediensteten wurden zur Auffüllung der durch den fortschreitenden Personalabbau der Bundesbahnen gerissenen Lücken in den Personalständen anderer Bahnhöfe herangezogen.

Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen 1913—1923.

In dem von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.) seit dem 1. Mai monatlich herausgegebenen S. B. B.-Nachrichtenblatt hat Dr. Lingg, Chef der statistischen Abteilung, einen interessanten, mit Schaubildern und Tabellen reich ausgestatteten Aufsatz veröffentlicht, der den in dieser Zeitung in einzelnen Mitteilungen bruchstückweise geschilderten Entwicklungsgang der S. B. B. in der Kriegs- und Nachkriegszeit zusammenhängend darstellt. Es sind reichlich viel Zahlen angegeben, aber für den, der sie zu lesen versteht, reden sie eine deutliche Sprache, die nicht von vielen Erläuterungen begleitet zu werden braucht. Deshalb sollen die wesentlichen Teile der Tabellen hier wiedergegeben werden. Von einer

Wiedergabe der noch anschaulicheren Schaubilder und graphischen Darstellungen muß aus Raummangel leider abgesehen werden.

Jahr	Zahl der Reisenden	Zahl d. Tonnen im Gepäck-, Tier- u. Güterverkehr	Wagenachs-km
	in Tausenden		
1913	91 649	14 615	1 215 117
1914	83 008	12 887	1 053 189
1915	78 029	14 563	935 877
1916	86 991	15 266	930 979
1917	82 709	14 243	798 101
1918	68 585	13 269	646 481
1919	74 419	13 603	652 811
1920	86 080	15 830	773 290
1921	80 681	12 031	711 485
1922	81 033	13 245	788 736
1923	86 778	14 659	921 762

Wenn man, zur besseren Veranschaulichung dieser Zahlen, die Ergebnisse des Vorkriegsjahres 1913 = 100 setzt, so ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Zahl der Reisenden	Zahl der Tonnen	Wagenachs-km
1913	100,0	100,0	100,0
1914	90,6	88,2	86,7
1915	85,1	99,6	77,0
1916	94,9	104,5	76,6
1917	90,2	97,5	65,7
1918	74,8	90,8	53,2
1919	81,2	93,1	53,7
1920	93,9	108,3	63,6
1921	88,0	82,3	58,6
1922	88,4	90,6	64,9
1923	94,7	100,3	75,9

Man sieht, daß der Personenverkehr im letzten Kriegsjahre 1918 seinen tiefsten Stand erreicht und sich dann fast bis zur Friedenshöhe wieder gehoben hat. Der Güterverkehr zeigt annähernd die gleiche Entwicklung, hält sich aber überwiegend über der Linie des Personenverkehrs. Im Jahre 1920 erreichte er den höchsten Stand, den die S. B. B. bisher zu verzeichnen hatten. Dann folgte aber unmittelbar ein gewaltiger Verkehrsrückgang, hervorgerufen durch den wirtschaftlichen Niedergang in Handel, Gewerbe und Industrie, dessen Folgen allmählich wieder zu schwinden scheinen. Der Verkehrsrückgang spiegelt sich besonders deutlich in den Zahlen der Wagenachsen wieder, die im Jahre 1918 fast auf die Hälfte der Friedensleistungen gesunken waren und heute noch drei Viertel des Friedensstandes kaum übersteigen.

Jahr	Betriebseinnahmen		Betriebsausgaben		Betriebsüberschuß	
	in Tausenden					
	Fr.		Fr.		Fr.	
1913	212 721	100,0	142 406	100,0	70 315	100,0
1914	183 539	86,3	135 195	94,9	48 344	68,8
1915	176 271	82,9	125 529	88,2	50 742	72,2
1916	192 598	90,5	138 763	97,4	53 835	76,6
1917	201 442	94,7	158 907	111,6	42 535	60,5
1918	239 289	112,5	217 715	152,9	21 574	30,7
1919	341 747	160,6	290 892	204,3	50 855	72,3
1920	394 031	185,2	358 328	251,6	35 703	50,8
1921	353 972	166,4	341 918	240,1	12 054	17,1
1922	344 215	161,8	313 713	220,3	30 502	43,4
1923	367 694	172,9	260 247	182,8	107 447	152,8

Die oben gekennzeichnete Entwicklung hat naturgemäß die Betriebseinnahmen ungünstig beeinflußt. Erst die im Jahre 1918 eingeführten Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr und namentlich die am 1. August 1920 in Kraft getretenen erhöhten Gütertarife führten zu einer nennenswerten Steigerung der Einnahmen. Der erneute Rückgang in den Jahren 1921 und 1922 ist eine Folge des Verkehrsrückgangs, der ausländischen Konkurrenz und der Wiedereinführung wichtiger, während des Krieges aufgehobener Ausnahmetarife.

In nachstehender Tabelle sind die Einnahmen nach den beiden Verkehrsarten getrennt aufgeführt.

Jahr	Einnahmen aus dem Personenverkehr		Einnahmen aus dem Güter- (usw.)Verkehr	
	in Tausenden			
	Fr.		Fr.	
1913	84 589	100,0	119 200	100,0
1914	72 134	85,3	103 034	86,4
1915	56 117	66,3	110 928	93,1
1916	63 028	74,5	118 101	99,1
1917	69 689	82,4	118 624	99,5
1918	74 016	87,5	151 409	127,0
1919	99 727	117,9	229 323	192,4
1920	123 253	145,7	257 855	216,3
1921	124 806	147,5	207 140	173,8
1922	121 131	143,2	204 232	171,3
1923	127 163	150,3	221 003	185,4

Unter den Betriebsausgaben, die seit 1915 verhältnismäßig viel stärker gestiegen sind als die Einnahmen, spielen die Kosten des Personals und des Brennmaterials eine ganz besonders bedeutsame Rolle.

Jahr	Personalbestand im Jahresdurchschnitt		Gesamtaufwendung für das Personal		Davon Kriegszulagen
			in Tausenden		
			Fr.		Fr.
1913	37 417	100,0	102 265	100,0	—
1914	37 148	99,3	100 836	98,6	—
1915	35 574	95,1	95 325	93,2	—
1916	35 108	93,8	105 545	103,2	3 218
1917	34 680	92,7	117 818	115,2	17 242
1918	34 548	92,3	156 849	153,4	47 564
1919	36 702	98,1	205 895	201,3	87 200
1920	39 337	105,1	239 054	233,8	113 261
1921	38 389	102,6	240 887	235,6	110 298
1922	36 848	98,5	220 976	216,1	92 708
1923	35 284	94,3	204 478	199,9	82 760

Infolge der Einführung des Achtstundentages sind trotz des Rückganges der Verkehrsleistungen gegenüber dem Friedensstande Vermehrungen des Personalbestandes eingetreten, der sich im übrigen nur um wenige Prozent unter den Friedensstand gesenkt hat. Erst in den letzten Jahren hat die Verwaltung durch energische Abbaumaßnahmen der Überbesetzung abzuhelfen gesucht. Der dadurch erzielte Ausgabenrückgang ist aus vorstehender Tabelle gut erkennbar. Beachtenswert ist auch die Höhe der Aufwendungen an Kriegszulagen, die für die außerordentliche Steigerung aller Lebensbedürfnisse wenigstens teilweise einen Ausgleich gewähren sollten. An einen Rückgang der Teuerung scheint man noch nicht denken zu dürfen.

Über die Berechnung der Preise für das Brennmaterial und der Ausgaben der S. B. B. für diesen wichtigen Posten gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

Jahr	Ausgaben für das Brennmaterial		Durchschnittlicher Preis für die Tonne Kohlen	
	in 1000 Fr.		Fr.	
1913	18 528	100,0	27,04	100,0
1914	16 695	90,1	26,79	99,1
1915	15 130	81,7	26,70	98,7
1916	18 665	100,7	31,98	118,3
1917	26 042	140,6	53,83	199,1
1918	50 981	275,2	132,72	490,8
1919	67 139	362,4	157,36	581,9
1920	89 174	481,3	174,38	644,9
1921	77 360	417,5	174,25	644,4
1922	69 813	376,8	158,42	585,9
1923	26 834	144,8	60,71	224,5

Die Betriebszahl ist in der ganzen Berichtszeit niemals über 100 % gestiegen. Der Verfasser des Aufsatzes bezeichnet aber 65—70 % als ein normales Verhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen für die Bundesbahnen und findet deshalb die Ergeb-

nisse mit Ausnahme von 1923 sehr ungünstig. Die Betriebszahl betrug:

Jahr	ohne Berücksichtigung der Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds	mit Berücksichtigung der Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds
1913	62,65	66,94
1914	70,00	73 66
1915	68,07	71,21
1916	69,77	73,72
1917	76,11	78,88
1918	88,67	90,98
1919	83,25	85,12
1920	87,81	90,94
1921	94,06	96,59
1922	88,98	91,14
1923	67,92	70,78

Über die jetzige Geschäftslage der S. B. B. und die Aussichten für die kommende Zeit macht Dr. Lingg einige Schlußbemerkungen, die wir wörtlich wiedergeben:

„Das zu Ende gegangene Jahr 1923 bringt insofern eine erfreuliche Wendung in der Gestaltung der Betriebsergebnisse, als es mit einem Betriebsüberschuß von 107,4 Mill. Franken abschließt, ein Ergebnis, das bis dahin seit dem Bestehen der S. B. B. noch nie zu verzeichnen war. So erfreulich dieses Ergebnis an sich ist, so wenig darf es indessen in der Beurteilung der Finanzlage der S. B. B. allzu optimistisch bewertet werden. Die Besserung der Betriebsergebnisse ist nur zum kleinen Teil auf eine Vermehrung der Einnahmen, als vielmehr auf eine starke Einschränkung der Betriebsausgaben zurückzuführen.

An der bis Ende 1923 erzielten Besserung des Betriebsüberschusses von 80,0 Mill. Franken gegenüber dem Vorjahre ist demnach die Einnahmenvermehrung bloß mit 29,3 %, die Ausgabenverminderung dagegen mit 70,7 % beteiligt.

Die gesamten Betriebseinnahmen stellen sich für das Jahr 1923 auf 367,7 Mill. Franken gegen 344,2 Mill. Franken im Vorjahre, was einer Zunahme von 6,8 % entspricht. Dagegen sind die Betriebsausgaben von 313,7 Mill. Franken auf 260,2 Mill. Franken zurückgegangen, d. s. 17,1 %.

Bei der Beurteilung der oben festgestellten Besserung der Betriebsergebnisse darf aber nicht vergessen werden, daß die Verzinsung der festen Anleihen und der schwebenden Schulden der S. B. B. gewaltige Summen, die in den Betriebsrechnungen nicht erscheinen, erfordert. Die festen und schwebenden Schulden erreichten 1922 den Betrag von 2384 Mill. Franken und die entsprechende Zinsenlast betrug etwas über 93 Mill. Franken. Diese Beträge sind im Laufe des Jahres 1923 noch weiter gestiegen, so daß für dieses Jahr mit einer Zinsenlast von nahezu 96 Mill. Franken zu rechnen ist. Ferner weist die Gewinn- und Verlustrechnung noch einen gewaltigen Passivposten „Kriegsdefizit" im Betrag von 210 Mill. Franken auf, der der allmählichen Amortisation harrt. Im weiteren ist vor Augen zu halten, daß die anfangs 1924 eingeführten Tarifermäßigungen im Personenverkehr einen Rückgang der Transporteinnahmen erwarten lassen. Andererseits sind der Einschränkung der Betriebsausgaben durch außerhalb der Verwaltung liegende Verhältnisse natürliche Grenzen gesetzt, insbesondere dadurch, daß die Personalausgaben, die in engem Zusammenhang mit den Lebenshaltungskosten stehen, nicht willkürlich herabgesetzt werden können, daß ein weiterer nennenswerter Personalabbau nicht mehr durchführbar ist, und daß die Materialkosten durch die internationale Preisgestaltung bestimmt werden.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß bei der Beurteilung der eingetretenen erfreulichen Besserung der Betriebsergebnisse im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Finanzlage der S. B. B. jeglicher Optimismus noch verfrüht ist."

Ganz ähnlich ist die Beurteilung, die die Finanzlage der S. B. B. in der Bankwelt erfährt. Der Schweizerische Bankverein spricht sich darüber in seiner Monatsschrift für Mai 1924 wie folgt aus:

„Das finanzielle Gleichgewicht, das die Bundesbahnen nach neunjähriger Defizitwirtschaft wieder zurückgewonnen haben, ist noch nicht fest verankert. Zum guten Teil ist die eingetretene Besserung der Einwirkung von Faktoren zu verdanken, die, wie der Kohlenabschlag und die Verkehrszunahme, außerhalb der Machtsphäre der Verwaltung liegen. Die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts ist einzig und allein von den Verhältnissen abhängig. Ein Kohlenarbeiterstreik, der eine Verteuerung der Kohlen herbeiführen würde, oder ein wenn auch nur leichtes Nachlassen des Personen- oder Güterverkehrs, diese beiden Ereignisse an sich dürften genügen, um die Gewinn- und Verlustrechnung neuerdings aus dem Gleichgewicht zu bringen. Trotz der in den letzten Jahren erzielten Einschränkung der Ausgaben ist der Betrieb unseres Eisenbahnnetzes immer noch ein sehr kostspieliger. Zudem sind die während und nach der Kriegszeit erstellten Anlagen verhältnismäßig viel teurer als die älteren Bauten. Das gleiche gilt für das neue Rollmaterial. Die Nutzbarmachung der Wasserkräfte, die für die Stromabgabe an die elektrifizierten Strecken bestimmt sind, wurde und wird heute noch zu Preisen durchgeführt, die den Selbstkostenpreis der elektrischen Kraft schwer belasten. Im Vergleich zu den Einnahmen, die je nach der Wirtschaftslage von Jahr zu Jahr schwanken, stehen wir Ausgaben gegenüber, die sich zum großen Teil kaum mehr herunterdrücken lassen. Darin liegt die Gefahr für die finanzielle Zukunft der Bundesbahnen. Wollte man von den S. B. B. eine Steigerung des Verkehrs durch die Einschaltung neuer Züge oder durch den nicht absolut notwendigen Umbau von Bahnhöfen, Stationen und anderen Anlagen verlangen, so würde man Gefahr laufen, den Erholungsprozeß in Frage zu stellen. Was vernünftigerweise von den S. B. B. verlangt werden kann, das ist eine sachgemäße Anpassung ihrer Tarife an die heutigen Verhältnisse unseres Handels und unserer Industrie; die Einnahmen würden dabei sicherlich nicht zu kurz kommen."

Einiges über das sogenannte Sammelfrachtstundungsverfahren.

In Nr. 39 dieser Zeitung vom 19. 10. 22 ist ein neuartiges Frachtstundungsverfahren beschrieben, das seit ungefähr einem Jahre auch bei der hiesigen Dienststelle probeweise eingeführt ist. Die Neuerung besteht kurz darin, daß einer Bank am Orte ein tägliches Frachtstundungskonto eröffnet ist, auf welches alle aus dem Güterverkehr herrührenden Beträge, Frankaturen, Überweisungen, Nebengebühren und Nachnahmen, gebucht werden, die von allen an diesem Sammelstundungskonto beteiligten Interessenten an die Güterkasse zu zahlen oder von der Güterkasse an die Interessenten zu zahlen sind.

Das Verfahren hat hier, wie ich von vornherein erklären möchte, seine Feuerprobe in der Sturm- und Drangperiode des vorigen Jahres, mit seinen ins riesenhafte gesteigerten Summen, aufs glänzendste bestanden. Die Hochflut der Papiergeldmassen, zu deren Bewältigung bei der hiesigen Dienststelle sicher eine volle Arbeitskraft mehr erforderlich gewesen wäre, ist dadurch unserem Güterkassenschalter ferngehalten worden. Obgleich die Inflationszeit des verflossenen Jahres, also, wie schon angedeutet, zur Erprobung des Verfahrens wenig günstig gewählt war, kann der Erfolg bei der hiesigen Dienststelle doch als ein voller bezeichnet werden. Um so mehr befremdet es, daß die Erfahrungen bei anderen Dienststellen, welche ebenfalls mit der Erprobung dieses Verfahrens beauftragt waren, ungünstige gewesen sind, so daß bedauerlicherweise auf eine erweiterte Einführung vorläufig wohl nicht zu rechnen ist.

Die gegenwärtige Zeit der Not aber legt uns allen die zwingende Verpflichtung auf, in jeder Beziehung und auf allen Gebieten des beruflichen Lebens die größte Sparsamkeit zu üben und nichts unversucht zu lassen, wenn von der Einführung anderer Methoden derselbe Wirkungsgrad wie bisher oder ein höherer zu erhoffen ist. Ich möchte daher nicht unterlassen, auf die erheblichen Vorteile des in Nr. 39 dieser Zeitung vom Jahre 1922 geschilderten Frachtzahlungsverfahrens aufmerksam zu machen. Es beruht auf altbewährten, kaufmännischen Grundsätzen und erscheint daher gerade jetzt, da der Ruf nach dem Kaufmann immer vernehmlicher erschallt, besonders aktuell, weil mit dessen Aufnahme in unsere Güterkassenpraxis gleichzeitig ein rein kaufmännisches Geistesprodukt in unsere Verwaltung verpflanzt würde.

Es dürfte wohl kaum noch ein industrielles oder gewerbliches Unternehmen ohne Bankverbindung in unserem deutschen Vaterlande zu finden sein. Jeder Einzelkaufmann, jeder halbwegs schreibgewandte Handwerker, bedient sich der Bank zur Vermittlung seines Geldverkehrs auf bargeldloser Grundlage. Auch ein nicht unerheblicher Teil unserer übrigen Mitbürger und Kollegen benutzt sein Sparkonto bei der Bank zur Begleichung seiner laufenden Holz-, Kohlen-, Gas-, Kartoffel- und sonstigen im Haushalt vorkommenden Rechnungen, indem er nicht etwa das bare Geld von der Bank abhebt und dem Rechnungsaussteller auszahlt, sondern ihm eine Anweisung auf die Bank übergibt, den Rechnungsbetrag zu zahlen.

Liegt nun beim Einlösen eines Frachtbriefes am Güterkassenschalter oder bei der Bezahlung einer Frankatur usw. nicht der gleiche Fall vor, wie bei der Bezahlung einer anderen Privatrechnung? Warum verlangen wir ferner, daß der betreffende Kunde den Betrag am Güterkassenschalter bar einzahlen und zu dem Zwecke das Geld vielleicht erst von der Bank abheben muß? Die erste Frage ist zu bejahen. Auf die zweite aber

wird man schwerlich eine befriedigende Antwort finden. Die Barzahlung am Schalter erfolgt, weil eine andere bequeme Möglichkeit nicht besteht. Der Schwerpunkt ist dabei auf die Worte „bequeme Möglichkeit" zu legen, denn es bestehen wohl mehrere Möglichkeiten, Frachten usw. am Güterkassenschalter bargeldlos zu bezahlen, aber sie entbehren der Bequemlichkeit und Einfachheit, was ihrer allgemeinen Benutzung hinderlich im Wege steht. Als solche Zahlungsmöglichkeiten nenne ich:

1. monatliche Frachtstundung,
2. tägliche Frachtstundung,
3. Bezahlung durch Schecks der Deutschen Verkehrs-Creditbank, A.-G., Berlin,
4. Bezahlung durch Schecks auf Banken am Orte der Güterkasse.

Monatliche Frachtstundung genießen nur größere Firmen unter ganz bestimmten Voraussetzungen. Diese Art der Frachtzahlung ist daher von vornherein nur auf einen mehr oder minder großen Teilnehmerkreis beschränkt. Ganz dasselbe trifft auch auf die täglichen Frachtstundungsnehmer zu. Das Verfahren zu 3 ist noch zu neu, als daß man bereits ein abschließendes Urteil darüber fällen könnte. Allem Anschein nach aber erfreut es sich keiner zu großen Beliebtheit, weil die erforderlichen Scheckhefte nur gegen Barzahlung oder Sicherheitsleistung an die Interessenten abgegeben werden, was mit Zinsverlusten bzw. Geldkosten verknüpft ist, die beim Scheckverfahren mit anderen Banken nicht entstehen. Da außerdem die halbmonatliche Abrechnung der Eisenbahn mit der Verkehrs-Creditbank etwas umständlicher Art ist, scheint das Verfahren beiden Teilen, der Verwaltung wie den Interessenten, wenig Reiz zu gewähren. Trotzdem enthält es einen sehr guten Kern und dürfte in etwas veränderter Form vielleicht mehr Anklang finden. Die jetzige Art der Anforderung von Scheckheften der Deutschen Verkehrs-Creditbank ist im Grunde weiter nichts als eine Vorauszahlung auf demnächst bei der Güterkasse einzuzahlende Frachtbeträge. Dieser umständliche Kreislauf des Geldes über die Verkehrs-Creditbank fiele weg, wenn der Geldbetrag oder die Sicherheit für das Scheckheft gleich bei der Güterkasse eingezahlt bzw. hinterlegt würde. Die Güterkasse bucht den Geldbetrag, welcher bar eingezahlt wird, oder den Geldbetrag, bis zu dem die Sicherheit haftet, als Abschlagszahlung, und die später aufkommenden Frachtbeträge als Belastungsposten in einem Stundungsbuche. Wenn die eingezahlte Summe erschöpft ist, muß Neueinzahlung erfolgen, wie dies bei der Anforderung eines neuen Scheckheftes auch geschehen müßte. Jede weitere Buchung und Anrechnung erübrigte sich. Man sieht hieraus, daß dieses Verfahren an Einfachheit nichts zu wünschen übrig läßt, ja es brauchte nicht einmal von der vorgesetzten Direktion genehmigt zu werden, weil es sich um kein eigentliches Stundungskonto im bisherigen Sinne handelt. Leider ist an eine allgemeine Benutzung auch dieses vereinfachten Verfahrens nicht zu denken, weil die Teilnehmer durch die Vorauszahlung der fälligen Beträge genau denselben Zinsverlust erleiden, wie bei Vorausbezahlung der Scheckhefte der Deutschen Verkehrs-Creditbank. Dieser Mangel ließe sich aber beheben, wenn sich die Verwaltung dazu entschließen könnte, den betreffenden Teilnehmern als Ersatz für die ihnen erwachsenden Zinsverluste vielleicht 1—2 ‰ der monatlich im voraus gezahlten Beträge zu vergüten.

Schließlich käme noch das Verfahren zu Nr. 4 in Betracht. Letzteres sagt manchen Firmen insofern nicht zu, als es in jedem einzelnen Falle vom Verkehrsamt genehmigt werden muß, und zu dem Zwecke eine vorherige sorgfältige Prüfung der Kreditwürdigkeit des Antragstellers notwendig ist, die nicht immer gern gesehen wird. Es setzt ferner voraus, daß der zur Ausstellung eines Schecks Befugte auch jederzeit anwesend ist, also nicht durch Reisen oder anderweitige Beschäftigung an der unterschriftlichen Vollziehung der Schecks verhindert ist.

Sämtliche vorstehend beschriebenen bargeldlosen Frachtzahlungsarten haben den gemeinsamen Nachteil, daß sie nur für größere Firmen zugeschnitten und daher für die Allgemeinheit ohne Bedeutung sind. In der Praxis ist daher zu beobachten, daß der größte Teil aller bei den Güterkassen einzuzahlenden Beträge trotz aller jetzt bestehenden andern Frachtzahlungsarten in barem Gelde eingezahlt werden muß. Es ist dies ein volkswirtschaftlicher Nachteil von nicht zu unterschätzender Bedeutung, denn durch die Anhäufung großer Beträge bei den Verkehrsdienststellen wird das Geld für die Dauer der Aufbewahrung in den staatlichen Kassen seiner eigentlichen Bestimmung auf dem Markt entzogen. Es liegt daher im allseitigen Interesse, diese Aufbewahrung toter Kapitalien in den Geldschränken der Verkehrsanstalten und Verkehrsverwaltungen tunlichst zu vermeiden oder mindestens, soweit das angängig ist, einzuschränken, weil erst in dem Augenblick der Übergabe an die den Geldverkehr regelnden Bankanstalten das Geld wieder dem geschäftlichen Verkehr und dem Geldmarkt zurückgegeben wird. Gerade jetzt, in einer Zeit größter Zahlungsmittelknappheit, kann beobachtet werden, welche Sorge es dem Geschäftsmann bereitet, die erforderlichen baren Betriebsmittel täglich bereitzustellen. Eine um so vorteilhaftere Wirkung würde sich daher ergeben, wenn der Barverkehr bei den Güterkassen, dem oben Gesagten entsprechend, möglichst eingeschränkt werden könnte. Als ein geeignetes Mittel hierzu kann das Sammelfrachtstundungsverfahren unbedingt empfohlen werden.

Die allgemeine Einführung des Sammelfrachtstundungsverfahrens dort, wo die Bankverhältnisse das gestatten, würde nicht allein für die Flüssighaltung des Zahlungsmittelumlaufs von Vorteil sein, sondern auch eine erhebliche Vereinfachung bei den Güterkassen im Gefolge haben. In letzterer Beziehung gestatte ich mir, einige Zahlen mitzuteilen, die sich bei der Erprobung des Verfahrens bei der hiesigen Dienststelle ergeben haben. Vor Einführung des Verfahrens bestanden hier zwölf monatliche bzw. tägliche Frachtstundungskonten. Von diesen traten zehn Stundungsnehmer dem Sammelstundungsverfahren bei. Der Bahnspediteur erklärte seinen Beitritt, so daß die gesamten Rollkarten und die Ladungen solcher Empfänger, die Vollmachten für den Spediteur hinterlegt hatten, auf das Sammelstundungskonto gesetzt werden konnten. Ferner traten ein Privatspediteur mit ungefähr fünfzig Vollmachten verschiedener Empfänger und ungefähr fünfzig Einzelfirmen bei, so daß rund drei Viertel des gesamten Gütersolls durch das genannte Verfahren beglichen wurden. Der Verkehr mit der Bank ist besonders bemerkenswert. Die im Laufe des Tages laut Verrechnungskarte gestundete Summe wird am andern Morgen von der Bank bereits als Ablieferung der Stationskasse gebucht. Während also Barzahler erst im Laufe des andern Tages ihre Frachtbriefe bei der Güterkasse einzulösen brauchen, dieses Geld am selben Abend an die Stationskasse abgeliefert, und von der Stationskasse erst frühestens am andern Tage an die Bank abgeliefert werden kann, werden die durch Sammelstundung der Bank überwiesenen Beträge rund einen Tag früher verbucht. Die Eisenbahn hat also keinen Zinsverlust, sondern einen Zinsvorteil von einem Tage gegenüber den durch Barzahlung eingezogenen Frachten. Dieser Umstand ist wesentlich hinsichtlich der neuerdings zu erhebenden Frachtstundungsgebühr von 1 ‰ bei täglichen Frachtstundungskonten. Diese Gebühr paßt nicht in den Rahmen des Frachtstundungsverfahrens, weil sie sich nicht auf die einzelnen Interessenten täglich verteilen läßt. Der Bank kann es nicht zugemutet werden, sie zu tragen, da sie nur einen unwesentlichen Nutzen aus dem Sammelstundungsverfahren zieht. Die Gebühr erscheint aber auch ungerecht, mit Rücksicht darauf, daß die Sammelstundungsbeträge, wie vorstehend gesagt, rund einen Tag früher zur Gutschrift gelangen als bar bezahlte Beträge. Da die Höhe der Gebühr von 1 ‰ auch auf die Einnahmen der Eisenbahn nur einen unwesentlichen Einfluß ausübt, dürfte es deshalb vorteilhafter sein, im Interesse der Allgemeinheit auf die Erhebung zu verzichten. Wenn außerdem den Banken auch in sonstiger Weise von seiten der Verwaltung etwas entgegengekommen würde, vielleicht durch Gewährung einer wirklichen Stundung von einem Tage, so würde das in Rede stehende Frachtzahlungsverfahren sicher zahlreiche Anhänger finden, was nicht nur im Interesse der Frachtzahler, sondern in überwiegendem Maße im Interesse der Verwaltung läge, da die Ersparnis an Arbeitskraft in den Güterkassen sehr wesentlich ins Gewicht fällt.

Zum Schluß möchte ich noch erwähnen, daß an größeren Orten sich selbstverständlich mehrere Banken befinden, bei denen die Frachtzahler ihre Konten besitzen. Es müßten demnach auch alle diese Banken ein eintägiges Stundungskonto bei der Güterabfertigung beantragen. Dadurch würde sich das ganze Verfahren zersplittern und an Wert verlieren. Diese Verteilung auf mehrere Banken ist aber tatsächlich nicht erforderlich und käme nur in Betracht, wenn die betreffende Güterabfertigung ein Interesse daran hätte, mit mehreren Banken gleichzeitig zu arbeiten. In Wirklichkeit genügt es, wenn die Güterabfertigung nur mit einer Bank in Verbindung steht. Sämtliche Frachtbeträge usw., auch solche für die Teilnehmer, die bei einer andern Bank ein Konto unterhalten, werden nur der einen Bank in Rechnung gestellt, mit der die Stundung vereinbart ist. Diese letztere entlastet sich dadurch, daß sie die Beträge mit den betreffenden Banken weiterverrechnet. Die einzelnen Banken stehen miteinander in Geschäftsverbindung und vermitteln diese Überweisung von Geldbeträgen unter sich kostenlos. Auf diese Weise wird erreicht, daß selbst an den größten Orten nur eine Bank, die das größte Interesse hierfür zeigt, ein solches Sammelstundungskonto einzurichten braucht. Selbstverständlich wird die Güterabfertigung von vornherein versuchen müssen, sämtliche Teilnehmer möglichst unter einen Hut zu bringen. Solche, bei denen dies nicht gelingt, wären aber nicht etwa abzuweisen, sondern als Ausnahmen von der Regel zu betrachten und nach dem Verfahren, wie oben angegeben, zu behandeln.

Dobrilugk-Kirchhain. Schöder.

Die neue Dienstkleidungsordnung bei der Deutschen Reichsbahn.

Mit dem 9. Mai ist eine neue Dienstkleidungsordnung (D.K.O.) in Kraft getreten. Damit ist den Verschiedenheiten, welche bei dem Übergang der früheren Ländereisenbahnen auf das Reich zunächst bestehengeblieben waren, ein Ende gemacht und die Dienstkleidungsfrage für den gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn einheitlich geregelt. Einheitlich ist jetzt Form und Ausstattung der Dienstkleidung und der Kreis der Bediensteten, die zum Tragen verpflichtet oder berechtigt sind.

Die volle Dienstkleidung umfaßt Joppe, Hose, Mantel und Mütze. Die Gruppen von Bediensteten, die verpflichtet sind, diese Dienstkleidung zu tragen, sind gegen früher wesentlich eingeschränkt. Besonders sind nicht mehr dazu verpflichtet die als Pförtner im Haus- und Werkstättendienst verwendeten Eisenbahnschaffner, die im Telegraphenunterhaltungsdienst (Leitungsaufseherdienst) beschäftigten Rottenführer (-aufseher, -meister), die dauernd und ausschließlich im Stellwerksdienst verwendeten Weichenwärter (Oberweichenwärter, Stellwerksmeister), die nur als solche, nicht auch gleichzeitig als Schaffner oder Zugführer tätigen Triebwagenführer, das Personal des Lokomotiv-, Bahnmeister-, Magazin- und Maschinendienstes und die Amtsgehilfen.

Mit Rücksicht auf die Sicherheit und Ordnung im Betriebe ist aber für die meisten Bediensteten, bei denen auf volle Dienstkleidung verzichtet ist, die Verpflichtung eingeführt, wenigstens eine Dienstmütze zu tragen. Das sind die Triebwagenführer, das Maschinenpersonal (Maschinenwärter, Maschinisten, Obermaschinisten, Reservemaschinenmeister, Maschinenmeister, Werkführer elektrotechnischer Fachrichtung usw., Werkmeister elektrotechnischer Fachrichtung usw.), das Lokomotivpersonal (Lokomotivheizer, Lokomotivoberheizer, Reservelokomotivführer, Lokomotivführer), die Schrankenwärter, die im Telegraphenunterhaltungsdienst beschäftigten Rottenführer (-aufseher, -meister), die ständig und ausschließlich im Stellwerksdienst verwendeten Weichenwärter (Oberweichenwärter, Stellwerksmeister), die Aufseher und Werkführer im Sicherungsdienst (Telegraphenwerkführer und -werkmeister).

Im übrigen ist diesem Personal sowie den Amtsgehilfen (Amtsobergehilfen, Botenmeistern, Oberbotenmeistern), den als Haus- und Werkstättenpförtnern beschäftigten Eisenbahnschaffnern, dem Magazinpersonal, dem Bahnmeisterpersonal und den im Zugrevisordienst beschäftigten Eisenbahnsekretären die Berechtigung gegeben, volle Dienstkleidung zu tragen. Wird von dieser Berechtigung nicht Gebrauch gemacht und besteht andererseits nicht die Verpflichtung, eine Dienstmütze zu tragen, so erscheint das Personal in Zukunft in beliebiger bürgerlicher Kleidung. Das trifft nach dem Vorstehenden zu bei den Amtsgehilfen, den Haus- und Werkstättenpförtnern, dem Magazinpersonal, dem Bahnmeisterpersonal und den im Zugrevisordienst beschäftigten Eisenbahnsekretären. Ob das bei den Zugrevisoren und bei den Werkstättenpförtnern nicht zu Schwierigkeiten führen wird, muß abgewartet werden; die Befürchtung unliebsamer Auseinandersetzungen ist nicht von der Hand zu weisen.

Auch die ihrer Dienststellung nach zum Tragen der Dienstkleidung oder Dienstmütze Verpflichteten sind davon während einer dauernden und ausschließlichen Verwendung im Innendienst befreit. Hierbei ist unter Innendienst aber nicht nur der Bürodienst der Ämter (Inspektoren) und Reichsbahndirektionen, sondern auch der Innendienst bei den äußeren Dienststellen (Bahnhöfe, Güter- und Gepäckabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Bahnmeistereien, Bahnbetriebswerke, Magazine usw.) zu verstehen. Befreit sind hiernach die Schalterbeamten der Güter- und Gepäckabfertigungen, denen früher wegen ihres unmittelbaren Verkehrs mit dem Publikum die Verpflichtung zur Dienstkleidung auferlegt war; der unmittelbare Verkehr mit dem Publikum ist in diesem Sinne nicht mehr von Bedeutung. Da es für die Beurteilung der dauernden und ausschließlichen Verwendung im Innendienst unerheblich ist, ob Bedienstete des Innendienstes aus dienstlichen Anlässen (örtliche Feststellungen u. dgl.) genötigt sind, äußere Bahnanlagen zu betreten, werden als befreit auch die Vorsteher der Güter- und Gepäckabfertigungen anzusehen sein.

Die Bediensteten haben die für ihre Dienststellung vorgeschriebene Dienstkleidung zu tragen. Da diese Vorschriften auf die Aufführung der Beamten in den Besoldungsgruppen zurückgehen, so ist ein planmäßiger Schrankenwärter, der ständig Dienst als Haltepunktwärter zu leisten hat, nur zum Tragen der Dienstmütze, nicht der vollen Dienstkleidung verpflichtet.

Besondere Bestimmungen regeln die Dienstkleidung für die außerplanmäßigen (diätarischen) Beamten, die in der Ausbildung begriffenen Bediensteten, die ständig und ausschließlich mit Verrichtungen einer volldienstkleidungspflichtigen Beamtenklasse betrauten Lohnbediensteten und die in gleicher Weise, aber nicht ständig und ausschließlich Beschäftigten; auf sie soll hier nicht eingegangen werden. Hervorzuheben aber ist, daß Lohnbedienstete bei Verwendung in Beamtentätigkeit im äußeren Betriebs- und Verkehrsdienst (also ausgenommen Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst) und alle im äußeren Betriebs- und Verkehrsdienst nur mit Arbeiterverrichtungen betrauten Lohnbediensteten verpflichtet sind, eine Dienstmütze zu tragen. Mit dieser Bestimmung ist ein Mangel beseitigt, der vielfach störend empfunden worden ist.

Wie oben gesagt, besteht die Dienstkleidung aus Joppe (ein- oder zweireihig), Hose, Mantel und Mütze. Es sind also der Rock und der Degen fortgefallen. An Stelle der Joppe aus dunkelblauem Wollstoff darf eine schwarze Waschjoppe getragen werden, und zwar nicht nur wie bisher von einzelnen bestimmten Beamtengruppen, sondern von allen zur Dienstkleidung verpflichteten oder berechtigten Bediensteten, aber nicht im unmittelbaren Verkehr mit dem Publikum. Von den Einzelheiten der Form und Ausstattung ist besonders von Interesse, daß der Umschlagkragen des Mantels ohne Vorstoß und an seiner Oberseite von blauem Tuch ist, daß alle Mützen ein Mützenband aus schwarzem Samt haben und daß am Mützenband die Reichskokarde und über dieser am oberen Teil der Mütze die Landeskokarde und darüber ein geflügeltes Rad getragen wird, endlich, daß die Joppen an beiden Kragenenden einen Spiegel von schwarzem Samt mit rotem Vorstoß ringsherum haben, auf dem die Rang- und Spartenabzeichen zur Kennzeichnung der einzelnen Beamtengruppen angebracht sind, die Spartenzeichen hinter den Rangabzeichen. Unter den Rangabzeichen erscheint als neues ein gepreßtes gelbmetallenes oder goldgesticktes Eichenblatt. Dienstauszeichnungsschnüre oder ähnliche Abzeichen sind fortgefallen. Sie dürfen ebenso wie die Achselstücke und der Degen auch zur bisherigen Dienstkleidung, für die eine Tragezeit bis zu fünf Jahren nachgelassen ist, nicht mehr getragen werden; die bisherigen Kragen-, Mützen- usw. Abzeichen sowie die Knöpfe sind binnen eines halben Jahres zu ändern. Die Mütze des Aufsichtsbeamten ist nicht mehr als orangefarben, sondern als rot bezeichnet.

Die besonderen Bestimmungen für das Schiffspersonal der Deutschen Reichsbahn (Hochseeschiffahrt, Bodenseeschiffahrt, Binnen- und Küstenfährdienst sowie sonstiger Schiffahrtsdienst) können hier übergangen werden. K.

Binnenschiffahrt und Kraftwagen.

Von Eisenbahnobersekretär **H. Beyer**, Dresden, König-Albert-Hafen.

Die Binnenschiffahrt benutzt Flüsse, Kanäle und Seen als Verkehrsstraße. Nur in seltenen Fällen liegt der Absender und Empfänger des Gutes an ihr, so daß als Beförderungsweg der Wasserweg allein benutzt werden kann. Häufiger tritt der Fall ein, daß einer — Absender oder Empfänger — an ihr sich befindet. Es macht sich dann nur eine einmalige Beförderung nach oder von der Wasserstraße nötig. In den weitaus meisten Fällen wohnt jedoch weder der Absender noch der Empfänger an ihr. Das Gut muß dann zu ihr gebracht und von ihr abgeholt werden. Hierzu bedient man sich der Eisenbahn, des Kraftwagens und des Pferdefuhrwerks. Sie sind Zubringer oder Abholer. Ihr Beförderungsweg ist meist nur ein Hilfsweg, während der Wasserstraße die Hauptaufgabe der Beförderung zufällt. Allerdings gibt es Fälle, wo neben einer langen Beförderung auf dem Wasser auch eine solche mit der Eisenbahn stattfindet.

Das Pferdefuhrwerk hat in der Binnenschiffahrt als Zubringer bzw. Abholer nur geringe, meist örtliche Bedeutung. Anders ist es mit der Eisenbahn und neuerdings auch mit dem Kraftwagen. Während erstere früher — man könnte sagen — das Monopol als solches Beförderungsbindeglied hatte, tritt der Kraftwagen immer mehr in den Vordergrund und drängt die Eisenbahn zum Teil zurück. Die Ursache wird man leicht verstehen, wenn man die Eigenart des Kraftwagens berücksichtigt und eine Parallele zwischen Kraftwagen und Eisenbahn zieht.

Der Kraftwagen ist beweglich. Er ist an keinen Schienenstrang gebunden und hat vor allem für die Verfrachter ohne Anschlußgleis besondere Bedeutung. Sollen Sendungen von solchen Verfrachtern nach Binnenumschlagplätzen gesandt werden, so sind, falls man sich der Eisenbahn bedient, zwei Zwischenbeförderungen notwendig, und zwar: Beförderung vom

Versender zum Versandbahnhof und Beförderung vom Versandbahnhof zum Umschlagplatz. Das umgekehrte Verhältnis besteht natürlich, wenn die Sendungen statt nach, von den Umschlagplätzen weiterbefördert werden. Wird nun statt der Eisenbahn der Kraftwagen allein gewählt, so wird eine Menge Zwischenarbeit ausgeschaltet. Viel wichtiger ist meistens der Zeitgewinn. Diesen genießen nicht nur die Verfrachter ohne, sondern auch diejenigen mit Gleisanschluß. Das Gut, das um 10 Uhr vom Versender in den Kraftwagen geladen wird, kann bereits um 11 Uhr in das Schiff umgeschlagen und um 12 Uhr mittels Schiff weiterbefördert werden. Diese für das Gut günstige Disposition kann leicht bei Gütern getroffen werden, die mit Eilschiffen weitergehen, da sie in der Regel nach einem bestimmten Fahrplan verkehren. Der erwähnte Zeitgewinn, der zwei oder mehr Tage betragen kann, ist für die Binnenschiffahrt deshalb bedeutungsvoll, da ihr Hauptnachteil der Eisenbahn gegenüber langsame Beförderung ist. Wird von und nach den Umschlagplätzen statt der Eisenbahn der Kraftwagen gewählt, so kann ein Zeitgewinn von vier oder mehr Tagen erzielt werden, was mitunter bedeutet: die Gesamttransportdauer des Gutes ist bei ausschließlicher Benutzung der Eisenbahn nicht viel oder nicht kürzer als bei Benutzung des billigeren Wasserweges. Man muß beachten, daß der Schwerpunkt für den Verfrachter bei Beförderung mit der Eisenbahn in der Schnelligkeit und bei Beförderung mit der Binnenschiffahrt in der Billigkeit liegt.

Für die Eisenbahn ungünstig ist, daß der Kraftwagen in erster Linie die hochwertigen Güter an sich reißt und so die höchsten Frachten verlorengehen. Die Erklärung hierfür ist einfach. Bekanntlich bevorzugt man in der Regel das Verkehrsmittel, das am billigsten ist. Naturgemäß wird der Wettbewerb mit der Eisenbahn gegen jene Güter am leichtesten sein, die den höchsten Klassen angehören. Es ist eine Tatsache, daß der Kraftwagen solche Güter auf nahe Entfernungen billiger als die Eisenbahn befördern kann. Selbst auf weitere Entfernungen kann er oft wettbewerbsfähig sein, sobald er Rückladung hat. Für die Beförderung von Massengütern, bei denen die Eisenbahn nur geringe Frachten einnimmt, eignet sich der Kraftwagen weniger oder auch nicht. Er besitzt hierzu zu wenig Fassungsraum und Tragfähigkeit. Als Folge hieraus ergibt sich, daß der Kraftwagen die höheren Frachten der Eisenbahn wegnimmt und die billigeren ihr überläßt.

Die Frage, ob der Kraftwagen im Umschlagverkehr hemmend wirkt, muß man verneinen. Er hat dem Eisenbahnwagen gegenüber gewisse Nach-, aber auch Vorteile, die beide jedoch von keiner wesentlichen Bedeutung sind. So läßt sich ein Kraftwagen leichter als ein Eisenbahnwagen (ohne Lokomotive natürlich) von seinem Standplatz bewegen. Anderseits läßt eine Kette von Eisenbahnwagen ein gleichmäßigeres Umschlagen als die Kraftwagen zu, die manchmal auf sich warten lassen. Durch zweckmäßige Organisation läßt sich mancher Übelstand beseitigen.

Der Kraftwagenverkehr, der verhältnismäßig jung ist, befindet sich noch in seinem Entwicklungszustand. Er wird zweifellos an Umfang zunehmen und in schärferen Wettbewerb mit der Eisenbahn treten. Nach einem weiteren Ausbau der Kraftwagengesellschaften, -verbände usw. wird der Kraftwagenverkehr auch für jene Verfrachter Bedeutung gewinnen, die noch über keine Kraftwagen selbst verfügen. Durch eine straffe Organisation und Zusammenschluß mit den Schiffahrtsgesellschaften, Spediteuren, großen Werken usw. wird die Rentabilität des Kraftwagenverkehrs gewaltig gesteigert werden. Die Eisenbahn wird dann auf diese Bewegung ihr Augenmerk zu richten haben. Sie steht dann vor der Frage: Für oder gegen den Kraftwagenverkehr? Die Eisenbahn kann zwar im Umschlagverkehr den Kraftwagen zurückdrängen. Sie braucht nur für Güter, die mit ihm an- oder abgerollt werden, hohe Ufer-, Lade- und Krangelder zu erheben. Auch könnte man die Eisenbahngüter beim Umschlagen bevorzugen. Durch Einführen billiger Umschlagtarife zum Zwecke des Wettbewerbs würde der Kraftwagenverkehr weiter unterbunden. Im Interesse der Volkswirtschaft wären solche Maßnahmen jedoch nicht zu begrüßen*). Jedes Verkehrsmittel soll doch den Verkehr bekommen, den es am besten und billigsten bewältigen kann.

Man kann dem Kraftwagen nicht absprechen, daß er ein ausgezeichnetes Nahverkehrsmittel und in manchen Fällen der Eisenbahn überlegen ist. Genau so, wie die Eisenbahn nicht die Absicht hat, die Binnenschiffahrt zu bekämpfen, sondern sie durch verschiedene Maßnahmen zu begünstigen, muß sie auch den Kraftwagenverkehr in ähnlicher Weise behandeln. Die Eisenbahn, die Binnenschiffahrt und der Kraftwagen werden dann in der Lage sein, zum allgemeinen Wohl einen gesteigerten Verkehr zu bewältigen.

---

*) Anmerkung der Schriftleitung. Diese Maßnahmen werden meist nicht zu befürchten sein, da die Eisenbahnverwaltung dem Kraftwagenwesen gegenüber eine freundliche Stellung einnimmt und mit ihm zusammenarbeitet.

Patentverletzung und Eisenbahnverwaltung, ein Fall aus dem Betriebsleben,

mitgeteilt vom Ober- und Geheimen Regierungsrat **Hanow** in Magdeburg.

Eine Reichsbahndirektion hatte eine einwandfrei käuflich erworbene Drehscheibe in einen Bahnhof eingebaut und in Betrieb genommen, die die veräußernde Firma unter Verletzung des Patentschutzrechtes einer anderen hergestellt hatte. Diese wandte sich nun an die Erwerberin und fragte an, wie sie sich zu der gesetzlichen Ersatzpflicht stelle. Es entstand nun zunächst die rein tatsächliche Frage, ob es einen Weg gäbe, den Wiederausbau, der mit erheblichen Kosten sowie großen Unzuträglichkeiten im Betriebe verbunden gewesen wäre, zu vermeiden, und man löste sie dadurch, daß die Reichsbahndirektion die Lizenz für diesen einen Fall und in deren Auswirkung die eingebaute Drehscheibe von der Patentinhaberin erwarb. Dieses letztere mutet auf den ersten Blick etwas eigentümlich an, weil jene etwas zu verkaufen scheint, was gar nicht ihr Eigentum an sich ist; tatsächlich wirkt aber das Patentrecht so weit, daß es die Herausgabe von Gegenständen, die unter seiner Verletzung in den freien Handel gebracht und erworben, sogar gutgläubig erworben sind, gewährleistet; diese Wirkung klingt an den alten Satz an: ubi rem meam invenio, ibi vindico, und schafft tatsächlich etwas, was eigentumgleich oder wenigstens eigentumähnlich ist. Wäre nun aber die Angelegenheit nicht in dieser entgegenkommenden Weise gelöst worden, so hätte, wie bereits angedeutet, der Verletzte von der Reichsbahndirektion ohne weiteres mit Erfolg den Ausbau der Drehscheibe verlangen können, denn sein Recht richtet sich gegen alle, die an seiner Schädigung mittelbar oder unmittelbar teilgenommen haben. Die nachmachende Firma hat nun ihrerseits die Verpflichtung, die Kosten für die Lizenz und den Kaufpreis der Drehscheibe der Reichsbahndirektion zu erstatten, der aller Voraussicht nach höher sein wird, als der ihr gezahlte. Wäre die Drehscheibe ausgebaut worden, so hätte sich ihre Schadensersatzpflicht noch um die Kosten vermehrt, die hierfür sowie durch die entstandenen Betriebsschwierigkeiten erwachsen wären. Das Verhältnis zwischen Patentinhaberin und demjenigen, der ihr Recht verletzt hat, richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, d. h. letzterer hat eine Entschädigung an erstere zu zahlen, falls diese es nicht vorzieht, im strafgerichtlichen Verfahren eine Buße zu verlangen.

Man darf hoffen, daß Fälle dieser Art zu den Seltenheiten gehören; jedenfalls wird man aber gut daran tun, sich zu vergewissern, ob die veräußernde Firma auch wirklich in der Hinsicht zuverlässig ist, daß durch sie die Folgen von Patentverletzungen nicht zu befürchten sind.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verkehrsrückgang im Mai 1924.** Das deutsche Wirtschaftsleben, das im Monat Mai unter der allgemeinen Kreditnot und besonders unter den Wirkungen der Arbeiterausstände in den Steinkohlengebieten an der Ruhr, in Oberschlesien und in Sachsen litt, zeigt auch im Spiegel der Verkehrsbewegung eine Verschlechterung. Die täglichen Leistungen der Eisenbahn gingen, entsprechend den geringeren Verkehrsanforderungen, langsam zurück. Die Anforderungen an den Wagenpark hielten sich im ganzen ungefähr auf der Höhe des Vormonats. Da aber der Mai zwei Arbeitstage mehr als der Vormonat hatte, ergibt sich, daß die arbeitstägliche Anforderung um etwa 6600 Wagen gesunken ist. Der aufkommende Verkehr konnte glatt abgefahren werden, Ausfälle in der Wagengestellung traten nicht ein. Da die Förderung in den vom Streik

heimgesuchten Bergbaugebieten stark sank, standen die nach der Ruhr ablaufenden leeren Wagen teilweise unbenutzt umher. Der Übergangsverkehr mit der Regie blieb infolge der geringen Kohlenförderung schwach und wickelte sich gleichfalls ohne Schwierigkeiten ab, obgleich die Regie verschiedenfach die Übernahme leerer O-Wagen wegen Überfüllung verweigerte.

Infolge der Arbeiterausstände wurden an der Ruhr nur 21 677 Wagen beladen gegenüber 74 223 im Vormonat und 46 893 im Mai des Vorjahres. In Oberschlesien wurden nur 15 202 Wagen beladen gegenüber 79 622 im Vormonat und 56 144 im Mai des Vorjahres. Zur Abbeförderung der Kohle aus den sächsischen Gebieten genügten 66 186 Wagen. Im Vormonat mußten 86 510 Wagen gestellt werden und im Mai v. J. 78 245. Aus den mitteldeutschen Braunkohlengebieten wurden etwa die gleichen Mengen wie im Vormonat, d. h. etwa 200 000 Wagen abbefördert.

Die finanziellen Schwierigkeiten der Landwirtschaft zeigten sich auch im Bezug künstlicher Düngemittel, besonders von Kali. Zur Verladung künstlicher Düngemittel wurden insgesamt 12 847 Wagen gegenüber 30 645 im Vormonat und 38 570 im Mai 1923 gestellt. — Der Versand von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl sowie Zucker ist gleichfalls erheblich zurückgeblieben.

— **Personalabbau.** In Kreisen des Eisenbahnpersonals ist vielfach die Meinung vorhanden, daß der Personalabbau erledigt sei, und weitere Abbaumaßnahmen nicht mehr in Betracht kämen. Diese Auffassung ist, wie uns von unterrichteter Seite bestätigt wird, unrichtig. Solange die Personalabbauverordnung in Kraft ist, hat die Verwaltung die gesetzliche Unterlage, um ungeeignetes und überzähliges Personal auszuscheiden, und sie ist aus wirtschaftlichen Gründen auch verpflichtet, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Wenn auch die auf das ganze Reichsbahngebiet ausgedehnte Gesamtaktion im großen und ganzen als abgeschlossen betrachtet werden kann, so hat sich inzwischen doch herausgestellt, daß noch weitere Einzelmaßnahmen in Aussicht genommen werden müssen und zum Teil schon im Gange sind, um das mit der Personalabbauverordnung zu erreichende wirtschaftliche Ergebnis auch überall herbeizuführen. Die für die Ausführung verantwortlichen Stellen des Außendienstes werden in sorgfältiger Nachprüfung festzustellen haben, wo noch ungeeignetes Personal vorhanden ist und inwieweit vorhandene Kräfte noch entbehrt werden können.

— **Zur Lohnerhöhung bei der Reichsbahn.** Die Verhandlungen der Gewerkschaftsverbände der Eisenbahner im Reichsverkehrsministerium, die am 16. d. M. begannen, sind noch nicht abgeschlossen. Man rechnet damit, daß sich die Verhandlungen noch einige Tage hinziehen werden; doch sind sie in gutem Fortschreiten, so daß man eine endgültige Einigung erhoffen kann.

— **Zur Eisenbahnarbeiterbewegung.** Über die jüngsten Vorgänge in dieser Bewegung entnehmen wir einem Aufsatze von Dr. W. P. in der „D. A. Z." folgende Ausführungen:

Ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Reichsbahn forderten die Gewerkschaften eine Erhöhung der gesamten Löhne um 30 % — natürlich unter Hinweis auf die kürzlich vorgenommene Erhöhung der Beamtenbesoldung. Die Reichsbahnverwaltung stellte sich auf den selbstverständlichen Standpunkt, daß der Eisenbahnerlohn sich nicht nach dem Einkommen der Beamten, sondern lediglich nach dem Einkommen des privaten Arbeiters der übrigen Industrie, besonders der Metallindustrie, zu richten habe. Dabei ergäbe sich, daß von den rund 400 000 Eisenbahnarbeitern etwa zwei Drittel keineswegs ungünstiger als die Privatarbeiter, auch als die Bergarbeiter, gestellt seien. Die Eisenbahn erklärte sich jedoch bereit, für das letzte Drittel durch Erhöhung der Ortszulagen einen Ausgleich zu schaffen und darüber hinaus für alle Arbeiter eine Erhöhung der Grundlöhne um 5 % und den Handwerkern sogar eine noch größere Zulage zuzubilligen. Für Berlin wurde eine Ortszulage von 8 Pfennigen für die Stunde vom 1. Juni ab bewilligt, was einem Zuschlag von 15 % zum Lohn gleichkommt. Diese, bei der wirtschaftlichen Lage der Reichsbahn sehr weitgehenden Zugeständnisse wurden jedoch von den Gewerkschaften zuerst schroff abgewiesen und erst in der letzten Zeit trat ein gewisses Entgegenkommen der Arbeiter ein. Die Gewerkschaften waren bereit, sich von ihren ursprünglichen hohen Forderungen etwas abhandeln zu lassen, wenn ihnen die Reichsbahn in der Frage der Arbeitszeit entgegenkommen würde.

Seit dem 10. Februar d. J. ist für die Eisenbahnarbeiter die 54stündige Arbeitswoche tarifvertraglich festgesetzt. Doch bleibt in dem ununterbrochenen, besonders anstrengenden Fahrdienstleiter-, Weichenwärter- und Rangierdienst der achtstündige Arbeitstag bestehen. Dagegen wurde bei den Arbeiten, die einen Saisoncharakter haben, die Höchstdauer auf 10 Stunden in den Sommermonaten erhöht, in den übrigen Monaten auf 9 bis 6 Stunden herabgesetzt bei einer jahresdurchschnittlichen Arbeitszeit von 9 Stunden. Die Gewerkschaften hielten jetzt die Zeit für gekommen, diese Dienstdauervorschriften zu beseitigen und eine kürzere Arbeitszeit zu erzwingen. In ihren Diskussionen wurde zur Begründung ihrer Forderungen immer wieder auf manche Streckenarbeiter hingewiesen, die einen weiten Weg bis zur Arbeitsstelle haben und daher 13—14 Dienststunden leisten müßten. Die Konsequenzen dieser Argumentation können für die übrige Industrie überaus verhängnisvoll werden, wenn z. B. die Belegschaft mancher Berliner Werke, die oft einen stundenlangen Weg bis zur Arbeitsstätte hat, die Zu- und Abfahrt in die Arbeitszeit einberechnet wissen will. Ein großer Teil der Dienstzeit im Bahnbetrieb ist Arbeitsbereitschaft, die natürlich geringer als die intensive Tätigkeit eines industriellen Schwerarbeiters gewertet werden muß. Die Bahnverwaltung berechnete daher z. B. die Bereitschaft eines Schrankenwärters mit 33⅓ %, die des Zugbegleitungspersonals mit 50 % der normalen Arbeitszeit. Von dieser Regelung konnte natürlich ohne Schädigung des Bahnbetriebs und der übrigen industriellen Arbeiterschaft nicht abgewichen werden. Ebenso muß es ohne weiteres einleuchten, daß in den Sommermonaten, auf die sich die Arbeiten am Bahnoberbau zusammendrängen, eine längere Arbeitszeit gefordert werden muß als im Winter; die Vergleiche mit den Saisongewerben, der Landwirtschaft und dem Baugewerbe, in denen ebenfalls eine rationelle gesetzliche Verteilung der Arbeitszeit vorgenommen oder angestrebt wird, liegen nahe. Ob in einzelnen Punkten die bestehenden Dienstdauervorschriften der Reichsbahn einer Umänderung und Verbesserung bedürfen, wollen wir hier nicht erörtern; sicher ist, daß die Inszenierung der Eisenbahnarbeiterbewegung, die Streikdrohungen, die man den eingereichten Forderungen sofort anzuhängen beliebte und die eine schwere, neue Bedrohung des sozialen Lebens bedeuteten, sachlich nicht zu rechtfertigen waren und eine schwere Schuld der Drahtzieher in den Organisationen darstellen.

Das Äußerste scheint nun noch einmal vermieden worden zu sein; die Auswirkungen der Bewegung werden sich jedoch in nächster Zeit noch weiter in der deutschen Wirtschaft bemerkbar machen. Weittragende Folgen werden aber die Arbeitskämpfe auch in den Gewerkschaften selbst zeitigen, wenn die Arbeiterschaft immer mehr erkennt, daß in den Gewerkschaftszentralen nicht nur berufene Vertreter ihrer Interessen sitzen. Treiben weitere Arbeitskämpfe unsere Wirtschaft in den Zusammenbruch und führt die Lohnkrisis, vor der wir zu stehen fürchten, eine Währungskrise herbei, dann setzt auch in der Arbeiterschaft eine Krisis ein, aus der die Gewerkschaften kaum heil hervorgehen werden.

— **Änderung des Zonentarifs im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Am 1. Juli wird die gegenwärtige Zoneneinteilung, die der Fahrpreisberechnung zugrunde liegt, durch eine andere Einteilung unter Vermehrung der Stufen ersetzt. Im Vorortverkehr wird eine „Nahzone" eingeführt, die den Verkehr des ersten Streckenabschnitts (7,5 km vom Berliner Ausgangsbahnhof gerechnet) umfaßt.

Die Fahrpreise des Stadt- und Ringverkehrs, ebenso auch diejenigen der Nahzone, bleiben unverändert (15 bzw. 25 Pfg. in der 3. und 2. Klasse). Die Preisstufe im Vorortverkehr beträgt für die 3. Klasse jedesmal 10 Pfg., ausgehend von einer Grundgebühr von 20 Pfg. Für die 2. Klasse wird, wie bisher, das 1½fache des Preises der 3. Klasse erhoben.

Anlaß zu der Maßnahme hat das auffallende Mißverhältnis gegeben, das heute zwischen den Fahrpreisen der 4. Klasse des Fernverkehrs und der 3. Klasse des Vorortverkehrs besteht, da letztere z. T. nur ¹/₅ der anderen betragen.

— **Fahrpreisermäßigung zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande.** An Stelle der bisherigen Bestimmungen treten mit sofortiger Gültigkeit neue Bestimmungen in Kraft, aus denen folgende hervorzuheben sind:

1. Auf der Deutschen Reichsbahn werden in der 3. Wagenklasse der Eil- und Personenzüge zum 4. Teil des Fahrpreises 4. Klasse befördert: a) Hilfsbedürftige Stadtkinder bis zum vollendeten 16. Lebensjahr (in Ausnahmefällen bis zum 17. Lebensjahr), die auf Grund der Bestimmungen der vom Verein „Landaufenthalt für Stadtkinder" in Berlin als Reichszentrale geleiteten Reichsorganisation im Interesse ihrer besseren Ernährung zum vorübergehenden, jedoch mindestens 4 Wochen dauernden Landaufenthalt planmäßig von Stadtgemeinden, Kreisbehörden oder Wohlfahrtsvereinen ausgesandt werden und demgemäß vor ihrer Hinausbringung durch Aufnahme in die Ortsliste der Kreisstelle des Angabekreises (Landaufenthaltsabteilung der Gemeinde- bzw. Kreisbehörden) der Reichsorganisation ordnungsmäßig eingegliedert sind.

Als hilfsbedürftig sind nur diejenigen Kinder anzusehen, für welche die Kosten der Entsendung und des Aufenthalts auf dem Lande ganz oder teilweise von Behörden oder Vereinen getragen werden. Die Ermäßigung gilt sowohl bei der Ausreise wie bei der Heimreise und ohne Beschränkung auf eine Mindestzahl.

b) Die zur Aufsicht beigegebenen Begleitpersonen für dieselben Reisen, und zwar werden bei einer Beteiligung von zehn Kindern 1 Begleitperson, bei einer größeren Teilnehmerzahl für je weitere 10 Kinder — auch wenn diese Zahl nicht voll erreicht ist — eine weitere Begleitperson zugelassen. Bei weniger als 10 Kindern wird eine Begleitperson zum ermäßigten Fahrpreise nur zugelassen, soweit es sich nicht um Verwandtenkinder handelt, wenn mindestens 4 Kinder an der gemeinsamen Reise teilnehmen. Bei Rückbeförderung erkrankter Kinder vom Erholungsorte wird eine Begleitperson auch bei weniger als 4 Kindern zugelassen, wenn die Erkrankung von der Kinderentsendungsstelle und die Notwendigkeit der Begleitung auf dem Antrage behördlich bescheinigt ist.

2. Die Ermäßigung wird für Schnellzüge und an Sonn- und Feiertagen nicht gewährt; auch kann die Eisenbahn an Werktagen die Teilnehmer auf bestimmte Züge verweisen. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Reichsbahndirektion zulässig.

— **Eisenbahnunglück in Berlin.** Am 15. Juni um 8.16 Uhr vormittags fuhr der Personenzug 361 bei der Einfahrt in den Potsdamer Bahnhof auf den vor dem Einfahrtsignal haltenden Vorortzug 4121a auf. Dabei wurden 3 Reisende getötet, 16 Reisende schwer und 20 leicht verletzt.

Die Reichsbahndirektion Berlin faßt das Ergebnis der Untersuchung des Unfalles wie folgt zusammen:

Die Hauptschuld trifft den Fahrdienstleiter des Befehlsstellwerkes am Potsdamer Bahnhof. Er hat gegen klare, grundlegende Bestimmungen aus den Betriebsvorschriften verstoßen. Er mußte infolge einer Störung in der Stellwerksvorrichtung, die etwa eine halbe Stunde vor dem Unfall eingetreten war, und an deren Beseitigung sofort herangegangen wurde, das telegraphische Zugmeldeverfahren einführen; dieses hat er unterlassen. Inwieweit den Lokomotivführer des Magdeburger Personenzuges ein Mitverschulden trifft, weil er es an der nötigen Aufmerksamkeit in der Streckenbeobachtung hat fehlen lassen, wird die gerichtliche Untersuchung ergeben.

Bei den Erörterungen über den Unfall in der Presse ist angedeutet worden, daß die Ursache letzten Endes auf den Abbau und die Überanstrengung des Personals zurückzuführen sei. Dies trifft nicht zu. Beide Bedienstete waren nach ausreichender vorausgegangener Ruhe erst kurze Zeit im Dienst, zum Beispiel der schuldige Fahrdienstleiter erst seit 7 Uhr morgens. Weiterhin ist bezüglich der Rettungsaktion das Fehlen von Werkzeugen, Kopflosigkeit des Personals und anderes beanstandet worden. Nach unseren Feststellungen waren bereits 25 Minuten nach dem Unfall die Verunglückten nicht nur aus ihrer Lage befreit, sondern zum größten Teil auch schon abtransportiert. Hieraus geht zur Genüge hervor, daß alle Mittel zur Rettung von Verunglückten in ausreichendem Maße zur Verfügung standen und rechtzeitig herbeigeholt wurden.

— **Betriebsübernahme der Strecke Salzbergen-Landesgrenze.** Am 1. Juli d. J. geht, wie bereits in Nr. 17, S. 313 d. Ztg. in Aussicht gestellt wurde, die vollspurige, der Almeloo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft gehörige Bahnstrecke Salzbergen-Landesgrenze mit den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn über.

— **Wasserumschlagtarif für Ruhrkohle und rheinische Braunkohle.** Laut „Rhein.-Westfäl. Ztg.“ hat die Reichsbahndirektion Köln einen Ausnahmetarif 6 U für Steinkohle, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohle, Braunkohlenbriketts im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr veröffentlicht, gültig vom 15. Juni ab, der das Ergebnis der langwierigen Bemühungen ist, für die Ruhrkohle und die rheinische Braunkohle Wasserumschlagtarife von den Oberrhein-Häfen nach Süddeutschland und dem benachbarten Ausland zu erlangen. Der Tarif gilt für die Häfen Mannheim, Frankfurt, Karlsruhe, Kehl und Aschaffenburg.

— **Sommer-Sonderzugverkehr nach Ostpreußen in Verbindung mit dem Seeweg.** Am 7. und 10. Juli verkehrt ein Sonderzug von Berlin Stett. Bhf. ab 1.35 nm. nach Swinemünde Hafen zum Anschluß an den Dampfer nach Zoppot und Pillau. In der Gegenrichtung verkehrt ebenfalls anschließend an den Dampfer ein Sonderzug von Swinemünde Hbhf. ab 9.35 vm. nach Berlin am 6. und 10. Juli. Zu den Zügen werden um ein Drittel ermäßigte Rückfahrkarten 3. Klasse mit zweimonatiger Gültigkeit von Berlin, Eberswalde, Angermünde, Pasewalk, Swinemünde Hbhf. und Zoppot nach Zoppot, Pillau und Königsberg sowie von Königsberg, Pillau und Zoppot nach Zoppot, Swinemünde Hbhf. und Berlin durch Vermittlung jeder Fahrkartenausgabe ausgegeben. Für beide Richtungen ist der Seeweg vorgeschrieben. Unbedenklichkeitsvermerk für die Reise nach Danzig (Zoppot) wird gebührenfrei erteilt. Polnisches Visum ist nicht nötig.

— **Aufhebung der Ausreisegebühr.** Das Reichskabinett hat in seiner Sitzung am 16. d. M. beschlossen, dem Reichspräsidenten die Aufhebung der Ausreisegebühr von 500 ℳ zu empfehlen. Der Reichspräsident hat sich einverstanden erklärt. Der Erlaß einer entsprechenden Verordnung steht bevor.

Amtlich wird dieser Entschluß wie folgt erläutert: Das Reichskabinett ging bei seinem Beschlusse davon aus, daß die Gründe, die seinerzeit zur Einführung der Verordnung geführt haben, nämlich die besonders bedrohliche Lage der Währung, zurzeit in gleichem Ausmaß nicht mehr bestehen. Die Verordnung hat aber als unvermeidliche Notmaßnahme ihre Schuldigkeit getan. Sie hat besonders bewirkt, daß der Osterverkehr nach dem Süden, der sonst unerträglich und nach der Art der im Frühjahr Reisenden besonders kostspielig gewesen wäre, abgestoppt worden ist. Zahllose Goldmillionen, die im wesentlichen zu Vergnügungszwecken ausgegeben worden wären, sind dadurch im Inlande zurückgehalten worden und der Gesamtwirtschaft erhalten geblieben. Nachdem die Lage der Währung die Aufrechterhaltung einer so einschneidenden Maßnahme nicht mehr zwingend erfordert, kann nunmehr die Aufhebung erfolgen. Diese entspricht der bei Erlaß der Verordnung sofort erklärten Absicht, sie nicht länger aufrechtzuerhalten, als dies zum Schutze der Währung unumgänglich notwendig sei.

— **Die Stenographie bei der Reichsbahn.** Wenn auch durch den Personalabbau eine wesentliche Verringerung der Ausgaben erreicht wird, so muß doch darauf Bedacht genommen werden, Einrichtungen zu treffen und Mittel anzuwenden, die es ermöglichen, mit einem niedrigen Personalbestande große Leistungen zu erzielen. Deshalb ist man innerhalb der Reichsbahnverwaltung bestrebt, nicht allein das Schreibwerk in sich, sondern auch den Zeitaufwand für das unbedingt erforderliche Schreibwerk einzuschränken.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hat eine ausgedehnte Anwendung der Stenographie angeordnet und zur Erzielung der unbedingt erforderlichen Einheitlichkeit das Kurzschriftsystem Gabelsberger als Einheitsstenographie für den gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn bestimmt.

Bei einer Besprechung, die auf Ersuchen des Vorsitzenden des Stenographenverbandes Stolze-Schrey in diesen Tagen bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn stattfand, hat diese, wie wir hören, erklärt, daß aus wirtschaftlichen Gründen eine Aufhebung der getroffenen Anordnung nicht erfolgen könne. Schon seit Jahren hat die Eisenbahnverwaltung auf Schaffung einer deutschen Einheitsstenographie hingedrängt. Da sich aber die einzelnen Stenographieschulen nicht einigen können, ist die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn jetzt gezwungen gewesen, selbständig vorzugehen. Dies schließe natürlich nicht aus, daß die Reichsbahn zur Einheitsstenographie übergehen werde, sobald eine solche für das Deutsche Reich zustande kommt. Im übrigen wurde noch von der Hauptverwaltung betont, daß die Anordnung nicht vom Reichsverkehrsministerium als Behörde, sondern von dem nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden „Unternehmen Deutsche Reichsbahn“ getroffen sei, das auf Einheitlichkeit des Systems den größten Wert legen müsse, sich aber auf Erörterungen der Bewertung der einzelnen Systeme nicht einlassen könne.

— **Der Pfingstfernverkehr im Zeichen der Geldknappheit.** In den Tagen vom 4. bis 7. Juni, den hauptsächlichsten Reisetagen vor Pfingsten, sind rund 422 000 Personen von den Berliner Fernbahnhöfen befördert worden. In der Vergleichszeit des Vorjahres wurden 508 000 Personen befördert. Der Verkehr ist in diesem Jahre also erheblich schwächer gewesen, was nicht nur an dem wenig günstigen Wetter, sondern auch an der Geldknappheit liegen dürfte.

— **Eisenbahn-Organisationskomitee.** Die englischen und französischen Sachverständigen in Eisenbahnfragen, die in Berlin eingetroffen sind, haben die Besprechungen mit den deutschen Sachverständigen am Vormittage des 17. Juni begonnen.

— **Die Reichseinnahmen im Mai.** Die Einnahmen des Reiches an Steuern, Zöllen und Abgaben betragen nach dem soeben veröffentlichten endgültigen Ausweis im Mai d. J. insgesamt 518,74 Mill. Goldmark, sie blieben somit hinter dem Ergebnis des Vormonats (523,78 Mill.) um etwa 5 Mill. Goldmark, und hinter dem des März (595,25 Mill.) um etwa 77 Mill. Goldmark zurück.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Mai 1924 sind im Hamburger Hafen angekommen:

1924: 934 Dampfschiffe und 291 Segler mit zusammen 1 517 390 Netto-Registertons,

1913: 918 Dampfschiffe und 324 Segler mit zusammen 1 193 526 Netto-Registertons.

Abgegangen:

1924: 1017 Dampfschiffe und 602 Segler mit zusammen 1 594 562 Netto-Registertons,

1913: 963 Dampfschiffe und 399 Segler mit zusammen 1 253 987 Netto-Registertons.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 701 Schiffe mit 538 311 Registertons, die britische 226 Schiffe, die niederländische 109 Schiffe, die französische 15 Schiffe, die amerikanische 12 Schiffe.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 1050 Schiffe mit 587 675 Registertons, die britische 246 Schiffe, die niederländische 111 Schiffe, die französische 20 Schiffe, die amerikanische 14 Schiffe.

— **Ermäßigung der Braunkohlenpreise.** Der Reichswirtschaftsminister hat von seiner Befugnis zur Regulierung der Kohlenpreise erneut Gebrauch gemacht und die Preise für mitteldeutsche Braunkohle mit Wirkung vom 15. Juni ab um durchschnittlich 10 % herabgesetzt. Es handelt sich hierbei um eine unfreiwillige Ermäßigung, da der Braunkohlenbergbau eine freiwillige Ermäßigung für untragbar erklärt hat. Ob der Braunkohlenbergbau diese neue Ermäßigung wird tragen können, ist daher, so begrüßenswert diese Preisherabsetzung an sich ist, noch fraglich. Ebenso ist fraglich, ob die Ermäßigung der Braunkohlenpreise auf die Wirtschaft großen Einfluß haben wird. Nach Ansicht einiger bergbaulicher Kreise hat die Industrie sich nicht in dem Maße, wie vielfach angenommen wird, auf Braunkohlenfeuerung umgestellt und hat zum großen Teil während der Streiks im Steinkohlenbergbau ausländische Kohle, die zu annehmbaren Preisen in Mengen angeboten war, gekauft. So sind z. B. westdeutsche Städte auf zwei Monate hinaus mit fremder Kohle eingedeckt, und auch große süddeutsche Industriestädte bieten dasselbe Bild. Etwas größere Wirkung könnte die Herabsetzung der Braunkohlenpreise auf die Kaliindustrie haben, doch ist auch hier der Anteil der Braunkohle am Produkt verhältnismäßig gering.

Die ostelbischen Braunkohlenpreise bleiben in Anbetracht der Tatsache, daß sie bereits etwa 10 % unter den Listenpreisen liegen, unverändert. Ebenso die oberschlesischen Steinkohlenpreise, da die oberschlesischen Reviere durch die wiederholten Streiks einen starken Ausfall erfahren haben.

Im Ruhrgebiet kann infolge der Belastung durch das Micum-Abkommen an eine Preisermäßigung nicht gedacht werden.

— **Am rheinisch-westfälischen Kohlenmarkt** beginnen, wie man der BBZtg. von dort berichtet, die Verhältnisse allmählich wieder normaler zu werden, nachdem die Mehrzahl der Zechen und Kokereibetriebe die Arbeit wieder nahezu vollständig aufgenommen hat. Wie lange der Frieden zwischen Unternehmern und Arbeitern von Bestand bleiben wird, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Die synlikalistische Agitation geht ununterbrochen weiter, und die letzte Bewegung hat gezeigt, daß sie starke Gefolgschaft hat und den Führern der übrigen Gruppen allmählich das Heft aus der Hand genommen worden ist. Der Versand hat allmählich wieder voll eingesetzt. Die Nachfrage nach Brennmaterial aller Art ist nicht gerade besonders stark. Einmal geht es der Industrie sehr schlecht, so daß nur beschränkte Mengen von dort bezogen werden, zum anderen haben sich viele Verbraucher angesichts der fortgesetzten Ungewißheit über die Möglichkeit, ausreichende Brennstoffmengen von der Ruhr zu erhalten, mit englischer Kohle versorgt und dieses Material aus gleichen Gründen der Vorsorge für längere Fristen zu regelmäßiger Lieferung sich gesichert. Schließlich darf nicht außer acht gelassen werden, daß mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit die Nachfrage nach Hausbrandkohle und Koks für Zentralheizungszwecke stark zurückgegangen ist. Der Ausstand hat die Zechen finanziell stark geschädigt; es sind bei den großen Unternehmen Verluste von hunderten von Millionen Mark im Monat Mai zu verzeichnen, zumal auch, weil außer der Unmöglichkeit, Kohle abzusetzen, auch die Nebenproduktion aufgehört hat. Es gibt zurzeit keine Zeche, die nicht mit starken Zubußen arbeitet, ein Moment, das zur Folge haben wird, daß über kurz oder lang die minder leistungsfähigen Zechen zum Erliegen kommen werden. Zu bedauern ist es, daß durch Stockungen in der Förderung es dem Syndikat unmöglich gemacht wird, die Auslandsbeziehungen wieder auszubauen; an Stelle der Bestrebungen, das der Ruhrkohle verlorengegangene Gebiet im Ausfuhrgeschäft wieder zurückzugewinnen, tritt das Gegenteil ein, nämlich verstärkte Einfuhr von ausländischer, vornehmlich englischer Kohle in Deutschland. Zu allen Sorgen kommt jetzt auch wieder die Frage der Micum-Verträge. Weniger optimistisch Eingestellte glaubten allerdings schon im April, als das jetzt ablaufende zweimonatige Provisorium in dieser Frage abgeschlossen wurde, nicht, daß im Rahmen dieses Provisoriums eine endgültige Lösung der Reparationsfrage, soweit sie die Ruhrkohle anbetrifft, erfolgen könnte. Auf französischer Seite sieht man ein, daß eine weitere Verlängerung vielleicht um abermals zwei Monate, sich nicht umgehen lassen wird. Ob die Zechen Zugeständnisse erhalten, ist eine andere Frage. In den bevorstehenden Verhandlungen wird von den Vertretern der Ruhrzechen abermals eingehendes und zum größeren Teil bekanntes Material vorgelegt werden, das die Unerträglichkeit der Belastungen aus den Micum-Verträgen erkennen läßt. Diese Belastungen treten jetzt, wo die Frage eines neuen Provisoriums spruchreif wird, um so stärker in die Erscheinung, als die lange Ausstandsbewegung und der damit verbundene Ausfall an Einnahmen die Finanzlage der Zechen an sich schon äußerst ungünstig gestaltet. Im Hinblick auf die Kürze der Frist wird es aber wohl kaum zu größeren Besprechungen kommen; man rechnet mit einer Weiterführung der Micum-Verträge im Rahmen der Vereinbarungen vom April d. J.

Österreich.

— **Neuorganisation der Bundesbahndirektionen.** Auf Grund des Vorstandsbeschlusses vom 13. Mai 1924 und mit Genehmigung der Bundesregierung wird mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1924 das bisher von der Betriebsdirektion Wien der Südbahn i. L. verwaltete Netz mit jenem der Bundesbahndirektion Wien-West, die vom gleichen Tage an die Bezeichnung Bundesbahndirektion Wien-Südwest zu führen hat, vereinigt. Der Sitz dieser Direktion ist vom 1. Juli 1924 an Wien X, Ghegaplatz 4.

Ferner werden mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1924 nachfolgende, jetzt der Bundesbahndirektion Villach unterstehende Linien aus dem Netze dieser Direktion ausgeschieden und der Bundesbahndirektion Wien-Südwest unterstellt: Graz Hauptbhf.-Mogersdorf Landesgrenze, Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg, Bierbaum-Neudau und Hartberg-Friedberg-Aspang.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird die Betriebsleitung der österreichischen Bundesbahnen in Graz aufgelöst; die bisher von dieser Dienststelle besorgten Geschäfte sind vom 1. Juli 1924 an von der Bundesbahndirektion Wien-Südwest zu versehen.

— **Errichtung einer Geschäftsstelle der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen in Graz.** Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. wird in Graz eine Geschäftsstelle der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen errichtet. Die Geschäftsstelle ist eine der Generaldirektion unmittelbar unterstehende Außendienststelle; sie besorgt die in ihren Wirkungskreis fallenden Geschäfte nach den Weisungen der Generaldirektion sowohl für diese selbst, als auch für jene Bundesbahndirektionen, denen Strecken in Steiermark unterstellt sind. Sie hat das Recht und die Aufgabe, auf Grund von Wünschen und Anregungen, die in kommerzieller Hinsicht von den Bahnbenutzern bei ihr eingebracht werden, bei allen in Steiermark gelegenen ausführenden Dienststellen der Bundesbahnen Erhebungen durchzuführen und gegebenenfalls zur Erledigung zweckdienlicher Verfügungen bei den zuständigen Stellen in Antrag zu bringen. Sie hat in Tarif- und Transportangelegenheiten den Parteien Auskünfte zu erteilen, ferner die auf die Erstellung der Tarife sich erstreckenden Wünsche von Bahnbenutzern Steiermarks entgegenzunehmen, durch Erhebungen die Grundlagen für die Beurteilung dieser Wünsche sicherzustellen und letztere sodann mit ihrem Gutachten an die zuständige Stelle zu leiten. Sie hat ferner kommerzielle Gutachten über Projekte neuer Bahnen Steiermarks zu erstatten und der Generaldirektion vorzulegen. Die Geschäftsstelle hat auch aus eigenem Antriebe zur Förderung des Verkehrs auf den steiermärkischen Eisenbahnlinien dienende Anträge mit entsprechender Begründung den zuständigen Eisenbahndienststellen zu unterbreiten.

Zum Wirkungskreis der Geschäftsstelle gehört auch die Teilnahme an Verhandlungen, in denen Eisenbahnfragen Steiermarks, insbesondere des Fremdenverkehrs, zur Verhandlung gelangen.

— **Beschaffungsdirektion der Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen teilt mit, daß nunmehr auch die Beschaffungsdirektion in das Gebäude Schwarzenbergplatz 3 (Mezzanin) übergesiedelt ist.

— **Aufhebung der Bundesbahndirektionskassen.** Infolge der Zusammenfassung des Dienstes in fremden Währungen bei der Hauptkasse der österreichischen Bundesbahnen in Wien wurden die bei den Bundesbahndirektionen bestehenden Direktionskassen mit Ende Mai d. J. aufgelöst. Für den Barzahlungsdienst bei den Bundesbahndirektionen bestehen nur noch Handkassen, die aber nur die Personalzahlungen, nicht aber auch Zahlungen an Parteien zu besorgen haben. Zahlungen an Parteien werden jetzt, soweit sie nicht durch die Stationskassen erfolgen, nur noch durch die Hauptkasse in Wien, Schwarzenbergplatz 3, das Postsparkassenamt und die Bankverbindungen der Bundesbahnen bewirkt.

— **Errichtung von Eisenbahngerichten.** In einer Sitzung der Wiener Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie wurde ein Bericht über die Entscheidung von Streitigkeiten über alle Ansprüche, die auf die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, des Internationalen Übereinkommens und den auf diesen Grundlagen aufgebauten Tarifbestimmungen beruhen, erstattet. Der Bericht gipfelte in folgenden Anträgen: 1. Die Kammer erachtet die Schaffung von Sondergerichen für Streitigkeiten aus Eisenbahn-Beförderungsverträgen (Eisenbahngerichte) für zweckmäßig und dringlich. 2. Der vom Transportausschuß des kommerziellen Verbandes der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeitete Gesetzentwurf über die Errichtung von Eisenbahngerichten bildet eine geeignete Grundlage zur Schaffung dieser Gerichte. 3. Das Präsidium wird ermächtigt, eine gemeinsame Beratung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, der Generaldirektion der Bundesbahnen und des Transportausschusses des kommerziellen Verbandes der österreichischen Eisenbahnen herbeizuführen. Abänderungen des Entwurfes werden von der Kammer u. a. in der Richtung vorgeschlagen, daß nicht nur in Wien, sondern in jeder Hauptstadt eines Bundeslandes ein Eisenbahngericht zu errichten, ferner als 2. Instanz für das ganze Bundesgebiet ein Eisenbahnobergericht zu schaffen sei.

— **Fremdenverkehrsausstellung in Linz.** Bei der kürzlich veranstalteten Fremdenverkehrsausstellung in Linz trat das Bundesministerium für Handel und Verkehr in seiner sich sehr vorteilhaft darbietenden und allgemein beifällig beurteilten Koje als Aussteller sehenswerter und interessanter Schaustücke auf. Vor allem waren die preisgekrönten und mit Anerkennungsdiplomen ausgezeichneten Arbeiten aus dem unter dem Titel „Reisebilder aus Österreich" von der Verkehrssektion des Ministeriums veranstalteten Wettbewerb für Lichtbilder ausgestellt, der zahlreiches, sowohl künstlerisch als auch werbetechnisch sehr wertvolles Material ergeben hat.

— **Sommerfahrplan der Bundesbahnen.** (Schluß aus Nr. 23.) Wien=Franz Josef=Bahnhof-Gmünd-Prag. Der Schnellzug D 1 Wien-Prag-Berlin fährt von Wien=Franz Josef=Bahnhof 7 Uhr ab, der Gegenzug D 2 trifft in Wien 23 Uhr 20 Min. ein. Der Nachmittagsschnellzug 5 Wien-Prag geht von Wien=Franz Josef=Bahnhof um 13 Uhr 30 Min. ab, der Gegenzug 6 trifft in Wien=Franz Josef=Bahnhof 14 Uhr 30 Min. ein.

Die Bäderschnellzüge Wien-Marienbad-Karlsbad-Franzensbad D 3 (ab Wien=Franz Josef=Bahnhof 8 Uhr 50 Min.) und D 4 (an Wien=Franz Josef=Bahnhof 18 Uhr 35 Min.) verkehren wieder vom 1. Juni bis 30. September.

Wien=Nordbahnhof-Znaim-Prag. Schnellzug 305 Wien-Znaim-Prag mit Anschlüssen nach Reichenberg: Wien=Nordbahnhof ab 13 Uhr, Reichenberg an 22 Uhr 49 Min., Gegenzug 306 von Reichenberg um 6 Uhr 20 Min., Wien=Nordbahnhof an 15 Uhr 45 Min.

Wien=Ostbahnhof-Lundenburg-Prag und Warschau-Lemberg. Schnellzug D 203 nach Brünn-Prag Wien=Ostbahnhof 13 Uhr 20 Min. ab, der Gegenzug D 204 trifft in Wien=Ostbahnhof um 16 Uhr ein.

Der Schnellzug D 205 Wien=Ostbahnhof-Krakau-Lemberg-Bukarest fährt von Wien=Ostbahnhof 14 Uhr 30 Min. ab, der Gegenzug 206 trifft in Wien=Ostbahnhof um 14 Uhr 10 Min. ein.

Der Schnellzug D 209 ab Wien=Ostbahnhof 22 Uhr 55 Min. führt außer den durchlaufenden Wagen Wien-Brünn-Prag-Berlin, Wien-Warschau und den Schlafwagen Wien-Warschau während der Sommermonate noch einen Schlafwagen Wien-Brünn-Prag-Karlsbad. Der Gegenzug D 210 kommt in Wien=Ostbahnhof um 6 Uhr 15 Min. an.

Wien=Ostbahnhof-Marchegg-Preßburg. Die Orientexpreßzüge L 101 und L 102 Paris-Wien-Budapest-Bukarest verkehren in nahezu unveränderter Fahrordnung, jedoch Zug L 102 von Bukarest vom 3. Juni an jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag (statt Samstag), L 101 nach Bukarest wie bisher Mittwoch, Freitag und Sonntag.

Der Schnellzug D 603 Wien-Preßburg-Trentschin-Kaschau: Wien=Ostbahnhof ab 10 Uhr 10 Min., Gegenzug D 604 Wien=Ostbahnhof an 23 Uhr 35 Min.

Wien=Ostbahnhof-Straß=Sommerein-Budapest. Die Schnellzüge D 5 (Wien=Ostbahnhof ab 9 Uhr 35 Min.) und D 6 (Wien=Ostbahnhof an 20 Uhr 35 Min.) führen vom 14. Juni bis 14. September einen durchlaufenden Wagen 1./2. Klasse Budapest-Bad Aussee. Zur Entlastung des Schnellzuges D 6 verkehrt von Budapest (ab 14 Uhr 10 Min.) nach Wien=Ostbahnhof der Schnellzug D 4 (an Wien=Ostbahnhof 19 Uhr 40 Min.).

Die Nachtschnellzüge D 9 (Wien=Ostbahnhof ab 23 Uhr 55 Min., Budapest an 6 Uhr 20 Min.) und D 10 (Budapest ab 23 Uhr 20 Min., Wien=Ostbahnhof an 6 Uhr 25 Min.) führen nun mehr täglich einen Kurswagen 1./2. Klasse Wien-Belgrad-Konstantinopel. Dagegen entfällt der bisher dreimal wöchentlich verkehrende Kurswagen Wien-Athen.

Wien=Südbahnhof-Graz-Marburg. Durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit war es möglich, die Tagesschnellzüge Wien-Triest und Agram D 1 (Wien=Südbahnhof ab 7 Uhr 25 Min., Graz=Hauptbahnhof an 11 Uhr 29 Min., ab 12 Uhr) und D 2 in Bruck an der Mur mit den Schnellzügen 101 nach beziehungsweise 102 von St. Michael in Anschluß zu bringen und eine neue Schnellzugsverbindung von Wien=Südbahnhof und Semmering über Bruck an der Mur-Selzthal mit dem Salzkammergut, Salzburg und Innsbruck herzustellen.

Wien=Südbahnhof und Graz-Klagenfurt-Villach-Südtirol und Italien. Die Tagesschnellzüge 103 (Wien=Südbahnhof ab 10 Uhr) und 104 (Wien=Südbahnhof an 20 Uhr 45 Min.) verkehren bis und ab Linz.

Die Nachtschnellzüge D 109 und D 110 Wien-Leoben-Tarvis-Italien vermitteln durch die in Villach anschließenden Züge D 409 und D 410 die Verbindung mit Südtirol (Bozen und Meran).

Graz-Fehring-Budapest und Graz-Fehring-Aspang-Wien. Der Schnellzug 1301: Graz=Hauptbahnhof ab 12 Uhr 10 Min., Budapest an 21 Uhr 50 Min. Der Gegenzug 1302: Budapest ab 7 Uhr 10 Min., Graz=Hauptbahnhof an 17 Uhr.

Graz-Linz-Prag. Die Schnellzüge Graz-Linz-Prag (Graz=Hauptbahnhof ab 17 Uhr 24 Min., an 11 Uhr 49 Min.) führen wieder einen Schlafwagen Graz-Prag.

München-Salzburg-Tauernbahn-Rosenbach-Triest-Laibach-Belgrad. In der ganzjährigen Tagesschnellzugsverbindung München-Triest, Zug D 701 (Salzburg ab 12 Uhr 30 Min.) und D 702 (Salzburg an 17 Uhr 5 Min.) wird ab 1. Juni wieder ein Speisewagen Salzburg-Villach und ein durchlaufender Wagen mit allen drei Klassen Salzburg-Klagenfurt geführt.

Die Nachtschnellzüge München-Triest-Agram D 709 und D 710 werden mit beschleunigten Fahrzeiten wieder eingeführt und nach folgender Fahrordnung bis Belgrad weitergeführt: Salzburg ab 23 Uhr 40 Min., Triest an 11 Uhr 25 Min., Belgrad an 22 Uhr 40 Min.; Belgrad ab 6 Uhr 45 Min., Triest ab 17 Uhr 55 Min., Salzburg an 5 Uhr 55 Min.

München-Kufstein-Innsbruck-Brenner-Italien. In den Nachtschnellzügen D 101 und D 102 München-Innsbruck-Italien wird der Kurswagen München-Rom auf München-Florenz beschränkt, dagegen der Kurswagen München-Genua bis Ventimiglia ausgedehnt.

In dem etwas vorgelegten Tagesschnellzug München-Innsbruck-Italien D 103 (Innsbruck ab 13 Uhr 30 Min.) und dem Gegenzug D 104 (Innsbruck ab 16 Uhr 30 Min.) werden durchlaufende Wagen München-Franzensfeste-Innichen geführt.

Weiter werden mit 1. Juni die Schnellzüge D 105 und D 106 zwischen Innsbruck und Meran wieder eingeführt. Der im Anschluß an den Zug D 310 von Paris und der Schweiz verkehrende Zug D 105 liegt jedoch früher (Innsbruck ab 17 Uhr 30 Min., Meran an 23 Uhr 1 Min.), der Gegenzug D 106, der in Innsbruck den Anschluß an den Zug D 309 nach der Schweiz und Paris vermittelt, später (Meran ab 6 Uhr, Innsbruck an 11 Uhr 32 Min.) In der Zeit vom 28. Juni bis 14. September verkehren diese Züge bis und ab München, und zwar Zug D 105 (München=Hauptbahnhof ab 13 Uhr 15 Min., Innsbruck=Hauptbahnhof an 17 Uhr 10 Min.), Zug D 106 (Innsbruck ab 11 Uhr 40 Min., München an 15 Uhr 40 Min.) und führen in dieser Zeit außer durchlaufenden Wagen München-Meran und München-Trient auch einen Speisewagen zwischen Kufstein und Bozen.

München-Mittenwald-Innsbruck. Während der Sommermonate verkehren auf der Mittenwaldbahn wieder die Schnellzüge 601 (Innsbruck=Hauptbahnhof ab 11 Uhr 10 Min., München=Hauptbahnhof an 15 Uhr 56 Min.) und 602 (München=Hauptbahnhof ab 12 Uhr 37 Min., Innsbruck=Hauptbahnhof an 17 Uhr 20 Min.).

— **Der Außenhandel Österreichs** hat im April 1924 im Vergleiche zu den Vormonaten neuerlich zugenommen und war auch, wie die nachstehenden Zahlen zeigen, bedeutend stärker als im gleichen Monate des Vorjahres.

	Durchschnitt Januar-Februar 1924	März	April
	Millionen Goldkronen		
Einfuhr	164,2	172,2	182,2
Ausfuhr	72,5	88,2	101,5
Einfuhrüberschuß	91,7	84,0	80,7

Trotz weiterer Steigerung des Einfuhrwertes zeigt das Bilanzpassivum infolge der gleichzeitigen stärkeren Zunahme der Ausfuhr in den ersten Monaten des laufenden Jahres eine allmähliche Verringerung. Das Gesamtpassivum der ersten vier Monate 1924 betrug 348 Millionen Goldkronen und übersteigt somit noch wesentlich das Passivum des gleichen Zeitabschnittes 1923 in der Höhe von 227 Millionen Goldkronen.

Niederlande.

— **Niederländische Eisenbahnen** (Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, SS, und Holländische Eisenbahn-Gesellschaft, HSM). Die der Generalversammlung vorzulegende Gewinn- und Verlustrechnung schließt für 1923 mit einem Gesamtverlust von 20 956 918 fl. (1922: 28 472 285 fl.) ab, bei einem freien Aktienkapital von 40½ Mill. Gulden, von welcher Summe auf SS 9 314 186 fl., und auf HSM 11 642 732 fl. entfallen. Da der Staat vertragsgemäß eine Dividende von 5 % zu gewährleisten hat, muß er zuschießen: bei SS 10 218 922 fl., bei HSM 12 767 732 fl., so daß sich ein Gewinn ergibt bei SS von 904 736 fl. und bei HSM von 1 125 000 fl.

Nachdem die auf den 28. Juni anberaumte Hauptversammlung den Abschluß genehmigt hat, werden wir auf die Einzelheiten des Jahresergebnisses zurückkommen. Dr. O.

— **Die Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft** hat in der letzten Hauptversammlung der Aktionäre die Bilanz für das mit dem 30. April 1924 abgelaufene Geschäftsjahr und die Gewinn- und Verlustrechnung festgestellt und dabei die Dividende auf 16½ % festgesetzt. Der Gesetzentwurf betr. die Verstaatlichung der Almelo-Salzbergener Eisenbahn, die eine Änderung der Betriebsweise zur Folge haben wird, liegt zurzeit der zweiten Kammer vor. Dr. O.

— **Neuregelung der Arbeiterlöhne in Staatsbetrieben** (einschl. Post, Telegraph und Telephon). Es sind 5 Lohngruppen vorgesehen: ungelernte Arbeiter, gelernte Arbeiter (Scharwerker), einfache Handwerker, bessere Handwerker und Vorhandwerker. Anderseits bestehen drei Ortsklassen. Innerhalb der Lohngruppe und der Ortsklasse steigen die einzelnen Löhne derart, daß nach 5jähriger Dienstzeit der Höchstlohn erreicht wird. Beispielsweise beträgt der Lohn in Lohngruppe I und der obersten Ortsklasse im ersten Jahre 24 fl., nach 5 Jahren 26,40 fl. und in Lohngruppe V und der obersten Ortsklasse 33,60 und 36 fl. in der Woche. Dr. O.

— **Entlassung von verheirateten weiblichen Beamten.** Nach Zeitungsnachrichten beabsichtigt die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen eine Bestimmung in die Dienstvorschriften aufzunehmen, nach der bei der Entlassung von verheirateten weiblichen Beamten die Anrufung des Schiedsgerichts fortfallen soll und die bei dem Ausscheiden zu zahlende Abfindung auf ein Monatsgehalt für jedes Dienstjahr mit einem Höchstbetrage von 10 Monaten festzusetzen ist.

Auch beabsichtigt die Verwaltung eine Bestimmung einzuführen, wonach weibliche Bedienstete, wenn sie heiraten, ohne weiteres ausscheiden. (N. R. Ct. 161.) Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die polnischen Staatsbahnen als selbständiges Wirtschaftsunternehmen.** Nach Österreich und Deutschland geht auch Polen daran, schreibt die Zoll- u. Sped.-Ztg., die Eisenbahnen dem unmittelbaren Einfluß der Hoheitsverwaltung zu entziehen und diesem wichtigen Zweig der Volkswirtschaft die für seine Entwicklung unentbehrliche Selbständigkeit zu geben. Die wichtigsten Bestimmungen des neuen Statuts sind: Die Staatsbahnen bilden eine selbständige Wirtschafts- und Rechtseinheit, welchen das gesamte Eisenbahngut zugewiesen wird, das jedoch Staatseigentum bleibt. Ebenso werden sämtliche von der polnischen Eisenbahn errichteten Neubauten und Investitionen Staatseigentum bleiben; lediglich Barvorräte stehen der Eisenbahn zur Verfügung. Der Staatsschatz haftet für die Verbindlichkeiten der Eisenbahn bis zur Höhe ihres Vermögens. Die Höhe für Anleihen der Eisenbahn wird auf den Betrag von 100 Millionen Zloty beschränkt, die Deckung dafür muß in den eigenen Einnahmen gefunden werden. An der Spitze des unter dem Namen „Polskie Koleje Panstwowe“ („Polnische Staatseisenbahnen“) zu schaffenden selbständigen Wirtschaftskörpers wird ein dem Verkehrsministerium unterstehender und vom Staatspräsidenten ernannter Generaldirektor stehen. Die Generaldirektion hat dem Verkehrsministerium allmonatlich Bericht über den Stand der Schulden und jährlich eine Bilanz vorzulegen. Dem Verkehrsministerium bleibt die Aufsicht über die Betriebssicherheit sowie die Genehmigung neuer Bahnlinien, bedeutender Investitionen, Festsetzung des Tarifs usw. vorbehalten.

— **Wiedereinführung der 1. und 2. Wagenklasse im russischen Eisenbahnverkehr.** Seit Anfang Juni ist in Rußland in den Eisenbahnwagen der ehemaligen Internationalen Schlafwagengesellschaft die seit der Oktoberrevolution abgeschaffte Einteilung in 1. und 2. Klasse wieder eingeführt worden. Demnächst soll diese Einteilung auch in allen anderen Zügen eingeführt werden.

— **Tschechoslowakischer Staatseisenbahnrat.** In der Frühjahrssitzung des tschechoslowakischen Staatseisenbahnrates wurde ein Bericht des Eisenbahnministers verlesen, dem folgendes zu entnehmen ist:

Um eine Übersicht für die Kontrolle der Wirtschaftlichkeit der tschechoslowakischen Staatsbahnen zu gewinnen, wurde mit Beginn d. J. bei der Staatsbahndirektion Prag-Nord die doppelte Buchführung probeweise eingeführt.

Mit den Nachbarstaaten werden Verhandlungen bezüglich Regelung des Anschlusses in den Grenzbahnhöfen gepflogen. Der diesjährige strenge Winter übte auf den Eisenbahnverkehr einen günstigen Einfluß. Mit der südslawischen Adria wurde eine schnellere und bequemere Eisenbahnverbindung probeweise eingeführt. Die Einführung der direkten Verbindung mit Italien und mit der Schweiz über Österreich konnte nicht verwirklicht werden. Dafür wurde aber die Verbindung mit diesen beiden Ländern über Deutschland verbessert. Zwischen Prag und Paris verkehren wieder direkte Wagen. Die Verbindung mit Breslau und dadurch auch mit Posen wurde bedeutend verbessert. Mit Deutschland wurden allgemeine Grundsätze vereinbart, nach denen nun Anschlußverträge vereinbart werden. Gleichzeitig wird die Frage der Übernahme der reichsdeutschen Strecken auf tschechoslowakischem Gebiete gelöst; aus diesem Anlaß ist es bereits zum Austausch von Noten gekommen. Nach Erledigung dieser Frage und nach vorläufiger Regelung des gemeinsamen Dienstes wird dann an eine dauernde Regelung in der Form eines zwischenstaatlichen Vertrages geschritten werden.

Das Studium der Elektrisierung der Umgebung von Prag wird fortgesetzt. Es ist bereits gelungen, eine bedeutende Herabsetzung des Kohlen- und Brennstoffverbrauchs auf den Eisenbahnen zu erzielen. Für das Jahr 1924 wurden 85 neue Lokomotiven, 35 Tender und 325 Personen- und 1960 Lastwagen bestellt. Mit der Gültigkeit mit 1. Januar 1924 wurde für sämtliche Staatseisenbahnstrecken (auch Lokalbahnen und die Eisenbahn Kaschau-Oderberg) ein einheitlicher Personentarif eingeführt. Die Fahrpreise wurden in der 1. Klasse herabgesetzt.

Mit 1. März 1923 wurde ein neuer Frachtentarif auf den Staatsbahnen herausgegeben. Auf den Strecken der Eisenbahn Kaschau-Oderberg wurde der Tarif der tschechoslowakischen Hauptbahnen eingeführt. In Karpathorußland wurden durch eine Neueinführung die Eisenbahntarife bedeutend herabgesetzt.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird noch im laufenden Jahre an den Umbau der Bahnhöfe von Groß-Prag geschritten werden. Behufs Mitarbeit mit den übrigen Behörden in dieser Frage wurde ein Arbeitsausschuß der Prager Bahnhofskommission gebildet. An der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Brünn, Preßburg und Kaschau wird gearbeitet.

— **Die südslawischen Staatseisenbahnen.** Aus einer Mitteilung des „Österr. Volkswirtes“ entnehmen wir, daß Südslawien heute 6458 km vollspurige und 3060 km schmalspurige Eisenbahnen, demnach insgesamt 9518 km Eisenbahnen besitzt. Hiervon waren 3671 km vollspurige und 2597 km schmalspurige, zusammen 6268 km Eisenbahnen im Staatsbetrieb.

Vorhanden waren nach amtlichen Angaben 1921 Lokomotiven und 41 851 Wagen, von denen aber im Zeitpunkte der Zählung nur 1055 Maschinen und 24 145 Wagen benutzbar waren.

Die Eisenbahnen waren in Alt-Serbien eine außerordentlich ergiebige Einnahmequelle, die von Jahr zu Jahr steigende Erträgnisse abgeworfen hat. Durch die starke Abnutzung der Eisenbahnlinien während des Krieges und den zu kleinen Wagenpark hat sich nach dem Umsturze das Bild gänzlich geändert. 1919/20 haben die Einnahmen kaum die Hälfte der Ausgaben gedeckt; 1920/21 ungefähr 88 %; 1921/22 hingegen konnte, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, bereits ein Reingewinn

erzielt werden, der 22 % vom Rohertrag ausmachte; 1922/23 waren es 16 %.

	1921/22	1922/23	
Ausgaben	881 396 099	985 721 684	Dinar
Einnahmen	1 133 563 293	1 169 774 946	„
Einnahmenüberschuß	252 167 195	184 053 263	„
Reingewinn in Prozenten vom Rohgewinn	22	16	

Der Voranschlag für 1923/24, der allerdings nur 10 Monate umfaßt, ist wesentlich höher: ungefähr 2010 gegen 1170 Millionen Dinar. Die Ertragfähigkeit läßt sich nicht gut ermitteln, da das in das Unternehmen gesteckte Kapital in seiner Höhe unbekannt ist und auch der Schuldendienst nicht im Voranschlag des Verkehrsministeriums verrechnet wird. Auch sind die ziemlich bedeutenden Reparationslieferungen nicht berücksichtigt.

— **Wien-Nizza-Cannes-Expreß.** Kürzlich fand in Venedig eine Sitzung aller an der Führung des Wien-San Remo-Nizza-Cannes-Expreßzuges beteiligten Eisenbahnverwaltungen statt, in der beschlossen wurde, diesen im vergangenen Winter versuchsweise eingeführten internationalen Luxuszug auch im nächsten Winter in Verkehr zu setzen. Die Inanspruchnahme dieses Zuges war unerwartet stark, so daß er zeitweise mit fünf Schlafwagen verkehrte. In der Sitzung wurde vereinbart, u. a. für den Winterfahrplan eine weitere Abkürzung der Fahrtdauer des Zuges und in Berücksichtigung eines Wunsches aus Interessentenkreisen Kärntens seine Führung über Klagenfurt, anstatt über Feldkirchen. Die in der Richtung Wien-Cannes ungefähr 1¾ Stunden, in der Gegenrichtung ungefähr ¾ Stunden betragende Kürzung der neuen Fahrzeit wird sich in einer späteren Abfahrt von und einer früheren Ankunft in Wien auswirken.

— **Von der Moselkanalisierung.** Eine der großen lothringischen Tagesfragen bildet die Kanalisierung der Mosel, ein Projekt, das bereits etwa 150 Jahre alt ist, denn schon im Jahre 1769 hat die „Societe royale des sciences et des arts" auf die Verbesserung der Moselschiffahrt hingewiesen. Beim Bauplan des französischen Bautenministeriums von 1918 stand die Moselkanalisierung an der Spitze, aber der Umstand, daß die Kosten dieser Arbeiten sich auf etwa 120 Millionen Franken belaufen werden, hat den Finanzminister davon abgehalten, bisher das Projekt zu genehmigen und den Wünschen der lothringischen Parlamentarier zu entsprechen. Nun hoffen letztere beim neuen Finanzminister und beim neuen Ministerium mehr Entgegenkommen zu finden. Die Erzbecken von Thionville, Briey, Longwy erstrecken sich auf etwa 70 000 ha und ergaben 1913 rund 40 Millionen Tonnen Erze. Letztere werden zum Teil an Ort und Stelle verarbeitet, was den Herantransport von Koks und Kohlen von der Ruhr erfordert oder vom Saargebiet und aus Nordfrankreich. Die verarbeiteten Guß- und Stahlerzeugnisse müssen nach allen Richtungen fortbefördert werden, so daß ein ganzes Netz von Verkehrswegen notwendig ist. Der Transport mittels der Eisenbahn ist sehr kostspielig und außerdem ungenügend, daher wird die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße immer notwendiger. Man stützt sich dabei auf Art. 362 des Versailler Vertrages, der die Befugnisse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auch auf die Mosel bis zur französisch-luxemburgischen Grenze unter der Bedingung ausdehnt, daß Luxemburg hierzu seine Zustimmung erteilt. Man hofft auf diesem Wege für englische und amerikanische Güter eine Wasserstraße zu erlangen, auf welcher Güter von und nach Lothringen auf dem Rhein über Coblenz bis nach Lothringen zu Wasser befördert werden können.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft.** Da für die außerordentliche Generalversammlung, die diese Gesellschaft zur Erhöhung des Aktienkapitals einberufen hatte, eine genügende Kapitalvertretung nicht zustande kam, ist eine neue Versammlung auf den 30. Juni nach Brüssel einberufen worden. Dr. O.

— **Das Abkommen von Barcelona.** Im Amtsblatt der französischen Regierung ist soeben das Gesetz veröffentlicht worden, nach welchem die französische Regierung das Übereinkommen von Barcelona vom 20. April 1921 über die Freiheit der Durchfuhr vollzogen hat. Dieses Übereinkommen wurde bekanntlich von 34 Staaten abgeschlossen.

— **Die Verbindung von Köln nach England über Vlissingen und Hoek van Holland** mit Hilfe der Regiebahnen ist nunmehr wiederhergestellt. Nach Vlissingen geht es jetzt aber nicht mehr wie bislang über Goch, sondern wieder auf dem seit 1892 verlassenen Weg über München-Gladbach-Venlo-Boxtel-Tilburg, ab Köln 7.12 morgens, an Roosendaal 1.04, wo der von Bentheim kommende Zug erreicht wird, an Vlissingen 2.24, an London Victoria über Folkestone 9.55 abends. Zurück ab London 9.15 morgens, ab Vlissingen 5.35, ab Roosendaal 6.49 abends, an Köln 11.29 abends.

Nach Hoek van Holland wird der alte Weg über Nymwegen benutzt: ab Köln 4.36, Nymwegen 7.57 — 8.23 abends, an Rotterdam D. P. 10.14 abends, wo die Vereinigung mit dem von Berlin-Bentheim kommenden Zuge stattfindet; weiter ab Rotterdam 10.26, an Hoek van Holland 10.52, an London Liv. Street 8.38 morgens, sowie ab Rotterdam 10.18 abends, im Haag H. S. 10.41 abends. In Nymwegen besteht außerdem direkter Anschluß nach Amsterdam, ab Nymwegen 8.43 abends, Amersfoort 9.35 bis 9.39, an Amsterdam 10.31 abends. Der London-Berlin-Expreß erreicht den Anschluß in Amersfoort 9.36 (ab Berlin Schles. Bhf. 12.10 mittags). Umgekehrt geht es aus London 8.30 abends, ab Hoek van Holland 7.13 morgens, ab den Haag 7.22, ab Rotterdam 7.57, ab Amsterdam 8.00, ab Nymwegen 10.20, an Köln 1.36 mittags. Der Zug ab Amsterdam 8.00 morgens erreicht in Amersfoort wieder den London-Berlin-Expreß, an Berlin Schles. Bhf. 5.56 nachm. Dr. O.

— **Personenverkehr vom Festland nach England.** Der durch den Krieg zeitweise unterbrochene Verkehr zwischen England und dem Festlande hat nunmehr zum Teil andere Wege eingeschlagen, alte Verbindungen sind eingegangen oder eingeschränkt, neue hinzugekommen:

Die Verbindung von Le Havre nach Southampton, 110 Seemeilen, einmal täglich in 7½ Stunden und die zweimal tägliche zwischen Dieppe und Newhaven (65 Seemeilen in 3½ Stunden) sind bestehen geblieben. Von Boulogne ging es früher nur nach Folkestone (27 Seemeilen in 1¾ Stunden), jetzt geht nur noch eine Fahrt nach dort, die andere geht auf Dover, wozu nur 1½ Stunden gebraucht werden. Von Calais nach Dover (23 Seemeilen) bestanden früher 4 Überfahrten, jetzt verkehren die Schiffe nur noch zweimal täglich (1¼ Stunden). Von Ostende nach Dover (60 Seemeilen) bestehen nur noch zwei Verbindungen (4 Stunden) gegenüber 3 Fahrten früher. Ganz neu ist die Fährverbindung von Zeebrügge nach Harwich, wo die Schiffe einstweilen von Ende Juni bis Ende September dreimal wöchentlich in 7 Stunden verkehren sollen. Von Antwerpen nach Harwich (122 Seemeilen) geht es wieder wie früher werktäglich in 9—12 Stunden. Von Vlissingen ging es vor dem Kriege einmal täglich nach Queenborough und einmal nach Folkestone; bestehen geblieben ist nur die Tagesverbindung, die nach Folkestone (94 Seemeilen in 5½—6 Stunden) geht. Die Fahrten von Hoek van Holland nach Harwich sind auf die Werktage beschränkt (108 Seemeilen in 8 Stunden).

Es sind noch zu erwähnen die neuen Fährbootfahrten von Zeebrugge nach Hull von Ende Juni bis Ende September zweimal in der Woche in 13 Stunden sowie die auch früher bereits bestehenden Verbindungen Rotterdam-Hull täglich in 17 Stunden (217 Seemeilen) und die Linie Esbjerg-Harwich, viermal wöchentlich in 24—26 Stunden (650 km). Dr. O.

— **Festsetzung der englischen Eisenbahntarife.** Das englische Eisenbahngesetz von 1921 hat bekanntlich ein Tarifgericht — Railway Rates Tribunal — eingesetzt, zu dessen Aufgabe es an erster Stelle gehört, das Regeleinkommen — standard revenue — der Eisenbahnen festzustellen, um auf dieser Grundlage die angemessenen Tarife zu ermitteln. Wenn dieses Regeleinkommen einmal festgesetzt ist, kann davon nicht abgewichen werden, und es bildet bis zu einer Gesetzesänderung die Grundlage der Tarife. Das jetzige Gesetz gewährleistet den Eisenbahnen zwar nicht dieses Regeleinkommen; dadurch daß die Tarife aber unter Zugrundelegung dieses Einkommens berechnet werden, wird wenigstens die Wahrscheinlichkeit geschaffen, daß die Einnahmen in einem solchen Verhältnis zu den Ausgaben stehen, wie es zur Erzielung angemessener Überschüsse nötig ist. Die Aufgabe, die dem Tarifgericht übertragen ist, ist also eine sehr verantwortungsvolle, und das um so mehr, als ihrer Lösung erhebliche Schwierigkeiten im Wege stehen. Für die Festsetzung des Regeleinkommens sind die Überschüsse maßgebend, die die Eisenbahngesellschaften im Jahre 1913 erzielt haben, also vor ihrem Zusammenschluß zu den vier großen Gruppen, die sich jetzt in die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales teilen. Da aber bei den damaligen Eisenbahngesellschaften Einnahmen und Ausgaben nicht nach einheitlichen Grundsätzen ermittelt wurden, hat es Schwierigkeiten, festzusetzen, in welcher Höhe der Überschuß der durch sie gebildeten Gruppen anzunehmen ist. Besondere Schwierigkeiten macht auch die Berücksichtigung des Anlagekapitals. Auch dieses ist bei den einzelnen Gesellschaften nach ganz verschiedenen Grundsätzen berechnet worden, und so ist es denn nicht möglich, einheitliche Regeln für die Ermittelung des Anlagekapitals der vier Gruppen aufzustellen. Vom Anlagekapital und dessen Verzinsung hängt es aber wieder ab, welche Beträge als Überschüsse anzusehen sind. Man ist in England, nicht nur in Eisenbahnkreisen, auf den Ausgang der Verhandlungen vor dem Tarifgericht sehr gespannt.

— Das Arsenal von Woolwich als Lokomotivbauanstalt. Im Arsenal von Woolwich sind bekanntlich, nachdem der Kriegsbetrieb dort eingestellt worden war, zur Ausnutzung der Anlagen unter anderem Lokomotiven gebaut worden (s. a. Nr. 26 d. Ztg. vom 30. Juni 1921 und Nr. 14 vom 13. April 1922). Die Einführung dieses Betriebszweigs hat sich aber als ein Fehlgriff erwiesen, und diese Erkenntnis hat schon früher zu mißbilligenden Anfragen an die Regierung im Parlament geführt. Die Angelegenheit ist aber immer noch nicht erledigt und Mitte Mai ist wieder im Parlament gefragt worden, ob es gelungen sei, irgendwelche von den in Woolwich gebauten Lokomotiven zu verkaufen, und welcher Erlös dabei erzielt worden sei. Die Antwort lautete, daß 20 Lokomotiven verkauft worden seien, 30 aber noch zum Verkauf ständen. Deshalb sei es nicht angebracht, sich über den Preis zu äußern; der Herstellungspreis sei aber je 15 600 £ (!) gewesen. Dabei wurden Zweifel laut, ob die Lokomotiven wirklich als solche und nicht etwa als Schrott verkauft worden seien, doch wurde letzteres von der Regierung verneint. In einer Anfrage, ob die Lokomotiven Probefahrten gemacht hätten, kamen Zweifel zum Ausdruck, ob sie sich für den Eisenbahnbetrieb überhaupt eigneten, doch konnte auch hier der Regierungsvertreter die Erklärung abgeben, daß sich die beiden Lokomotiven, die auf Hauptstrecken ausgeprobt worden wären, dabei ebenso bewährt hätten wie Maschinen, die in bisher für den Bau von Lokomotiven eingerichteten Fabriken gebaut worden waren. Die Erklärungen der Regierung scheinen allerdings befriedigend, doch geht aus den Anfragen und ihrer Erledigung hervor, daß das Arsenal von Woolwich mit seinen Lokomotiven, ganz abgesehen von den hohen Gestehungskosten, kein rechtes Glück gehabt hat und mit ihnen keine Geschäfte machen kann.

Fremde Erdteile.

— Tariferhöhungen bei den Staatsbahnen in Niederländisch-Indien. Die Verwaltung beabsichtigt, demnächst die Tarife für verschiedene Landesprodukte (Gemüse und Früchte in Wagenladungen) heraufzusetzen, und hat eine dementsprechende Umfrage bei den beteiligten Verbänden und Vereinigungen gehalten, um deren Ansicht zu erhalten. Obwohl diese sich, wie zu erwarten war, durchweg gegen Frachterhöhungen aussprachen, will die Verwaltung doch ihre Absicht durchführen und die Frachtsätze um 40—60 % heraufsetzen. Bei der Gelegenheit ergab sich auch, daß die privaten Eisenbahngesellschaften bereits viel früher ähnliche Tariferhöhungen vorgenommen hatten, und jetzt sogar in der Lage sind, Ermäßigungen einzuführen. Immerhin werden die erhöhten Staatsbahntarife noch unter den ermäßigten Privatbahnsätzen liegen. Innerhalb der Verwaltung nimmt man übrigens an, daß der Verkehrsrückgang im Januar 1924 seinen Tiefstand erreicht haben wird, und daß sodann wieder mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen sein wird. (N. R. Ct. Nr. 160/24.) Dr. O.

— Eisenbahnwerkstätten in Südafrika und Freihandel. Zu dem politischen Programm der Regierung des Generals Smuts gehörte auch der Bau von Eisenbahnwerkstätten mit einem Aufwand von 5 000 000 £, in denen alle Lokomotiven und Wagen für die Eisenbahnen von Südafrika gebaut werden sollten. Man hat sich gewundert, daß General Smuts, der sonst ein Anhänger des freien Wettbewerbs im internationalen Handelsverkehr ist, für diese Forderung eintrat; es geschah aber wahrscheinlich aus Rücksicht auf seine Wähler. Der frühere Minister für Eisenbahnen und Häfen, Jaggers, der im übrigen ein Anhänger von Smuts ist, hat sein Amt niedergelegt, weil er sich für die Abschließung von Südafrika gegen die Einfuhr von Eisenbahnbedarf nicht einsetzen konnte, der jetzige Minister, Hoy, nimmt aber in dieser Beziehung anscheinend dieselbe Stellung ein wie General Smuts. Ob sich der Plan, Südafrika in bezug auf seine Versorgung mit Eisenbahnbedarf vom Auslande, namentlich vom Mutterlande unabhängig zu machen, wird durchführen lassen, kann zweifelhaft sein. In England sieht man aber derartige Bestrebungen, die nur mit Rücksicht auf die Arbeiterbevölkerung verfolgt werden, mit sehr scheelen Augen an, weil man befürchtet, daß dadurch der englische Ausfuhrhandel mit den überseeischen Siedelungen leiden wird.

— Verkürzung der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Ein amerikanischer Eisenbahnfachmann weist in „Railway Age“ auf die Folgen hin, die die Verkürzung der Arbeitszeit hat. Im Jahre 1916 hat nach seinen Angaben jeder Bedienstete der Eisenbahnen im Durchschnitt 3148 Stunden Dienst getan, im Jahre 1923 aber nur 2584 Stunden. Diese Verminderung um 574 Stunden im Jahre ist bei 8½ Stunden täglicher Arbeitszeit und 25 Arbeitstagen im Monat gleichbedeutend mit einem jährlichen Urlaub von nahezu 2¾ Monaten. Für die Eisenbahngesellschaften ist damit eine erhebliche Belastung verbunden, während den Bediensteten auf diese Art ein beträchtlicher Vorteil zugewendet wird.

— Weltkraftfahrtagung in Detroit. Vom 21. bis 24. Mai fand in Detroit eine Weltkraftfahrtagung statt, die sich mit dem gesamten Kraftfahrwesen beschäftigte. Sie war von der amerikanischen Kraftfahrzeug-Handelskammer veranstaltet. In den Verhandlungen wurden an erster Stelle die Leistungen und Möglichkeiten des Kraftwagens für wirtschaftliche Zwecke erörtert, namentlich in Gegenden, in denen die vorhandenen Verkehrsmittel nicht ausreichen. Auch das Verhältnis zwischen Kraftwagen und Straße wurde besprochen. An den Vorträgen waren nicht nur Amerikaner beteiligt, sondern auch Vertreter aus Europa und Asien.

— Leistungen amerikanischer Eisenbahnen. Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten sind bekanntlich schon seit einiger Zeit bestrebt, ihre Unternehmungen „intensiver“ zu betreiben. Sie haben sich dabei z. B. zum Ziel gesetzt, als täglich von einem Güterwagen zurückzulegenden Weg eine Entfernung von 30 (engl.) Meilen (48 km) zu erreichen. Was auf dem Wege zu diesem Ziel durch geeignete Betriebsmaßnahmen geleistet werden kann, zeigt nach Mitteilung der DAZ. ein Bericht der Pennsylvania-Eisenbahn, die schon immer eine führende Rolle unter den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten gespielt hat. Während im April 1920 und 1921 ihre Güterwagen 23 und 28 km täglich zurücklegten, ist ihre Leistung im April 1923 auf 44,5 km gesteigert worden. Damit ist das erstrebte Ziel schon beinahe erreicht worden. Die Verlängerung des täglich zurückgelegten Weges auf rund das Anderthalbfache bedeutet zwar noch keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Güterwagenparks um das gleiche Maß, denn die Aufenthalte beim Be- und Entladen können nicht in demselben Maße verkürzt werden. Da aber in Amerika sehr erhebliche Entfernungen zurückzulegen sind, fällt der täglich durchfahrene Weg gegenüber jenen Aufenthalten verhältnismäßig schwer ins Gewicht, und die dadurch ermöglichte Beschleunigung des Umlaufs der Güterwagen, also die Verkürzung der Zeit, nach der ein einmal beladener Güterwagen für die nächste Ladung verfügbar wird, ist gleichbedeutend mit einer Vermehrung des Wagenparks ohne Verausgabung der sehr erheblichen Beträge, die sonst für die Beschaffung neuer Wagen aufgewendet werden müßten.

— Abbau der amerikanischen Eisenbahnen*). Nach den statistischen Aufzeichnungen des Bundesverkehrsamts waren die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Juni 1916 gegen 409 350 km lang; bis zum Dezember 1921 war diese Zahl jedoch auf etwa 404 400 km gesunken, so daß ein sehr erheblicher Rückgang in der Länge des Eisenbahnnetzes zu verzeichnen war. Es sind noch mehr als 4950 km Eisenbahnen, die sich aus den genannten Zahlen ergeben, stillgelegt worden, denn der Neubau hat natürlich in den fünf Jahren von 1916 bis 1921 auch nicht geruht. Seit 1921 hat die Länge der amerikanischen Eisenbahnen wieder um 725 km abgenommen. Bis 1916 war es noch nie vorgekommen, daß ein Rückgang in der Kilometerzahl der amerikanischen Eisenbahnen zu verzeichnen gewesen wäre. Der Abbau verteilt sich auf alle Teile des Landes. Er wird zum Teil auf die Entwicklung anderer Verkehrsmittel, namentlich der Kraftwagen, zurückgeführt, zu deren Förderung die Verbesserung des Straßennetzes, namentlich die zunehmende Verbreitung der Straßen mit harter Decke beigetragen hat. Allein kann aber der Kraftwagen nicht die Ursache für die Stillegung von Eisenbahnen sein, denn z. B. in den Staaten New York und Kalifornien, die jeder ein Eisenbahnnetz von über 13 000 km und einen hochentwickelten Kraftwagenverkehr haben, ist der Abbau der Eisenbahnen geringer gewesen als in Colorado und Louisiana, wo es nur je etwa 8000 km Eisenbahnen und auch nur einen schwachen Kraftwagenverkehr auf der Straße gibt. Von den Eisenbahngesellschaften wird vielmehr behauptet, die Schuld treffe die Eisenbahnpolitik der Regierung, und die Eisenbahnen hätten deshalb stillgelegt werden müssen, weil die Gesetzgebung es nicht zulasse, daß die Tarife auf einen angemessenen Betrag erhöht würden, der die Betriebskosten decke und noch einen angemessenen Überschuß abwerfe.

Rechtspflege.

— Wie ist aufzuwerten? (Urteil des Reichsgerichts vom 26. 3. 24, III 375/23.) Über die Tatsache, daß aufzuwerten ist, wenn zwischen Leistung und Gegenleistung kein entsprechender Ausgleich besteht, ist man in der Rechtsprechung heute einig. Ausnahmen — die eigentlich keine sind — werden nur dann zugestanden, wenn der Kaufpreis schon im voraus gezahlt worden ist, der betreffende Lieferant also das Geld bereits zum vollen

*) S. a. Nr. 19 d. Ztg. v. 10. 5. 23.

Werte erhalten hat, so daß es einen entsprechenden Gegenwert für die Lieferung darstellt. Irrtümlich wird dagegen in manchen Kreisen angenommen, daß das Reichsgericht einen bestimmten zahlenmäßigen Betrag in Prozenten ausgedrückt als für die Aufwertung maßgeblich benannt habe. Eine derartige allgemeine Entscheidung ist ganz unmöglich. Ob zu 25, 50 oder 75 % im Verhältnis zur Goldmark aufzuwerten ist, hängt ganz von den Umständen des jeweiligen Falles ab. Hier sind alle Interessen zu berücksichtigen und zwar, wie die gegenwärtige Entscheidung wieder zum Ausdruck bringt, auch der Schaden, der dem Käufer durch den Verzug mit der Lieferung entstanden ist.

Die Firma L. & O. in München hatte von der Firma Sch. in München zwei Schreibmaschinen „Triumph" zum festen Preise von 7875 ℳ für das Stück erworben und verlangt die Lieferung zum Vertragspreise und Ersatz des Schadens, der ihr aus der Verzögerung der Vertragserfüllung entstanden ist. Die Beklagte beruft sich darauf, daß die Lieferung durch den Streik in den Triumphwerken verzögert worden sei und daß sie deshalb mit Recht höhere Preise gefordert habe. — Landgericht und Oberlandesgericht München haben sie zur Lieferung zum Vertragspreise verurteilt. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Daß die Beklagte zur Lieferung noch verpflichtet ist, ist richtig. Dagegen wendet sich die Revision mit Recht gegen die Zahlung des Vertragspreises. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts verstößt es wider Treu und Glauben, wenn der Käufer die Folgen der nach dem Vertragsabschluß eingetretenen Geldentwertung völlig auf den Verkäufer abwälzen will. Auch der Verzug des Verkäufers macht ihn des Rechts auf Aufwertung nicht verlustig. Er verpflichtet ihn zwar zum Schadensersatz, und gemäß § 252 BGB. auch zum Ersatz des dem Käufer entgangenen Gewinns, er darf aber nicht zur Bereicherung des Käufers führen. Das angefochtene Urteil muß deshalb nach § 242 BGB. aufgehoben werden. Die Vorinstanz wird die Aufwertungsfrage erneut unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen zu prüfen haben. Dabei wird auch der Schaden, den die Klägerin durch die schuldhafte Verzögerung der Lieferung seitens der Beklagten etwa erlitten hat, zu berücksichtigen sein.

Bücherschau

— **Die Goldmarkbilanz.** Im Auftrage der Industrie- und Handelskammer ist soeben der Kommentar zur Verordnung über Goldbilanzen und zu den Durchführungsbestimmungen, herausgegeben von Dr. Richard Rosendorff und versehen mit einem Vorwort des Präsidenten der Kammer, Franz von Mendelssohn, erschienen. Das Werk stellt den ersten ausführlichen Kommentar zu der für das Wirtschaftsleben so überaus wichtigen Verordnung dar. Er ist entstanden unter Mitwirkung von Persönlichkeiten, die an den Beratungen bei der Entstehung der Verordnung und der Durchführungsbestimmungen in hervorragendem Maße beteiligt waren. Es sind dies die Herren Dr. Feilchenfeld (Industrie- und Handelskammer), Rechtsanwalt Hans Michalke (Industrie- und Handelskammer), Dr. Egon Singer (Reichsverband der deutschen Industrie), Walter Basson (Zentralverband des deutschen Großhandels), Dr. Walter Reimer (Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels), Landrat a. D. Dr. August Schroepffer (Deutscher Industrie- und Handelstag). Der Kommentar berücksichtigt insbesondere die praktischen Bedürfnisse des Kaufmanns sowie die vielfach schwierigen Fragen, die sich auf den Gebieten des Aktienrechts ergeben. Die Stellung der Autoren im wirtschaftlichen Leben, und die Tatsache, daß sie von Beginn der Verhandlungen an als Vertreter ihrer Verbände einen maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung der gesamten Materie genommen haben, geben dem Werke eine besondere Bedeutung. Der Kommentar erscheint im Verlage Otto Stollberg & Co., Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 48, Besselstraße 21.

— **Wochenblatt für das Verkehrswesen.** Seit 1. Mai d. J. erscheint im Verlage für Politik und Wirtschaft G. m. b. H., Berlin SW 48 (Besselstr. 21), wieder das Wochenblatt für das Verkehrswesen, das Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie, für Funkverkehr sowie für Eisenbahn, Spedition und Schiffahrt bringt.

Neuerschienene Bücher.

1. Feig & Sitzler, Arbeitsrechtliche Gesetze und Verordnungen des Reichs nach dem Stand vom 1. April 1924. Verlag Vahlen, Berlin. Preis 8 ℳ.
2. Hans Lorenz, Lehrbuch der Technischen Physik, I. Bd. Technische Mechanik starrer Gebilde. Verlag Julius Springer, Berlin. Preis 18 ℳ.
3. H. Haeder, Dampfmaschinen. Verlag Haeder, Wiesbaden. Preis 8,50 ℳ.
4. Birk, der Wegebau, 6. Teil, Signal und Sicherungsanlagen bei Eisenbahnen, Verlag Deuticke, Leipzig und Wien. Preis 6,30 ℳ.
5. H. Baer, Dampfturbinen und Turbokompressoren. Verlag B. G. Teubner, Leipzig-Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Für alle im Bereiche der Österreichischen Bundesbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der A. G. der Wiener Lokalbahnen zur Auf- und Abgabe gelangenden oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen sind an Stelle der in Nr. 35 Seite 577 des Jahrgangs 1923 der Vereinszeitung unter den lfd. Nrn. 1—3 bekanntgegebenen vorübergehenden Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen mit Wirkung vom 2. Juni 1924 folgende Zuschläge getreten:

1. Eilgut (ausgenommen lebende Tiere): 1 Tag für je angefangene 250 km;
2. Frachtgut:
   a) für lebende Tiere bei Aufgabe als Frachtgut ½ Tag für je angefangene 250 km;
   b) für Frachtgut in Wagenladungen 3 Tage für je angefangene 250 km;
   c) für Frachtstückgut 4 Tage für je angefangene 250 km.

(Genehmigende Verfügung der Aufsichtsbehörde vom 28. Mai 1924 Zl. 25. 732/44.)

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westfalen). Am 1. Juli 1924 geht die vollspurige Bahnstrecke Salzbergen-Landesgrenze mit den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn über.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-West. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die für die in der Station Wien-Großmarkthalle Lokalbahn zur Auf- und Abgabe zugelassenen Stückgüter vorgesehene Gewichtsgrenze von 100 kg auf 120 kg erhöht.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 120 vom 11. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Radstandsverzeichnis;

Nr. III 106 vom 6. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Veränderungen in den Betriebsverhältnissen einer Vereinsverwaltung;

Nr. IV 180 vom 10. Juni 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Verzugszinsen aus der Vereinsabrechnung;

Nr. IX 31 vom 10. Juni 1924 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 10. Juni 1924 ab wird der an der Strecke Züllichau - Kontopp gelegene Bahnhof 4. Kl. Radewitsch für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und lediglich als unbesetzter Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr beibehalten. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch den Zugführer. Wagen zur Beladung sind bei dem Bahnhof Trebschen oder schriftlich bei den in der Richtung nach Trebschen fahrenden Zugführern zu bestellen.

Die Frachtbriefe zu den beladenen Wagen sind dem Bahnhof Trebschen so rechtzeitig zuzustellen, daß die Wagen mit dem ersten Zuge nach Ablauf der jeweils geltenden Ladefrist abrollen können. Die ankommenden Wagenladungen sind während des Aufenthalts des Zuges, der bei der Avisierung angegeben wird, in Empfang zu nehmen. Die Übergabe der Wagen erfolgt durch den Zugführer.

Sendungen nach Radewitsch dürfen nur frankiert, von Radewitsch nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. (722)

Reichsbahndirektion Osten
in Frankfurt (Oder).

2. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des V. W. Ü. Wegen Lehnenrutschung war der Gesamtverkehr auf der Strecke Hieflau-Gstatterboden am 6. Juni auf fünf Stunden und vom 8. Juni abends bis 9. Juni vormittags auf 14 Stunden eingestellt.

Auf der Strecke Thal-Lienz war wegen Vermurung der Gesamtverkehr vom 8. Juni abends bis 9. Juni früh auf 8 Stunden unterbrochen. (720)

Villach, den 10. Juni 1924.
Bundesbahndirektion.

3. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Weimar-Gera gelegene Bahnhof Jena Weimar-Geraer Bahnhof erhält vom 1. Juli 1924 ab die Bezeichnung „Jena West". (709)

Erfurt, den 13. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Betriebsüberlassungen.

Am 1. Juli 1924 geht die normalspurige Bahnstrecke Salzbergen-Landesgrenze mit den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn über.

Münster (Westf.), den 5. Juni 1924.
Reichsbahndirektion. (699)

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Tfv. 6).

Infolge der am 22. Juni 1924 stattfindenden Betriebseröffnung der Neubaustrecke Künzelsau-Forchtenberg (Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart) werden die Stationen dieser Strecke aufgenommen. — Näheres enthält die am 19. Juni 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (714)

Berlin, den 13. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 62 für Wasserglas in Wagenladungen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze eingeführt, der die Sätze der Klasse E gewährt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juni 1924. (724)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1924 wird in Ziffer 7 Tfv. 5 der Vorbemerkungen hinter den Worten „regelrechten Tarifklassen" eingeschaltet: „teils verschiedenen Klassen von Ausnahmetarifen".

Berlin, den 16. Juni 1924. (725)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 wird die Station Klingenthal als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkohlen aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juni 1924. (723)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).

Infolge des am 1. Juli 1924 erfolgenden Übergangs der Strecke Salzbergen-Landesgrenze in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn treten mit dem gleichen Tage in den oben genannten Tarifheften Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die nächste Nummer des „Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr" veröffentlicht werden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Juni 1924. (721)
Reichsbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Deutschen Reichsbahn, Bezirk Dresden, Heft 2.

Die am 1. April 1924 eingezogene Güteragentur Commerau ist am 1. Juni 1924 wieder eröffnet worden. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, den 12. Juni 1924. (703)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. Juni 1924 wird die Station Edemissen als Versandstation in den Ausnahmetarif 14 für Erdöl, roh, unverarbeitet, aufgenommen.

Hannover, den 12. Juni 1924. (716)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1924 werden die Stationen Forchtenberg, Ingelfingen, Niedernhall und Weißbach in den Tarif aufgenommen. Die Station Breisach (Kaiserstuhlbahn) erhält andere Entfernungen. Näheres im Tarifanzeiger.

Hannover, den 16. Juni 1924. (726)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 61 eingeführt für Tonwaren zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

Die Veröffentlichung erfolgt durch Nachtrag 1 zum Heft C II.

Altona, den 7. Juni 1924. (704)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 26. d. M. treten in der Gütereinteilung verschiedene Änderungen ein. Auskunft durch die Abfertigungen. (712)

Altona, den 13. Juni 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II — Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1924 an werden die Stationen Wehrse und Wehrse Grenze in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide usw. einbezogen. (711)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 13. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. Juni 1924: Aufnahme von Dillingen (Donau) in A. T. 34 und Gesundbrunnen Lagerhof in A. T. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Juni 1924. (710)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1924 wird die Seehafenstation Saßnitz Hafen in den Geltungsbereich des oben genannten Ausnahmetarifs einbezogen. (705)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1924 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf der Ausnahmetarif 6u für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr in Kraft. Der Tarif enthält besondere Frachtsätze ab Mannheim, Mannheim-Industriehafen, Mannheim-Rheinau Hafen, Frankfurt (Main) Osthafen, Frankfurt (Main) Westhafen, Karlsruhe, Kehl und Aschaffenburg Süd.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Köln, den 11. Juni 1924. (702)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 30. Juni 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und B genannten Tarife ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr, lfd. Nr. 2071/1923 und lfd. Nr. 842/1924.

Oppeln, den 13. Juni 1924. (719)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

1. Durchfuhrausnahmetarif D 81 für den Holzverkehr Österreich-Schweiz.
2. Durchfuhrausnahmetarif D 83 für den Holzverkehr Österreich-Frankreich.
3. Durchfuhrausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande.
4. Durchfuhrausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz.
5. Durchfuhrausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Frankreich.

In den Durchfuhrausnahmetarif D 81, 83, 85 ist als Absatz 7 und in D 87 und 89 als Absatz 6 am Schlusse der Anwendungsbedingungen nachzutragen:

„Durch eine Zurückbeförderung des Holzes nach Deutschland wird die Anwendung des Ausnahmetarifes verwirkt". (717)

München, den 13. Juni 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Tfv. 63. In der Entfernungstafel I ist mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1924 die Station Lippertskirchen (Lok. A. G.) zu streichen. Die Station Schalchen erhält die Bezeichnung Schalchen (Bay.). In der Entfernungstafel II treten mit sofortiger Wirksamkeit an Stelle der für folgende hessische Nebenbahnstationen vorgesehenen Entfernungen die nachstehend angegebenen:

Entfernungen zwischen den nördlichen Verbandsstationen	Kontrollbezirk oder Bahn	und den südlichen Knotenstationen																							
		1 Altengronau	2 Ansbach	3 Aschaffenburg Hbf.	4 Augsburg Hbf.	5 Bächingen (Brenz)	6 Donauwörth	7 Eberbach	8 Gemünden (Main)	9 Hergatz	10 Ingolstadt Hbf.	11 Lichtenfels	12 München-Laim	13 Neuoffingen	14 Neu-Ulm	15 Nonnenhorn	16 Nördlingen	17 Nürnberg Rbf.	18 Ritschenhausen	19 Röttingen (Ufr.) Bahnhof	20 Saalfeld	21 Sandbach (Odenwald)	22 Schnelldorf	23 Stockheim (Ofr.)	24 Würzburg Hbf.
Badenheim Zu 90	Sprendl F	184	295	116	396	345	356	—	168	426	402	308	454	345	317	435	326	311	287	254	—	113	276	340	206
Beerfelden (Odenw.) Zu 35	Hetzb B	143	215	65	301	256	261	30	117	340	313	257	359	260	[illegible]	349	231	258	236	147	—	34	181	289	159
Bockenrod Zu 80	Reinh R	130	[illegible]	51	350	305	310	79	103	389	[illegible]	243	408	309	281	398	280	246	222	194	—	36	230	275	141
Brensbach Zu 80	Reinh R	122	222	43	342	297	302	71	95	331	329	235	400	301	273	390	272	238	214	186	—	28	222	267	133
Elsheim-Stadecken Zu 89	Selzt	172	284	105	410	369	369	—	157	450	391	297	468	369	341	459	345	300	276	248	—	102	295	329	195
Frei Weinheim Zu 89	Selzt	165	277	98	403	362	362	—	150	443	384	[illegible]	461	362	334	452	338	293	269	241	—	95	288	322	188
Fürfeld Zu 90	Sprendl F	196	307	128	408	357	368	—	180	[illegible]	414	320	466	357	329	447	338	[illegible]	299	266	—	125	288	352	218
Groß Bieberau Zu 80	Reinh R	117	217	38	337	292	297	66	90	376	324	230	395	296	268	385	267	233	209	181	—	23	217	262	128
Groß Winternheim Zu 89	Selzt	167	279	100	405	364	364	—	152	445	386	292	463	364	336	454	340	275	271	243	—	97	290	324	190
Heppenheim (Rheinhess.) Zu 101	Worms O	172	269	100	355	304	315	—	152	385	367	292	413	304	276	394	285	295	271	213	—	91	235	324	190
Horchheim b. Worms Zu 101	Worms O	168	265	96	351	300	311	—	148	381	363	288	409	300	272	390	281	291	267	209	—	87	231	320	186
Ingenheim-Partenheim Zu 89	Selzt	177	289	110	415	374	374	—	162	455	396	302	473	374	346	464	350	305	281	253	—	107	300	334	200
Kirch- u. Pfaffenbeerfurth Zu 80	Reinh R	128	228	49	348	303	308	77	101	387	335	241	406	307	279	396	278	244	220	192	—	34	228	273	139
Lorchsmühle Zu 75	Osth W	180	272	102	358	307	318	—	154	[illegible]	370	[illegible]	416	307	279	397	288	297	273	216	—	100	238	326	192
Neubamberg-Freilaubersheim Zu 90	Sprendl F	192	303	124	404	353	364	—	176	434	410	316	462	353	325	443	334	319	295	262	—	121	234	348	214
Nieder Ingelheim Zu 89	Selzt	160	272	93	398	357	357	—	145	438	379	285	456	357	329	447	333	288	264	236	—	90	283	317	183
Nieder Kainsbach-Fränk. Crumbach Zu 80	Reinh R	125	225	46	345	300	305	74	98	384	332	238	403	304	276	393	275	241	217	189	—	31	225	270	136
Ober Ingelheim Zu 89	Selzt	164	276	97	402	361	361	—	149	442	383	289	460	361	333	451	337	292	268	240	—	94	287	321	187
Offstein Zu 101	Worms O	175	272	103	358	307	318	—	155	388	370	295	416	307	279	397	288	298	274	216	—	94	238	327	193
Reichelsheim (Odenw.) Zu 80	Reinh R	131	231	52	351	306	311	80	104	390	338	244	409	310	282	399	281	247	223	195	—	37	231	276	142
Schwabenheim-Babenheim Zu 89	Selzt	169	281	102	407	366	366	—	154	447	388	294	465	366	338	456	342	297	273	245	—	99	292	326	192
Westhofen (Rheinhess.) Zu 75	Osth W	184	276	106	362	311	322	—	158	392	374	298	420	311	283	401	292	301	277	220	—	104	242	330	196
Wöllstein (Rheinhess.) Zu 90	Sprendl F	188	299	120	400	349	360	—	172	430	406	312	458	349	321	439	330	315	291	258	—	117	280	344	210

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (s. RGBl. 1914, Seite 455).

München, den 4. Juni 1924. (706)

Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Es treten zahlreiche Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die am 16. Juni 1924 erscheinende Nummer 78 des Tarif- und Verkehrsanzeigers veröffentlicht werden. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Juni 1924. (713)

Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 3.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1924 werden die Stationen Forchtenberg, Ingelfingen, Niedernhall und Weißbach der Reichsbahndirektion Stuttgart in den genannten Verkehr einbezogen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz). (718)

Breslau, den 13. Juni 1924.

Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 15. Juni 1924.

Mit Gültigkeit ab 15. Juni 1924 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs. Wegen der Abfertigungsbeschränkungen und anderer Besonderheiten in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen ist vor Abfertigung einer Sendung stets der Reichsbahn-Gütertarif Heft D Stationstarif zu Rate zu ziehen. — Preis des Tarifes 20 Goldpfennig.

München, 10. Juni 1924. (700)

Tarifamt der D. R. B., Gr. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 wird in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5e als Ziffer 2 nachgetragen:

„2. Sand (ausgenommen Asphaltsand, Monazit- und Zirkonsand, Quarz- (Glas-), Schlackensand und Sand aus Steinen), unverpackt."

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (715)

Berlin, den 13. Juni 1924.

Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 bis auf weiteres werden in den auf Grund der Tarifziffern und der Verhältniszahlen in Goldpfennigen, in österr. oder ungar. Kronen sich ergebenden Frachtsätzen pro 100 kg Bruchteile von Goldpfennigen auf ganze Goldpfennige bzw. Beträge unter 100 österr. oder 100 ungar. Kronen auf 100 österr. bzw. 100 ungar. Kronen aufgerundet.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage bis auf weiteres werden für nach dem Lokalgütertarif Teil IV zur Abfertigung gelangende Sendungen in Mengen unter 10 000 kg für den Frachtbrief folgende Zuschläge zu den laut des genannten Tarifes bzw. des Nachtrages I zu demselben geltenden Tarifziffern berechnet:

für Mengen unter 5000 kg ein Zuschlag von höchstens 100 %

und für Mengen von mindestens 5000 kg ein Zuschlag von höchstens 30 %.

Nähere Auskunft erteilen die gesellsch. Direktion und die beteil. Dienststellen.

Wien, den 11. Juni 1924. (708)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Gebühr für die Ausweise der Kleingärtner (bes. Ausf.-Best. 196 zu § 12 EVO.) auf 1 ℳ erhöht.

Erfurt, im Juni 1924. (707)

Reichsbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover und in Osnabrück Güterbahnhof (alter Militärschuppen) lagernden alten Akten, Rechnungsbelege, Bücher, Morsestreifen, Avise und Papierabfälle sollen — für beide Orte zusammen — öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 270 000 kg.

Eröffnung der Angebote am 24. Juni 1924, vormittags 12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 133. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen stets gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 1,00 ℳ von unserem Präsidialbüro, Zimmer 208 (A 11) abgegeben. (701)

Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 26. Berlin, den 26. Juni 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Personenzugfahrplan.

Ein Beitrag zur wirtschaftlicheren Gestaltung des deutschen Reichsbahnunternehmens.

Von Eisenbahnoberinspektor **Brand** in Köln.

Die nachstehenden Ausführungen bezwecken eine Prüfung, ob sich auch im Personenzug-Fahrplandienst bei der wirtschaftlicheren Gestaltung des deutschen Reichsbahnunternehmens nennenswerte Ersparnisse erzielen lassen.

Abgesehen vom rechtsrheinischen Bayern sind bei der Deutschen Reichsbahn alle anderen 25 Reichsbahndirektionen ausführende Stellen für die Aufstellung und für die Veröffentlichung des Personenzug-Fahrplans, d. h. jede dieser 25 Reichsbahndirektionen gibt für ihren Bereich die Personenzug-Fahrpläne heraus und hat zu diesem Zweck ein Personenzug-Fahrplandezernat mit dem nötigen Stabe der ausführenden Beamten. Anders ist es im rechtsrheinischen Bayern, wo das Verkehrsamt München den Personenzug-Fahrplandienst für die fünf Reichsbahndirektionen Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg ausführt. Da das deutsche Reichsbahnnetz rund 53 000 km umfaßt, so ergibt sich nach Abzug des bayerischen rechtsrheinischen Fahrplanbezirks mit rund 7000 km für die übrigen 25 Reichsbahn-Fahrplanbezirke ein Netz von rund 46 000 km oder im Durchschnitt auf einen Bezirk ein Netz von 1840 km. Hierzu sei nebenher erwähnt, daß beispielsweise die Fahrplanbezirke Dresden rund 3400 km, Stuttgart 2000 km, Karlsruhe 1900 km, Köln 1700 km haben, während die Bezirke Ludwigshafen und Trier nur je 1000 km und Oldenburg sogar nur gegen 700 km erreichen. Zur Hervorhebung des Kerns wird wiederholt, daß der rechtsrheinische bayerische Fahrplanbezirk ein Netz von etwa 7000 km umfaßt, während die übrigen 25 Reichsbahn-Personenzug-Fahrplanbezirke im Durchschnitt nicht 2000 km besitzen.

Jeder der 26 Reichsbahn-Fahrplanbezirke gibt umfangreiches Fahrplanmaterial heraus, wovon an dieser Stelle nur die Fahrplanentwürfe, die Fahrplanbücher für den Dienstgebrauch, die Aushangfahrpläne und die Kursbücher (Taschenfahrpläne) gestreift werden sollen. An den Besprechungen der dauernd in benachbarte Fahrplanbezirke und häufig auf andere Anschlußbahnen hinübergreifenden Fahrplanfragen müssen sich naturgemäß die Fahrplandezernenten und gewöhnlich auch ausführende Beamte beteiligen. Daß diese Gliederung der Deutschen Reichsbahn in eine große Zahl von Fahrplanbezirken außerordentlich hohe Kosten verursacht, liegt auf der Hand und schon das bayerische rechtsrheinische Verfahren eines größeren Fahrplanbezirks regt dazu an, auch einen Vergleich mit außerdeutschen Verhältnissen zu ziehen.

Bei sehr vielen außerdeutschen Bahnen sind die Personenzug-Fahrplanbezirke, ob es sich nun um Staats- oder um Privatbahnen handelt, bedeutend größer. Das rund 4900 km umfassende Netz der belgischen Staatsbahn, die 4100 km lange französische Nordbahn, die 3700 km betreibenden vereinigten niederländischen Bahnen und anscheinend auch die 4900 km umfassenden österreichischen Bundesbahnen haben nur je einen Fahrplanbezirk, d. h. diese ausländischen Bahnen besitzen nur ein Fahrplandezernat, nur einen Stab ausführender Beamten, sie geben nur einen Fahrplanentwurf, nur ein Fahrplanmaterial zum Dienstgebrauch und nur ein Kursbuch heraus, und sie sind schließlich bei Fahrplanbesprechungen im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn mit nur wenigen Personen vertreten. Daß dieses aus-

ländische Verfahren sparsam ist, dürfte nicht bestritten werden können, und das rechtsrheinische bayerische Beispiel beweist seine Anwendungsmöglichkeit auf die übrigen deutschen Reichsbahnverhältnisse.

Über die Personenzug-Fahrplanentwürfe soll hier nur erwähnt werden, daß sie von einer Reihe von Reichsbahndirektionen in gefälligem und für andere Zwecke unverwendbarem Handformat, dagegen von anderen Reichsbahndirektionen in großem und eine gleichzeitige Verwendung als Aushangfahrplan-Drucksatz sichernden Format ausgegeben werden. Eine einheitliche Handhabung dürfte sich empfehlen.

Zu den Fahrplanbüchern für den Dienstgebrauch verwendet die Deutsche Reichsbahn vorwiegend das nachstehende Muster A.

Muster A.

294. Eilzug 2.–3. Kl. Cleve—Köln-Hbf. (—Frankfurt).
Grundgeschw.: 75 km.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11	12	13
Entfernung	Stationen und Blockstellen	Fahrzeit	Ankunft	Aufenth.	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	Überholung des Zuges	Überholung durch Zug	Kürzeste Fahrzeit		Es sind von 100 Wagenachsen zu bremsen	Tonnen hat zu befördern	
km		M	U M	M	U M				M	M		86	P8
	Cleve	—	— —	—	4^{34}	—	—	—			54(80)	380	430
4,3	Bedburg-Hau		— —	—	40	—	—	—	5,0				
4,6	Pfalzdorf	16	— —	—	45	—	—	—	5,0	14,0	"		
4,0	**Goch Stb.**	—	4^{50}	2	52	—	—	—	4,0		"		
3,1	Bk. Knappheide		— —	—	57	—	—	—	4,0		"		

Es ist jedoch anstelle des vorbezeichneten Musters A bei der Deutschen Reichsbahn allgemein die Einführung des nachstehenden Musters B geplant.

Muster B.

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11
Entfernung	Stationen und Blockstellen	Fahrzeit	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	Überholung durch Zug	Kürzeste Fahrzeit		Für Bremsbesetzung maßgebende Geschwindigkeit	Bremsbesetzung
km		M		M				M	M	km	%
	● **Zuffenhausen**	16	—	—	825				14,6		68
1,9	● **Feuerbach**		—	—	26,5			1,5			73
1,8	Stuttgart Nord Bk		—	—	28			1,4		70	62
1,0	Bk Prag		—	—	29			0,9			
1,8	● **Stuttgart Hbf**		832,5	10	42,5			3,1		75	56

Bei ausländischen Bahnen sind sparsamere Fahrplanbücher zum Dienstgebrauch eingeführt. So verwenden die vereinigten niederländischen Bahnen das nachstehende Muster C.

Muster C.

ROTTERDAM—AMSTERDAM. Reizigerstreinen.

Treinnummer.		1008	1010	850	852	204	▲161	854	1014	854	206	208
Maximum snelheid.		75	75	90	90	90	90	90	75	90	90	90
Rotterdam (D. P.)	V.	5.54	6.09			7.25			7.46	Van den Haag tot Leiden alleen op Zon- en Feestdagen.	8.23	8.51
Schiedam	A.	6.02	6.17			"			7.54		8.32	
	V.	6.04	6.20			7.32	7.49		7.56		8.34	8.58
Kethel		"	stopt			"	"		stopt		"	"
Delft	A.	6.18	6.37			7.43	"		8.12		8.47	"
	V.	6.20	6.39			7.45	8 03		8.14		8.49	9.07
Rijswijk	A.								8.21			
	V.	"	"			"	"		8.22		"	"
den Haag (H. S. M.)	A.	6.30	6.49			7.55	8.11		8.28		8.59	9.16
	V.	6.33	6.52	7.15	7 41	7.59	8.13	8 21	8.31	8 36	9.03	9.19

und bei der französischen Nordbahn ist das nachstehende Muster D im Gebrauch.

Muster D.

(PARIS) BUSIGNY, CAMBRAI, SOMAIN (PARIS)

Distance	STATIONS			2805 T.L. 1.2.3. O	2809 T.L. 3. O	2823 1.2.3.	2831 Express 1.2.	107 Express 1.2.3.	2813 T.L. 1.2.3. Poste		177 Express 1.2.3.	2916 316 Rapide 1.2.	2817 T.L. 1.2.3.		117 1.2.3.	2821 T.L. 1.2.3 O	3481 Exoress 1.2.3.	167 Express 1.2.3.		2829 Express 1.2.3.
"	**PARIS** *(BH)*	Dép.	——	——	Sem.	——	de Laon	6 53	——	——	9 25	——	——	——	12 34	——	19 10	18 25	——	de Laon
	(Tabl. 10)	Arr.	——	——	——	——	9 20	9 54	——	——	12 34	——	——	——	17 17	——	de Paris via Péronne. Voir tableau 15	21 29	——	22 10
0	● **BUSIGNY** *(BH)* (10-55)			(d)	Semaine seulement.			2807 T.L.			2815 T.L.				2819 T.L.			2835 T.L.		
		Dép.		Poste: 5 10		8 18	9 24	10 41		——	13 12	——	——	——	17 30	——		22 20	——	22 15
4	Maurois *(halte)*		——	5⊙17		8⊙24	"	10 48	O	——	13 20	——	——	——	17 37	——		22⊙27	——	"
7	Bertry		——	5 25		8 31	"	10 54		——	13 26	——	——	——	17 43	——		22 33	——	"
11	Caudry	Arr.	——	5 31		8 37	9 34	11 "		——	13 32	——	——	O	17 49	——		22 39	——	22 26
		Dép.	——	(d)5 35	5 48	8 39	9 35	11 03		——	13 35	——	——		17 51	——		22 42	——	22 28

Wenn von den wirtschaftlichen Vorteilen der ausländischen Muster C und D abgesehen wird, so sprechen die bisher vom deutschen Fahrdienstausschuß gesammelten Erfahrungen für die Einführung des Musters B. Dieses Muster B beansprucht aber noch mehr Druckraum als das bisherige deutsche Muster A und es dürfte mithin die Einführung des Musters B bei der ungünstigen Lage Deutschlands dann nicht in Betracht kommen, wenn sparsamere Muster praktisch verwendbar sind, wenn sie die Betriebssicherheit nicht gefährden und wenn schließlich nennenswerte Ersparnisse zu erzielen sind. Ich hebe hervor, daß ein dem Muster C ähnlicher Vordruck während des Krieges für Militärfahrpläne erprobt worden ist. Die Reichsbahndirektion Köln hat aus verschiedenen Ursachen seit Januar 1923 keine Fahrplanbücher für den Dienstgebrauch mehr drucken lassen können und verwendet bis heute als Ersatz lose Streckenfahrpläne in Anlehnung an die Muster C und D. Durch die Verwendung der C/D ähnlichen Muster sind meines Wissens bisher bei der Reichsbahn keine Schwierigkeiten entstanden, und hätten ausländische große Bahnen mit dem sparsamen Muster üble Erfahrungen gemacht, so wäre es bekannt geworden. Zur finanziellen Auswirkung des deutschen Reichsbahnmusters A wird bemerkt, daß die Reichsbahndirektion Köln für ihr 1700 km großes Netz etwa 700 Personenzug-Fahrplandruckseiten benötigt, während die vereinigten niederländischen Bahnen bei ihrem 3700 km großen Netz und Verwendung des Musters C für den Personenzug- und den Güterzugfahrplan zusammen nur rund 400 Seiten gebrauchen. Gering gerechnet ist mithin bei der Einführung einer dem Muster C ähnlichen Anordnung durch die Deutsche Reichsbahn eine Ersparnis von 75 % zu erzielen. Diese Ersparnis schätze ich in Geld umgesetzt wie folgt: Die fünf Personenzugfahrplanbücher der Reichsbahndirektion Köln zum Dienstgebrauch mit zusammen 700 Seiten und einer Durchschnittsauflage von 2000 Stück stellen sich einschließlich Ansatz eines zehnprozentigen Zuschlages für Nachträge und Deckblätter auf 5500 Goldmark. Der für das Jahr anzunehmende zweimalige Druck der Bücher stellt die Kosten auf 11 000 Goldmark jährlich für den Bezirk Köln. 75 % Abzug von den 11 000 Goldmark durch Einführung des Musters C ergeben für Köln, d. h. für einen Reichsbahndirektionsbezirk, eine Ersparnis von 8250 Goldmark und für die vorhandenen 30 Direktionsbezirke schätzungsweise eine jährliche Ersparnis von 247 500 Goldmark. Dabei darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die Einführung des Musters C auch für den Güterzugfahrplan der Reichsbahn voraussichtlich noch größere Ersparnisse ermöglichen würde.

Die vielen Aushangfahrpläne der Reichsbahn sind häufig auf den Bahnhöfen nicht unterzubringen, weil sie zu viel Platz beanspruchen. Die Pläne bringen naturgemäß viel Wiederholung aus den Nachbarbezirken. Eine Beschränkung der Zahl der Fahrplanbezirke würde auch den Gesamtumfang der Aushangfahrpläne der Reichsbahn vermindern.

Beinahe jeder der 26 deutschen Reichsbahn-Fahrplanbezirke gibt ein amtliches Kursbuch heraus, das in erster Linie auf den eigenen Fahrplanbezirk zugeschnitten ist und sehr oft eine große Wiederholung der schon in Nachbarkursbüchern genau bezeichneten Fahrpläne darstellt. Ich glaube nicht zu weit zu gehen mit der Behauptung, daß der größere Teil der kleinen amtlichen Kursbücher für die Deutsche Reichsbahn unwirtschaftlich ist. Die Ursache dieser Unwirtschaftlichkeit dürfte auf folgenden Gebieten liege:

a) Die vielen kleinen amtlichen Kursbücher machen sich gegenseitig Konkurrenz.

b) Die vorgenannte Konkurrenz wird verschärft durch das Belieben eines jeden Verlages, Reisebüros u. dergl. Privatkursbücher auszugeben.

c) Das bei der Kursbuchstelle des Reichspostministeriums zusammengestellte und wesentlich aus Reichsbahn-Fahrplanausgaben bestehende Reichskursbuch erschwert ebenfalls die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn-Kursbücher.

Ich bin der Ansicht, daß etwa zwei Drittel der amtlichen Reichsbahn-Kursbücher zur Hebung der Wirtschaftlichkeit eingehen müßten, daß das bleibende Drittel alsdann in Anlehnung an die Einteilung des Reichskursbuches je ein größeres Kursbuch ausgeben müßte, das in größerer Form zusammengestellt das heutige Reichskursbuch vollgültig ersetzt. Wird nebenbei die Kursbuchausgabe in Deutschland zu einem Monopol der Deutschen Reichsbahn gemacht, wie es zweckmäßig und wirtschaftlich scheint, so ist der Erfolg gesichert. Dieser Erfolg kann noch dadurch gehoben werden, daß ähnlich wie in Holland neben den Kursbüchern laufend kleine Übersichten über Fernreisemöglichkeiten ausgegeben werden und sozusagen jedem Fernreisenden ausgehändigt werden.

Ich komme zu dem Schlußergebnis, daß bei der Deutschen Reichsbahn ohne Schädigung des Betriebes und des allgemeinen Verkehrsinteresses

a) eine Vergrößerung der Personenzugfahrplanbezirke auf etwa 5000 km Bahnnetz,

b) die Einführung eines sparsameren Musters für die Fahrplanbücher zum Dienstgebrauch,

c) die wirtschaftlichere Gestaltung des amtlichen Kursbuchwesens möglich ist und daß diese Maßnahmen für die Reichsbahn im Jahre an Personalausgaben und Druck-pp.-Kosten wenigstens eine Ersparnis von 1 000 000 Goldmark erwarten lassen.

Mögen die vorstehenden Ausführungen zu berechtigter Kritik herausfordern, mögen sich die ausgesprochenen Gedanken nicht alle in die Tat umsetzen lassen, so soll mir das Bewußtsein genügen, nach bestem Wissen zur Möglichkeit einer wirtschaftlicheren Gestaltung der Deutschen Reichsbahn haben beitragen zu wollen.

Die Beschleunigung der Rechtsverfolgung nach der neuen Zivilprozeßordnung.

Von Regierungsrat **Dr. Lohse**, Berlin.

Mit dem 1. Juni 1924 ist eine Neuordnung des Verfahrens in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten in Kraft getreten. Die nunmehr geltende Fassung der Zivilprozeßordnung beruht auf der Verordnung vom 13. Februar 1924 (RGBl. I S. 135), die von der Reichsregierung auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 nach Anhörung des Reichsrats und des Rechtsausschusses des Reichstags erlassen ist.

Das neue Gesetz, das die im Jahre 1920 begonnenen Vorarbeiten für eine allgemeine Reform des Zivilprozesses verwertet, will in erster Linie die Schwerfälligkeit des bisherigen Rechtsganges im Interesse der Rechtsuchenden aus Handel, Gewerbe und Industrie, denen heute mehr als je an einer raschen Rechtsklärung gelegen ist, beseitigen. Sein Streben geht nach dem Willen der Verfasser des Entwurfs im wesentlichen dahin, daß jeder Rechtsstreit im Regelfalle in der ersten mündlichen Verhandlung zu Ende geführt wird. Damit erhält der Gläubiger so schnell wie möglich einen Vollstreckungstitel.

Die Zivilprozeßordnung in ihrer bisherigen Fassung gehörte zu den sogenannten Reichsjustizgesetzen, die mit dem 1. Oktober 1879 in Kraft getreten waren. Als sie beraten wurde, galt es, moderne Rechtsgedanken gegenüber den veralteten Grundsätzen des aus dem Mittelalter übernommenen Prozeßrechtes zur Geltung zu bringen. Wenn auch das preußische Prozeßrecht in den alten landrechtlichen Provinzen bereits seit der Revolution von 1848 neu gestaltet war, so beruhte es doch im wesentlichen auf der Schriftlichkeit des Verfahrens, die in dem gemeinen Recht, das den größeren Teil Deutschlands beherrschte, Geltung hatte. Der Grundsatz der Schriftlichkeit: „Quod non est in actis, non est in mundo“ hat unabsehbare Verschleppungen erzeugt, die in Verbindung mit der Heimlichkeit des Verfahrens

ein tiefes Mißtrauen gegen die Organe der Rechtspflege wachrufen mußten. Der zweite Prozeßgrundsatz, den die Zivilprozeßordnung von 1877 beseitigt hat, war die sogenannte formale Beweistheorie, durch die der Richter bei der Würdigung der Beweisergebnisse an bestimmte gesetzliche Regeln über den Wert der Beweismittel gebunden war. Auch der im Strafprozeß unentbehrliche Untersuchungsgrundsatz, der den Richter anweist, sich durch eigene Tätigkeit den Prozeßstoff, d. h. die Tatsachen zu sammeln, die für die Beurteilung des Rechtsfalles erheblich sind, ist durch die Reichszivilprozeßordnung erheblich abgeschwächt worden. Mit ihrer Einführung gelangten gerade die entgegengesetzten Grundsätze zur Herrschaft: An die Stelle der Schriftlichkeit des Verfahrens trat die Mündlichkeit; das Gesetz machte den Richter von positiven Regeln über den Wert der Beweismittel unabhängig, indem es den Grundsatz der freien Beweiswürdigung in den Vordergrund stellte; der Verhandlungsgrundsatz endlich machte die Parteien zu Subjekten der Stoffsammlung und beschränkte den Richter darauf, diesen Tatsachenstoff entgegenzunehmen. Hiernach haben die Parteien ihre tatsächlichen Behauptungen vorzutragen, die Beweismittel zu bezeichnen sowie ihre Anträge über Haupt- und Nebensache zu stellen, der Richter aber darf weder neue Tatsachen in den Prozeß einführen, noch einer Partei etwas zusprechen, was sie nicht durch ihren Antrag zum Gegenstande der Entscheidung gemacht hat. In engem Zusammenhange mit dem Verhandlungsgrundsatz steht die Verfügungsgewalt der Parteien über den Prozeßgegenstand und den Prozeßstoff, insonderheit aber die Verfügung über den Gang des Verfahrens durch den Prozeßbetrieb. Wie die Einleitung des Prozesses vom Willen des Klägers abhängt, so ist auch seine weitere Durchführung im wesentlichen vom Willen der Partei abhängig. Der Satz „ne procedat judex ex officio“ findet in der Zivilprozeßordnung von 1877 seine Anerkennung in der Ladungsbefugnis der Partei (§§ 214, 239², 251 usw.), in ihrer Befugnis, die Aufhebung eines Termins zu vereinbaren (§ 227), in dem Widerspruch gegen die Klagänderung (§§ 264, 527) in dem Rechte, Fristen zu vereinbaren sowie durch Vereinbarung zu verlängern oder zu verkürzen (§ 224), in einem fast in allen Lagen des Prozesses gewährten Antragsrecht (z. B. §§ 224, 227, 246), endlich in der Befugnis, das Ruhen des Verfahrens durch Vereinbarung oder Untätigkeit herbeizuführen (§§ 251, 503).

Die vorliegende Reform des Zivilprozesses leitet den Kampf gegen die Prozeßverschleppung durch Beseitigung der Parteiherrschaft über Fristen und Termine ein. Die Verordnung vom 13. Februar 1924 stärkt die Verfahrensleitung des Gerichts und legt die Entscheidung über Vertagungen und Verlängerung von Fristen in seine Hand. Dabei wird betont, daß Vertagung und Fristverlängerung nur eintreten dürfen, wenn erhebliche Gründe dafür sprechen. Den Parteien wird auch die Möglichkeit, ein Ruhen des Verfahrens zu vereinbaren, in der Neufassung des § 251 (Artikel II Nr. 17) aus der Hand genommen und von einem Gerichtsbeschluß abhängig gemacht. Für den Fall, daß das Ruhen des Rechtsstreits angeordnet ist, schreibt der Absatz 2 des § 251 vor, daß das Verfahren vor Ablauf von 3 Monaten nur mit Zustimmung des Gerichts wieder aufgenommen werden kann. Fristen können durch Vereinbarung der Parteien zwar auch fernerhin gekürzt, in der Regel aber nicht mehr verlängert werden.

Erscheinen in einem Termin beide Parteien nicht, oder stellt beim Ausbleiben einer Partei, ohne daß es zur Vertagung kommt, die erschienene Partei keine Anträge zur Sache, so kann das Gericht nach Lage der Akten entscheiden. Diese Entscheidung kann lediglich formeller Art sein — z. B. Ansetzung eines neuen Termins — sie kann aber auch ein Beweisbeschluß oder ein Urteil sein. Ein Urteil darf aber in diesem Falle nur in einem besonderen, auf mindestens eine Woche hinaus anzusetzenden Termine verkündet werden, und nur dann, wenn bereits in einem früheren Termin eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat. Als solche gilt auch die Verhandlung vor dem Einzelrichter in der I. und II. Instanz. Die Verkündung unterbleibt, wenn eine nicht erschienene Partei dies vor dem Verkündungstermin beantragt und glaubhaft macht, daß sie in dem Verhandlungstermin ohne ihr Verschulden ausgeblieben ist. Ergeht eine Entscheidung nach Lage der Akten nicht, so bestimmt das Gericht von Amts wegen einen neuen Termin zur mündlichen Verhandlung, oder es ordnet das Ruhen des Verfahrens an (Art. II Nr. 18 — § 251 a).

Bemerkenswert ist die Neufassung des § 141 durch Art. II Nr. 9, die das Gericht in die Lage versetzt, das persönliche Erscheinen der Parteien für alle Instanzen und alle Verfahrensarten zu erzwingen. Gegen eine widerspenstige Partei kann wie gegen einen nicht erschienenen Zeugen, allerdings nur mit Geldstrafen vorgegangen werden. Diese Zwangsbefugnis, mit der bisher nur die Kaufmanns- und Gewerbegerichte ausgestattet waren, erleichtert die schnelle Aufklärung eines Tatbestandes und verstärkt die richterliche Prozeßleitung; sie ist allerdings durch die Vorschrift abgeschwächt, daß die Partei einen Vertreter, also auch ihren Prozeßbevollmächtigten, entsenden kann, wenn er zur Aufklärung des Tatbestandes in der Lage und zur Abgabe der Erklärungen ermächtigt ist.

Ein Nachteil des bisherigen Prozeßganges war die Gewohnheit der Parteien, den Prozeßstoff bruchstückweise heranzubringen, so daß die Rechtsklärung, die an sich in einer Verhandlung und in einer Beweisaufnahme hätte geleistet werden können, über viele Verhandlungen und wiederholte Beweistermine hinausgezogen wurde, zwischen denen immer wieder neue Vorbereitungsarbeiten der Richter notwendig waren. Namentlich war es der im § 278 ZPO. ausgesprochene Grundsatz, nach dem die Parteien bis zum Schluß der letzten mündlichen Verhandlung neue Tatsachen und Beweisangebote vorbringen konnten, der der Nachlässigkeit der Parteien und der Verschleppungsabsicht böswilliger Schuldner in weitgehendem Maße Vorschub geleistet hat. Die vorliegende Novelle zur Zivilprozeßordnung sucht daher dahin zu wirken, daß die Verhandlungstermine nach ausreichender Vorbereitung auch wirklich ausgenutzt werden, das heißt, daß möglichst in einer einzigen mündlichen Verhandlung die endgültige Entscheidung der Streitsache oder eine erschöpfende Beweiserhebung herbeigeführt wird. Zur Vorbereitung und Konzentrierung der Verhandlung sieht die neue Verfahrensordnung folgende Maßnahmen vor:

Im landgerichtlichen und oberlandesgerichtlichen Verfahren hat der Vorsitzende oder ein Mitglied des Prozeßgerichts schon vor der mündlichen Verhandlung alle Anordnungen zu treffen, die angebracht erscheinen, damit der Rechtsstreit tunlichst in einer mündlichen Verhandlung erledigt wird. Zu diesem Zwecke kann er das persönliche Erscheinen der Parteien anordnen, Zeugen und Sachverständige vernehmen, den Parteien aufgeben, ihre vorbereitenden Schriftsätze zu ergänzen oder zu erläutern sowie Urkunden, Pläne, Risse und Zeichnungen vorzulegen; er kann ferner Behörden oder Beamte um Urkunden oder um amtliche Auskunft ersuchen (Art. II Nr. 23 — § 272b). Damit ist der frühere § 501 ZPO., der ursprünglich nur für den amtsgerichtlichen Prozeß galt, auf das Verfahren vor dem Landgericht ausgedehnt und weiter ausgebaut worden. Im übrigen soll nach Möglichkeit die Beweiserhebung in unmittelbarem Anschluß an die Beweisanordnung stattfinden, so daß die jetzt übliche Vernehmung von Zeugen vor dem beauftragten Richter zur Ausnahme wird.

Prozeßhindernde Einreden berechtigen nach der Neufassung der Verfahrensordnung nicht mehr, die Verhandlung zur Hauptsache zu verweigern. In der mündlichen Verhandlung kann künftig in weitestem Maße eine Änderung der Klage zugelassen werden. Damit wird die kasuistische Rechtsprechung über die Frage, wann eine Klagänderung vorliegt, ihre bisherige Bedeutung verlieren.

Unter den Zwangsmitteln zur rechtzeitigen Bereitstellung des Streitstoffs ist auch die Neufassung des § 279 (Art. II Nr. 28) zu nennen. Hiernach können Angriffs- und Verteidigungsmittel bei nachträglichem Vorbringen auch ohne Antrag zurückgewiesen werden, wenn nach der Überzeugung des Gerichts Nachlässigkeit oder Verschleppungsabsicht die Ursache des verspäteten Vorbringens sind.

Bei einer Prozeßverschleppung durch absichtlich verspätetes Vorbringen von Angriffs- oder Verteidigungsmitteln muß die schuldige Partei, auch wenn sie obsiegt, die Prozeßkosten tragen.

Das Gericht kann nach dem neu eingefügten § 279a die Aufklärung streitiger Punkte innerhalb bestimmter Fristen anordnen. Wird einer solchen Anordnung nicht Folge geleistet, so kann die Erklärung, wenn sie später nachgeholt wird, für die Instanz unberücksichtigt bleiben. Da das Gericht diese Maßnahmen auch außerhalb der mündlichen Verhandlungen treffen kann, so bietet diese Vorschrift eine wirksame Handhabe, um beim Ausbleiben beider Parteien das Verfahren auch dann vorwärts zu bringen, wenn wegen ungenügender Sachaufklärung eine Entscheidung nach Lage der Akten nicht ergehen kann.

In dem Bestreben, die Prozeßverschleppung zu unterbinden, hat die Novelle zur Zivilprozeßordnung auch eine Änderung im Versäumnisverfahren vorgenommen: Beim Ausbleiben einer Partei in einem Termin zur mündlichen Verhandlung kann der Gegner statt eines Versäumnisurteils eine Entscheidung nach Lage der Akten beantragen (Art. II Nr. 39 — § 331a). Einem solchen Antrag ist zu entsprechen, wenn der Sachverhalt für eine derartige Entscheidung hinreichend geklärt erscheint. Wie

bereits gesagt wurde, kann auf Grund des neu eingestellten § 251a eine solche Entscheidung auch schon von Amts wegen ergehen, wenn die allein erschienene Partei gar keine Anträge zur Sache stellt. Im übrigen ist im Falle des § 331a ebenso wie nach § 251a ein Urteil nach Lage der Akten nur in einem besonderen Verkündungstermin und nur dann zu erlassen, wenn in einem früheren Termin eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhange noch die Neufassung der Vorschrift des § 335 (Art. II Nr. 40), die das Vertagungsrecht der allein erschienenen Partei beseitigt. Auch in diesem Falle liegt die Entscheidung über eine Vertagung ausschließlich beim Gericht.

Der neugefaßte § 708 Nr. 3 (Art. II Nr. 97) schreibt zur Verhütung von Verschleppungen durch Versäumnisurteil vor, daß Versäumnisurteile in allen Fällen ohne Antrag und ohne Sicherheitsleistung für vorläufig vollstreckbar zu erklären sind.

Der Grundsatz der Mündlichkeit des Verfahrens, der in der Zivilprozeßordnung von 1877 mit besonderer Strenge durchgeführt war, über den sich aber die Praxis längst hinweggesetzt hatte, ist durch die Bestimmung im Art. II. Nr. 7 der Verordnung vom 13. Februar 1924 durchbrochen. Künftig ist in der mündlichen Verhandlung eine Bezugnahme auf Schriftstücke (Schriftsätze) zulässig, soweit keine Partei widerspricht und das Gericht sie für angemessen hält (§ 137 Abs. 3 Satz 1).

Die Novelle vom 13. Februar 1924 hat das vorbereitende Verfahren des § 277 der Zivilprozeßordnung von 1877 beseitigt, das so gut wie keine praktische Bedeutung erlangt hatte. Dafür greift die neue Prozeßordnung in den §§ 348—350 auf einen Gedanken zurück, der sich in der älteren preußischen Rechtspraxis gut bewährt hatte, auf die Instruktion des Verfahrens durch den Einzelrichter. Beim Kollegialgericht soll die Hauptverhandlung künftig dadurch vorbereitet werden, daß der Einzelrichter das Verfahren, wie es früher hieß: instruiert, d. h., daß er das Material für die Hauptverhandlung heranschafft und sichtet. Er setzt daher einen Termin an, in dem er mit den Parteien zunächst den Streit erörtert und das Material sammelt. In diesem Termin beginnt er seine Tätigkeit mit dem Versuch, den Rechtsstreit auf gütlichem Wege beizulegen. Mißlingt dies, so hat er für eine erschöpfende Erörterung des gesamten Sach- und Streitstandes zu sorgen und die Sache so weit vorzubereiten, daß sie tunlichst durch eine Verhandlung vor der Kammer erledigt werden kann. Um die Kammer zu entlasten, kann er auch Beweise vorweg erheben. Zu dem gleichen Zweck ist auch vorgesehen, daß der Einzelrichter rein prozessuale Entscheidungen von geringer Tragweite selbst treffen darf. Er kann ferner entscheiden über die Verweisung einer Sache von der Zivilkammer an die Kammer für Handelssachen oder umgekehrt, sowie über prozeßhindernde Einreden, soweit über sie besonders verhandelt und entschieden wird, mit Ausnahme der Einrede der Unzulässigkeit des Rechtswegs. Er hat auch die Befugnis, Versäumnis- und Anerkenntnisurteile zu erlassen. Endlich kann der Einzelrichter im Verfahren erster Instanz bei Streitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche anstelle des Prozeßgerichtes entscheiden, wenn beide Parteien damit einverstanden sind (§ 349). Einzelrichter im Sinne dieser Vorschriften ist in Sachen der Zivilkammer der Vorsitzende oder ein von ihm bestimmtes Mitglied der Kammer, in Sachen der Kammer für Handelssachen der Vorsitzende.

Für die Anfechtung von Entscheidungen des Einzelrichters gelten die gleichen Vorschriften wie für die Anfechtung entsprechender Entscheidungen des Prozeßgerichts.

Die neue Prozeßordnung kommt auch dem Wunsche nach einem obligatorischen Güteverfahren entgegen. Sie bestimmt im § 495 a, daß der Klagerhebung im amtsgerichtlichen Verfahren ein Güteverfahren vorangehen muß. Von diesem Güteverfahren sind Urkunden- und Wechselprozesse sowie Widerklagen ausgenommen. Die Einzelheiten des Güteverfahrens werden im Art. II Nr. 60 (§ 499a ff.) geregelt. Kommt es in der Güteverhandlung zu keiner Einigung, so wird auf Antrag einer Partei über den Rechtsstreit verhandelt; der Güteantrag gilt hierbei als Klageschrift. Es würde der obligatorischen Natur des Güteverfahrens widersprechen, wenn es auf dem Umwege über das für die amtsgerichtlichen Rechtsstreitigkeiten obligatorische Mahnverfahren vermieden werden könnte. Aus diesem Grunde ist angeordnet, daß nach dem Widerspruch des Schuldners im Mahnverfahren regelmäßig der erste Termin als Gütetermin angesetzt wird, und daß die Wirkungen der Rechtshängigkeit erst eintreten, wenn aus der Güteverhandlung zur Streitverhandlung übergegangen wird (§ 696).

Die Novelle vom 13. Februar 1924 strebt danach, das Streitverfahren auch durch die Neuregelung des Berufungsverfahrens abzukürzen. Nach § 511 a setzt der Reichsminister der Justiz jeweils die Höhe der Berufungssumme für Streitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche fest. Zur Zeit muß der Wert des Streitgegenstandes nach der Bekanntmachung vom 13. Mai 1924 (Reichsgesetzblatt I S. 437) 50 Goldmark übersteigen. Die Notfrist für die Berufung — 1 Monat — beginnt mit der Zustellung des Urteils (auch eines Urteils in der jetzt zulässigen abgekürzten Form), spätestens aber mit dem Ablaufe von 5 Monaten nach der Verkündung (Art. II Nr. 69 — § 516). Die gleiche Regelung ist in der Neufassung des § 552 Abs. 1 (Art. 283) für die Revision vorgesehen, so daß künftig jedes nicht angefochtene Urteil spätestens 6 Monate nach seiner Verkündung die Rechtskraft erlangt.

Auch für die Berufungsinstanz sieht die Verordnung vom 13. Februar 1924 eine Beschränkung in bezug auf neues Vorbringen vor. Das durch § 529 ZPO. den Parteien gewährte Recht, Tatsachen und Beweismittel, die im ersten Rechtszuge noch nicht vorgebracht waren, in der Berufungsinstanz nachzubringen, hat in der Praxis vielfach dazu geführt, daß eine wirklich erschöpfende Behandlung des Prozeßstoffes erst vor dem Berufungsgericht stattfand. Aus diesem Grunde schreibt der Art. II Nr. 78 (§ 529 Absatz 2) vor, daß in der Berufungsinstanz neue Tatsachen und Beweismittel zurückgewiesen werden können, „wenn durch deren Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögert werden würde und nach der freien Überzeugung des Gerichts die Parteien in der Absicht, den Prozeß zu verschleppen oder aus grober Nachlässigkeit sie nicht früher vorgebracht haben.“

Um das neue Vorbringen der Parteien, das trotz dieser Beschränkung in größerem Umfange zulässig bleibt, im Interesse der Beschleunigung des Rechtsganges zu konzentrieren, ist in der neugefaßten Zivilprozeßordnung ein Zwang zur Berufungsbegründung innerhalb einer Begründungsfrist von 1 Monat vorgesehen. Diese Begründungsfrist beginnt nicht, wie es bisher bei der Revision der Fall war, mit dem Ablaufe der Rechtsmittelfrist, sondern mit dem Zeitpunkte der Einlegung der Berufung. Die Einlegung der Berufung ist nach der neuen Zivilprozeßordnung schon vor Zustellung des Urteils zulässig. Die Berufungsschrift und die Berufungsbegründung sind der Gegenpartei von Amts wegen unter Mitteilung des Tages der Berufungseinlegung bekanntzugeben (§ 519a). Das Berufungsgericht hat die Zulässigkeit der Berufung zu prüfen und sie bei Mängeln durch Beschluß zu verwerfen. Erfolgt diese Entscheidung ohne mündliche Verhandlung, so unterliegt der Beschluß der sofortigen Beschwerde, sofern gegen ein Urteil gleichen Inhalts die Revision zulässig wäre (§ 519b). Erst wenn die Zulässigkeit der Berufung geprüft ist, setzt das Gericht einen Termin zur mündlichen Verhandlung an. (§ 520).

Das Verfahren im zweiten Rechtszuge spielt sich im übrigen ebenso wie in der ersten Instanz ab. Auch im Berufungsverfahren ist zunächst der Einzelrichter tätig. Die Vorschrift des § 349, Absatz 3, nach der der Einzelrichter bei Streitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche anstelle des Prozeßgerichts entscheiden kann, wenn die Parteien damit einverstanden sind, findet aber für die Berufungsinstanz keine Anwendung (§ 523a).

Die Kosten der Berufungsinstanz müssen der obsiegenden Partei auferlegt werden, wenn sie auf Grund eines neuen Vorbringens durchdringt, das sie schon in der Vorinstanz hätte geltend machen können (§ 97 Absatz 2).

Der Wert des Streitgegenstandes für die Revisionsinstanz muß z. Zt. 1800 G.-M. übersteigen. Die Revisionsfrist beträgt 1 Monat und beginnt — abweichend von der Berufung — mit der Zustellung des in vollständiger Form abgefaßten Urteils, spätestens mit Ablauf von 5 Monaten nach der Verkündung des Urteils (§ 552). Die Revisionsbegründungsfrist beginnt mit der Einlegung der Revision und läuft 1 Monat. Für die Revisionsinstanz hat die Verordnung vom 13. Februar 1924 davon abgesehen, Funktionen des Kollegiums auf einen Einzelrichter zu übertragen, weil es sich hier lediglich um die Erörterung reiner Rechtsfragen handelt (§ 557a).

Neu eingeführt ist die revisio per saltum, die Sprungrevision: Gegen die in erster Instanz erlassenen Endurteile des Landgerichts kann mit Einwilligung des Gegners unter Verzicht auf das Rechtsmittel der Berufung unter Übergehung der Berufungsinstanz unmittelbar die Revision eingelegt werden. Diese Sprungrevision darf indes nur auf Verletzung des materiellen Rechts gestützt werden (§ 566a).

Abgesehen von den im vorstehenden wiedergegebenen Änderungen von grundsätzlicher Bedeutung enthält die Zivilprozeßordnung in ihrer jetzigen Fassung eine Anzahl neuer Bestimmungen zur Beschleunigung und Vereinfachung des

Verfahrens, die gewissermaßen technischer Natur sind. Hiervon sind folgende Vorschriften bemerkenswert:

Der § 163a gestattet für Niederschriften größeren Umfanges, insonderheit für die Niederlegung von Zeugen- und Sachverständigenaussagen, die Anwendung einer gebräuchlichen Kurzschrift.

Neu eingefügt ist auch die Vorschrift des § 317 Abs. 2, die die bisher im amtsgerichtlichen Prozeß übliche Herstellung abgekürzter Urteilsausfertigungen (§ 496 Abs. 6 ZPO.) auf das Verfahren vor den Landgerichten ausdehnt. Die Zustellung einer solchen Urteilsausfertigung, in der Tatbestand und Entscheidungsgründe weggelassen sind, steht in der Regel in ihren Wirkungen der Zustellung eines vollständigen Urteils gleich.

Das Beweisverfahren ist durch die Neufassung der §§ 360 (Art. II Nr. 46) und 377 (Art. II Nr. 48) von formalen Schranken befreit, die mit dem bisher streng durchgeführten Grundsatze der Mündlichkeit im Zusammenhange standen. Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung des § 287 ZPO. hat durch den Art. II Nr. 31 eine Verstärkung erfahren.

Zur Vereinfachung des Verfahrens in der Berufungsinstanz wird die Zurückverweisungspflicht beschränkt (Art. II Nr. 80 — § 538 Abs. 1 Nr. 3).

Die Vorschriften über die vorläufige Vollstreckbarkeit sind durch die Vorschriften des Art. II Nr. 98—102 einfacher gestaltet: Die vorläufige Vollstreckbarkeit soll ohne besonderen Antrag ausgesprochen werden; die Anordnung der Schutzmaßnahmen zugunsten des Schuldners (§§ 712, 713 ZPO.) soll unterbleiben, wenn nach der Überzeugung des Gerichts an der Unanfechtbarkeit der Entscheidung nicht zu zweifeln ist.

Der Art. 1 der Verordnung vom 14. Februar 1924 paßt gewisse Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes der neuen Verfahrensordnung an.

Art. V sieht die durch die neuen Prozeßvorschriften bedingten Änderungen des Gerichtskostengesetzes vor. Hier ist vorgesorgt, daß sich das Gesamtverfahren durch das vorausgehende Mahn- oder Güteverfahren nicht verteuert. Für das Güteverfahren ist eine halbe Gebühr im Sinne des § 8 des Gerichtskostengesetzes vorgesehen.

Art. VI enthält Änderungen der Gebührenordnung für Rechtsanwälte, die durch die neuen Bestimmungen der Prozeßordnung notwendig werden. Dem Rechtsanwalt wird für seine Tätigkeit im Güteverfahren eine volle Gebühr im Sinne des § 9 RAGebO. zugebilligt, jedoch mit der Maßgabe, daß diese Gebühr beim nachfolgenden Streitverfahren auf die Prozeßgebühr voll anzurechnen ist.

An der Zivilprozeßordnung vom 13. Februar 1924 ist bereits scharfe Kritik geübt worden. Man hat versucht, an der Hand willkürlich angenommener, regelwidriger Prozeßlagen zu beweisen, daß ihre Vorschriften im einzelnen niemals oder nur auf Kosten der rechtsuchenden Parteien den Zweck zu erreichen vermöchten, den der Gesetzgeber verfolgt. Vor allem ist aber auch die Befürchtung laut geworden, das neue Verfahren gefährde die Verwirklichung des materiellen Rechtes; denn es beruhe auf einer Gelegenheitsgesetzgebung, die den Aufbau unserer Prozeßordnung in planloser, unorganischer Weise durchlöchere. Diese Kritik, die namentlich von der Anwaltschaft erhoben wird, läßt leider auch persönliche Interessen erkennen, um die man bangt. Die Entziehung der Herrschaft über den Prozeßgang ist ohne Zweifel eine Neuerung, die für die Rechtsanwälte nicht nur ein Umlernen bedeutet, sondern sie auch zwingt, ihren Bürobetrieb anders einzustellen als bisher. Die Einführung einer Art von Eventualmaxime kann leicht den Anwalt seinem Auftraggeber gegenüber in eine schwierige Lage bringen. Aber nicht weniger als die Anwälte werden die Richter, und nicht zuletzt wird auch das rechtsuchende Publikum umlernen müssen. Die hauptsächlichen Ziele der Verordnung, Beschleunigung des Rechtsganges und Hebung der Wirtschaftlichkeit der Rechtspflege werden erreicht werden, wenn Gerichtspersonen und Anwälte Hand in Hand arbeiten. Die Praxis wird zeigen, inwieweit einzelne Bestimmungen des neuen Prozeßrechts der Verbesserung bedürfen. Und wenn die neue Verfahrensordnung eine Einschränkung des Prozessierens zur Folge haben sollte, so braucht man dies auch nicht zu bedauern; denn der Kampf ums Recht, der sich in den Formen des Streites vor den ordentlichen Gerichten abspielt, bedeutet fast immer einen Verlust an Arbeitskraft und produktivem Kapital.

Flüchtlingsfürsorge.

Der passive Widerstand als Folge des Einmarsches der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet war Anlaß zu den schweren Eingriffen in die persönliche Freiheit derjenigen, die von den Einbruchsmächten vornehmlich als die Träger dieses Widerstandes angesehen wurden. In erster Linie wurden die Beamten und Arbeiter des Reiches und der Gemeinden von den Zwangsmaßnahmen — Ausweisung, Wohnungsverdrängung und Inhaftierung — betroffen. Neue und schwierige Aufgaben erwuchsen damit den Stellen, die nach Weisung der Regierung die Geschädigten zu betreuen hatten. Während sich der verhältnismäßig kleinen Zahl von Privatpersonen das Deutsche Rote Kreuz annahm, lag die Fürsorge für die Staatsbediensteten in Händen der Reichsbehörden.

Der Reichsverkehrsminister sah sich bereits im Januar 1923 veranlaßt, für den Bereich der Reichsbahn einen besonderen „Flüchtlingskommissar“ zu bestellen, bei dem die Fäden der Eisenbahnerfürsorge zusammenliefen. Wie notwendig eine solche zentrale Stelle war, erhellt daraus, daß von den etwa 140 000 Ausgewiesenen von Rhein und Ruhr 26 633 Eisenbahner mit Angehörigen rund 90 000, d. h. 65 % der Gesamt-Ausgewiesenen waren.

Bei den Reichsbahndirektionen wurden sogenannte Fürsorgestellen eingerichtet, die je nach dem Umfang der Geschäfte neben- oder hauptamtlich von einem höheren Beamten als Dezernenten geleitet wurden. Sie waren in erster Linie berufen, den hartbetroffenen Eisenbahnern, ihren Frauen und ihren Kindern tatkräftig zu helfen und ihnen nach Möglichkeit ihr bitteres Geschick zu erleichtern. Weiterleitung, Unterbringung und Betreuung der Ausgewiesenen und Wohnungsverdrängten sowie die unablässige Sorge für die Gefangenen waren die schweren Aufgaben, deren Lösung angestrebt werden mußte.

Wie die Ausweisungen der Flüchtlinge, insbesondere der Frauen und Kinder, vor sich ging, ist hinreichend bekannt. Es ist müßig, an dieser Stelle die erschütternden Bilder zu schildern, die fast jeder Ausgewiesenentransport mehr oder minder zeigte. Fraglich bleibt, ob ein künftiger Geschichtsschreiber diese grausame Härte mit den Ereignissen dieser Zeit glaubt rechtfertigen zu können. Die Fürsorgestellen wetteiferten in dem Bestreben, den Ärmsten durch weitgehendste Hilfe die Erschwernisse der Reise zu erleichtern. War erst einmal von den Frauen und Kindern die Reise durch die französisch-belgische Zone überstanden — die Männer wurden stets vorher schon zwangsweise abtransportiert — so konnte durch planmäßige Verabreichung guter und ausreichender Nahrung, durch Bereithaltung von Sonderabteilen und Sonderzügen und durch gute Quartiere ganz wesentlich für eine glatte Weiterreise vorgesorgt werden. In Köln, wo in jenen Monaten Tausende von Flüchtlingen durchreisten, konnte sogar dank der Opferfreudigkeit der Eisenbahner der Kölner Zone und der von privater Seite gespendeten Mittel vom Eisenbahnerfrauenverein eine „Wickelstube“ eingerichtet werden, in der unzählige Kinder, besonders solche im zartesten Alter, zur Freude ihrer Mütter erfrischt und neu eingekleidet wurden.

Vom besetzten Gebiet gingen die Transporte zunächst zu den besonders eingerichteten Flüchtlingsberatungsstellen Bielefeld, Fulda, Cassel oder Karlsruhe, die für möglichst gleichmäßige Verteilung auf die Unterkunftsbezirke zu sorgen hatten. Am neuen Unterkunftsort angekommen, kamen die Flüchtlinge in die Betreuung der Fürsorgestellen der Zufluchtsdirektionen. Ihnen oblag die Sorge für gute Unterkunft, so die Ausstattung der Quartiere mit fehlenden Möbeln und Bettzeug, ferner die Erstattung der durch die teurere Lebenshaltung bedingten Mehrauslagen und endlich die Wiederindienststellung der ausgewiesenen Männer. Es mußte von diesen Stellen bis zum heutigen Tage eine unendliche Kleinarbeit geleistet werden, um die vielen berechtigten Wünsche der Ausgewiesenen zu erfüllen, die unberechtigten auf das wirklich Notwendige einzuschränken.

Das Los der Wohnungsverdrängten, deren Zahl im Reichsbahndirektionsbezirk Köln allein rund 3000 Bedienstete mit etwa 10 000 Familienangehörigen beträgt, ist fast ebenso traurig, wie das der Ausgewiesenen. Trotz aller Mühen der Fürsorgestellen und trotz des großen Verständnisses und Entgegenkommens der Bürgermeister, war es bei dem furchtbaren Wohnungselend im besetzten Gebiet vielfach unmöglich, die Wohnungsverdrängten auch nur einigermaßen menschenwürdig unterzubringen. Da heute — 8 Monate nach Aufgabe des passiven Widerstandes — noch nicht die Hälfte der Wohnungsverdrängten ihre alte Wohnung wiedererhalten hat, sind noch unzählige Familien in der kümmerlichsten Weise untergebracht,

während die eigene mit Sorge und Fleiß betreute Wohnung samt Einrichtung nach wie vor beschlagnahmt ist. Mit welch großen Schwierigkeiten die Unterbringung der Wohnungsverdrängten im besetzten Gebiet verbunden ist, zeigen nachstehende Zahlen:

	Einwohnerzahl	beschlagnahmte Wohnungen	in diesen untergebrachte Besatzungsangehörige
Stadt Köln	700 000	1070	3600
„ Aachen	160 000	1350	3932
„ Düren	37 000	1171	5400

Die Mehrkosten, die den Wohnungsverdrängten durch die teurere Lebenshaltung entstanden, wurden ähnlich wie bei den Ausgewiesenen von der zuständigen Fürsorgestelle erstattet. Bis zum 1. Januar 1924 legten diese Geschädigten, soweit ihnen keine eigene Kochgelegenheit beschafft werden konnte, Rechnungen über ihre gesamten täglichen Auslagen einschl. Schuh- und Kleiderreparatur, Arztkosten usw. vor. Auf diese wurden bei Verheirateten 60 %, bei Ledigen 75 % des Diensteinkommens angerechnet, der Rest wurde verwaltungsseitig gezahlt. Diese Art der Schadloshaltung war für die Betroffenen zweifellos günstig, denn in jenen Monaten war es, ähnlich wie heute, dem nichtverdrängten Familienvater kaum möglich, 40 % seines Diensteinkommens für die sogenannten kulturellen Bedürfnisse des Lebens aufzuwenden. Die schwierige Finanzlage des Reiches ließ mit Ende des Jahres 1923 eine Einschränkung dieser außerordentlich hohen Ausgaben unbedingt geboten erscheinen. Ab 1. Januar 1924 erhielten daher die Ausgewiesenen und Wohnungsverdrängten statt der bisherigen mehr oder minder gleitenden Sätze je nach der Art ihrer Unterbringung feste Entschädigungen neben dem vollen Diensteinkommen.

Als die Reichsbahn zu Ende v. J. als wirtschaftlich selbständiges Unternehmen auf eigene Füße gestellt wurde, war die Hauptverwaltung bestrebt, die den Ausgewiesenen und Wohnungsverdrängten entstehenden Mehrkosten nach Möglichkeit durch die allgemeine Finanzverwaltung direkt erstatten zu lassen. Im besetzten Gebiet durften daher zunächst an die bei der Regie einberufenen und an die auf Grund der Personalabbauverordnung entlassenen, ferner ab 15. März 1924 überhaupt an keinen Wohnungsverdrängten mehr diese Kosten eisenbahnseitig gezahlt werden. Sie mußten vielmehr bei den Feststellungsbehörden am Sitze der Regierungspräsidenten angefordert werden. Leider vollzog sich die Überleitung der Geschädigten an diese neuen Stellen nicht reibungslos, wodurch mancher der ohnehin schwer Betroffenen in neue Not geriet.

Die dritte, nicht minder wichtige Aufgabe der Fürsorgestellen des besetzten Gebiets war die Betreuung der Gefangenen. 289 Eisenbahner wurden im Laufe des Ruhrkampfes von französischen und belgischen Kriegsgerichten, vornehmlich wegen angeblicher Begünstigung des passiven Widerstandes, zu Gefängnis und Zwangsarbeit verurteilt. Sobald den Fürsorgestellen die Inhaftierung eines Eisenbahners bekannt wurde, veranlaßten sie, soweit wie dies noch nicht geschehen, die sofortige Gestellung eines Rechtsbeistandes zur Verteidigung vor den Kriegsgerichten. Meist waren diese Herren in den ersten Monaten die einzigen, die mit den Gefangenen verkehren durften. Die politischen Gefangenen wurden anfangs wie gewöhnliche Strafgefangene behandelt, erst nach vielen Mühen gelang es dem Deutschen Roten Kreuz, das sich der Gefangenen in hervorragender Weise annahm, den Verurteilten Erleichterungen zu verschaffen, so insbesondere eine bessere Verpflegung. Spenden, die von Kollegen gesammelt wurden, erlaubten es, den Gefangenen zu Weihnachten Liebesgabenpakete zu senden.

Mit Aufgabe des passiven Widerstandes wurden leider die Zwangsmaßnahmen, wie regierungsseitig gehofft, nicht rückgängig gemacht. Nur wenige Ausgewiesene erreichten meist auf ganz besondere Fürsprache von dritter Seite noch im alten Jahr die Aufhebung des Ausweisungsbefehls. Nur wenige Gefangene wurden vor dem 1. Januar 1924 vor Abbüßung der vollen Gefängnisstrafe aus der Haft entlassen. Heute sind von den 26 633 ausgewiesenen Bediensteten erst rund 6300 in die Heimat zurückgekehrt. Noch immer harren 34 Eisenbahner ihrer Begnadigung.

Wie bei der Ausweisung, liegt auch bei der Rückkehr die Sorge für den Transport und für die Unterbringung in Händen der Fürsorgestellen. Das Glück, die alte Heimat wiederzusehen, macht den Heimkehrern die Strapazen der Reise leicht, so daß sich der Rücktransport in bester Ruhe und Ordnung vollzieht. Leider müssen viele Familien aus den oben schon erwähnten Gründen vorläufig noch im unbesetzten Gebiet zurückbleiben, da eine Unterbringung in der alten Heimat zurzeit noch nicht möglich ist. Erst wenn der Ausgewiesene mit seiner Familie wieder seine alte Wohnung bezogen hat, kann die Fürsorge für den betreffenden als abgeschlossen bezeichnet werden.

Es sei hier noch erwähnt, daß jeder Ausgewiesene und jeder Wohnungsverdrängte sowie überhaupt jeder, der einen Sach- oder Personenschaden infolge des Ruhrunternehmens erlitten hat, gemäß den Verordnungen der Reichsregierung und auf Grund des Okkupationsleistungsgesetzes Anspruch auf volle Schadloshaltung hat. Aufgabe der Fürsorgestellen ist es, die Geschädigten an Hand der gegebenen Richtlinien über die Schritte zu unterrichten, die er im Interesse seiner Schadensregelung tun muß. Entsprechend ausgefüllte Antragsformulare der Geschädigten werden nach Prüfung entweder den Feststellungsbehörden zur Entschädigung nach dem Okkupationsleistungsgesetz oder aber der Reichsentschädigungsstelle in Cassel zur Entschädigung im Verwaltungsverfahren zugeleitet. So sind beispielsweise von der Fürsorgestelle der Reichsbahndirektion Köln bis heute rund 15 000 Anträge vorgeprüft und weitergeleitet worden.

Möge die Zeit nicht mehr fern sein, wo der letzte Ausgewiesene wieder in seine Heimat zurückgekehrt, der letzte Wohnungsverdrängte wieder in sein altes Heim eingezogen, und der letzte Gefangene wieder in Freiheit gesetzt ist, damit die umfangreichen, von vielem Leid erzählenden Akten der Fürsorge geschlossen werden können.

Ein englisches Urteil über die Deutsche Reichsbahn.

Wir Deutschen sind nicht gerade verwöhnt durch lobende Anerkennung unserer Einrichtungen. Dies gilt besonders von den Eisenbahnen. Sie sind ununterbrochen der Gegenstand nicht gerade freundlicher Kritik. Die Zerrüttung des ganzen Eisenbahnwesens nach Beendigung des Kriegs wird von den Deutschen und den Ausländern vielfach der Eisenbahnverwaltung allein zur Last geschrieben, während es sich hier doch bei uns sowohl als bei unseren Feinden und sogar den Neutralen um Erscheinungen handelt, die lediglich durch den Krieg hervorgerufen sind. Ein schlagendes Beispiel solcher Anschauungen ist das Gutachten, das der Engländer Acworth und der Franzose Leverve an die Sachverständigenkommission über die Deutsche Reichsbahn erstattet haben. Ihre Kritik zeichnet sich durch alles andere aus, als durch Sachlichkeit und Objektivität*).

Da ist es für den deutschen Eisenbahner besonders erfreulich, wenn er auch einmal aus fremdem Munde freundliche Worte hört. Das Märzheft der englischen Vierteljahrsschrift: R o y a l e n g i n e e r s j o u r n a l enthält unter der Überschrift: G e r m a n R a i l w a y w o r k i n g (deutscher Eisenbahnbetrieb) S. 116 ff. einen Aufsatz des englischen Majors (z. Z. Oberstleutnants) L. M a n t o n, aus dem ich einiges mitteilen will. Der Verfasser ist Präsident der englischen Eisenbahnunterkommission zu Köln, er hat 22 Monate lang die Verwaltung und den Betrieb der Deutschen Reichsbahn beobachtet. Seine Darstellung, seine statistischen Angaben beruhen auf amtlichen Quellen, und seine Ausführungen haben dadurch besonderen Wert, daß in den wichtigsten Angaben die deutschen mit den englischen und zum Teil mit den schweizerischen Eisenbahnen verglichen werden. Die Abhandlung ist geschrieben im November 1923. In einer kurzen Nachschrift vom 10. Februar 1924 werden die tatsächlichen Folgen des Umschwungs kurz mitgeteilt, der seit dem 15. November 1923 stattgefunden hat. Das vorerwähnte Gutachten der Sachverständigen hatte damals das Licht der Welt noch nicht erblickt.

Der Geist, in dem die Abhandlung geschrieben ist, zeigt sich gleich in den einleitenden Worten: Die Franzosen haben unter den produktiven Pfändern auch die Eisenbahnen des Rhein- und Ruhrgebiets beschlagnahmt. „Die Deutschen glauben,“ so bemerkt der Verfasser, „nicht an diese Pfänderpolitik, sie bieten statt dessen ein viel größeres Pfand an, das ganze deutsche Eisenbahnnetz.“ Dieses deutsche Eisenbahnnetz wird nun in seinen Hauptzügen geschildert. Der Verfasser stellt die — den Lesern dieser Zeitschrift bekannten — Eigentumsverhältnisse, sodann die finanzielle Organisation, den in einen ordentlichen und einen außerordentlichen zerfallenden Haushalt dar, und hebt besonders hervor, daß auch die außerordentlichen Ausgaben, darunter die für die Kunze-Knorr-Bremse, zum erheblichen Teil aus den ordentlichen Einnahmen bestritten würden. Die Finanzverhältnisse nach dem Krieg änderten sich gewaltig.

*) Vgl. auch die Aufsätze in Nr. 21 und 23 dieser Zeitung.

Zunächst wurden die Reichsbahnen „ein Reservoir für die demobilisierten Soldaten". Die Folge war ein Überfluß an Personal und ein ganz verkehrtes Verhältnis der gelernten zu den ungelernten Arbeitern. Während die Anzahl der Arbeiter und Angestellten auf 1000 Achsmeilen im Jahr 1913 7,11 Personen war, stieg diese Zahl im Jahr 1919 auf 16,53, 1920 auf 14,46, 1921 auf 12,78 Personen. Dasselbe Mißverhältnis zeigt sich in dem Verbrauch der Kohlen. Von weiterer Bedeutung für die Vermehrung des Personals war außerdem die Einführung des Achtstundentags. Erst allmählich gelang es, das überflüssige Personal abzubauen. Der Verfasser schildert sodann den großen Einfluß, den der Verlust der Eisenbahnen in den abgetretenen Landesteilen, die Errichtung neuer Zollgrenzen im Westen, auf die Bewegung des Verkehrs gehabt hat, und vor allem den Einfluß der Geldentwertung. Die natürlichen Handelsstraßen mußten verlassen, die Güter mußten oft auf weiten Umwegen gefahren werden. Alle diese Umstände sind zu berücksichtigen, wenn man die Betriebsergebnisse des Jahres 1913 mit denen der Jahre 1921/22 vergleichen will.

Der Verfasser untersucht nun weiter, nach welchen Grundsätzen die Eisenbahn als gemeinnütziges Unternehmen verwaltet und betrieben werden muß. Ihre Aufgabe ist, mit dem ihr zur Verfügung stehenden Apparat, dem Bahnkörper und den Betriebsmitteln einerseits möglichst viel Geld zu verdienen, ihre Ware, die Beförderung von Gütern und Personen, möglichst teuer zu verkaufen, und andererseits den Verkehr möglichst zu fördern. Wie die Eisenbahnen diese Aufgabe lösen, in Deutschland und in England, das wird mit Hilfe einer Reihe statistischer Zahlen untersucht, mit dem Vorbehalt, daß die Statistik der englischen Eisenbahnen nicht in jeder Beziehung nach denselben Grundsätzen aufgestellt wird wie die deutsche. Einige Zahlen (deren Richtigkeit ich nicht nachprüfen konnte, die aber unzweifelhaft zuverlässig scheinen), mögen die Methode des Verfassers veranschaulichen:

	England	Deutschland
1. Anzahl der Personenzugmeilen auf die Meile	10 126	5 250
Anzahl der Güterzugmeilen auf die Meile . .	5 410	4 260
Zusammen	15 538	9 510

Also der englische Eisenbahnverkehr ist beinahe doppelt so dicht wie der deutsche. Aber die Zugmeilen bedeuten nicht die Einnahme. Entscheidend ist vielmehr, daß die Betriebsmittel auch richtig verwertet werden. Darüber gibt folgendes Bild Aufschluß:

2. Anzahl der Reisenden in England	1 786 671 112
Anzahl der Reisenden in Deutschland.	2 318 499 580

In England hat jede Person durchschnittlich 10,77 Meilen, in Deutschland 13,26 Meilen zurückgelegt, eine selbstverständliche Folge der geringeren Ausdehnung der englischen Eisenbahnen. Daher:

	England	Deutschland
3. Anzahl der Personenmeilen . . .	19 242 447 876	30 743 304 550
Anzahl der Personenmeilen auf die Meile	948 792	957 711

Also die Engländer reisen ebensoviel wie die Deutschen, aber die Kosten der Reise sind in Deutschland halb so hoch wie in England.

Ein noch richtigeres Bild würde es geben, wenn auch die Besetzung der Züge bekannt wäre, worüber die englische Statistik keinen Aufschluß gibt.

Ähnliche Vergleiche werden für den für die Einnahmen der Eisenbahnen viel wichtigeren Güterverkehr gemacht. Hier stellt der Verfasser fest, daß die deutschen Eisenbahnen mehr Tonnen mit weniger Zügen als die englischen fahren, daß die deutschen Güterwagen durchschnittlich mit 249,4 t, die englischen mit 121,17 t beladen werden, daß das Ladegewicht des englischen Güterwagens durchschnittlich 10,221 t, das des deutschen 15,37 t beträgt, daß der deutsche Güterzug durch zahlende Fracht mit 72 %, der englische mit nur 49 % ausgenutzt wird, und daß, wenn man auch die gefahrenen Güterzugmeilen berücksichtigt, ein Güterzug in Deutschland 60 % mehr verdient als ein Güterzug in England.

Der Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß, wenn man auch alle sonstigen Verschiedenheiten in den beiden Ländern berücksichtigt, wenn man auch erwägt, daß statistische Zahlen allein kein durchweg zutreffendes Bild geben, man doch mit aller Bestimmtheit sagen kann, daß „die Annahme des deutschen Eisenbahnsystems durch die Alliierten ein Vorschlag wäre, der recht hübsche finanzielle Folgen haben müßte."

Alles in allem läßt sich nicht verkennen, daß die deutschen Eisenbahnen, soweit es sich um Erzielung möglichst hoher Einnahmen handelt, den englischen bedeutend überlegen sind. Für die Rentabilität kommen aber auch die Ausgaben in Betracht. Auch hierüber enthält die Abhandlung einige beachtenswerte Ausführungen. Zunächst die Personalausgaben. In England kamen im Jahre 1921 36,5 Angestellte, in Deutschland 32,1 Angestellte auf die Meile, d. h. in Deutschland verhältnismäßig weniger als in England. Die Gründe dafür lassen sich, wie der Verfasser richtig ausführt, nicht mit Sicherheit feststellen. In Deutschland ist z. B. das Zugbegleitpersonal größer, in England das Werkstättenpersonal, weil die englischen Eisenbahnen in ihren Werkstätten nicht nur die Betriebsmittel ausbessern, sondern auch neue Lokomotiven und Wagen bauen, während in Deutschland der Neubau durch die Privatindustrie erfolgt. Das Personal wird in England im allgemeinen besser bezahlt als in Deutschland. Auch die sachlichen Ausgaben verschiedener Länder lassen sich schwer vergleichen. Die Vergleiche, die der Verfasser zwischen deutschen und schweizerischen Eisenbahnen zieht, sind wohl kaum beweiskräftig, da die tatsächlichen Verhältnisse in diesen beiden Ländern zu sehr verschieden sind.

Besondere Bemerkungen macht der Verfasser über die Verschiebebahnhöfe und die Verschiebemeilen in Deutschland. Die Verschiebebahnhöfe sind nach seiner Meinung zu umfangreich in Deutschland. Die Folge davon ist, daß z. B. die Anzahl der Verschiebemeilen auf den englischen Eisenbahnen rund 102 Millionen, auf den deutschen rund 204 Millionen, in England 22 %, in Deutschland 35,7 % aller Zugmeilen beträgt. Hier wird dem Verfasser darin beizutreten sein, daß in der Tat in Deutschland bei der Anlage der Verschiebebahnhöfe vielfach unwirtschaftlich vorgegangen ist. Seit längerer Zeit schweben ja auch Untersuchungen darüber, wie hier Abhilfe geschaffen und wie der ganze Verschiebedienst vereinfacht werden kann. „Im allgemeinen", bemerkt der Verfasser, „sind die deutschen Eisenbahnen unzweifelhaft ein sehr schönes Instrument. Die inzwischen erfolgte Verbesserung dieses Instruments, das durch zehnjährige Mißhandlung abgewirtschaftet war, liegt aber auf der Hand." Die Folge davon sind die hohen Ausgaben für die Verbesserung der vorhandenen und den Erwerb neuer Betriebsmittel. Über die Tarife bezieht sich der Verfasser in der Hauptsache auf die Veröffentlichungen des Reichsverkehrsministeriums, wonach die Tarife nicht entsprechend der Steigerung der Preise für die Lebensnotwendigkeiten erhöht worden sind und die Frachten immer noch einen verhältnismäßig geringen Teil der Selbstkosten ausmachen. Die statistischen Mitteilungen, die am Schluß der Abhandlung über die Steigerung der Gesamteinnahmen und der Gesamtausgaben bei den englischen und den schweizerischen Eisenbahnen zwischen 1913 bis 1922 angestellt und woraus gewisse auf Schätzung beruhende Schlüsse für die deutschen Eisenbahnen gezogen werden, sind, wie der Verfasser selbst zuzugeben scheint, schon deswegen wenig beweiskräftig, weil die Währungsveränderungen und die Geldentwertung dabei nicht berücksichtigt werden können.

Die Abhandlung kommt zu folgendem Endergebnis:

Umstände zugunsten der deutschen Eisenbahnen:	Umstände zuungunsten der deutschen Eisenbahnen:
Geringe Anzahl der Zugmeilen.	1. Zuviel Personal.
2. Gute Ausnutzung der Züge.	2. Zuviel Verschiebungen und zu große Verschiebebahnhöfe.
3. Sehr schöne Anlagen.	3. Ungesunde Tarifpolitik.

„Nach meiner Meinung", so bemerkt der Verfasser, „überwiegen die günstigen Umstände bei weitem die ungünstigen, mit Ausnahme der Tarife."

Der erste dieser ungünstigen Umstände ist inzwischen durch den starken Personalabbau beseitigt, auch die Tarife sind, wie der Verfasser am Schluß zugesteht, seit Annahme der Goldbasis wesentlich erhöht. Bleibt der Verschiebedienst, an dessen Verbesserung, wie bemerkt, rüstig gearbeitet wird.

Aus der Gesamtdarstellung, deren Studium ich nur warm empfehlen kann, habe ich den Eindruck gewonnen, daß wir es aufrichtig begrüßen können, daß hier einmal ein englischer Sachverständiger auf Grund eigener Erfahrungen ein im ganzen so vorteilhaftes Bild von den deutschen Eisenbahnen entwirft und seinen Landsleuten in ihrer Sprache vorlegt. Vielleicht trägt diese Abhandlung doch dazu bei, manche Vorurteile gegen die deutschen Eisenbahnen und gegen das Staatsbahnsystem als solches zu beseitigen. A. v. d. L.

Ein englischer Eisenbahnbezirk.

Das Sachverständigen-Gutachten hat bekanntlich an der Art, wie die Deutsche Reichsbahn verwaltet wird, mancherlei auszusetzen. Da der die Reichsbahn betreffende Teil im wesentlichen das Werk von Sir William Acworth ist, einem englischen Eisenbahnfachmann, dessen Ansicht namentlich in eisenbahnwirtschaftlichen Fragen in England hohes Ansehen genießt, so ist anzunehmen, daß gegenüber den deutschen Einrichtungen die englischen als Muster hingestellt werden sollen. Nun hat im Mai die übliche Jahresversammlung des englischen Institute of Transport stattgefunden, einer Vereinigung von Verkehrsfachleuten zur wissenschaftlichen Erörterung von Verkehrsfragen, ähnlich etwa dem deutschen Verein für Eisenbahnkunde, nur mit dem Unterschied, daß sich seine Tätigkeit nicht auf den Eisenbahnverkehr beschränkt, sondern das gesamte Verkehrswesen — Verkehr hier im weitesten Sinne verstanden — umfaßt. Diese Tagung ist in Bristol abgehalten worden, und sie hat der „Railway Gazette" Anlaß gegeben, den Bezirk Bristol der Großen Westbahn eingehend zu schildern. Im Hinblick auf die Erörterung der Organisationsfragen, die das Sachverständigen-Gutachten ausgelöst hat, dürfte es im gegenwärtigen Augenblick von besonderem Interesse sein, zu erfahren, wie ein solcher englischer Eisenbahnbezirk gegliedert ist und wie der Dienst in ihm geleitet wird*).

Die Große Westbahn mit ihren 5960 Streckenkilometern ist in 13 Bezirke — divisions, auch districts genannt — eingeteilt. In jedem Bezirk bestehen vier Dienststellen zur Leitung des Betriebes; da aber bei den englischen Eisenbahnen ebenso wie bei den amerikanischen die Zuständigkeiten und Befugnisse lediglich auf die Person abgestellt sind, gibt es keine Ämter wie bei uns, sondern vier den Dienst leitende Beamte: superintendents oder managers. Der Betriebsdirektor — Divisionalsuperintendent — leitet den Personen- und Güterzugdienst sowie den Dienst in den Bahnhöfen und Stellwerken und ist Vorgesetzter des Personals. Dem Verkehrsdirektor — district goods manager — unterstehen die größeren Güterbahnhöfe sowie das Rechnungswesen in den anderen Bahnhöfen, wobei aber im letzteren Belang der Betriebsdirektor mitwirkt; der Verkehrsdirektor vermittelt ferner die Beziehungen zu den verkehrstreibenden Kreisen, soweit der Güterverkehr in Frage kommt, und ist zuständig für Tariffragen und Reklamationen. Dem Bezirksingenieur — divisional engineer — fällt die bauliche Unterhaltung der Strecke, des Oberbaus, der Gebäude und sonstigen baulichen Anlagen zu; er entwirft und veranschlagt die Neubauten und führt sie aus. Dem Lokomotivingenieur — divisional locomotive superintendent — untersteht das Lokomtivpersonal und gewisse Teile des Werkstattbetriebes; er unterhält den Betriebsmittelpark.

Der Bezirk Bristol umfaßt Eisenbahnstrecken von 863 km Länge, von denen 520 km zweigleisig sind; 62 km sind Eigentum anderer Gruppen, die Westbahn besitzt aber das Mitbenutzungsrecht. An diesen Strecken liegen 145 Bahnhöfe und 20 Haltestellen; dazu kommen noch neun Dienststellen außerhalb der Bahnanlagen für den Fahrkartenverkauf usw. und den Dampferdienst.

Dem Betriebsdirektor untersteht ein Personal von 3424 Köpfen; darunter befinden sich 146 Bahnhofsvorsteher, 81 Kontrolleure — inspectors—, 457 Schaffner, 586 Stellwerkswärter, 62 weibliche Kräfte. Zur Seite stehen dem Betriebsdirektor zwei Assistenten — assistant superintendent —. Sein Amt umfaßt ferner einen Bureauvorsteher — chief clerk — und unter diesem acht Abteilungen; bei vier von diesen ist ein besonderer Vorsteher angegeben, bei den anderen vier nur die Kopfstärke; die Abteilungen oder Bureaus scheinen also nicht gleichmäßig organisiert zu sein. Die Verteilung der Geschäfte auf sie ist eigenartig, zusammengehöriges scheint auseinandergerissen, nicht zusammengehöriges vereinigt, doch hat das vermutlich seinen Grund in der geschichtlichen Entwicklung, indem neu auftretende Aufgaben einer weniger belasteten Abteilung zugewiesen werden, ohne Rücksicht auf den sachlichen Zusammenhang der Geschäfte. In der 1. Abteilung mit einem Vorsteher, 6 männlichen und einem weiblichen Beamten werden die persönlichen Angelegenheiten, Freifahrten, Gehaltszahlungen bearbeitet. Die 2. Abteilung ist mit einem Vorsteher, 12 männlichen und 2 weiblichen Beamten, besetzt; sie ist die Abteilung für den Personenzugdienst. Der Güterzugdienst wird in der 3. Abteilung bearbeitet; sie umfaßt 26 männliche und einen weiblichen Beamten und ist unter einem Vorsteher in zwei Unterabteilungen gegliedert. Nunmehr folgen die vier Bureaus ohne besondere Vorsteher: Das 1. mit 6 männlichen und 5 weiblichen Beamten für den allgemeinen Schriftwechsel, Fundsachen, Reklamationen, Vorräte und Ausstattung der Diensträume, allgemeine Berichte, Urlaube, Fahrkarten zu Vorzugspreisen, das 2. mit je einem männlichen und einem weiblichen Beamten für Neubauten, Unfälle und persönliche Angelegenheiten, das 3. mit 15 männlichen Beamten für Unterstützungen (relief?), das 4. mit 3 männlichen Beamten für den Werbedienst. Die letzte Abteilung endlich ist diejenige des Oberkontrolleurs — chief inspector —, dem 7 Bezirkskontrolleure, 1 Assistent, 2 Kontrolleure für den Güterzugsdienst, ein Kontrolleur für den Personenzugsdienst und zwei Fahrkartenkontrolleure unterstehen. Zu diesem Personal kommt noch ein Pförtner, 3 Boten und ein Laufjunge.

Zum Amt des Betriebsdirektors gehört auch die Dienststelle für Zugleistung, mit der das Bezirkswagenamt verbunden ist. Die Zugleitung ist Tag und Nacht besetzt, während im Betriebe des Wagenamts in der Nacht eine kurze Pause eintritt.

Dem Verkehrsdirektor untersteht ein Personal von 1670 Köpfen, das auf 13 Bahnhöfe und die Kanalinseln verteilt ist. Er ist verantwortlich für den Güterverkehr im Bezirk, der sich auf 137 Bahnhöfen abwickelt. Die Westbahn betreibt auf 24 Bahnhöfen des Bezirks den Speditionsdienst selbst, wobei sie 32 Kraftwagen, 587 andere Fahrzeuge und 289 Pferde beschäftigt; auf 36 weiteren Bahnhöfen werden die Güter durch Beauftragte der Gesellschaft zu- und abgerollt. Im Jahre 1923 umfaßte der Verkehr des Bezirks Bristol 5,5 Mill. Tonnen. Der Bezirk hat lebhafte Industrie. Ein großer Teil des Verkehrs spielt sich im Hafen von Bristol ab. Die dortigen Hafenanlagen gehören allerdings der Stadt, stehen aber mit der Westbahn in unmittelbarer Verbindung, die an anderen Stellen eigene Umschlaganlagen für den Übergang zwischen Eisenbahn und Schiff besitzt. Eins ihrer Lagerhäuser faßt 600 Güterwagen, ein anderes hat über 3300 qm nutzbare Fläche. Die Hafengleise von Bristol allein haben täglich einen Ausgang von 1800 Wagenladungen. An Privatgleisanschlüssen bestehen 91 Stück im Bezirk, davon 21 im Hafen von Bristol. Alle diese Anlagen und Betriebe gehören zur Zuständigkeit des Verkehrsdirektors.

Der Bezirk des Betriebsingenieurs deckt sich in seinen Grenzen nicht vollständig mit dem Dienstbereich der anderen leitenden Beamten; kleine Teile des Bezirks Bristol sind vielmehr in bautechnischer Beziehung Nachbarbezirken zugeteilt. Die Tätigkeit des Betriebsingenieurs in Bristol umfaßt die Unterhaltung von 1530 km Gleis, einschließlich der Nebengleise, mit 3513 Weichen und 4350 Kreuzungen, ferner von 37 Viadukten von zusammen 4,6 km Länge, 535 Über- und 786 Unterführungen und 341 Durchlässe. Zum Bezirk Bristol gehören überdies 27 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 22 km; unter ihnen befindet sich der Tunnel, der unter der Mündung des Severn hindurchführt; er ist mit 7008 m der längste in England. Ferner sei genannt der Tunnel von Chipping Sodbury mit 4060 m Länge und der bekannte Box-Tunnel, einer der ältesten in England, mit 2394 m Länge. Dem Bezirksingenieur unterstehen 1669 Mann, nämlich 20 Aufseher, 1310 Streckenarbeiter und 339 Handwerker. Für Unterhaltungszwecke bestehen 171 Rotten. Zu seinen Aufgaben auf dem Gebiete des Neubaus gehört zurzeit die Neuanlage eines großen Güterbahnhofs mit einem Aufwand von über eine halbe Million Pfund, von Überholungsgleisen auf einem anderen Bahnhof, veranschlagt mit 50 000 £, ferner von einem weiteren Güterbahnhof und einer größeren Straßenbrücke, endlich der Einbau einer neuen Lüftungsanlage für den Severn-Tunnel.

Dem Lokomotivingenieur unterstehen der Dienst in den Lokomotivschuppen, ferner in den Werkstätten zur Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie der Straßenfahrzeuge, der Kraftanlagen, der Hebezeuge, und einer Ölgasanstalt. Zu seinem Bereich gehören 410 Lokomotiven, die zum größten Teil in Bristol beheimatet sind, während die übrigen sich auf 17 Lokomotivschuppen verteilen. Sein Personal umfaßt 3014 Mann, nämlich 1452 Lokomotivführer und -heizer, 679 Mann im Schuppendienst, 325 Schlosser, 447 Mann im Wagendienst, 78 Mann im Bureaudienst und 33 Aufseher.

Schon aus der Bezeichnung der vier leitenden Beamten geht hervor, daß sie nicht, wie etwa die Vorstände deutscher Ämter der verschiedenen Dienstzweige in demselben Bezirk, gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Aus der Verteilung ihrer Geschäfte kann man schließen, daß der Bezirksingenieur und der Lokomotivingenieur ungefähr die Stelle eines Vorstandes eines Bauamts bei einer der deutschen Verwaltungen, bei denen Unterhaltung und Betrieb getrennt sind, und eines Maschinenamts einnimmt. Die Stelle des Verkehrsdirektors entspricht nicht der des Vorstands eines Verkehrsamts der deutschen Staatsbahnen, wenn sie auch manches von dessen Befugnissen umfaßt; sie greift vielmehr auch in das Amt des Betriebsamtsvorstands über. Der Betriebsdirektor dürfte endlich ungefähr die Pflichten in sich vereinigen, die einer Betriebsdirektion der ehemaligen sächsischen Staatsbahnen zufallen. Strenge Vergleiche lassen sich aber nicht ziehen. Wernekke.

*) S. a. Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. Nr. 34 vom 23. August 1923, S. 552.

Zum 80. Geburtstag von Exzellenz von der Leyen.

Am 28. d. Mts. begeht der Wirkliche Geheime Rat Professor Dr. jur. Alfred von der Leyen das Fest des 80. Geburtstages. Exzellenz von der Leyen hat vom Jahre 1876 bis 1912 der preußischen Eisenbahnverwaltung angehört und steht bis zum heutigen Tage als Schriftleiter des Archivs für Eisenbahnwesen in den engsten Beziehungen zur Reichsbahnverwaltung. Die hohen Verdienste des Jubilars um die deutschen Staatsbahnen sind gelegentlich seines Ausscheidens aus dem Dienst und bei der Feier seines 70. Geburtstages gewürdigt worden*).

Von der Leyen hat, woran nochmals erinnert sein darf, besonders an der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen hervorragend mitgewirkt. Er ist der Schaffer der Personentarif-Reform und hat sich bei der Gestaltung des internationalen Frachtrechts besonders hervorgetan. Sein internationaler Ruf als Eisenbahnfachmann veranlaßte deshalb auch den Reichsverkehrsminister, ihm die deutsche Vertretung der Eisenbahnen bei der internationalen Konferenz für Transit und Verkehr, die als erste nach dem Weltkrieg im Jahre 1921 in Barcelona stattfand, zu übertragen.

Von der Leyen lebt, wenngleich er längst aus dem aktiven Dienst ausgeschieden ist, weiter in und mit der Verwaltung. Seine schriftstellerische Tätigkeit, die sich ebenso durch glänzende Diktion, wie durch Beherrschung des Stoffes auszeichnet, hat er bis heute in den Dienst des deutschen Verkehrs und insbesondere der deutschen Eisenbahnen gestellt. Während des Krieges übertrug ihm der damalige preußische Minister von Breitenbach die Herausgabe einer Darstellung der Tätigkeit der deutschen Eisenbahnen während des Weltkrieges, die sich dann zu einem Verwaltungsbericht der deutschen Eisenbahnen für das zweite Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ausgestaltete. Dieser Bericht, der unter dem Titel „Die deutschen Eisenbahnen von 1910 bis 1920“ erschienen, und der in der Vereinszeitung eingehend gewürdigt worden ist (Zeitung des Vereins vom 6. September 1923, S. 581), ist das ureigenste Werk von der Leyens. In jahrelanger mühevoller Arbeit hat er den Stoff gesammelt und gesichtet; er selbst hat insbesondere die glänzend geschriebene Darstellung über die deutschen Tarife während des Weltkrieges in diesem Werke verfaßt.

Exzellenz von der Leyen hat gerade in den letzten schweren Jahren, die die deutschen Eisenbahnen und die Reichsbahn nach dem unglücklichen Kriegsende durchmachen mußten, zu den vielen in der Öffentlichkeit behandelten Fragen und zu den oft maßlosen Angriffen gegen die Reichsbahnleitung kritisch Stellung genommen. Er hat dabei manche Maßnahmen der Verwaltung, die aus der politischen Umwälzung geboren sind, nicht anerkennen können, aber er ist, und das ist das besondere Verdienst des nunmehr Achtzigjährigen, mit der neuen Zeit fortgeschritten, und hat nicht, wie so viele, in der reinen Negierung, sondern in der Anpassung des alten Geistes an die neuen Verhältnisse seine Befriedigung gesucht und gefunden. Die tiefgründigen Kenntnisse, die von der Leyen über die Privatbahnsysteme der europäischen Länder und insbesondere der Vereinigten Staaten besitzt, werden seine Erfahrungen gerade jetzt bei der im Gange befindlichen Umformung des Reichsbahnunternehmens für die Reichsbahn besonders wertvoll machen.

Hoffen wir, daß dem Jubilar noch eine lange Reihe von Jahren in körperlicher und geistiger Rüstigkeit beschieden sei. A. S.

*) Vgl. Vereinszeitung vom 3. April 1912, S. 419, und vom 27. Juni 1914, S. 781.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zum Beamtenabbau bei der Reichsbahn.** Die T.-U. verbreitet ein Interview mit dem Eisenbahnsachverständigen Sir William Acworth. Auf die Frage des Vertreters der T.-U., ob die Reorganisation der Reichsbahn nach dem Sachverständigengutachten einen sehr erheblichen Personalabbau zur Folge haben werde, soll Acworth geantwortet haben, daß vielleicht 50, vielleicht aber auch 40, vielleicht 10 % abgebaut würden. Das könne er noch nicht sagen. Diese Sir William Acworth in den Mund gelegte Äußerung ist falsch. Sir William Acworth hat dies dem Reichsverkehrsminister mitgeteilt und hat hervorgehoben, daß seine Äußerung offenbar tendenziös entstellt worden ist. Er hat gebeten, sie folgendermaßen richtig zu stellen:

Er habe gesagt, daß die Personalbemessung für die zu bildende Reichsbahngesellschaft nicht Aufgabe des Organisationskomitees sei, sondern lediglich Aufgabe der neuen Deutschen Gesellschaft. Ob etwa 40 % — nach dieser Zahl hat ihn der Interviewer gefragt — oder ein anderer Prozentsatz, vielleicht nur 1 % abgebaut — oder ob vielleicht 50 % neu eingestellt werden müßten — das könne er gar nicht und habe er gar nicht zu sagen. Im übrigen ist es Sir William Acworth selbstverständlich bekannt, daß der Personalstand der englischen Eisenbahnen, sowohl bezogen auf die Betriebslänge, als auch auf die Betriebsleistung, ein höherer ist als der Personalstand der deutschen Eisenbahnen sogar vor dem Abbau.

— **Eisenbahn und Streikrecht.** Zu der Pressemeldung der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten, daß der Reichsverkehrsminister von der Gewerkschaft eine Streichung des Streikparagraphen aus ihrer Satzung nicht verlangt habe, hören wir von zuständiger Seite: Der Reichsverkehrsminister hat von der Reichsgewerkschaft eine dem Standpunkt der Reichsregierung entsprechende Änderung des § 2 ihrer Satzungen (dies ist z. Z. der Streikparagraph) oder eine befriedigende verbindliche Erklärung, die sich mit dem Standpunkt der Reichsregierung im Einklang befindet, verlangt. Der Standpunkt der Reichsregierung ist bekannt, sie erkennt nach wie vor ein Streikrecht der Beamten nicht an.

— **Dienstdauer und Eisenbahnunfälle.** Von zuständiger Stelle wird unterm 18. d. M. folgendes mitgeteilt: Eine Berliner Lokalkorrespondenz verbreitet eine Mitteilung, daß zahlreiche Eisenbahnunfälle der letzten Zeit in leitenden Stellen des deutschen Verkehrswesens zur Erörterung der Frage geführt hätten, ob die sich jetzt häufenden Eisenbahnunfälle in ursächlichem Zusammenhang mit der verlängerten Dienstdauer für die Beamten und Arbeiter zu bringen sind. Hierzu ist folgendes zu sagen: Selbstverständlich widmet das Reichsverkehrsministerium diesen Fragen seine größte Aufmerksamkeit. Wie aber die langjährige Statistik lehrt, besteht ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Eisenbahnunfall und längerer Dienstdauer nicht. Die große Mehrzahl der Unfälle liegt im Beginn von Dienstschichten, und zwar nach ausreichenden Pausen, nicht am Ende von Dienstschichten. Auch der Unfall vor dem Potsdamer Bahnhof am 14. d. M. hat mit der Länge der Dienstdauer nicht das geringste zu tun. Der verantwortliche Fahrdienstleiter hat stets nur achtstündigen Dienst gehabt, der Unfall ereignete sich bereits in der zweiten Stunde nach Dienstantritt. Die Dienstdauervorschriften sind so festgesetzt worden, daß die Leistungen ohne Gefährdung der Betriebssicherheit und ohne Überanstrengung des Personals möglich sind. Eine Zunahme der Unfälle ist im

Reichsbahnbereich überhaupt nicht eingetreten; die Zahlen, sowohl der Zusammenstöße und der Unfälle durch Überfahren von Fuhrwerken wie die aller sonstigen Betriebsunfälle sind gesunken. Die Besprechung des Reichsverkehrsministers mit den Eisenbahngewerkschaften hat mit der Frage der Eisenbahnunfälle nichts zu tun, es handelt sich lediglich um eine Erörterung der Dienstdauervorschriften in Verfolg der am 14. d. M. unter Vorsitz des Reichskanzlers mit den Spitzenorganisationen stattgehabten Besprechung über die Lohn- und Arbeitszeitfrage des Eisenbahnpersonals.

— **Deutsch-baltisch-russischer Eisenbahnverkehr.** Die Bemühungen der Eisenbahnverwaltungen, eine wesentliche Erleichterung für den Güterverkehr zwischen den Bahnen der Breitspur (russischen Spur) und der Vollspur zu erreichen (vgl. Nr. 30, Seite 498/1923 dieser Zeitung) haben jetzt zu einem greifbaren Ergebnis geführt. In einer Konferenz Ende Mai d. J., an der außer der Deutschen Reichsbahn die Eisenbahnverwaltungen Estlands, Lettlands und Litauens teilgenommen haben, wurde Übereinstimmung darüber erzielt, daß vom 1. Juli d. J. ab die Umsetzung von Güterwagen von der Breitspur auf Vollspur und umgekehrt stattfinden soll. Die beiden Spuren kommen auf lettischem Gebiet, und zwar etwa dem Lauf der Düna folgend, zusammen.

Die Bedingungen für die Umsetzungen werden durch den deutsch-litauisch-lettländisch-estländischen Gütertarif festgelegt. Der Versender, der die Umladung von Wagenladungen vermeiden will, hat dies durch folgenden Vermerk im Frachtbrief in der Spalte „zugelassene Erklärungen" zu beantragen:

„Umsetzung des Wagens ohne Umladung auf der Spurwechselstation Riga beantragt."

Für die Umsetzung eines zweiachsigen Wagens von breiter auf volle Spur oder umgekehrt wird eine Nebengebühr von 3,60 Dollar der Vereinigten Staaten berechnet. Diese Gebühr ist so festgesetzt, daß sie unter den nach dem lettischen Binnentarif errechneten durchschnittlichen Kosten für die Umladung einer Wagenladung bleibt. Die großen Vorteile des neuen Verfahrens für den Verkehr sind ohne weiteres ersichtlich. Der Versender weiß, mit welchen Kosten er für die Beförderung des Gutes bis zur Bestimmungsstation zu rechnen hat. Der Empfänger erhält das Gut in dem Zustande, wie der Versender es verladen hat. Die Gefahr des Abhandenkommens von Teilen der Ladung ist wesentlich verringert. Die Beförderung kann gegenüber dem bisherigen Verfahren, das eine Umladung in allen Fällen des Spurwechsels erforderlich macht, wesentlich beschleunigt werden. Die Umsetzung eines Wagens nimmt 7 Minuten in Anspruch. Wenn der Verkehr sich hebt, sollen mechanische Hebevorrichtungen verwendet werden. Es ist anzunehmen, daß sich die Dauer der Umsetzung dadurch auf die Hälfte verringern wird. Die Umsetzung soll zunächst nur in Riga, demnächst in Mitau und später, wenn ein Verkehrsbedürfnis sich herausstellt, auch in Dünaburg (Griwa) vorgenommen werden. Die direkte Verladung im Umsetzverkehr ist zunächst nur zwischen dem Baltikum und der Provinz Ostpreußen zulässig. Es sollen jedoch in nächster Zeit Verhandlungen mit Polen stattfinden, um die Durchlassung umgesetzter Wagen durch polnisches Gebiet (polnischen Korridor) zu erörtern. Wenn, wie anzunehmen ist, die Verhandlungen ein günstiges Ergebnis haben, würden die umgesetzten Wagen nach jeder deutschen Station laufen können. Umgesetzt werden zunächst nur Wagen der Breitspur und ehemalige Breitspurwagen, die in den Besitz der russischen Nachfolgestaaten Lettland und Litauen gelangt und von diesen für den inneren Verkehr dauernd auf Vollspur umgesetzt sind. Vollspurige Wagen können zurzeit noch nicht auf breite Spur umgesetzt werden. Jedoch haben die Verhandlungen ergeben, daß auch dies nur eine Frage der Zeit ist. Einstweilen können nur die eingehenden Breitspurwagen zur durchgehenden Verladung nach breitspurigen Strecken benutzt werden. Es empfiehlt sich daher, daß die Versender derartiger Sendungen sich rechtzeitig mit dem Wagenbüro der Versanddirektion, fürs erste nur Königsberg, in Verbindung setzen, damit eingehende Breitspurwagen der Versandstation zugeführt werden können.

Über die Frage der Umsetzung sollten auch Verhandlungen mit Rußland stattfinden. Eine deutsche Eisenbahnkommission war zu diesem Zweck in Moskau. Obwohl die russischen Verkehrsbehörden größtes Entgegenkommen und Verständnis für die Bedeutung der Frage zeigten, konnten die Verhandlungen nach Weisung der russischen politischen Behörden wegen des bekannten deutsch-russischen Zwischenfalles nicht stattfinden. Es ist aber anzunehmen, daß die Verständigung mit den Randstaaten und der am 1. Juli beginnende praktische Versuch mit der Umsetzung wertvolle Erfahrungen bringen wird. Das Abkommen von Riga kann daher als ein Meilenstein auf dem Wege des unbegrenzten direkten Verkehrs nach dem fernen Osten angesehen werden. Dr. Simon.

— **Nebenbahnstrecke Eberswalde-Schöpffurth.** Am 1. Juli d. J. wird die bisher als nebenbahnähnliche Kleinbahn betriebene vollspurige Bahnstrecke Eberswalde-Schöpfurth in eine Nebeneisenbahn umgewandelt. Die Bahn ist Privatbahn und wird durch die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt (Main), Moselstraße 2, betrieben.

— **Teutoburgerwald-Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Geschäftsbericht über das ¾ Jahr umfassende Geschäftsjahr vom 1. April bis 31. Dezember 1923 heißt es: „Um möglichst bald wieder auf sicheren Boden zu kommen, hat die Gesellschaft das Geschäftsjahr 1923/1924 mit dem 31. Dezember 1923 abgeschlossen und das Geschäftsjahr 1924/1925 bereits mit dem 1. Januar 1924 begonnen, so daß das Geschäftsjahr 1924/1925 15 Monate umfassen wird. Weiter hat die Gesellschaft, abweichend vom Gebrauch früherer Jahre, die Betriebseinnahmen für das Geschäftsjahr 1923 nicht für die einzelnen Monate, sondern nur in der Jahressumme für die einzelnen Titel ausgewiesen und aus dem gleichen Grunde eine Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1923 in Papiermark nicht aufgestellt, sondern eine den gesetzlichen Vorschriften entsprechende Goldmarkeröffnungsbilanz für den 1. Januar 1924, die gleichzeitig als Abschlußbilanz und Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1923 angesehen werden soll. Die Goldmark-Eröffnungsbilanz für den 1. Januar 1924 weist folgende Zahlen auf: Besitz: Bahneinheiten 8 956 897 Goldmark, Vorräte 78 699 Goldmark, Wertpapiere 1 Goldpfennig, Bankguthaben 18 750 Goldmark. Verbindlichkeiten: Aktien 6 650 000 Goldmark, Teilschuldverschreibungen 139 650 Goldmark, Schatz für gesetzliche Rücklagen 2 218 156 Goldmark, Schatz für Erneuerungen 46 540 Goldmark.

— **Bei der Feier des 25jährigen Bestehens der Harzquer- und Brockenbahn** am 30. Mai d. J. wurde als Trinkspruch nachfolgendes Gedicht des Herrn Stadtrats von Frankenberg-Braunschweig vorgetragen, das uns freundlichst zur Verfügung gestellt ist:

Auf der Eisenbahn.

Beschau' ich mir die Eisenbahn
Und all ihr eifrig Streben,
So denk' ich mir: es ist kein Wahn,
Sie gleicht dem Menschenleben.
Ein Zeichen winkt, die Fahrt beginnt,
Die Glocke hat geschlagen,
„E i n s t e i g e n!" heißt's schon für das Kind
In seinem Kinderwagen.

Und weiter reist man auf der Fahrt
Mit Rasseln und mit Rollen.
Bald wird im Tempo mal gespart,
Bald geht es aus dem Vollen.
Zwar sagt man wohl, wohin man will,
Und löst dazu die Karten,
Doch schließlich muß man halten still
Und ganz geduldig warten.

Mag man auch „gut im Zuge" sein,
Stationen gibt es viele,
Zuletzt stellt Müdigkeit sich ein
Und dann . . . . . ist man am Ziele.
„V o l l d a m p f v o r a u s!" — das Losungswort
Gilt jeder Lebensreise,
Und dabei klingt die Warnung fort:
„Kommt niemals aus dem Gleise!"

Noch eine Warnung ist bereit,
O hört mein freundlich Mahnen:
Der A n s c h l u ß ist von Wichtigkeit
Für Menschen und für Bahnen.
Schlimm ist es, wenn er wird verpaßt,
Wenn Hindernisse kamen.
Beglückt ist, wer ihn hat gefaßt,
Drum leben unsre Damen!

— **Einreiseerlaubnis für das besetzte Gebiet.** Zur schnellsten Beschaffung der Einreiseerlaubnis in das englisch- und französisch-besetzte Gebiet für Reisende, die aus dem unbesetzten in das besetzte Gebiet reisen und von Köln oder Bonn die Rheindampfer benutzen wollen, ist das Mitteleuropäische Reisebüro in Köln, Domkloster 3, in der Lage. Dem Antrage sind beizufügen: Personalausweis mit Lichtbild (von der Polizeibehörde des Wohnorts ausgestellt), 2 Paßbilder (Brustbild), 10 Goldmark (Porto inbegriffen) und eine schriftliche Erklärung, daß der Antragsteller aus dem besetzten Gebiet nicht ausgewiesen ist.

— **Der Durchgangsverkehr durch die Kölner Zone.** Seit dem 15. Mai, schreibt die D. A. Z., hat eine Neuregelung des Ver-

kehrs durch die Kölner Zone stattgefunden, wodurch in der Berechnung der Fracht für Sendungen vom Regiebetriebe durch die Kölner Zone nach dem Regiebetriebe eine erhebliche Verteuerung gegenüber dem bisherigen Zustand entstanden ist. Die Handelskammer und der Arbeitsausschuß für Eisenbahnfragen haben sofort die nötigen Schritte getan, um diese Frage so zu regeln, daß keine Schädigung der Wirtschaft in Frage kommt. Wie wir außerdem hören, hat sich auch die Micum bereits mit der Sache befaßt, so daß wohl anzunehmen ist, daß die maßgebenden Kreise umgehend eine Änderung des Übereinkommens vom 15. Mai herbeiführen werden.

— **Verkauf der Regietarife.** Die Ausgabe des Güter-, Personen- und Gepäcktarifes der Regie für die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten kann durch das Verkehrs- und Tarifbüro der Industrie- und Handelskammer in Essen bezogen werden. Auch der Tarif für den Durchgangsverkehr durch die britische Zone und die bestehenden Haftpflichtbestimmungen sind dort erhältlich. Die Kosten zuzüglich Portoauslagen werden nachgenommen.

— **Eisenbahnunfälle und ihre Verhütung.** Einem Aufsatz des Geheimen Oberbaurats Zirkler über dieses Thema in der Verkehrstechnischen Woche, Heft 22/23 entnehmen wir folgendes:

Es betrugen auf den deutschen Bahnen die Betriebsunfälle im ganzen auf 1 Million Zugkilometer im Jahre 1913: 4,7, nachdem sie 1890 noch 11,3 und 1880 sogar 17,9 betragen hatten; demgegenüber stehen z. B. für die Eisenbahnen in Österreich-Ungarn folgende Zahlen: 1913: 14,5, 1890: 12,3 und 1880: 15,2, also im Gegensatz zu den deutschen Eisenbahnen hier innerhalb 33 Jahren nahezu keine Veränderung.

Für alle Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zeigen die Zahlen 1913: 7,8, 1890: 12,3 und 1880: 16,3 eine stetige Besserung.

In andern Ländern, vor allem in Amerika, sind die entsprechenden Zahlen weit höhere.

Während des Krieges und in der Kriegsfolgezeit haben sich leider die für Deutschland genannten Zahlen sehr ungünstig verändert. Die Zahl 4,7 von 1913 ist 1914 auf 5,4, 1915 auf 5,6, 1916 auf 6,6, 1917 auf 9,2, 1918 auf 9,9 und 1919 sogar auf 10,78 gestiegen, während sich die Zahl der auf 1 Million Zugkilometer unverschuldet und durch eigenes Verschulden getöteten und verletzten Reisenden von 1,83 im Jahre 1913 auf 10,36 im Jahre 1918 vergrößert hat.

Um die Wende von 1919 ist eine Besserung der Verhältnisse eingetreten. Sie ist stetig fortgeschritten bis 1921, so daß die oben genannte Zahl von 10,78 Gesamtunfällen auf eine Million Zugkilometer 1921 nur noch 7,2 betrug. Die Zahl ist dann 1922 auf 6,69 gesunken und ging für den Abschnitt April-August 1923 auf 6,21 herunter.

Nachdem die Ursachen der Unfälle und die Mittel zu ihrer Verhütung erörtert sind, heißt es zum Schluß: Gerade die bei den Unfällen gemachten Erfahrungen sind von größter Bedeutung für die Fortentwicklung der Fahrdienstvorschriften und der Bau- und Betriebsordnung. Gegenwärtig werden die Fahrdienstvorschriften neu bearbeitet; sie sind ja das eigentliche Lehrbuch des praktischen Eisenbahnbetriebsdienstes und müssen deshalb mit der Fortentwicklung dieses Dienstes Schritt halten. Nach der Bildung der Reichsbahn soll auch — soweit irgend angängig — eine Vereinheitlichung der in den F. V. enthaltenen Zusatzbestimmungen der früheren Ländereisenbahnen erstrebt werden. Die Arbeiten sind sehr umfangreich und erfordern peinliche Sorgfalt und große Sachkenntnis, damit die neue Ausgabe ein ebenso vorbildliches Werk sein wird, wie es die frühere gewesen ist. Es ist zu hoffen, daß die Arbeiten baldigst abgeschlossen werden können und daß dann die Herausgabe der Neubearbeitung erfolgen kann.

An die Neubearbeitung der Bau- und Betriebsordnung wird nach Fertigstellung der Fahrdienstvorschriften herangetreten werden können.

— **Aufhebung der Ausreisegebühr.** Die Verordnung des Reichspräsidenten über Ausreisegebühren vom 3. April 1924 (vgl. Nr. 25, S. 473 d. Ztg.) ist mit Wirkung vom 18. Juni d. J. außer Kraft getreten.

— **Güter-Luftverkehr.** Der auf den Flugdienstlinien des Deutschen Aero-Lloyd neben der Personenbeförderung seit jeher auch eingerichtete Güterverkehr gewinnt seit der Eröffnung der diesjährigen Flugsaison von Tag zu Tag mehr und mehr an Ausdehnung. Angesichts der Tatsache, daß z. B. die Flugzeit der Strecke Berlin-London einschließlich der Zwischenlandungsaufenthalte nur etwa 7½ Stunden beträgt, ergibt sich ohne weiteres die außerordentliche Bedeutung des Flugzeuges für die Beförderung besonders hochwertiger, eiligst zu versendender Güter. Neuerdings hat u. a. nach Mitteilung der B. B. Ztg. auch eine rege Blumenausfuhr aus Holland auf dem Luftwege eingesetzt. So bringt der tägliche Luftexpreßdienst Amsterdam-Berlin große Mengen kostbarer Blumen, von denen in einem Flugzeug eine Menge bis zu 300 kg untergebracht werden kann, für eine Reihe der größten Berliner Blumenfirmen mit. Da das Flugzeug in Amsterdam erst gegen Mittag aufsteigt und in Berlin-Staaken gegen 5½ Uhr eintrifft, können Blumen, die noch vormittags in holländischen Gärten standen, noch am selben Abend in Berlin ihre zweckentsprechende Verwendung finden.

— **Personalabbau im Reich.** Der Denkschrift des Reichsfinanzministers vom 5. Juni 1924, die dem Reichstage jetzt zugegangen ist, entnehmen wir folgende Tabellen:

Kopfstärke am 1. Oktober 1923	Beamte	Angestellte	Arbeiter
bei den Hoheitsverwaltungen	105 976	51 394	50 046
bei der Reichsbahn	425 852	861	576 083
bei der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung einschl. Reichsdruckerei	294 127	8 492	79 383
zusammen	825 955	60 747	705 512

886 702 (Beamte und Angestellte)

1 592 214 (insgesamt)

Abgebaut bis Ende März 1924	Beamte (ausschl. Wartegeldempfänger usw.)	Angestellte	Arbeiter
bei den Hoheitsverwaltungen	7 207	24 370	13 411
bei der Reichsbahn	85 749	568	186 658
bei der Reichs-Post- u. -Telegraphenverwaltg. einschl Reichsdruckerei	41 551	5 279	32 065
zusammen	134 507	30 217	232 134

164 724 (Beamte und Angestellte)

396 858 (insgesamt)

Der Abbau beträgt somit von dem Stande am 1. Oktober 1923:

a) für Beamte . . . . 16,3 %
b) für Angestellte . . . 49,7 %
c) für Arbeiter . . . . . 32,9 %

insgesamt (a bis c) 24,9 %

Unter Annahme eines durchschnittlichen Wartegeldes von 66 % des aktiven Diensteinkommens wurden durch das abgebaute Personal erspart:

Ersparnis bei	für Beamte	für Angestellte	für Arbeiter	Insgesamt
	Millionen Goldmark			
Hoheitsverwaltungen	6	40	16	62
Reichsbahn	67	1	224	292
Reichs-Post-u. Telegraphenverwaltung einschließlich Reichsdruckerei	32	9	38	79
zusammen	105	50	278	433

Die Gesamtersparnis beträgt hiernach 15,3 %. Gelegentlich der Besprechung dieser Zahlen im Haushaltsausschuß des Reichstages am 20. d. Mts. erklärte der Reichsfinanzminister Dr. Luther, daß der Personalabbau hiernach im Reiche stark vorgeschritten, wenn auch noch nicht beendet sei, jedoch hoffe er, daß in absehbarer Zukunft ein bestimmter Zeitpunkt bezeichnet werden könne, an dem auf die in der Personalabbauverordnung enthaltenen Vollmachten zum größten Teil verzichtet werden könne.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen beschäftigte sich der Minister mit der Frage der Pensionskürzungen. Die Reichsregierung habe bereits im alten Reichstag Erklärungen abgegeben, daß es sich hierbei lediglich um eine Maßnahme der äußersten Not handle und daß bei einer Besserung der allgemeinen finanziellen Lage des Reichs zu erwägen sei, in welchem Umfange von den Pensionskürzungsbestimmungen wieder Abstand genommen werden könne. Zu den Gehaltsaufbesserungen übergehend, erinnerte der Minister daran, daß bisher eine überlegte und bewußte Niedrighaltung der Beamtengehälter stattfinden mußte, bevor nicht der Personalabbau als solcher seine Wirksamkeit ausgeübt hatte.

Nach Schluß der Debatte wurde ein Unterausschuß gebildet, dessen Zusammentritt für den 23. d. M. abends in Aussicht genommen wurde.

— **Streik der Hamburger Transportarbeiter.** Durch einen Vergleich ist der Transportarbeiterstreik mit Wirkung vom 14. Juni beigelegt worden. Auf die in der Mitteilung in Nr. 54 auf S. 453

dieser Zeitung mitgeteilten Forderungen sind folgende Löhne bewilligt worden: 35 *M* Wochenlohn für Kutscher und Chauffeure in der Zeit vom 13. bis 26. Juni, 36 *M* vom 27. Juni bis 28. August, für Arbeiter 1 *M* weniger. Die weitgehenden Forderungen auf Gewährung von Urlaub und Feststellung des Unterschiedes zwischen Lohn- und Krankengeld in Krankheitsfällen sind nicht durchgesetzt worden. K.

— **Der Bayerische Kanal- und Schiffahrtsverein** hielt am 14. und 15. d. M. seine diesjährige Tagung unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Dr. Luppe in Kulmbach und Bamberg ab. Als Hauptpunkte standen auf der Tagesordnung die Wasserstraßenverbindung zwischen Bayern und den deutschen Nordseehäfen und die Fertigstellung der Stauanlage Viereth bei Bamberg. Den ersten der beiden Punkte behandelte Geheimer Regierungs- und Baurat Contag, Berlin, mit einem Vortrage über die Großschiffahrtsverbindung zwischen der Weser und dem Main. Er kam ebenso wie das Staatliche Vorarbeitenamt zu dem Ergebnis, daß für die Verbindung zwischen den deutschen Seehäfen und dem Süden nur die Werra-Itz-Linie in Frage komme. Oberbürgermeister Dr. Becker, Minden, wies im Anschluß an den Vortrag auf die Notwendigkeit der Weserkanalisierung hin. Oberbürgermeister Dr. Luppe betonte das weitgehendste Verständnis des Südens für die deutschen Seehäfen und sprach sich ebenfalls im Sinne der Werra-Itz-Linie als der kürzesten Verbindung aus. Direktor Dr. Carstanjen erläuterte sodann die beim Weser-Main-Kanal vorgesehene und von ihm entworfene tiefe Ebene, während Oberbauamtmann Ratz über den Fortgang der Arbeit am Viereth sprach.

— **Hamburg-Amerika-Linie.** Dem Geschäftsbericht der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt A.-G. in Hamburg ist folgendes zu entnehmen: Die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend in Papiermark aufgestellt ist, ergibt selbstverständlich kein Bild über den Stand der Gesellschaft; ein solches wird sich erst bei der Vorlage der nach den gesetzlichen Bestimmungen aufzumachenden Goldmarkbilanz gewinnen lassen, die sobald als möglich erfolgen soll. Mit Schluß des Jahres 1923 hatte die Gesellschafft ihren Wiederaufbau annähernd vollendet. Es gelangten insgesamt 18 Seedampfer mit einer Brutto-Registertonnage von 116 596 t zur Ablieferung. Hierunter befanden sich die für den Newyorker Dienst bestimmten erstklassigen Passagierdampfer „Albert Ballin" und „Deutschland", die sich besonderer Gunst des reisenden Publikums erfreuen. Sobald die im Bau befindlichen Schiffe im Laufe des Jahres 1924 zur Ablieferung gelangt sein werden, wird die Flotte der Gesellschaft aus 78 Seeschiffen mit einem Raumgehalt von 388 826 Br.-R.-T. bestehen. Damit erreicht der Bestand an Schiffen kaum ein Drittel derjenigen vor dem Kriege. Nach der technischen Seite sind verschiedene wichtige Fortschritte zu verzeichnen, so die weitgehende Einführung der Ölfeuerung, der Triebturbinen in verschiedenen Bauarten, des Dieselmotors usw. Das Passagiergeschäft hat sich im Berichtsjahre infolge der Auswanderungslust sowohl unter den deutschen wie auch unter den meisten europäischen Staaten ganz außerordentlich gehoben. Das Hauptziel sind nach wie vor die Vereinigten Staaten von Nordamerika, was zur Folge hatte, daß die unter dem amerikanischen Gesetz im Jahre zugelassene Höchstmenge der einzelnen Nationalitäten schon in den ersten 5 bis 6 Monaten des amerikanischen Fiskaljahres (1. Juli bis 30. Juni) erreicht wurde. In der Gesellschaft sind am 31. Dezember 1923 beschäftigt gewesen: im Landbetriebe 1522 Angestellte und 3049 Arbeiter, auf Schiffen 5570 Personen. Am 1. September 1923 trat Dr. Wilhelm Cuno zur Gesellschaft zurück und ist seitdem als Delegierter des Aufsichtsrats in ihr tätig. Am 1. April 1924 ist der Direktor von Holtzendorf nach mehr als 25jähriger Tätigkeit aus der Gesellschaft und aus dem Vorstand ausgeschieden und auf seinen Wunsch in den Ruhestand getreten.

— **Der deutsche Braunkohlenbergbau 1923.** Nach einem Bericht des Deutschen Braunkohlen-Industrievereins erlitt infolge des feindlichen Einbruches in das Ruhrrevier und des hierdurch hervorgerufenen passiven Widerstandes die gesamte deutsche Kohlenförderung gegenüber dem Vorjahre einen Rückschlag von 32,5 %. Die Steinkohlenförderung allein ging von 130,0 Millionen Tonnen im Jahre 1922 auf 62,2 Millionen Tonnen im Jahre 1923 zurück und erlitt hierdurch einen Verlust von 52,2 %. Die deutsche Braunkohlenförderung verminderte sich von 137,2 Millionen Tonnen im Vorjahre auf 118,2 Millionen im Jahre 1923. Der Rückgang beträgt demnach 13,8 %. In der deutschen Braunkohlenbrikettherstellung war der Rückgang nicht so stark wie in der Rohkohlenförderung. Die Briketterzeugung ging von 29,2 Millionen Tonnen im Jahre 1922 auf 26,5 Millionen im Jahre 1923 zurück. Der Rückgang beziffert sich mithin auf 9,2 %.

— **Die Ruhrkohlenförderung.** Im Monat Mai wurden auf den Zechen des gesamten Ruhrgebietes ohne die von der Regie betriebenen drei Zechen und 10 Kokereien 1 309 333 t Kohlen gefördert und 569 005 t Koks erzeugt, gegen 7 779 162 t Kohlen und 1 887 740 t Koks im Mai 1922 und 8 970 826 t Kohlen und 1 924 403 t Koks im Mai 1913. Die Brikettherstellung belief sich im Berichtsmonat auf 61 860 t (297 547 bzw. 399 730). Arbeitstäglich stellt sich im Monat Mai 1924 die Kohlenförderung auf 50 359 t (gegen 299 199 im Mai 1922 und 369 931 im Mai 1913). Die tägliche Koksausbeutung (in den Kokereien wird auch Sonntags gearbeitet) betrug 18 355 t (60 995 bzw. 62 078). An Briketts wurden arbeitstäglich 2379 t (11 444 bzw. 16 484) hergestellt. (Brikettbetriebe sind von der Regie nicht beschlagnahmt.)

— **Die Auswanderung aus Deutschland im Jahre 1923.** Die Zahl der im Jahre 1923 über deutsche und holländische Häfen ausgewanderten Deutschen beträgt 115 616. Das ist seit dem Jahre 1892 die größte Zahl der Auswanderer. Auf je 100 000 der Gesamtbevölkerung kamen 187 Auswanderer gegenüber nur 60 im Jahre 1922, 38 im Jahre 1921 und 36 im letzten Vorkriegsjahrfünft. Gegenüber dem Vorkriegsjahr hat sich somit die Auswanderung mehr als verdreifacht, gegenüber dem letzten Durchschnittsjahrfünft fast verfünffacht. Diese außerordentliche Zunahme der Auswanderung ist im Gegensatz zu ihrem Anstieg in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wohl nicht so sehr erhöhter Auswanderungs- und Unternehmungslust zuzuschreiben, sondern vielmehr als eine Folge der sich dauernd schwieriger gestaltenden wirtschaftlichen Lage der deutschen Bevölkerung zu bewerten. Von der Gesamtzahl der deutschen Auswanderer wurden 64 152 oder 56 % über Hamburg, 49 660 oder 43 % über Bremen, insgesamt 113 812 oder 99 % über deutsche Häfen befördert. Der Hauptanteil der Auswanderer stammt aus der Industrie (einschließlich Bauwesen) mit 45 418 = 40 %. Die nächstgrößte Zahl von Auswanderern stellte die Land- und Forstwirtschaft mit 16 903, dann folgen absteigend Handels- und Versicherungsgewerbe, häusliche Dienste, freie Berufe, Verkehr einschließlich Schankwirtschaft, Lohnarbeit wechselnder Art.

Gegenüber dem Jahre 1922 hat die Auswanderung aus allen Teilen des Deutschen Reiches eine außerordentlich starke Zunahme aufzuweisen. Die Zunahme der Auswanderung war am stärksten in Württemberg, wo auf je 200 Einwohner ein Auswanderer kam, dann Thüringen, Baden, Bayern, Sachsen. Unter den Provinzen Preußens ist die Auswanderung am stärksten in Schleswig-Holstein, Hannover und Pommern. Der Hauptstrom der deutschen Auswanderer (über vier Fünftel) ist in noch stärkerem Maße als im Jahre 1922 auf Nordamerika gerichtet.

— **Dr. Ing. e. h. Meißner-Pascha.** Die Technische Hochschule in Dresden hat die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber dem ehemaligen deutschen Oberingenieur Heinrich Meißner-Pascha in Tirana in Albanien, „dem weitschauenden, erfolgreichen Pionier deutscher Ingenieurkunst im Orient" verliehen. Meißner-Pascha ist insbesondere als Erbauer der Hedjasbahn (Damaskus-Medina) weltbekannt geworden.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel.** Der Außenhandel hat im April d. J. im Vergleiche zu den Vormonaten neuerlich zugenommen und war auch, wie die nachstehenden Zahlen zeigen, bedeutend stärker als im gleichen Monat des Vorjahres.

	Durchschnitt Jan./Febr. 1924	März 1924	April 1924	April 1923
	Millionen Goldkronen			
Einfuhr	164,2	172,2	182,2	146,1
Ausfuhr	72,5	88,2	101,5	79,9
Einfuhrüberschuß . .	91,7	84,0	80,7	66,2

Trotz weiterer Steigerung des Einfuhrwertes zeigt das Bilanzpassivum infolge der gleichzeitigen stärkeren Zunahme der Ausfuhr in den ersten Monaten des laufenden Jahres eine allmähliche Verringerung. Das Gesamtpassivum der ersten vier Monate 1924 betrug 348 Millionen Goldkronen und übersteigt somit noch wesentlich das Passivum des gleichen Zeitabschnittes 1923 in der Höhe von 227 Millionen Goldkronen.

Die Zunahme des Verkehrs in beiden Richtungen betrifft vor allem die industriellen Rohstoffe und die Industrieerzeugnisse, während in den anderen Gruppen, so bei den lebenden Tieren, Nahrungsmitteln und Getränken, sich keine wesentlichen Verschiebungen ergeben.

— **Die bergbaulichen Betriebe Österreichs.** Gefördert wurden im Jahre 1923 in Österreich: 26 854 670 Zentner Braunkohle, 1 576 500 Zentner Steinkohle, 12 110 650 Zentner Eisen- und Manganroherze, 1 029 651 Ztr. Blei- und Zinkroherze, 679 857 Ztr.

Kupferroherze, 23 773 Zentner Schwerspat, 151 360 Zentner Schwefelkies, 38 590 Zentner Arsenerze, 7757 Zentner Antimonerze, 27 340 Zentner Bauxit und 94 029 Zentner Rohgraphit. Die Hochofenwerke erzeugten 122 820 Zentner Gießereiroheisen und 3 295 930 Zentner Stahlroheisen, die Blei- und Kupferhütten 42 550 Zentner Blei und 48 327 Zentner Kupfer.

Niederlande.

— **Hollands Kohlenzentrum.** In einem Aufsatz von Erich Köhrer in der Berliner Börsen-Zeitung Nr. 281 wird auf die starke Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Kohlenbergbaues in der holländischen Provinz Limburg hingewiesen. Dem im Jahre 1906 zuerst durch die Staatsgrube „Wilhelmina" erschlossenen Kohlengebiet wurde erst nach dem Kriege besondere Aufmerksamkeit und nachdrückliche Förderung zuteil. Das Zentrum ist Heerlen, das im Jahre 1912 etwas über 14 000 Einwohner zählte, gegenwärtig ungefähr 37 000. Innerhalb des Stadtgebietes liegen fünf Steinkohlen- und zwei Braunkohlengruben. Hart an der Grenze des Stadtgebietes liegt noch eine Reihe anderer Gruben. Etwa die Hälfte der Gruben ist im Besitze des Staates, der mit außerordentlicher Energie diesen wertvollen Besitz erweitert und mit seinem Ausbau beschäftigt ist. In die andere Hälfte des Kohlenvorkommens teilen sich mehrere Kapitalsgruppen; sehr bedeutend ist der Besitz de Wendels. Die monatliche Förderung an Steinkohle beträgt gegenwärtig etwa 450 000 t, wovon auf die Staatsgruben etwa die Hälfte kommt, während auf die Gruben de Wendels rund 100 000 t entfallen. Der Kohlenbergbau befindet sich aber in so rascher Entwicklung und wird so begünstigt, daß man bis zum Jahre 1930 eine Steigerung der Kohlenförderung auf 10 Millionen t zu erreichen hofft. Gegenwärtig arbeiten in den Gruben der Provinz im ganzen ungefähr 28 000 Arbeiter, darunter 5000 Deutsche. Man schätzt den abzubauenden Steinkohlenvorrat bis zu einer Höchstteufe von 1200 m auf rund 3 Milliarden t. Die Mächtigkeit der Flöze beträgt durchschnittlich 1 m. Der Vorrat an Braunkohle beträgt nach Schätzung 5 Millionen t. Trotz der gewaltigen Steigerung der Förderung bleibt sie nur zu einem verhältnismäßig geringen Teile in den Niederlanden. Die holländischen Bahnfrachten sind nämlich so außerordentlich hoch, daß die holländische Industrie, die im wesentlichen selbstverständlich in den großen Hafenstädten und um sie herum angesiedelt ist, ihre Kohlen aus England und von der Ruhr auf dem Wasserwege billiger erhält als aus der entlegenen Provinz Limburg. Trotzdem wird die Fördermenge durchaus abgesetzt, und es ist dauernd Bedarf an Bergleuten. Die Kokserzeugung ist verhältnismäßig gering, und dient hauptsächlich infolge der Personalunion der Besitzer den elsaß-lothringischen Hütten des de Wendel-Konzerns.

Übrige europäische Länder.

— **Das Verzinsungsproblem bei den dänischen Staatsbahnen.** Der neue sozialdemokratische Verkehrsminister in Dänemark oder, wie er amtlich heißt, Minister für die öffentlichen Arbeiten Friis-Skotte, hat sich über das Verzinsungsproblem bei den dänischen Staatsbahnen ausgesprochen und dabei hervorgehoben, daß er es als seine Hauptaufgabe betrachte, die Richtlinien aufzuzeichnen, nach denen Staatsunternehmungen betrieben werden sollen, so daß sie sich selbst bezahlt machen, d. h. so daß das Anlagekapital verzinst und auf zufriedenstellende Art getilgt werden kann, was in Dänemark in den letzten Jahren nicht der Fall war. Das Postwesen, dessen Anlagekapital verhältnismäßig gering ist, zahlt sich nach den Worten des Ministers einigermaßen aus, aber schlimmer steht es mit den großen Staatsunternehmungen der dänischen Staatsbahnen. Seit 1914 ist das Anlagekapital dieser Bahnen von 285 auf 520 Millionen Kr. angewachsen, weil auch nicht die geringste Abschreibung erfolgte. In letzter Zeit gab es einen kleinen Betriebsüberschuß, aber nicht entfernt so groß, daß er eine angemessene Verzinsung des großen Kapitals ausmacht. Die Staatsbahnen haben daher einen großen Fehlbetrag, der mittels Steuern gedeckt werden muß. Dies erfolgte auf direktem und indirektem Wege, wobei auch die Landesteile, die keine Eisenbahnen haben, beigezogen wurden. Das ist im höchsten Grade unbillig. Die Entscheidung, wie genannter Fehlbetrag durch eine Umgestaltung des Staatsbahnbetriebes aus der Welt geschafft werden kann, wird für die nächsten Monate eine Aufgabe für den Verkehrsminister bilden. Weder allgemeine Erhöhungen noch auch Herabsetzungen der Tarife seien dazu geeignet. Möglicherweise könnten in einzelnen Fällen, wo dies vorteilhaft erscheine, Tarifregelungen in Frage kommen. Schließlich sprach der Verkehrsminister die Hoffnung aus, mit dem Eisenbahnpersonal, mit dem er als Eisenbahner schon Berührungspunkte hatte, gut auszukommen. Dr. S.

— **Brücke über den Kleinen Belt.** Über die erfolgte Genehmigung für die Ausführung einer Brücke über den Kleinen Belt durch den dänischen Reichstag wurde schon in Nr. 14 d. Ztg. berichtet. Näheres über die in Aussicht genommene Ausführung gibt Ingenioeren 1923, Nr. 49.

Die Eisenbahnfähre zwischen Strib und Fredericia, die erste ihrer Art in Dänemark, wurde 1872 in Betrieb genommen, aber fast unmittelbar setzten die Untersuchungen ein, die Fähre durch eine feste Brücke über den Kleinen Belt in der Nähe der uralten Überfahrstelle Kongebro-Snoghöj, westlich am Middelfart, zu ersetzen. Messungen, Bohrungen und Peilungen als Voraussetzung für Projekte fanden fortgesetzt statt; 1899 kam die Sache sogar in den Reichstag, wurde aber abgelehnt. Dabei wuchs das Bedürfnis, die Fähre durch eine feste Verbindung zu ersetzen, immer mehr an. Im letzten Betriebsjahre wurden ¾ Millionen bezahlende Reisende oder das Dreifache der Anzahl vor 25 Jahren, als die Sache den Reichstag zum ersten Male beschäftigte, übergeführt. Eine ähnliche Steigerung betraf auch den Güterverkehr.

Der dem Reichstag vorgelegte Vorschlag sieht eine Auslegerbrücke mit 7 Öffnungen, einem Mittelfache von etwa 222 m Spannweite und beiderseits je 3 Fächern mit Spannweiten von 153, 133 und 73 m vor. Die Gesamtlänge der Brücke wird sonach 940 m betragen. Da nur ein verschwindender Teil der den Kleinen Belt befahrenden Schiffe über 33 m Höhe hat, eine ursprünglich beabsichtigte Hebung auf 42 m aber sehr große Mehraufwendungen bedungen hätte, hat man sich auf eine lichte Höhe von 33 m festgelegt. Berechnet ist die Brücke für den preußischen Belastungszug von 1922 bei entsprechender Berücksichtigung der Stoßwirkungen. Winddruck 250 kg/m² für die unbelastete und 150 kg/m² für die belastete Brücke.

Es lag nahe, das Bedürfnis des Eisenbahnverkehrs zugleich in Richtung der Bedürfnisse des Straßen- und namentlich des Automobilverkehrs auszubauen. Es boten sich hierfür verschiedene Möglichkeiten, und insbesondere die billigste derselben, eine Hängefährenanlage unter der Brücke nach dem Muster der über den Kieler Kanal u. a., wurde anfangs sehr in Erwägung gezogen. Man hat sich aber nach neueren Nachrichten dafür entschieden, die Pfeiler so lang zu machen, daß neben der Eisenbahnbrücke eine besondere Straßenbrücke verlegt werden kann. Man nimmt gegenwärtig einen Verkehr von etwa 20 000 Motorfahrzeugen jährlich neben einer unwesentlichen Anzahl anderer Fahrzeuge über den Kleinen Belt an. Dr. S.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Norwegen.** Die Direktion der norwegischen Ingenieurvereinigung, einer in diesem demokratischen Lande sehr einflußreichen Institution, hat mit bedeutendem Kostenaufwand durch einen im Januar 1922 eingesetzten Ausschuß, an dessen Spitze der bekannte Fachmann A. Scott-Hansen gestellt wurde, die Frage untersuchen lassen, „inwieweit jetzt der Zeitpunkt für den Übergang der Landesbahnen zu elektrischem Betrieb gegeben ist und ob neuvorgesehene Bahnen mit elektrischem Betrieb geplant werden sollen".

Der Ausschuß hat nunmehr seinen gegen 300 Seiten langen eingehenden Bericht abgeschlossen. Das auch außerhalb Norwegens interessierende Ergebnis ist:

„Der elektrische Eisenbahnbetrieb ist in seiner gegenwärtigen Verfassung und bei den allgemein gegebenen Voraussetzungen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht dem Dampfbetrieb überlegen.

Für norwegische Verhältnisse ist das Einphasensystem das wirtschaftlichste und in technischer Hinsicht in allen Fällen dem Gleichstrom- und Dreiphasenstrom gleichwertig.

Der Vorteil des elektrischen Betriebes im Vergleich zum Dampfbetrieb ist von den Kohlenpreisen, den Preisen für die elektrische Energie, dem Verkehrsumfang und den Preisen für die elektrische Ausstattung abhängig.

Bei der jetzigen Preislage und einem Kohlenpreis von 40 Kr. für die Tonne kann angenommen werden, daß Bahnen mit einer Verkehrsgröße von 70 000 Netto-Tonnenkilometern für das Kilometer Betriebslänge und darüber mit Vorteil elektrisiert werden können. Der überwiegende Teil der norwegischen Betriebsbahnen erfüllt diese Bedingungen, und es kann daher als vorteilhaft erscheinen, sobald als möglich nach Maßgabe der verfügbaren Kapitalien an die Elektrisierung der norwegischen Betriebsbahnen heranzugehen, und zwar im allgemeinen zuerst der Bahnen mit dem stärksten Verkehr.

Bei neuen Bahnen sollen in jedem einzelnen Falle vergleichende Ertragsberechnungen ausgeführt werden unter Berücksichtigung der Ersparnisse, die durch eine den Verhältnissen angepaßte Linienführung erreicht werden können. Nach den ausgeführten allgemeinen Berechnungen ist anzunehmen, daß die meisten der im neuen Eisenbahnentwurf vorgesehenen Anlagen von vornherein für elektrischen Betrieb gebaut werden sollten.

In völkischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht ist es von der größten Bedeutung, daß die Elektrisierung Norwegen von ausländischer Kohlenzufuhr unabhängig macht, zu einem für das norwegische Wirtschaftsleben bedeutungsvollen Ausbau der

natürlichen Energiequellen führt und dem Lande ein in Betriebshinsicht vollkommeneres Verkehrsmittel gibt als die bestehenden Dampfbahnen, wobei das Beförderungsbedürfnis des Erwerbslebens wirksamer gefördert werden kann als jetzt.

Keine Rücksichten technischer und wirtschaftlicher Art außer der rein geldlichen sollte mehr den Übergang der norwegischen Bahnen zu elektrischem Betrieb verzögern. Die Ausgabe für jede Tonne Kohle, die für den Bahnbetrieb vom Ausland eingeführt wird, stellt die Verzinsung eines in ausländischen Unternehmungen untergebrachten Kapitals dar. Das gleiche Kapital kann mit größerem Vorteil für das Land in die elektrische Ausstattung der norwegischen Eisenbahnen und in die Energieanlagen des Landes gesteckt werden und damit dazu beitragen, innerhalb Norwegens erhöhte Regsamkeit des Erwerbslebens herbeizuführen."

Dr. S.

— **Die schwedischen Staatsbahnen kaufen wieder Ruhrkohle.** Die schwedischen Staatsbahnen haben an die Verkaufsorganisation der Ruhrgruben die Lieferung von 20 000 t Ruhrkohle, lieferbar April bis Juni d. J., vergeben. Der Preis wird amtlich in Deutschland zu 32 sh. 9 pence cif Stockholm angegeben. Es ist das seit langer Zeit der erste Ruhrkohlenbezug für die schwedischen Staatsbahnen.

Dr. S.

— **Dampffährenverbindung zwischen England und Schweden-Dänemark?** Nach Nachrichten, die von London kommen, sollen die Pläne einer schwedisch-englischen Dampffährenverbindung allem Anschein nach der Verwirklichung näher sein, als man allgemein glaubt.

Im Zusammenhange damit wird angegeben, daß Pläne der Einrichtung einer dänisch-englischen Dampffährenverbindung in Schwebe sein sollen. Dabei würde man sich jedoch nicht der Einrichtungen für unmittelbare Überführung von Wagen vom Eisenbahngleis auf das Deck der Fähre bedienen, sondern es sollen die Wagen dafür auf dem Deck der Fähre unter Zuhilfenahme von Kraneneinrichtungen beladen werden. Man hebt hervor, daß in diesem Falle mehr Wagen mitgeführt werden können, als wenn es sich um eine gewöhnliche Dampffähre handelt.

Dr. S.

— **Eisenbahnen in Lettland.** Die Umnagelung der Strecke Mitau-Libau auf russische Spur wurde von der Staatshaushaltskommission bei der dritten Lesung endgültig angenommen und in den außerordentlichen Haushalt des Verkehrsministeriums ein Betrag von 1 560 630 Lat eingestellt. Da die Strecke durch litauisches Gebiet führt, wird die Umnagelung erst nach Abschluß eines Abkommens mit Litauen in Angriff genommen.

Spode.

— **Eisenbahnen in Polen.** Nach Mitteilung der lettländischen Telegraphenagentur und englischen Pressenachrichten werden zurzeit für die polnischen Eisenbahnen durchgreifende Neuerungen unter Leitung englischer Ingenieure beraten. Die Entwürfe haben u. a. zum Gegenstand den Bau neuer Eisenbahnen durch eine gemischte englisch-polnische Gesellschaft unter Garantie der polnischen Regierung. Die Betriebsmittel und das Oberbaumaterial sollen im wesentlichen von einer englischen Metallindustriegruppe unter Führung von Armstrong geliefert werden. Der Bau der Bahnen, mit dem im Frühjahr 1925 begonnen werden soll, wird auf zehn Millionen engl. Pfund geschätzt. Spode.

— **Direkter Güterverkehr Polen-Niederlande.** Der direkte Güterverkehr zwischen den polnischen und niederländischen Eisenbahnen über Deutschland ist nach einer Warschauer Mitteilung an den A. T. A. (Wien) aufgenommen worden. Die Sendungen sind mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen aufzugeben. Die Berechnung der Fracht erfolgt nach den Binnen- (auch Wechsel-) tarifen der beteiligten Bahnen bis und ab Staatsgrenze. Lebende Tiere sind von der durchgehenden Beförderung ausgeschlossen. Die Fracht ist in beiden Verkehrsrichtungen bis zur deutsch-polnischen Grenze zu frankieren, von dort ab erfolgt Überweisung auf den Empfänger.

— **Eisenbahnen in Rußland.** In Baku fand am 13. Juni d. J. die feierliche Eröffnung des gesamten Netzes der Industriebahnen des Naphthatrustes statt. Als Zufuhrbahnen dienen die neuen Bahnen der Arbeiter- und Güterbeförderung.

Spode.

— **Ein Ausnahmetarif für russische Ausfuhrnaphtha** wurde durch Ermäßigung des Tarifsatzes um 10 Kopeken beschlossen. Der Tarif gilt für Naphtha- und Masutfrachten auf die Dauer eines Jahres bei Versand von mindestens 12 Millionen Pud.

Spode.

— **Von russischen Flottenplänen.** Rußland hat sich bemüht, eine Handelsflotte wiederherzustellen. Seine erste Sorge war, die in allen Häfen der Welt herumliegenden Trümmer seiner einstigen Handelsflotte (Freiwilligenflotte und Staatsflotte) nach Möglichkeit anzusammenzusuchen. Es hat bisher davon etwa 100 000 t wiedererhalten, die nun den Kern der im Entstehen begriffenen Flotte bilden, aber nicht gerade hochwertig zu veranschlagen sind, da sich darunter 43 % Schiffe befinden, die über 20 Jahre alt sind. Immerhin ermöglichte diese Flotte die Wiederherstellung einiger regelmäßiger Schiffsdienste, wie z. B. Odessa-Wladiwostok, der nun demnächst in Betrieb gesetzt werden soll. Das russische Marineprogramm sieht für 1924 vor: die Eröffnung einer regelmäßigen Linie Odessa-Hamburg, eines kombinierten Güter- und Passagierdienstes zwischen dem Schwarzen Meere und den hauptsächlichsten Häfen des Mittelmeeres und der Nordsee, ferner die Wiederherstellung der regelmäßigen Fahrten zwischen Petrograd und den deutschen und englischen Häfen. Das frühere Flottenprogramm, nach welchem in 10 Jahren 405 Dampfer und 2555 Kähne hätten erstellt werden sollen, mußte abgeändert werden, da Rußland überhaupt nur 4 Werften zur Verfügung stehen, wo größere Schiffe gebaut werden können, nämlich Putiloff und Nivinski in Petrograd und je eine in Nikolajeff und Sewastopol. Man wird nun zuerst mit dem Bau kleiner Schiffe beginnen und nach und nach zu größeren übergehen. So sollen in 5 Jahren 167 Schiffe erbaut werden. Damit wird es aber noch nicht getan sein, denn auch die Häfen müssen instandgesetzt werden, und hierfür ist ein Plan noch nicht ausgearbeitet worden.

— **Der Außenhandel Bulgariens im ersten Vierteljahr 1924.** Nach den vorläufigen Angaben der Außenhandelsstatistik ist die Einfuhr Bulgariens im ersten Vierteljahr 1924 auf 60 601 t im Werte von 1 184 752 000 Lewa gestiegen. In derselben Zeit belief sich die Ausfuhr auf 115 309 t im Werte von 882 278 000 Lewa. Da im gleichen Zeitraume des Jahres 1923 der Wert der Einfuhr 1 220 279 000, derjenige der Ausfuhr 1 041 461 000 Lewa betragen hat, ist für das erste Vierteljahr von 1924, im Vergleich zu 1923 eine leichte Verringerung der Einfuhr von 35,5 Millionen Lewa und ein bedeutend stärkerer Ausfall in der Ausfuhr, und zwar in Höhe von 159,2 Millionen Lewa festzustellen. Unter den Ländern, die Waren nach Bulgarien ausgeführt haben, stand Deutschland in dieser Zeit mit einer Lieferung von 8 686 096 kg im Werte von 223,3 Millionen Lewa an erster Stelle. Dann folgen Italien mit 2 603 943 kg im Werte von 212,3 Millionen Lewa, Großbritannien mit 7 211 651 kg oder 184,4 Millionen Lewa, Österreich mit 7 287 670 kg im Werte von 97,8 Millionen Lewa, Belgien mit 9 339 488 kg oder 85,3 Millionen Lewa und die Tschechoslowakei mit 1 439 183 kg im Werte von 62,2 Millionen Lewa.

— **Einstellung des englischen Telegraphendienstes in der Türkei.** Infolge der neuen Wendung in der Streitfrage zwischen der türkischen Regierung und der englischen Gesellschaft „Eastern Telegraph Co." hat letztere nunmehr ihren Telegraphenbetrieb in der Türkei eingestellt. Die Ursache des Streites ist folgende: Die türkische Regierung verlangte einen Kredit von 1 500 000 türkischer Lire für die Tätigkeit der englischen Gesellschaft in Smyrna. Diese Summe wurde aber verweigert, nicht von der englischen Telegraphengesellschaft, sondern vom griechischen Schatzamt, das sich weigerte, irgendwelche Rückzahlungen auf sich zu nehmen, so daß die englische Gesellschaft den türkischen Forderungen nicht entsprechen konnte. Die Folge der Betriebseinstellung der englischen Gesellschaft ist nun, daß der telegraphische Verkehr über Konstantinopel-Saloniki-Kostanza-Sofia, Konstantinopel-Kostanza, Konstantinopel-Berlin und Konstantinopel-Tiflis nach Rußland und Persien geht.

— **Erhöhung der Gütertarife in Griechenland.** Wie dem A. T. A. aus Saloniki berichtet wird, hat die jüngste Erhöhung der griechischen Gütertarife, die am 3. Mai in Kraft getreten ist, eine durchschnittliche Erhöhung der Gütertarife um 20 % gebracht.

— **Dr.-Ing. e. h. Charles Brown.** Wie bereits in Nr. 20, S. 376 d. Ztg. erwähnt, ist am 2. Mai Charles Brown einem Herzschlag erlegen. Mit ihm verliert die Ingenieurwissenschaft und insbesondere die Elektrotechnik einen ihrer Bahnbrecher.

In der Zeitschr. des V. d. Ing. wird ihm der folgende Nachruf gewidmet:

Schon als junger Mann, mit 23 Jahren, wurde Brown Leiter der elektrischen Abteilung der Maschinenfabrik Oerlikon. Er widmete sich hier vor allen Dingen der Gestaltung technisch brauchbarer Gleichstrommaschinen. Seine geniale konstruktive Begabung erkannte sehr bald ohne Rechnung den auf die Stromwendung wirkenden Einfluß der Erregerwicklung und der auf eine Kommutatorlamelle entfallenden Leiterzahl. Er baute daher seine Stromerzeuger im bewußten Gegensatz zu der von andern geübten Praxis mit großem Kraftfluß und geringer Ankerleiterzahl. Aus jener Zeit stammen auch die berühmten

Stromerzeuger für die Aluminium-Industrie, A.-G., in Neuhausen, die längere Zeit mit 6000 und 12 000 A die größten Gleichstrommaschinen gewesen sind.

Auf dem Gebiete der Wechselstromtechnik schuf Brown zusammen mit Dolivo-Dobrowolsky die heute zur Selbstverständlichkeit gewordene verteilte Mehrphasenwicklung, wodurch die Streuung der Motoren herabgemindert wurde. Für die Kraftübertragung von Laufen (Neckar) nach Frankfurt (Main) erbaute Brown die ersten Öltransformatoren für 86/25 000 V, die drei um 120° gegeneinander versetzte Kerne erhielten, die oben und unten durch ein rundes Joch verbunden waren.

Kurze Zeit darauf gründete Brown zusammen mit W. Boveri die Kommanditgesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz). Er stellte sich u. a. die Aufgabe, die Wechselstromerzeuger weiter zu vervollkommnen. Die im Jahre 1896 gebauten Dynamomaschinen hatten schon 8000 V Klemmenspannung, und später wurden für das Kraftwerk Paderno a. d. Adda Stromerzeuger für 14 500 V Maschinenspannung gebaut.

Auf dem Gebiete des elektrischen Bahnwesens ist Browns Name bekanntgeworden durch die Jungfraubahn, die Burgdorf-Thunbahn, die Simplonstrecke usw., bei denen die teilweise von Brown entworfenen elektrischen Einrichtungen der Fahrzeuge für Drehstrom noch heute in tadellosem Betrieb sind.

Große Aufmerksamkeit widmete Brown den Fragen der Erzeugung elektrischer Energie in Großkraftwerken, wobei ihm die Verwirklichung dieser Pläne durch den Ausbau von Wasserkräften nicht genügte. Er erwarb daher 1900 die Parsonsschen Dampfturbinenpatente, um Dampfturbinen nach dieser Bauart auszuführen, und nahm an ihrer Vervollkommnung regen Anteil. Hauptsächlich beschäftigte sich aber Brown mit der Durchbildung der Turbodynamos. Aus der Erkenntnis heraus, daß bei größeren Leistungen und Umfangsgeschwindigkeiten die Drehstrom-Turbodynamos mit ausgeprägten Polen aus Gründen der Festigkeit auf die Dauer nicht ausreichen können, schuf er das Turbopolrad in Form einer zylindrischen Walze mit verteilten Nuten zur Aufnahme der Erregerwicklung; diese Bauart wurde später allgemein übernommen.

Für Deutschland wesentlich war die Gründung der Niederlassung von Brown, Boveri & Cie. in Mannheim-Käferthal. Nach der Umwandlung der Firma Brown, Boveri & Cie. in eine Aktiengesellschaft war Brown bis 1911 als Vorsitzender des Verwaltungsrates tätig. Im Jahre 1912 ehrte ihn die Technische Hochschule Karlsruhe durch Verleihung der Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften.

— **Der italienisch-schweizerische Handel im 1. Vierteljahr 1924.** Das erste Viertel des laufenden Jahres hat für die italienisch-schweizerischen Handelsbeziehungen u. a. folgende Ergebnisse gezeitigt: Die Handelsstatistik weist einen Rückgang der schweizerischen Ausfuhr nach Italien gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres auf von 82,5 auf 74 Millionen Lire und eine starke Vermehrung der Einfuhr von 274 auf 395 Millionen Lire. Zurückgegangen ist namentlich die schweizerische Viehausfuhr sowie die Käse- und Maschinenausfuhr. Dagegen hat die Ausfuhr von Seidenstoffen aus der Schweiz nach Italien zugenommen, und zwar von 534 Zentnern im Werte von 10,4 Millionen auf 859 Zentner im Werte von 16,8 Millionen Lire.

Den bedeutendsten Faktor in der Vermehrung der italienischen Ausfuhr nach der Schweiz bilden Seidenstoffe. Es wurden im ersten Vierteljahr 1924 davon 4342 Zentner im Werte von rund 175 Millionen Lire verkauft gegen 3163 Zentner im Werte von 118,5 Millionen Lire im ersten Vierteljahr 1923. Eine Zunahme weisen u. a. noch folgende Gegenstände in der Ausfuhr Italiens nach der Schweiz auf: Wein und Wermuth, Automobile, rohe Felle und Südfrüchte.

— **Der Schiffsverkehr im Rotterdamer Hafen** beläuft sich bis Anfang Juni auf 4102 Schiffe mit 6 019 127 Netto-Registertons gegen 3279 Schiffe mit 4 722 156 Netto-Registertons im Jahre 1923. Dr. O.

— **Antwerpener Hafenverkehr im April.** Im April sind in Antwerpen angekommen 805 Schiffe mit 1 553 438 (belg.) Tonnen, gegen 858 Schiffe mit 1 553 006 t im April 1923. Davon führten 98 Schiffe die deutsche, 368 die britische Flagge. K.

— **Fahrkartenverkauf bei den Londoner Untergrundbahnen.** Auf den Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen werden täglich 250 000 Fahrkarten durch mechanische Fahrkartenausgeber verschiedener Bauarten verkauft. Neuerdings sind dreißig weitere Selbstverkäufer bestellt worden, die diese Zahl auf 350 000 bringen sollen. Für sie ist die Bauart „Rolltic" gewählt; der Name läßt vermuten, daß es sich um eine Bauart handelt, bei der die Fahrkarten (tickets) von einem endlosen, aufgewickelten Papierband (roll) abgetrennt werden. Die Fahrkartenselbstverkäufer stehen auf besonders verkehrsstarken Bahnhöfen in Gruppen zu fünf, die von je einem Bediensteten überwacht werden; dieser ist den Fahrgästen bei der Entnahme der Fahrkarten behilflich und versieht sie auch mit den nötigen kleinen Münzen. In der Vorhalle einiger Theater und Konzerthäuser des Vergnügungsviertels um Piccadilly sind auch einige derartige Fahrkartenselbstverkäufer aufgestellt, damit die Theater- und Konzertbesucher sich vor dem Gang zur benachbarten Untergrundbahnhaltestelle mit Fahrkarten versehen können. Auf verkehrsschwachen Außenhaltestellen sind die Selbstverkäufer so mit dem Aufzug in Verbindung gebracht, daß der Aufzugschaffner sie zugleich mit überwachen und durch Entwerten der Fahrkarten den Schaffner an der Bahnsteigsperre ersetzen kann. Den lebhaftesten Verkehr mit mechanisch ausgegebenen Fahrkarten hat Piccadilly mit 3 Mill. Stück im Jahre; drei andere Haltestellen (Victoria, Waterloo und Oxford Circus) haben Zahlen zwischen 2 und 3 Mill. aufzuweisen. — Auf einigen Untergrundbahnhaltestellen wird der Fahrkartenverkauf auch so gehandhabt, daß zwar ein Bediensteter das Geld und die Anforderung der Fahrkarten entgegennimmt, daß die Fahrkarten aber halb selbsttätig ausgegeben werden, indem nicht der Schalterbeamte die Fahrkarten aushändigt, sondern durch Druck auf einen Knopf oder Hebel eine Vorrichtung in Tätigkeit setzt, die eine Fahrkarte der verlangten Art auswirft. Auch Wechselgeld wird auf diese Art halbselbsttätig herausgegeben.

Auf den Haltestellen Westminster und Earls Court sind seit mehr als Jahresfrist „Autopassimeter" genannte Fahrkartenselbstverkäufer in Tätigkeit. Auch die neue Haltestelle Clapham Common soll mit derartigen Vorrichtungen ausgestattet werden. Ihre Leistungsfähigkeit soll dadurch und durch andere Verbesserungen von 14 000 Fahrgästen täglich auf 30 000 erhöht werden. Die Autopassimeter haben elektrischen Antrieb, der dadurch ausgelöst wird, daß ein Hebel durch Aufwerfen der Münzen auf sein eines Ende so auskippt, daß er den Strom einschaltet. Ein verschiebbares Gegengewicht auf dem anderen Hebelarm läßt ein Auswiegen des Hebelarms derart zu, daß die Vorrichtung auf das Einwerfen eines oder mehrerer Pennystücke, je nach dem Fahrpreis, anspricht. Die Vorrichtungen geben die Fahrkarten gleich entwertet und mit Datumstempel versehen aus. Zugleich lösen sie ein Drehkreuz für den Durchgang von soviel Personen nacheinander aus, als Fahrkarten entnommen sind, und schließlich verriegeln sie das Drehkreuz wieder hinter dem letzten Fahrgast. Die Vorrichtungen arbeiten sehr schnell. Sie machen aber nicht nur eine rasche Abfertigung großer Mengen von Fahrgästen möglich, sondern ersparen auch sehr erheblich an Kosten, die sonst zur Besetzung der Fahrkartenschalter aufgewendet werden müßten.

— **Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in England durch die Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften nehmen für sich das Verdienst in Anspruch, sehr erheblich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beizutragen, die den zuständigen Stellen große Sorge macht. Für gewöhnlich bauen und unterhalten die englischen Eisenbahngesellschaften ihre Lokomotiven und Wagen in ihren eigenen Werkstätten, in der letzten Zeit haben sie aber auf Anregung der Regierung umfangreiche Aufträge auf diesem Gebiet an bahnfremde Werke vergeben, um dadurch das Eisen und Stahl erzeugende Gewerbe sowie die Lieferwerke für sonstigen Eisenbahnbedarf zu fördern und zu unterstützen. Ferner sollen Gleiserneuerungen und Unterhaltungsarbeiten am Oberbau in der nächsten Zeit in größerem Umfang vorgenommen werden als bisher, und es sind zu diesem Zwecke Tausende von Tonnen Schienen beschafft worden. Auch eine Anzahl Neubauten von Strecken, Bahnhöfen, Brücken und anderen Bauwerken sind in die Wege geleitet worden, wodurch vielen Arbeitslosen Beschäftigung geboten worden ist. Endlich ist eine Anzahl neuer Dampfer für den Verkehr mit dem Festlande bestellt worden. Im ganzen sollen für die Ergänzung und Erweiterung der englischen Eisenbahnanlagen und deren Ausrüstung in der nächsten Zeit 30 bis 40 Millionen Pfund Sterling aufgewendet werden, deren Verausgabung sich natürlich über einen längeren Zeitraum erstrecken wird. Die Einrichtung elektrischen Betriebes auf den jetzt dafür in Aussicht genommenen Vorortstrecken der Südbahn wird z. B. etwa zwei Jahre dauern. Sowohl durch diese Arbeiten auf der Strecke wie auch bei der Herstellung der dazu nötigen Ausrüstungsteile und Fahrzeuge in den Werkstätten wird umfangreiche Arbeitsgelegenheit geschaffen. In Southampton und in den Häfen von Südwales sollen die Verladeanlagen erweitert werden, namentlich um die Möglichkeit zu bieten, größere Güterwagen in den Verkehr einzustellen. Auch die umfangreichen Bauten und Beschaffungen der Londoner Untergrundbahnen tragen viel dazu bei, das englische Wirtschaftsleben neu zu beleben und die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau an der Goldküste.** Um den mittleren Teil des Hinterlandes der Goldküste zu erschließen, ist eine etwa 150 km lange Eisenbahn im Bau. Sie zweigt bei Huni von der Eisenbahn Sekundi-Rumassi ab und führt durch fruchtbares Land mit Kakaopflanzungen nach Keffi. Obgleich die Bahn noch nicht fertiggestellt ist, machen sich schon Widersprüche dagegen geltend, daß die Eisenbahn dort stumpf endigen soll; es wird vielmehr gefordert, daß sie bis zum Anschluß an die Strecke Accra-Kumassie weitergeführt wird.

— **Die Eisenbahnen in Nordamerika.** Einem Aufsatze von Dr. Hermann Lufft, Neuyork, in der DAZ. über die Krise in den Vereinigten Staaten von Amerika entnehmen wir folgendes:

Während des Krieges hatte die Reichsgewalt die Bahnen übernommen. Sie wirtschaftete bei den hohen Löhnen, die sie zahlte, schlecht und teuer. Daß an die regelmäßige Erneuerung von Oberbau und Schienen nicht gedacht wurde, ist verständlich, aber die Betriebsgewinne waren nicht genügend, auch nur einen Fonds anzusammeln, der bei Eintritt des Friedens zur Nachholung der versäumten Erneuerungsarbeit hätte verwendet werden können. Der Friede brachte in den ersten Jahren eine Fortdauer, ja teilweise eine Steigerung der außerordentlichen Lohnhöhen der Kriegszeit. Zugleich blieb die Frage des künftigen Eigentums und der Verwaltung der Bahnen einige Zeit ungeklärt, erst recht die Frage etwaiger Entschädigungszahlungen an die Eigentümer für die eingetretene Abnützung. Unter diesen Umständen wurden in den ersten Friedensjahren nur die notwendigsten Ausbesserungen vorgenommen und nur die notwendigsten Bestellungen gemacht.

Die Rückgabe der Bahnen an ihre privaten Eigentümer und der Abbau der Löhne 1921/22, der trotz starken Rückgangs der Roheinnahmen infolge akuter Wirtschaftskrise die Betriebszahl von 94 auf 83 herabdrückte, zusammen mit der im wesentlichen unveränderten Fortdauer der im Kriege bewilligten hohen Tarifsätze für Personen- und Güterverkehr, die die Rentabilität der Bahnen auf eine sichere Grundlage stellten (trotz der noch immer und auch heute noch recht bemerkenswerten Lohnhöhe), gab nun den Bahnen die Möglichkeit an die Hand, die Versäumnisse an Bestellungen, besonders in Lokomotiven und Wagen (hier gehen sie sogar teilweise in die Zeit vor 1914 zurück), aber auch in Schienen und Laschen und anderem Eisenbahnmaterial nachzuholen. Lokomotiven- und Wagenfabriken arbeiteten durch das ganze Jahr 1923 100 %. Sie gaben nicht nur den Halbzeug fertigenden Industrien (vor allem Stahl) reiche Bestellungen, sondern auch den hochqualifizierten Hilfsindustrien für besondere Teile (z. B. Bremsen). Aber die während des Krieges so außerordentlich gesteigerte produktive Kraft der Industrie befriedigte wohl rascher als vermutet wurde den Bedarf. Seit Sommer 1923 trat ein starker Rückgang in den Bestellungen ein, der sich dann mit der Jahreswende im Beschäftigungsgrad durchsetzte. Baldwin arbeitet seit Januar 25 %, Am. Locomotive etwa 35 %, Lima soll noch für das ganze Jahr mit Aufträgen gedeckt sein. Nicht viel besser erging es den Wagenfabriken. Sie hatten im Januar noch Bestellungen für zwei Monate voller Arbeit an der Hand. Wieviel Prozent sie heute arbeiten, weiß ich nicht; ich habe noch von einigen mäßig großen Bestellungen gelesen, halte aber 35 % für eine reichlich optimistische Schätzung." Es besteht durchaus kein dringender Bedarf an Wagen; bereits letzten Herbst konnten die Güterwagenanforderungen von 1,1—1,2 Mill. die Woche leicht befriedigt werden. Mit den inzwischen erfolgten Wagenablieferungen und bei rückgängiger Konjunktur erscheint der Bedarf für beträchtliche Zeit hinaus gedeckt. An Schienenerneuerung bleibt wahrscheinlich noch manches zu tun außerhalb der normalen Erneuerung, doch eilt das nicht; die großen Bahnlinien in den Vereinigten Staaten sind heute mindestens genau so gut gehalten wie irgendein europäisches Bahnnetz. Größere Bestellungen mögen also hier kommen nach beträchtlichem Rückgang der Stahlpreise.

— **Zugüberfall bei Chicago.** Ein außergewöhnlicher Überfall wurde — wie die „Times" unter dem 13. Juni aus Neuyork berichtet — auf einen Zug in der Nähe von Chicago ausgeübt. Rund 50 Meilen von dieser Stadt entfernt hielt eine Räuberbande einen Zug an, der von Chicago über Milwaukee nach St. Paul fuhr, und raubte die eingeschriebene Post im Werte von 100 000 Dollar.

Vor der Abfahrt des Zuges von Chicago versteckten sich zwei von der Räuberbande in dem Tender. In der Nähe von Rondout in Illinois zwangen sie den Lokomotivführer mit erhobenem Revolver, den Zug bei einem Übergang zum Halten zu bringen, wo ihre Genossen mit 4 Autos warteten. In dem Postwagen waren zahlreiche Postbeamte und eine Zahl bewaffneter Postschaffner. Sie schlossen sich in den Wagen ein, aber die Räuber griffen den die eingeschriebene Post enthaltenden Wagen heraus, warfen Flaschen mit Chlorgas durch die Fenster und zwangen auf diese Weise das Personal, den Wagen zu öffnen. Der Bandenführer, welcher mit einer Gasmaske ausgerüstet war, nötigte den Postwagenführer, ebenfalls eine Gasmaske aufzuziehen und verlangte die Sendungen, welche von der „Federal Reserve Bank Chicago" nach Milwaukee, Minneapolis, St. Paul, Helena, Butte, Seattle und Spokane adressiert waren. „Für meinen Privatgebrauch — fügte er hinzu — verlange ich den Postsack, welchen Sie nach Roundup in Montana aufgegeben haben". Er erhielt diesen Sack, welcher eine beträchtliche Geldsumme enthielt.

Die Banditen zwangen dann die Postbeamten, die Postbeutel in die Autos zu tragen und fuhren spornstreichs weg. Im Augenblick ihrer Abfahrt glaubte einer von ihnen, daß sie angegriffen würden, und er gab mehrere Schüsse aus seinem Revolver ab. Vom Zugpersonal wurde keiner verletzt, vielmehr war aus der Blutlache am Überfallort zu entnehmen, daß durch die Schüsse einer der Räuber getroffen worden war. Die Verfolgung der Banditen wurde eine Stunde nach dem Überfall aufgenommen; über ihr Ergebnis ist noch nichts bekanntgeworden.

F. C. Hardt.

Rechtspflege.

— **Für die Beurteilung der Angemessenheit des Schmerzensgeldes ist der Zeitpunkt maßgebend, in welchem die für das Ausmaß des Schmerzensgeldes bestimmenden Umstände feststellbar waren.** Die Klägerin, welche am 23. Mai 1916 einen Eisenbahnunfall erlitten hatte, beanspruchte in ihrer Klage ein Schmerzensgeld von 100 000 K., dessen Betrag sie im Laufe der Verhandlung mit Rücksicht auf den derzeitigen Wert der Krone auf 2 000 000 K. erhöhte. Das Prozeßgericht erster Instanz sprach in seinem Urteile vom 23. September 1921 der Klägerin ein Schmerzensgeld von 510 000 K. zu, wobei es die gesunkene Kaufkraft des Geldes in Betracht zog. Das Berufungsgericht erhöhte das Schmerzensgeld auf 1 500 000 K., und zwar in Anbetracht der Schwere der Verletzung und der Stärke der Schmerzen sowie der Kaufkraft jenes Betrages, der dem Beschädigten den Ausgleich seiner Schmerzen durch die um diesen Betrag zu bietenden Gefühle der Lust und Freude ermöglichen soll. Den Anspruch auf Leistung eines solchen Betrages habe der Beschädigte bis zur Zahlung. Er habe nicht etwa in der Zeit des Schadenseintrittes eine auf einen bestimmten Kronenbetrag abgestellte Geldforderung erworben, dies schon deshalb nicht, da ja im Augenblick des Schadeneintrittes die Schwere der Verletzung, ihre Folgen, insbesondere die Art und Dauer der Schmerzen in der Regel ganz unbekannt seien. Er habe vielmehr den eben genannten Anspruch auf Verschaffung des Ausgleiches für die von ihm erlittenen Schmerzen. Für die Zahlungsverpflichtung der Eisenbahn sei daher nicht der Nennwert, sondern die Kaufkraft jenes Betrages maßgebend, dessen Aufwendung dem Beschädigten einen angemessenen Ausgleich der Schmerzen durch Lustverschaffung ermögliche. Der Oberste Gerichtshof bestätigte diese Entscheidung.

Aus den Entscheidungsgründen. Maßgebend für die Beurteilung der Angemessenheit der vom Berufungsgericht vorgenommenen Erhöhung des Schmerzensgeldes kann nur der Zeitpunkt sein, in welchem jene Umstände feststellbar waren, die für das Ausmaß des Anspruches auf das Schmerzensgeld bestimmend waren. Im vorliegenden Falle war die darauf Bezug habende Beweisaufnahme mit der Abgabe des Gutachtens des Sachverständigen in der Verhandlung vom 16. September 1921 abgeschlossen. Daß die für die Bestimmung der Höhe des Schmerzensgeldes in Betracht kommenden Umstände mit Gewähr der erforderlichen Sicherheit schon in einem früheren Zeitpunkte feststellbar gewesen wären, wurde von der beklagten Partei nicht behauptet und ist auch nach der Art des Falles, wie er sich nach den vom Prozeßgerichte in dieser Hinsicht vorgenommenen und im Berufungsverfahren unberührt gebliebenen Feststellungen darstellt, nicht anzunehmen, zumal noch am 26. September 1919 die Sachverständigen erklärten, daß sich ein bestimmter Termin, bis zu welchem vollständige Heilung der Klägerin eintreten werde, nicht festsetzen lasse und dies Monate, allenfalls auch Jahre dauern könne, weiter in der Tat die Heilung der Wunde im Mai 1921 noch nicht eingetreten und nach dem am 16. September 1921 abgegebenen Gutachten des Sachverständigen es noch ungewiß war, ob eine Besserung des Zustandes möglich sei. Wird aber der vorerwähnte Zeitpunkt (16. September 1921) als der für die Bestimmung der Höhe des Schmerzensgeldes maßgebende angesehen, so erweist sich der vom Berufungsgerichte festgesetzte Betrag auch bei Bedachtnahme auf die damalige Kaufkraft der als Wertmesser in Betracht kommenden Krone im Hinblick auf die Umstände, nach denen der Grad und die Dauer der Schmerzen zu beurteilen sind, also insbesondere die Art der Beschädigung der Klägerin, die Schwere der Verletzung, die sie bei dem Unfalle

erlitten hat, die lange Dauer der mit wiederholten Operationen und bedeutenden Schmerzen für die Klägerin verbundenen Behandlung, keineswegs als zu hoch gegriffen.

— **Haftpflicht der Eisenbahn, wenn sie ein Gut an den unrechtmäßigen Inhaber eines Frachtbriefes ausliefert.** Ein, anscheinend unbefugt, auf einem Güterboden weilender Mann hatte sich einen Frachtbrief rechtswidrig zugeeignet, ihn sodann vorgezeigt und demgemäß das mit ihm versandte Gut ausgehändigt erhalten. Die zuständige Strafkammer kam mit späterer Billigung des Reichsgerichts zu einer Verurteilung wegen Betruges, indem sie ausführte, daß die Absicht des Angeklagten, den Schalterbeamten durch Vorlegung des gestohlenen Frachtbriefes über seine Befugnis zur Abholung des Gutes zu täuschen, tatsächlich in vollem Umfange gelungen sei, da er die Herausgabe erwirkte und damit die Eisenbahnverwaltung deshalb schädigte, weil sie nun dem wirklichen Empfänger gegenüber ersatzpflichtig sei; dies folgern die Gerichte aus der rechtlichen Natur des Frachtbriefes, der nicht der Träger der aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn entspringenden Rechte, sondern nur eine Beweisurkunde sei und dessen bloße Vorzeigung diese keineswegs von der Verpflichtung entbinde, die Berechtigung des Inhabers zur Empfangnahme zu prüfen. Offenbar veranlaßt durch Rechtsrügen des Verteidigers wird sodann noch geprüft und erwogen, daß, wenn die Gesetze (z B. §§ 76¹, 97¹ EVO.) vom „Empfänger“ sprechen, sie damit nur die wirklich als diesen auf dem Frachtbriefe bezeichnete Persönlichkeit bezeichnen wollen und können, nicht aber den bloßen Besitzer, da nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen (§§ 362, 164 BGB.) ein Schuldverhältnis nur dann erlischt, wenn die geschuldte Leistung an den Gläubiger oder seine berechtigten Vertreter bewirkt wird.

Das Erkenntnis, das anscheinend einem für die Eisenbahnverwaltung ungünstigen bürgerlichen Rechtsstreite vorbeugen will, ist an sich nicht zu beanstanden, wenn man auch die Erwägung nicht unterdrücken kann, daß bei einer auch nur einigermaßen großen Abfertigung weder Zeit noch Umstände eine grundsätzliche Prüfung zulassen; auf der anderen Seite werden aber auch Fälle dieser Art nur sehr selten sein, weil, wie die Gerichte andeuten, in der Regel der Frachtbrief während der ganzen Reise bei dem Gute verbleibt und erst mit ihm dem Empfänger ausgehändigt wird (Urteil des Reichsgerichts vom 4. September 1923 4. S. 681/1923. Juristische Wochenschrift, Heft II vom 1. Juni 1924, S. 819.)

O.R.R. Hanow.

Bücherschau.

— Paul Jaeger: **„Fortschritte beim Polieren und Lackieren“**, mit 16 Abbildungen. Preis geheftet 1,50 *M*. Verlag Forschungs- und Lehrinstitut für Anstreichtechnik Stuttgart. — Das Büchlein befaßt sich rein praktisch mit der Anleitung zu Verbesserungen auf allen Gebieten der Polier- und Lackiertechnik. Der Verfasser bespricht die bisher gemachten Fehler und zeigt, wie man besseres ohne Mehrkosten erreichen kann, wenn man das Material und die Arbeitsweise mehr als bisher den Bedürfnissen anpaßt. Den Hauptwert legt der Verfasser auf die Ausführung eines tadellos haltbaren Grundes, weil er mit Recht davon ausgeht, daß die Haltbarkeit untrennbar mit der Grundierungsfrage zusammenhängt. Mit der aus seinen früheren Schriften bekannten Gründlichkeit werden alle Einzelheiten behandelt, insbesondere das Handwerkszeug, Bearbeiten der Grundflächen (Nachteile des Ölschleifens), Porenfüllen usw.

Wichtig erscheinen ferner die Abschnitte: „Instandsetzung durchgeschliffener Lackschichten“, „Polieren auf Lackgrund“, „Schwarzpolierung“ und wertvoll die mitgeteilten praktischen Erfahrungen mit photographischen Abbildungen. Neu sind die im Anhang noch beschriebenen Arbeitsweisen „Auffrischen rissiger Naturlackierungen“ und „Abdichten der Spachtelschichten vor Farblackierungen“. Diese letztere Arbeitsweise erscheint z. B. bei Eisenbahnwagen vor allem auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von allergrößter Wichtigkeit, da man in diesem Fall, wie der Verfasser am Schlusse des Buches ausführt, mit 1—2 Farbanstrichen dasselbe, ja besseres, mit viel weniger Arbeit und in viel kürzerer Zeit erreichen kann, als was man sonst, z. B. im Wagenbau, mit 4 Anstrichen fertigbringt.

— **Juristische Taschenbücher**, Band 5: Österreichisches Eisenbahnrecht. Von Sektionschef Dr. Hans Gaber. Wien 1923. Hölder-Pichler-Tempsky A.-G. Gz. 3.—, Schw. Fr. 3.75.

In der Sammlung juristischer Taschenbücher für technische und verwandte Hochschulen ist nunmehr auch die Einführung in das österreichische Eisenbahnrecht von Sektionschef Dr. Gaber erschienen. Dem Ziel und Zweck der Sammlung entsprechend, sind insbesondere jene Partien des Eisenbahnrechtes, die für die Studierenden und Absolventen der technischen Hochschulen von der größten Bedeutung sind, mit erschöpfender Ausführlichkeit behandelt. Es sind dies vor allem das Eisenbahnkonzessionswesen, das Eisenbahnbauverfahren, die Enteignung für Eisenbahnzwecke und das Eisenbahnbuchwesen. Aber auch die übrigen Belange des Eisenbahnrechtes haben eine übersichtliche Darstellung erfahren oder es sind wenigstens die erforderlichen Grundbegriffe erörtert. Die einschlägigen Gesetze und Verordnungen sind an den maßgebenden Stellen stets bezogen, die Aufrollung unfruchtbarer juristischer Streitfragen aber vermieden. Wenn der als Taschenbuch bezeichneten Arbeit auch nicht gerade wissenschaftlicher Wert im strengsten Sinne zuerkannt werden kann, so birgt sie doch den großen Vorzug in sich, daß sie das gesamte reine österreichische Eisenbahnrecht in ebenso gefälliger wie anschaulicher Form darstellt und damit nicht nur, wie beabsichtigt zu sein scheint, den Techniker, sondern auch jeden andern Eisenbahnbediensteten in dieses große Gebiet einzuführen weiß, dessen einzelne Teile oft sehr verstreut liegen und vielfach nur mit vieler Mühe zu finden sind. Offenbar fehlt es in Österreich an Werken, die sich denen von Cauer, Pitsch und vor allem von Fritsch (das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart) an die Seite zu stellen vermögen.

Hanow.

Neuerschienene Bücher.

1. Dr. Adolf Baumbach, Senatspräsident am Kammergericht. Taschenausgabe der neuen Zivilprozeßordnung. Mit zahlreichen Nebengesetzen in der vom 1. Juni 1924 an geltenden Fassung. Verlag von Otto Liebmann, Berlin. Preis 5 GM.
2. Koppe-Stein, Umsatzsteuergesetz, Jahrgang 1924. Industrieverlag Spaet & Linde, Berlin. Preis 12 *M*.
3. Hedemann, Sachenrecht. Verlag de Gruyter, Berlin. Preis 12 *M*.
4. Stier-Somlo, Reichs- und Landesstaatsrecht. Verlag de Gruyter, Berlin. Preis 16,50 *M*.
5. Bähr, Hilfsbuch für Wärmetechniker. Verlag Moritz Schäfer, Leipzig. Preis 7,85 *M*.
6. Dr. Ernst Gräffner, Preuß. Personalabbau. Verlag Julius Springer, Berlin. Preis 5,70 *M*.
7. Schulze und Wagner, Reichshaushaltsordnung. Verlag Stilke, Berlin. Preis 10 *M*.
8. Dr. Leo Hauska, Holzbrücken aus Rundträgern. Verlag Gerold Sohn, Wien. Preis 2,55 *M*.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 11,38 km lange Teilstrecke Künzelsau-Forchtenberg der vollspurigen Nebenbahn Waldenburg-Forchtenberg ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Stuttgart zugerechnet worden.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die Teilstrecke Brunn (Sa.)-Greiz der Linie Neumark (Sa.)-Brunn (Sa.)-Greiz wird seit dem 1. Juni 1924 als Nebenbahn betrieben.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Weimar-Gera gelegene Bahnhof Jena (Weimar-Geraer Bahnhof) erhält vom 1. Juli 1924 ab die Bezeichnung Jena West.

Übergang einer Vereinsbahnstrecke in den Betrieb einer anderen Verwaltung.

Die 22,05 km lange Strecke Salzbergen-Landesgrenze, die sich bisher im Betriebe der Niederländischen Eisenbahnen befand, ist ab 1. Juli 1924 den Vereinsbahnstrecken dieser Verwaltung abzurechnen und denjenigen der Deutschen Reichsbahn (RBD. Münster) zuzurechnen.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt/Main. Am 1. Juli 1924 wird die vollspurige 4,96 km lange Teilstrecke Holzhausen (Kr. Wetzlar)-Beilstein (Dillkreis) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) als Nebenbahn mit der Station Beilstein (Dillkreis) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1924 wird die regelspurige 4,96 km lange Teilstrecke Holzhausen (Kr. Wetzlar)-Beilstein (Dillkreis) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) als Nebenbahn mit der Station Beilstein (Dillkreis) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (739)

Frankfurt (Main), den 18. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der am 1. März d. J. in einen Haltepunkt umgewandelte und nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Bahnhof Wengerz (Strecke Jastrow-Flatow) wird vom 15. Juni d. J. ab wieder in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt. Mit dem genannten Tage werden sämtliche am 1. März eingeführten Verkehrsbeschränkungen aufgehoben.

Reichsbahndirektion Osten (753)
in Frankfurt (Oder).

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Passau-Donaulände und Winterhafen sowie Regensburg Donaulände sind seit 16. Juni 1924 wegen Hochwasser gesperrt.

München, den 17. Juni 1924. (755)
München Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1924:
Aufnahme von Berlin Anh. Gbf., Berlin Schles. Gbf., Breisach, Cavelwisch, Einbeck, Groß Gastrose, Hemer, Marburg (Lahn), Priebus, Ragnit, Voldagsen und Werl in Ausnahmetarif 52 (Papier und Pappe).
Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 20. Juni 1924. (747)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1924:
Aufnahme von Neheim-Hüsten, Schriesheim Zu 53 in A. T. 53; Oberdachstetten, Poppenlauer, Ulm in A. T. 55; Ludwigsburg, München-Mittersendling, Nürnberg Nordost, Singen (Hohentwiel) in A. T. 58; Erkersreuth, Wiesau (Opf.) in A. T. 60; Stössen in A. T. 61.
Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 21. Juni 1924. (751)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B., und Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird in der Tarifstelle „Salze“ der Klasse D „schwefelsaure Kalimagnesia, kristallisiert oder kalziniert“, gestrichen und die Erläuterung c) Ziffer 1 zur Klasse F der Tarifstelle „Salze“ durch den Zusatz: „Hierher gehört auch schwefelsaure Kalimagnesia“ ergänzt. In den Ausnahmetarifen 11 und 41 werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 unter Ziffer 1 „Güter der Klasse D des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B“ die Worte „schwefelsaure Kalimagnesia, kristallisiert oder kalziniert gestrichen und bei Ziffer 3 B 2a bzw. Ziffer 3 2a nachgetragen: („hierunter fällt auch schwefelsaures Kalimagnesia, kristallisiert oder kalziniert).“

Berlin, den 23. Juni 1924. (757)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 2. Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 9, Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen Staats- und Privatbahnen; Tfv. 4a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib, Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife); Tfv. 6. Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif); Tfv. 502. Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Die bisher als nebenbahnähnliche Kleinbahn betriebene in eine Nebenbahn umgewandelte normalspurige Bahnstrecke Eberswalde-Schöpfurth wird am 1. Juli 1924 mit den Stationen Eberswalde West, Eberswalde Umschlagstelle, Eisenspalterei, Heegermühle, Messingwerk und Schöpfurth in die obengenannten Tarifhefte einbezogen. Nähere Angaben enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juni 1924. (752)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 7 zum Preise von 10 Goldpfennig für 1 Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnittes „II Zuschlags- und Anstoßfrachten“.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1924. (758)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Die Station Bernburg wird als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 41 aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 18. Juni 1924. (746)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1924 werden die Stationen München-Hilbertshofen und München-Mittersendling als Versandstationen in den Ausnahmetarif 62 für Wasserglas aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juni 1924. (742)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gütigkeit vom 23. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 63 für gesalzene Heringe in Wagenladungen zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet von deutschen Seehäfen eingeführt, der die um 30 % ermäßigten Frachtsätze der Klasse D gewährt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juni 1924. (744)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 3.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1924 wird für Holz der Klassen D und E im Verkehr von deutsch-österreichischen Grenzübergangsstationen nach deutschen Seehäfen der obengenannte Durchfuhrausnahmetarif eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. Juni 1924. (730)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Juli werden die Stationen Althaldensleben, Bad Oldesloe, Berlin Schles. Gbf., Kellinghusen, Kleinhammer, Krempe, Neuhaldensleben, Oberrahmede, Spandau Gbf. und Stein b. Nürnberg in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Juni 1924. (736)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1924:
Aufnahme von Bodenfelde, Emmerstedt, Groß Kölzig, Grünberg (Schles.), Minden (Westf.), Papenburg (Ems) und Uhsmannsdorf in Ausnahmetarif 49 (Glas).
Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 18. Juni 1924. (735)
Reichsbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg.

Am 22. Juni 1924 werden die Stationen der Neubaustrecke Künzelsau-Forchtenberg in das Tarifheft 11 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 16. Juni 1924. (750)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Am Schlusse der Anwendungsbedingungen ist als Ziff. 6 nachzutragen: „6. Durch die Zurückbeförderung des Holzes nach Deutschland wird die Anwendung des Ausnahmetarifs verwirkt.“

Dresden, am 19. Juni 1924. (738)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Juli werden die Stationen Althaldensleben, Berlin Schles. Bhf., Iserlohn Ost, Neuhaldensleben, Spandau Gbf., Stein b. Nürnberg und Weinheim in den Tarif einbezogen und die Station Wehrse Grenze in den Ausnahmetarif 5 aufgenommen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Juni 1924. (737)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Ab 1. Juli 1924 tarifiert Salpetersäure nach Klasse C. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im Juni 1924. (745)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif, Teil II, Heft 3.

Infolge Eröffnung der Neubaustrecke Künzelsau-Forchtenberg werden am 22. Juni die Stationen Forchtenberg, Ingelfingen, Niedernhall und Weißbach des Direktionsbezirkes Stuttgart aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 13. Juni 1924. (727)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 28 für den Tierverkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 tritt bis auf Widerruf der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif in Kraft. Er gewährt Ermäßigungen bei Beförderung lebender Tiere aus den Niederlanden nach Basel Bad. Bf. über die Übergänge Emmerich Grenze und Weener Grenze, und zwar sogleich bei der Abfertigung sowie außerdem bei einem bestimmten monatlichen Frachtaufkommen. Näheres ergibt sich aus dem Tarif, der zum Preise von 20 Goldpfennig von dem Drucksachenlager der Reichsbahndirektion Köln bezogen werden kann.

Köln, den 21. Juni 1924. (7
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif 6a (Tfv. 402).

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1924 wird der Tarif neu ausgegeben. In der Neuausgabe sind die inzwischen im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen berücksichtigt. In die Abteilung A ist die Station Gelsenkirchen-Wattenscheid als Versandstation aufgenommen. Außerdem sind infolge Änderung der Bestimmungen über den Durchgangsverkehr durch die englische Besatzungszone in Abteilung A die bisherigen Übergangsstationen Köln-Kalk Nord, Köln-Mülheim, Köln-Mülheim Nord und Köln-Nippes durch Düsseldorf-Reisholz Übergang, Hilden Übergang und Köln-Worringen Übergang, in Abteilung B die bisherigen Übergangsstationen Köln Eifeltor, Köln-Ehrenfeld und Köln-Kalk Nord durch Buir Übergang, Kierberg Übergang und Stommeln Übergang ersetzt. In Abteilung A sind ferner die Übergangsstationen Düsseldorf-Derendorf und Ratingen West mangels Verkehrsbedürfnisses beseitigt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Elberfeld, den 19. Juni 1924. (74(
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic (Tfv. 4b).

Infolge der am 10. Mai 1924 erfolgten Aufhebung der Übersetzgebühr im Verkehr mit der Beeskow-Fürstenwalder Kreisbahn ist auf Seite 5 die Bestimmung für Beeskow zu streichen.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1924. (743)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit treten Entfernungskürzungen von und nach Stationen der von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt betriebenen badischen Nebenbahnen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. Juni 1924. (733)
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gütigkeit sind die Tarifentfernungen zwischen Peißenberg Ort und den Stationen der württembergischen Strecken Hemigkofen-Nonnenbach-Fischbach, Kleinweiler-Hofen-Isny, und Wangen (Allgäu) ermäßigt worden. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 17. Juni 1924. (734)
Tarifamt b. d. D. R. B., Gr. B.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

1. Durchfuhr - Ausnahmetarif D 81 für den Holzverkehr Oesterreich-Schweiz.
2. Durchfuhr - Ausnahmetarif D 83 für den Holzverkehr Österreich-Frankreich.
3. Durchfuhr - Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande.
4. Durchfuhr - Ausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Schweiz.
5. Durchfuhr - Ausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Frankreich.

Mit sofortiger Gültigkeit sind nachstehende Änderungen durchzuführen:

1. In den Durchfuhr-Ausnahmetarifen D 81, 83, 85, 87 und 89 ist der Wortlaut der Abteilung a) wie folgt zu fassen: „Stamm- und Stangenholz (auch Masten) der Güterklasse D".
2. In dem Durchfuhr - Ausnahmetarif D 85 ist dem Wortlaute der Abteilung c) anzufügen: „Stäbe und Brettchen zur Herstellung von Packmitteln, wie in Ziffer 5 der Güterklasse E genannt".

München, den 18. Juni 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern. (749)

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 werden die in der Entfernungstafel II für Breisach, Breisach Grenze, Gottenheim, Hugstetten, Ihringen und Wasenweiler vorgesehenen Entfernungen zum Teil geändert. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Dienststellen.

München, den 20. Juni 1924. (754)
Tarifamt b. d. D. R. B., Gr. B.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird die Station Kloster Wennigsen als Versandstation unter Abteilung IV A 1 a in den Tarif aufgenommen. (748)

Hannover, den 19. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 bis auf weiteres werden den auf Grund der Tarifziffern und der Verhältniszahlen in Goldpfennigen, in österr. oder ungar. Kronen sich ergebenden Frachtsätzen per 100 kg Bruchteile von Goldpfennigen auf ganze Goldpfennige bzw. Beträge unter 100 österr. oder 100 ungar. Kronen auf 100 österr. bzw. 100 ungar. Kronen aufgerundet.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage bis auf weiteres werden für im Holzverkehr zur Abfertigung gelangende Sendungen in Mengen unter 10 000 kg für den Frachtbrief folgende Zuschläge zu den in Geltung befindlichen Tarifziffern berechnet:

für Mengen unter 5000 kg ein Zuschlag von höchstens . . . 100 %
u. für Mengen von mindestens 5000 kg ein Zuschlag von höchtens . . . . 30 %

Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen.

Regensburg, den 16. Juni 1924. (728)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft
Güter-, Getreide- und Holzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1924 bis auf weiteres werden die Ansätze des Wartegeldes und der Verstellgebühr in ungar. Kronen abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die gesellschaftliche Direktion und die gesellschaftlichen Stationen.

Regensburg, den 17. Juni 1924. (732)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. (731)

Mit Geltung vom 20. Juni 1924 bis auf weiteres werden die Verstellgebühren und Wartegelder in ungarischer Währung erhöht. Nähere Auskunft hierüber geben die gesellschaftlichen Dienststellen.

München, im Juni 1924. Z. 30569/T/18.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislawa und Komárno. Güter-Tarif Teil II. Änderungen und Ergänzungen.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1924 bis auf weiteres treten im vorbezeichneten Tarif hinsichtlich des Eisenbahndurchlaufes Änderungen und Ergänzungen in Kraft, welche bei den beteiligten Direktionen und Dienststellen zu erfagen sind.

Wien, am 13. Juni 1924. (729)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteil. Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gütigkeit vom 1. Juli 1924 wird im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr die Fahrpreisermäßigung für Schülermonatskarten 2. Kl. aufgehoben.

Auskunft durch die Fahrkartenausgaben.

Altona, im Juni 1924. (741)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. Berlin, den 3. Juli 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die rechtlichen Grundlagen für die Finanzierung von Genossenschaftsbauten in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Reg.-Assessor **Dr. W. Haustein**, Magdeburg.

Unter den Maßnahmen, die in der Nachkriegszeit zur Behebung der Wohnungsnot von den staatlichen und kommunalen Behörden ergriffen wurden, spielt die Förderung der Neubautätigkeit eine hervorragende Rolle. Die Wiederbelebung des Wohnungsbaumarktes war jedoch insofern sehr schwierig, als dem Umstande Rechnung getragen werden mußte, daß die Kosten für den Neubau einer Wohnung gegenüber der Friedenszeit ganz erheblich gestiegen, die Mieten dagegen nicht in dem gleichen Maße in die Höhe gegangen waren. Die Mieten genügten nicht zur Verzinsung des Baukapitals für Neubauten. Infolgedessen riskierten die gewerbsmäßigen Bauunternehmer die erheblichen Mittel für den Bau einer Wohnung nicht mehr, ganz abgesehen davon, daß das Geld bei der bekannten Zurückhaltung der Bodenkreditinstitute nur schwer zu beschaffen war. Konnte sonach von privater Seite eine nennenswerte Kraftentfaltung zur Behebung der Wohnungsnot nicht erwartet werden, so blieb nichts anderes übrig — wollte man die Neubautätigkeit überhaupt wieder in Gang bringen —, als den Bau neuer Wohnungen durch öffentliche Zuschüsse rentabel zu machen. Diese Zuschüsse mußten den Teil der Baukosten decken, der durch die zu erwartenden Mieten nicht verzinst werden konnte. Man mußte daher für die künftige Bautätigkeit die Gesamtherstellungskosten, die sich aus den Grunderwerbskosten oder dem kapitalisierten Erbbauzins, den Baukosten, den Anliegerleistungen und gegebenenfalls noch aus der Selbsthilfe zusammensetzen, in einen rentierlichen und einen unrentierlichen Teil scheiden. Der rentierliche Teil der Baukosten ist derjenige, der durch die zu erwartenden Mieten angemessen verrentet werden kann, der unrentierliche Teil, auch „Baukostenüberteuerung" genannt, derjenige, für den auf eine angemessene Verrentung nicht gerechnet werden kann.

Die Finanzierung des unrentierlichen Teiles der Baukosten war die dringendste Aufgabe und mußte bei den Bestrebungen des Reiches, der Länder und der Kommunen in den Vordergrund treten. Es sind jedoch auch zur Finanzierung des rentierlichen Teiles der Baukosten verschiedene Maßnahmen ergriffen worden.

An diesen Bestrebungen hat die Reichsbahnverwaltung, soweit die Bediensteten ihres Bereiches in Frage kommen, regen Anteil genommen. Sie hat fremde Bauunternehmungen, wie Gemeinden, gemeinnützige Bauvereine und Baugenossenschaften bei Aufbringung der Mittel für die rentierlichen und unrentierlichen Baukosten in weitgehendstem Maße unterstützt, wenn diese sich verpflichteten, Wohnungen für Reichsbahnbedienstete bereitzustellen und auf vertraglich festzulegende Bedingungen einzugehen, die den überwiegenden Einfluß der Reichsbahnverwaltung bei Verteilung der Wohnungen sicherstellten.

Es erscheint daher angebracht, die Tätigkeit der Baugenossenschaften und ihre Unterstützung durch die Reichsbahnverwaltung im Rahmen der allgemeinen staatlichen Fürsorge zur Beschaffung von Wohnungen durch Neubauten näher zu betrachten.

I.

Die Höhe der rentierlichen Baukosten hängt von dem Ertragswert des Baues ab, der nach seiner Fertigstellung festgesetzt wird. Für seine Ermittelung sind einstweilen keine be-

stimmten Grundsätze aufgestellt. Die Reichsbahnverwaltung hat bisher zwei verschiedene Methoden angewandt. In den „Richtlinien für das Vorgehen der Reichsbahnverwaltung auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge im Rechnungsjahr 1922“ (im folgenden kurz „Richtlinien“ genannt) war angeregt, ihn durch Kapitalisierung der Mieten mit 9 % zu ermitteln. Neuerdings ist man im Anschluß an eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Reichsministerien und dem Preußischen Minister für Volkswohlfahrt dazu übergegangen, den vorläufigen Ertragswert der Wohnungsbauten, die noch nicht voll finanziert sind, allgemein auf mindestens 23 Goldmark für das Quadratmeter nutzbarer Fläche zu bemessen. Aus der Definition des Ertragswertes ergibt sich, daß er um so größer sein wird, je höher die Mieten jeweils nach Abzug der erforderlichen Beträge für Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Tilgung des Kapitals sind.

a) Schon die Beschaffung der Geldmittel für die rentierlichen Kosten war nach dem Kriege infolge des allgemeinen Geldmangels schwierig. Gewöhnlich wurden die ersten 50 % der rentierlichen Baukosten durch Darlehen der Träger der sozialen Versicherung aufgebracht, denen dafür an den Grundstücken mündelsichere Hypotheken (§ 1807 Abs 2 BGB. in Verbindung mit a 73 des Preuß. AG. zum BGB.) bestellt wurden. Soweit hierbei die Belange von Reichsbahnarbeitern in Frage kamen, trat als Geldgeberin hauptsächlich die Arbeiter-Pensionskasse in Berlin auf.

b) An der Aufbringung des nicht mündelsicheren Teiles der rentierlichen Baukosten beteiligte sich die Reichsbahnverwaltung durch Gewährung von verzinslichen Darlehen, „sogen. Baudarlehen.“ In den „Richtlinien“ sind die Voraussetzungen, unter denen die Baudarlehen gewährt wurden, festgesetzt. Danach mußte die Genossenschaft bis zur vollständigen Tilgung der Darlehen von den hergestellten Wohnungen eine bestimmte Anzahl an Reichsbahnbedienstete vermieten. Die Baudarlehen durften einschl. der vorhergehenden und gleichstehenden Hypotheken 90 % der von der Reichsbahnverwaltung festgesetzten rentierlichen Anlagekosten nicht übersteigen und waren auf dem beliehenen Grundstück der Genossenschaft innerhalb des rentierlichen Wertes hypothekarisch sicherzustellen. Sie sind bisher vom Empfangstage an mit 3 % jährlich zu verzinsen und vom Beginn des auf die Fertigstellung der Gebäude folgenden Jahres an mit jährlich 1 % zu tilgen. Der Hypothek konnten andere Darlehenshypotheken im Range vorgehen.

c) Die Reichsbahnverwaltung begnügte sich jedoch nicht damit, selbst Baudarlehen zu geben. Sie übernahm auch für Hypotheken-Darlehen, die von anderer Seite an gemeinnützige Wohnungsbauunternehmer unter Ausschluß der Kündbarkeit auf die Dauer von mindestens 10 Jahren gewährt wurden, Bürgschaften, um so die Beschaffung von Mitteln für zweitstellige Hypotheken zu erleichtern. Dadurch wurden die Hypotheken nach § 1807 Ziff. 3 BGB. mündelsicher. Auch die verbürgten Darlehen durften ebenso wie die Baudarlehen selbst einschl. vorhergehender oder gleichstehender Hypotheken 90 % des Ertragswertes nicht übersteigen. Die restlichen 10 % des Ertragswertes hatten die Bauherren selbst aufzubringen. An sich mußten zur Deckung der aus der Bürgschaftsübernahme für die Reichsbahnverwaltung erwachsenen Verpflichtungen jeweils entsprechende Beträge aus dem Wohnungsfonds zurückgestellt werden. Wenn es sich jedoch um kurzfristige Bürgschaften für erststellige Hypotheken handelte, durch die die Vollendung des Baues gesichert werden sollte, konnte unbedenklich von der Zurückstellung der Beträge abgesehen werden.

II.

Der weitaus größte Teil der Baukosten gehörte bisher zu den unrentierlichen. Darin liegt die Berechtigung des Systems der öffentlichen Zuschüsse, mit denen wir seit Kriegsende gearbeitet haben, begründet. Zunächst hatte das Reich die Zuschüsse von sich aus gewährt, weil man der Meinung war, es handle sich nur um eine vorübergehende Maßnahme. Als man jedoch erkannte, daß keine Aussicht auf Besserung der bestehenden Zustände vorhanden war, mußten Einnahmequellen zur Deckung der so entstehenden Ausgaben gesucht werden. Man griff hierbei auf eine Anregung zurück, die bereits 1916 Dr.-Ing. Wagner in seinem Buche „Bauwirtschaft, Realkredit und Mieten“ (Verlag Ferd. Enke, Stuttgart) gegeben hatte, wonach diese Beträge durch eine besondere Abgabe von den bebauten Grundstücken dem Reich wieder zuzuführen sind.

a) In Verfolg und im weiteren Ausbau der von Wagner angeregten Ideen entstand das Gesetz über die Erhebung einer Abgabe zur Förderung des Wohnungsbaues vom 26. Juni 1921 (RGBl. S. 773), jetzt in der Fassung des Gesetzes vom 28. März 1923 (RGBl. S. 238). Danach hatten die Länder lediglich zur Förderung der Wohnungsbeschaffung von den Nutzungsberechtigten solcher Gebäude, die vor dem 1. Juli 1918 fertiggestellt sind, eine Abgabe zu erheben. Die Gemeinden mußten zu dem gleichen Zweck Zuschläge in gleicher Höhe wie die Abgabe erheben (sogenannte Pflichtzuschläge). Räume, die nicht Wohnzwecken dienten, konnten zu höheren Zuschlägen herangezogen werden (sogenannte Mehrzuschläge). Die Erhebung der Wohnungsbauabgabe konnte in Form einer sogen. Mietsteuer oder auf Anordnung der obersten Landesbehörde als Grundsteuer erhoben werden. In Preußen (Verordnungen vom 22. November 1921, vom 4. Mai 1923, vom 30. Juli 1923, vom 25. August 1923) hatte man sich für die Form der Grundsteuer entschieden.

b) Aus den so gewonnenen Mitteln — in Preußen waren außerdem durch das Gesetz betr. die Bereitstellung von Staatsmitteln zur Abbürdung der Baukostenüberteuerungen vom 14. Januar 1921 noch weitere Gelder zur Verfügung gestellt — wurden von den Ländern und Gemeinden Zuschüsse zur Abtragung der unrentierlichen Baukosten in Form der sogen. Landes- und Gemeindedarlehen, beide unter der einheitlichen Bezeichnung „Beihilfedarlehen“ zusammengefaßt, gewährt. Das dabei im einzelnen zu beobachtende Verfahren war in der Bekanntmachung der Reichsregierung vom 19. Februar 1921 zur Ausführung des Gesetzes betreffend die vorläufige Förderung des Wohnungsbaues vom 12. Februar 1921 (veröffentlicht im Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 997 ff.) geschildert. Die dort gegebenen Richtlinien stimmten mit den Ausführungsbestimmungen vom $\frac{25.\ 2.\ 1921}{17.\ 4.\ 1923}$ zu dem Preuß. Gesetz vom 14. 1. 1921 überein.

Das Landesdarlehen war nach der Quadratmeterzahl der Wohn- und Stallfläche und nach den von der Obersten Landesbehörde für das Quadratmeter festzusetzenden Einheitssätzen zu bemessen. Die Beihilfe aus Landesmitteln wurde jedoch nur gewährt, wenn die Gemeinden (Gemeindeverbände) sich an der Aufbringung des unrentierlichen Teiles der Baukosten beteiligten und sich verpflichteten, ihren Anteil an der Beihilfehypothek ohne Zustimmung der obersten Landesbehörde nicht abzutreten oder zu verpfänden (sogenannte Gemeindepflichtdarlehen).

Nach den reichsrechtlichen Bestimmungen war die Höhe des Gemeindedarlehens von der obersten Landesbehörde festzusetzen. Es mußte jedoch mindestens ein Drittel des Landesdarlehens (sogenanntes Gemeindepflichtdrittel) betragen. In Preußen blieb an sich den Gemeinden die Bestimmung der Höhe ihres Darlehens überlassen. Grundsätzlich mußte es jedoch mindestens so hoch sein wie das Landesdarlehen selbst. Nur in besonders begründeten Fällen konnte der Regierungspräsident die Ermäßigung bis auf ein Drittel des Landesdarlehens zulassen. Bei der allgemeinen Finanznot der Gemeinden wurde der als Ausnahme gedachte Fall die Regel, so daß Landes- und Gemeindedarlehen meistens im Verhältnis 1 : 3 standen.

Die Beihilfedarlehen waren an dem Baugrundstück durch Beihilfehypotheken dinglich zu sichern, die in Preußen zugunsten

der Gemeinden (des Gemeindeverbandes) bestellt wurden. Hatten sich jedoch die Gemeinden an der Aufbringung der unrentierlichen Baukosten nicht beteiligt, so waren die Hypotheken für den Preußischen Staat — vertreten durch den zuständigen Regierungspräsidenten — einzutragen. Den Beihilfehypotheken durften im Range nur Belastungen in Höhe des Unterschiedes der Gesamtherstellungskosten und des Beihilfedarlehens vorgehen, d. h. der Kapitalswert der den Beihilfehypotheken vorangehenden grundbuchlichen Belastungen sollte den Unterschied der Gesamtherstellungskosten und des Beihilfedarlehens nicht übersteigen.

Um die Spekulation mit den aus öffentlichen Beihilfen erbauten Häusern möglichst nachhaltig auszuschließen, war vorgesehen, daß die Rückzahlung der Hypotheken, soweit nicht ihre pflichtgemäße Tilgung in Frage kam, nur mit Zustimmung des zuständigen Regierungspräsidenten erfolgen konnte.

c) Die öffentlichen Zuschüsse in Form der Beihilfedarlehen waren völlig ungenügend, um eine einigermaßen erfolgreiche Bautätigkeit zu entfalten. Wenn trotzdem die Genossenschaften, die Wohnungsbauten für Eisenbahnbedienstete — sei es ausschließlich oder mit für solche — ausführten, in den vergangenen Jahren Ersprießliches geleistet haben, so war das auf die tatkräftige finanzielle Hilfe, die ihnen durch die Reichsbahnverwaltung zuteil wurde, zurückzuführen. In der Bekanntmachung der Reichsregierung vom 19. Februar 1921 war bestimmt, daß bei Wohnungen, die nach ihrer Lage in erster Reihe Arbeitern und Angestellten bestimmter Arbeitgeber zugute kamen, die Bewilligung einer Beihilfe davon abhängig gemacht werden konnte, daß die Arbeitgeber sich an der Aufbringung des unrentierlichen Teiles der Herstellungskosten der Wohnungen angemessen beteiligten. Dieser Forderung ist die Reichsbahnverwaltung in reichlichem Maße durch Gewährung von „Arbeitgeberdarlehen" nachgekommen.

In den „Richtlinien" waren die Grundsätze für die Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen der Reichsbahnverwaltung zur Aufbringung der ungedeckten Überteuerung im einzelnen festgelegt. Sie wurden als bedingt oder befristet zurückzahlbare, zunächst unverzinsliche Darlehen gegeben. Dabei war darauf hinzuwirken, daß die Gemeinden nicht nur ihr Pflichtteil leisteten (s. oben unter b), sondern sich auch an der Aufbringung des alsdann noch verbleibenden Restes der unrentierlichen Herstellungskosten beteiligten (sogen. Gemeindesonderdarlehen).

Grundsätzlich sollten die Gemeinden die Hälfte der nach Abzug des Landesdarlehens und des Gemeindepflichtdrittels verbleibenden Baukostenüberteuerung übernehmen. Nur bei kleineren und leistungsschwachen Gemeinden konnte ausnahmsweise die durch Landesdarlehen und Gemeinde-Pflichtdrittel nicht gedeckte Überteuerung zwischen Reichsbahnverwaltung und Gemeinde nach einem anderen Verhältnis als 1 : 1, höchstens aber im Verhältnis 2 : 1 geteilt werden. Das Arbeitgeberdarlehen war auf den betreffenden Grundstücken durch Sicherungshypotheken für den Reichsbahnfiskus, seit dem Erlaß des Gesetzes über wertbeständige Hypotheken vom 23. Juni 1923 (RGBl. I, S. 407) in wertbeständiger Form, dinglich zu sichern. Der Sicherungshypothek war im Grundbuch der Rang vor der für die Gemeinde bei Bewilligung des Landesdarlehens einzutragenden Hypothek einzuräumen. Ausnahmen wurden nur insoweit zugelassen, als dem Sonderzuschuß der Gemeinde gleiche Rangstelle mit dem Arbeitgeberdarlehen bei Eintragung der Sicherungshypotheken eingeräumt werden konnte. Die Rückzahlung des Arbeitgeberdarlehens war an die gleichen Bedingungen wie die der Beihilfedarlehen geknüpft.

In dem Arbeitgeberdarlehensvertrag bildet einen wesentlichen Punkt die Vereinbarung, daß die mit Hilfe des Darlehens errichteten Wohnungen auf die Dauer von 50 Jahren nur an Reichsbahnbedienstete vergeben werden dürfen, und daß sich der Bauherr verpflichtet, für den Fall, daß ein Mieter aus dem Reichsbahndienst ausscheidet, dafür zu sorgen, daß die von diesem innegehabte Wohnung sofort für einen Reichsbahnbediensteten freigemacht wird. Die letzte Bestimmung wird von den Genossenschaften als besonders drückend empfunden.

d) Bei der außerordentlichen Kreditnot, unter der heute alle öffentlich-rechtlichen Körperschaften des Reiches und der Länder sowie die Arbeitgeber zu leiden haben, ist mehr denn je zu fordern, daß die Höhe der zu deckenden Überteuerung möglichst eingeschränkt und auch auf diese Weise eine Verminderung der öffentlichen Ausgaben erzielt wird. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnt die Mitarbeit der Wohnungsbewerber am Bau eine erhebliche Bedeutung. Die Selbsthilfe kann durch die Bautätigkeit des einzelnen Wohnungsbewerbers und seiner Angehörigen am eigenen Bau oder durch die Vereinigung mehrerer Personen zu gegenseitiger Hilfe in Arbeitsgemeinschaften angewendet werden. Bei der Anlage größerer Siedlungen wird die Selbsthilfe auch auf genossenschaftlicher Grundlage gebraucht, indem Arbeitsgemeinschaften von etwa 5—8 Mitgliedern gebildet werden. Diese verpflichten sich gegenseitig durch Vertrag zu gemeinsamer Durchführung von bestimmten Arbeiten an den Häusern, wobei die Einhaltung des Vertrages bis zur Durchführung des gesamten Planes durch Vertragsstrafen gesichert wird.

Um den Anreiz zur Selbsthilfe möglichst wirksam zu gestalten, ist anzustreben, daß den Eigentümern der Wert ihrer Arbeit dauernd zugute kommt. Dies läßt sich in der Weise bewerkstelligen, daß bei der Berechnung der Herstellungskosten von vornherein der Wert der Selbsthilfe mit eingerechnet wird. Der Betrag, der dem Wert der Selbsthilfe entspricht, wird an dem Grundstück durch eine Eigentümergrundschuld dinglich gesichert, die — ohne damit die Bestimmungen über das Rangverhältnis der Sicherungshypothek für das Arbeitgeberdarlehen der Reichsbahnverwaltung und der Beihilfehypothek zu verletzen — grundbuchmäßig vor der Sicherungshypothek für das Arbeitgeberdarlehen einzutragen ist.

III.

Die angeführten Geldquellen für die Ausführung von Genossenschaftsbauten sind durch die Inflation des letzten Jahres mehr oder weniger illusorisch geworden. Dies hat in Preußen dazu geführt, daß von der Einziehung der Wohnungsbauabgabe, die als Grundlage für die Beihilfedarlehen diente, seit dem Erlaß der 4. Verordnung über die Wohnungsbauabgabe vom 14. 11. 1923 zeitweise abgesehen worden ist, da die Verwaltungskosten erheblich größer waren als der Ertrag der Abgabe selbst.

Auch die Reichsbahnverwaltung sieht sich vorläufig außerstande, weitere Arbeitgeberdarlehen zu gewähren.

Für die Fertigstellung von Zuschußbauunternehmungen stehen augenblicklich öffentliche Mittel nur noch in der Form der „wertbeständigen Zwischenkredite" zur Verfügung. Es handelt sich insoweit um Gelder, die von der Reichsregierung zur Verfügung gestellt, und die nach einer zinslosen Überlassung für die Dauer von 6 Monaten mit höchstens 5 % zu verzinsen sind. Sie werden durch Eintragung wertbeständiger Hypotheken zugunsten des Reiches an bereitester Stelle unter Beachtung des Gesetzes über wertbeständige Hypotheken vom 29. Juni 1923 vor dem Beihilfedarlehen und den Arbeitgeberzuschüssen auf dem belasteten Grundstück gesichert. Sowie wertbeständige Hypotheken wieder auf dem freien Geldmarkt zu erlangen sind, sind die Zwischenkredite des Reiches zurückzuzahlen.

Daneben werden im beschränkten Umfang von der Preußischen Landes-Pfandbriefanstalt Hypothekendarlehen gewährt.

IV.

Alle diese Mittel sind jedoch völlig ungenügend, und die Aussichten der Baugenossenschaften wären trostlos, würde ihnen nicht die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 erlassene 3. Steuernotverordnung vom 14. Februar 1924 (RGBl. S. 74 ff.) zu Hilfe kommen.

Nach § 26 der Verordnung erheben die Länder und nach näherer Bestimmung des Landesrechts die Gemeinden (Ge-

meindeverbände) im Zusammenhange mit der Regelung des Mietwesens von dem bebauten Grundbesitz eine Steuer, deren Aufkommen in Höhe von mindestens 10 % zur Förderung der Neubautätigkeit zu verwenden ist. Im Gegensatz zu dem Wohnungsbauabgabegesetz unterliegen auch die nach dem 1. Juli 1918 bezugsfertig gewordenen Neu-, Um- oder Einbauten, die mit Beihilfen aus öffentlichen Mitteln ausgeführt worden sind, der Besteuerung. Die aus der Besteuerung dieser Neubauten aufkommenden Beträge sind ausschließlich zur Förderung des Wohnungsbaues zu verwenden. An Stelle der Steuer können Grundstücke mit Gebäuden, die mit Beihilfen aus öffentlichen Mitteln errichtet worden sind, zu dem erwähnten Zweck mit einer Grundschuld bis zu 40 % des in Goldmark umgerechneten Wertes der Beihilfe oder einem entsprechenden Hundertsatz des Friedenswertes des Grundstückes belastet werden. Damit werden wieder Mittel für Beihilfedarlehen flüssig, und es steht zu erwarten, daß sie sich bedeutend ergiebiger gestalten, als die bisherigen Beiträge aus der Wohnungsbauabgabe. Erwägt man ferner, daß über kurz oder lang auch der Reichsverkehrsminister wieder Mittel zur Förderung des Wohnungsbaues zur Verfügung stellen wird, so steht zu hoffen, daß die Wohnungsfürsorgetätigkeit für Eisenbahnbedienstete durch Schaffung neuer Wohnungen sich auch weiterhin in günstigem Sinne entwickeln wird.

Die Zuständigkeit im Entschädigungsverfahren*).

Eine doppelte Erwiderung.

Von Regierungsassessor **Mantey**, Erfurt.

In Nr. 20/1924, Seite 47 dieser Zeitung, drückt Herr Dr. Ritter, Torgau, sein Befremden darüber aus, daß neben seiner Forderung nach Regelung s ä m t l i c h e r Entschädigungsansprüche aus dem Güterverkehr durch die Verkehrsämter (vgl. seine Ausführungen in Nr. 3/1922, Seite 47, die in Nr. 20/1924 lediglich fast vollinhaltlich wiederholt sind) sich auch noch andere Vorschläge hervorwagen, so der meinige auf zentralisierte Behandlung jener Ansprüche bei den Direktionen (vgl. Nr. 6/1924, Seite 89). Darin sieht er einen „ganz unverständlichen Rückschritt“. Ich bin zunächst in der glücklichen Lage, die Last dieser Kritik für mich tragbar zu machen, indem ich sie noch auf einige andere kräftige Schultern verteile; in der „Ersten Verkehrsbesprechung“ am 25. und 26. Juni 1921 in Coburg wurde nämlich vorgeschlagen: „Abnahme sämtlicher jetzt bei den Verkehrsämtern und Dienststellen bearbeiteten Reklamationen für den Güterverkehr und deren Zusammenziehung bei der Direktion. Dies würde zugleich die einheitliche Behandlung der Anträge und bessere Beobachtung der Rechtsprechung zur Folge haben, was auch im Interesse der Verkehrstreibenden liegt“ (vgl. Seite 47/1922).

Ritter fürchtet, daß das Publikum über die Tätigkeit des von mir geforderten Entschädigungs-„Amts“, das „an andere neuzeitliche Ämter, deren Zweckmäßigkeit sehr stark angezweifelt werde“ (Reklamationsamt in München?) „erinnere“ und das „offenbar“ ein „umfangreiches“ Amt sei, sich schwere Gedanken machen werde. Er stützt sich dabei auf Herrn Eisenbahninspektor Schöder, der in Nr. 14/1924, Seite 250, zwar die Zentralisierung der „Entscheidungen über die Entschädigungsanträge bei der Direktion für richtig und wünschenswert“ hält, aber verneint, daß die von mir „vorgeschlagene Weise praktisch“ sei, weil „an Stelle der jetzigen einfachen mündlichen oder telephonischen Verhandlung mit den Reklamanten wieder das frühere umständlichere und zeitraubendere schriftliche Verfahren treten solle“.

Das Resumé beider Kritiker: mangelnder kaufmännischer Geist — Bürokratie.

Zu rechter Zeit stellen sich damit wieder diese beiden Schlagwortgegenpole ein, zwischen den die Eisenbahnverwaltung angeblich seit einigen Jahren verhängnisvoll hin und her taumelt.

Was zunächst die Benamsung der für die Reklamationsbearbeitung bei den Direktionen einzurichtenden Stellen anlangt, so hatte ich von einem „Amt“ (Ritter) nicht gesprochen, sondern die farblose Bezeichnung „Entschädigungsbüro“ (vgl. Seite 90) gewählt, schon um jenen Mißdeutungen — nomina sunt odiosa — vorzubeugen. Ich hatte weiter bei Erörterung der aus der Einrichtung dieses Entschädigungsbüros zu erwartenden Vorteile — unter anderem der Verringerung von Verkehrsämtern — nachzuweisen gesucht, daß ein Teil der jetzt von den Verkehrsämtern für die Bearbeitung der Reklamationen benötigten Beamten nicht von einem Wasserkopf-Entschädigungsbüro aufgesogen würde, sondern der eigentlichen Verwaltungsarbeit des Verkehrsamts, der Ausführung und Überwachung des Verkehrsabfertigungs- und -kassendienstes, zugeführt und damit Wasser aus den Gliedern der Verwaltung gezogen werden könnte. Wollte man hingegen den Verkehrsämtern alle Entschädigungen übertragen, so würden sie noch durch Abrechnungsarbeiten mit den Gemeinschaftskontrollen und der Vereinsabrechnungsstelle sowie mit dem Tarifmaterial zur Ermittlung der Anteile der an der Entschädigung beteiligten fremden Bahnen beschwert werden.

Damit dem Verkehrsamtsvorstand die Möglichkeit, aus den „unlösbaren, mit Unregelmäßigkeiten verknüpften Reklamationen“ Rückschlüsse auf die Art der Verkehrsabwicklung zu ziehen, nicht genommen wird, hatte ich vorgesehen (vgl. Schlußabsatz meines Vorschlages S. 90), daß und wie er zur Beseitigung, Rüge und künftigen Verhütung von Vorschriftswidrigkeiten, soweit solche durch Reklamationen aufgedeckt werden, in die Lage zu setzen sei. Ich erinnere an das Analogon: die Ermittelungsabteilung des Deutschen Ausgleichsamts läßt den Verwaltungen Material über Unregelmäßigkeiten zugehen. Ein weiteres Gegenstück: dem Betriebsamtsvorstand entgeht dadurch, daß er die aus Unfällen sich ergebenden Reklamationen nicht bearbeitet, nicht die Möglichkeit, den Unfallursachen nachzugehen und den Fall verwaltungsmäßig von der betrieblichen Seite zu behandeln.

Darüber, daß man „fette Prozesse“ nicht führen, sondern ihnen den guten Vergleich vorziehen soll, bin ich mit Ritter einig; ich gehe auch noch weiter und willige notfalls in einen mageren Vergleich. Prozesse aber, die die Verwaltung gewinnen wird — und das muß man eben nach sorgfältiger Klärung des konkreten Sachverhalts bei einem erklecklichen Prozentsatz der Fälle voraussagen können —, dürfen, wenn man wirklich „kaufmännisch“ handeln will, nicht vermieden werden (es sei denn, das Objekt lohne den Arbeitsaufwand nicht), ebensowenig solche, bei denen es sich um eine grundsätzliche oder die Prestigefrage handelt. Auch über den hohen Wert der persönlichen Verhandlung mit den Reklamanten mit dem Ziele eines außergerichtlichen Vergleiches (vgl. S. 89) bin ich mit Ritter einer Meinung. Ich selbst habe damit gute Erfahrungen gemacht, jeweils um so bessere, je mehr sorgfältig studierte Rechtsprechung zugunsten der Verwaltung ich ins Feld führen konnte. Gleiches gilt von den mit mir arbeitenden Herren des Büros, die in Sachen, in denen mündliche Verhandlung zweckmäßig erscheint — eine Norm gibt es dafür nicht, die taktische Erwägung des Einzelfalles entscheidet —, die „Kunden bereisen“. (Mit Reklamanten am Sitz der Direktion — häufig aber auch mit solchen außerhalb desselben — wird natürlich meist durch Fernsprecher verhandelt; immerhin ist der Fernsprecher von wirklichem Nutzen in der Regel nur bei einfachen Sachen; sonst ist er bei Entschädigungsregelungen besser mit Zurückhaltung zu benutzen, da er, wie namentlich zahlreiche Gerichtsentscheidungen zeigen, Quelle von Mißverständnissen ist und außerdem nach kaufmännischer Gepflogenheit doch der schriftlichen Bestätigung bedarf.) Die Reisen werden in der Regel als Tourneereisen entweder nach örtlichen Arbeitsbezirken ausgeführt oder auch nach Maßgabe einer sachlichen Zusammenfassung der Reklamationen in der Weise, daß Ansprüche z. B. wegen Fässergut- (ein Kapitel für sich!) oder wegen Gußeisenwarenbeschädigung von den in der einschlägigen Rechtsprechung usw. besonders bewanderten Beamten erledigt werden. Daß der Verkehrsamtsvorstand — über die geschilderte Arbeitsweise hinaus — „beweglicher“ sein soll, will mir nicht scheinen.

Unverständlich ist es mir aber, wenn Ritter sagt, auf dem Wege der „geschäftlichen Verhandlung“ erreiche er mehr, als wenn er „womöglich (!) mit der Eisenbahnverkehrsordnung“ dem Kaufmann gegenübertrete. — „Verachte nur die Wissenschaft“, dachte ich unwillkürlich mit Mephisto, und daran, daß namentlich bei Verhandlungen mit Versicherungsgesellschaften der Kaufmann selbst mir nicht nur mit der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sondern mit einer Bibliothek gegenübergetreten ist,

*) Wir halten nach dieser Erwiderung den Gegenstand für ausreichend behandelt.

Die Schriftleitung.

die manche Direktionsbücherei in den Schatten stellte. (Es wäre übrigens „kaufmännisch", wenn die Verwaltung auf diesem Gebiet mehr Gelder zur Verfügung stellte!) — Was soll denn aber Unterlage der „geschäftlichen Verhandlung" sein, wenn nicht die Eisenbahn-Verkehrsordnung? Wegen der schönen Augen der Verwaltung („engste Fühlung", „persönliche Bekanntschaft", vgl. S. 364) läßt der Kaufmann sicher nichts von „seinem Rechte" nach. Das ist jedenfalls die einzig gewisse Erkenntnis, die man vom „kaufmännischen Geist" haben kann, so problematisch und „gleich geheimnisvoll für Kluge und für Toren" (da der Geist Mephistos nun einmal beschworen ist) vieles ist, was sonst hinter diesem Begriff stecken soll. (Wenn ich nicht irre, war es Exzellenz Hoff, der in dieser Zeitung einmal etwa geäußert hat, der Ruf nach dem kaufmännischen Geist stelle sich meist da ein, wo die Begriffe fehlten). Man sollte doch wirklich den „Kaufmann", vor dem man mit Recht viel Respekt hat, sich nicht mit Sentimentalitäten beschwert vorstellen oder etwa eine kulante Geste mit Entgegenkommen in der Sache verwechseln. Der Kaufmann ist Realist, weil er im Hintergrunde der Debatte seine eigene Börse in Gefahr sieht, also viel fühlbarer, unmittelbarer beteiligt ist als der Unterhändlerbeamte und eben darum rein menschlich weit eher dazu neigt, sich möglichst lange auch gegen durchschlagende Rechtsgründe zu sträuben, die er dabei wirkungsvoll „bürokratisch" nennt.

Was in diesem Zusammenhang das von Ritter erwähnte „Rüstzeug juristischen Wissens" anlangt, das erfahrenen, fachlich durchgebildeten Verkehrsbeamten „o h n e   w e i t e r e s" zur Verfügung stehe, so genügt hier wohl ein bloßer Hinweis lediglich auf die Reichsurteilssammlung des Verkehrsrechtsausschusses der Jahre 1922 bis 1924, auf Rundnagels „Haftung usw." (3. und 4. Aufl., bearbeitet von Fritsch und Sperber) und auf das Material des Aufwertungsproblems. Ich bewundere seine Beamten, denen dieses Rüstzeug „ohne weiteres" zu Gebote steht, und die soviel Selbstverleugnung besitzen, es in der „geschäftlichen Verhandlung" nicht anzuwenden. Daß Ritter unter solchen Verhältnissen in seinem Vorschlag der Direktion die Prozesse noch überlassen will, halte ich für „bürokratisch"! (Selbst wenn es deshalb geschähe, weil die Direktion nach der jetzigen Organisation Vertreterin der Reichsbahn ist.) Aus welchem Reservoir übrigens Verkehrskontrolleure, Revisoren usw., wenigstens solche eines großen Amtsbezirks, neben ihrer Verwaltungsarbeitslast noch diejenige Zeit und Spannkraft zu einer persönlichen Erledigung der Entschädigungsanträge hernehmen wollen, die mit einem Erfolge endet, bleibt offen. Die Kontrolleure meiner Bekanntschaft, Herren von hervorragendem Können und bedeutender Erfahrung, waren nach ihren Revisionen stets gründlich abgekämpft. Aber auch der letzte Trumpf, den Ritter zugunsten seines Vorschlages ausspielt — die Berufung auf Acworth —, sticht nicht. Von letzterem sagt er — vgl. Verbotenus: Die v. Schaewensche Besprechung des Acworthschen „Berichtes über die Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen", S. 806/1924 dieser Zeitung —: „Er bekennt sich zum unbedingten Anhänger des im englischen Eisenbahnwesen streng durchgeführten P e r s ö n l i c h k e i t s p r i n z i p s, wonach nicht eine Behörde (Ministerium, Direktion usw.) eine Anordnung trifft, sondern lediglich die damit beauftragte bestimmte P e r s o n, die dadurch auch die volle Verantwortung trägt". Unmittelbar hieran, im Sinne einer Schlußfolgerung („nun"), knüpft er die Sätze: „Gibt es nun im Bereiche der Eisenbahnen ein Gebiet, für welches das Persönlichkeitsprinzip notwendiger, ja geradezu unentbehrlicher ist, als gerade das Gebiet des Entschädigungswesens? Ist bei der heutigen Organisation der Reichsbahn der Vorstand des Verkehrsamtes mit seinen Verkehrskontrolleuren, seinen Revisoren, die ja fast fortwährend unterwegs sind und mit den Kunden Fühlung halten, nicht die e i n z i g e Stelle, die mit der Bearbeitung von Entschädigungsreklamationen betraut werden darf? Scheidet nicht das u n p e r s ö n l i c h e, abseits vom Verkehr liegende „Entschädigungsamt" bei der Reichsbahndirektion danach von selbst aus?" Als logischer Schluß sind diese Sätze verfehlt, was man erkennen muß, wenn man den Acworthschen Bericht selbst zur Hand nimmt. Ritter vermischt das A c w o r t h s c h e „Persönlichkeitsprinzip" — den innerdienstlichen Begriff der „unmittelbaren persönlichen Verantwortung für die Ausführung" einer Anordnung mit dem von i h m an Stelle der Schriftlichkeit geforderten Prinzip der persönlichen Verhandlung. Im übrigen trifft das Persönlichkeitsprinzip im Acworthschen Sinne auf die Verhältnisse bei einem Verkehrsamt nicht mehr, oder, wenn man will, nicht weniger zu als auf diejenigen bei der Direktion. Denn dem Vorstand dort entspricht hier der Dezernent, deutlicher Direktor (dessen Verantwortung um kein Jota günstiger ist als die des Amtsvorstandes). Daran ändert auch nichts der formale Unterschied in der Firmierung: „der Vorstand des Verkehrsamts" — „Reichsbahndirektion". Das Verkehrsamt ist also genau so „unpersönlich" wie das Entschädigungsbüro.

Ein Wort noch zu den Schöderschen Ausführungen.

Von einem R ü c k f a l l in das frühere bürokratische Verfahren der Schriftlichkeit — den Schöder bei einer zentralisierten Behandlung der Entschädigungsansprüche durch die Direktionen als gegeben ansieht — kann nicht gesprochen werden. Die Entschädigungsvorschrift vom 1. Februar 1923 (vgl. deren § 2) will nur m ö g l i c h s t Mündlichkeit oder Fernmündlichkeit, und gibt im übrigen die Möglichkeit zu schriftlichen Bescheiden — vgl. § 2 Ziff. 3 —, verlangt diese sogar bei Ablehnung des Anspruches — vgl. §§ 8, 7 —. Der Vorstand einer großen Dienststelle hat auch seiner sonstigen Dienstgeschäfte wegen kaum die Zeit, sich ständig in Debatten einzulassen. Viele Interessenten, z. B. Spediteure, bestehen auch auf schriftlichen Bescheiden, um sie als Ausweis gegenüber ihren Auftraggebern oder Versicherungsgesellschaften zu benutzen. Andere wieder haben keinen Fernsprecher, erscheinen auch selten persönlich auf der Güterabfertigung oder wohnen nicht in der Nähe, so daß in diesen Fällen eine mündliche Besprechung die Erledigung der Reklamation gerade in unerwünschter Weise erschweren würde. Ein großer, wenn nicht der größte Teil der Reklamationen, wird daher von den Abfertigungen j e t z t s c h o n s c h r i f t l i c h erledigt. Das ergibt sich auch meist ganz naturgemäß aus dem Umstande, daß die Entschädigungsanträge schriftlich gestellt werden m ü s s e n (§ 99, Abs. 3 EVO.).

Wenn Schöder weiter für die Abfertigungen der Höhe nach unbegrenzte Zuständigkeit verlangt mit Ausnahme von den Fällen, in denen u n z w e i f e l h a f t f e s t s t e h t, daß die Eisenbahn ersatzpflichtig ist — diese Fälle will er den Direktionen vorlegen —, so liegt darin eine petitio prinzipii. Wenn die „unzweifelhaften Fälle" unzweifelhaft zu erkennen wären, gäbe es überhaupt keine Prozesse. In dem „zutreffenden Urteil über Schuld oder Nichtschuld", worauf Schöder es abstellt (S. 251), liegt übrigens doch grundsätzlich das Kriterium für die Haftung der Bahn nicht.

Sein Wunsch nach erweiterter Zuständigkeit wird aber wohl nur von wenigen Abfertigungen geteilt. Aus einer größeren Zahl mir vorliegender Äußerungen von Reichsbahndirektionen zur Frage der Befugniserweiterung der Dienststellen in Entschädigungssachen sei nur die folgende erwähnt: „Leiter von Normaldienststellen, die im übrigen eifrig für Erweiterung ihrer Befugnisse eingetreten sind, haben in richtiger Erkenntnis dieser Umstände (Mangel an Erfahrung und an Kenntnis der Rechtsprechung) geradezu darum gebeten, von der Zuständigkeit im Reklamationsdienste befreit zu werden". Im Schreiben einer anderen Direktion ist gesagt, daß von dem Vorsteher einer bedeutenden Abfertigung mehrfach Bescheide unterzeichnet worden waren, die nicht einmal orthographisch und sprachlich geschweige sachlich richtig waren; der überlastete Dienstvorsteher hatte für die sorgfältige Durchsicht der ihm vorgelegten Entwürfe keine Zeit gefunden. Bei dieser Gelegenheit sei noch eine mir unlängst durch die Hände gegangene Reklamation erwähnt, die gegen eine rechtlich begründete Ablehnung nur geltend machte: in gleichen Fällen sei von den betreffenden Güterabfertigungen der Schaden stets ersetzt worden. Wieweit diese Behauptung zutrifft oder kaufmännische Hyperbel ist, entzieht sich zurzeit meiner Kenntnis. Da ähnliches sich aber in Reklamationen öfter findet, ist mindestens ein wahrer Kern zu vermuten.

Aus alledem ergibt sich, daß die Behandlung der Reklamationen bei den Dienststellen Not leidet, und daß gerade hier eine Verringerung der Befugnisse eher am Platze ist als eine Erweiterung.

Tarifkrieg.

Von Regierungsrat Dr. **Fischl**, Regensburg.

Die Tatsache, daß der internationale Verkehr im allgemeinen nicht dem kürzesten, auch nicht dem betriebsökonomisch günstigsten, sondern dem billigsten Weg folgt (vgl. Nr. 12 dieser Zeitung), hat zur Folge, daß das Beförderungsgut unter Umständen auf großen Umwegen seinem Bestimmungsort zugeführt wird. Die Verfrachter, die eine erstaunliche Kenntnis der Eisenbahntarife an den Tag legen, rechnen hier mit Pfennigbeträgen, und schon ein bescheidener Gewinn ist für ihre Entscheidung ausschlaggebend, ob sie eine Ware etwa über Triest oder über Hamburg rollen lassen. Der Sturm auf Triest, der nach Ein-

führung der deutschen Goldmarktarife von seiten der tschechischen und österreichischen Verfrachter einsetzte, ist ein für die Reichsbahn schmerzlicher Beweis hierfür.

Eine nicht sorgfältig abgewogene Tarifpolitik vermag einer Bahn einen beträchtlichen Verkehr zu entziehen. Hat sich die Konkurrenzbahn einmal eines Verkehrs bemächtigt, so sieht sie ihn ungern wieder abwandern und sucht ihn mit allen Kräften auf ihren Linien festzuhalten. Die Unterbietung der Tarife der Nachbarbahn ist das beliebteste Mittel, den Verkehr auf die eigenen Linien zu ziehen. Auf diese Weise entspinnen sich Tarifkämpfe bis zum äußersten. Der Sieg ist regelmäßig ein Pyrrhussieg, der Kampf endigt notgedrungen mit einer Verständigung. Der lachende Dritte während des Kampfes aber ist der Verfrachter.

Ein klassisches Beispiel für den Verlauf solcher Tarifkriege ist die Geschichte der nordamerikanischen Eisenbahnen in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Heute sind Tarifkämpfe innerhalb der Grenzen eines Staates eine Seltenheit geworden. Die Bahnen eines und desselben Landes sind zumeist in mehr oder weniger straffer Form in Tarifgemeinschaften vereinigt.

Anders im internationalen Verkehr. Hier führen die Eisenbahnen heute noch den Konkurrenzkampf durch Wettbewerbstarife, um den Durchgangsverkehr auf ihre Linien zu ziehen, oft im Widerspruch zu dem natürlichen Zug der Verkehrswege. Es droht heute, hauptsächlich unter den mitteleuropäischen Eisenbahnen, ein unerquicklicher Tarifkrieg auszubrechen. Kaum hatte die Reichsbahn den ihr von Natur zukommenden Verkehr durch Tarifbegünstigungen wieder zurückgewonnen, als die Nachbarbahnen noch weitgehendere Tarifermäßigungen gewährten, so die tschechoslowakische Staatsbahn eine 10prozentige Ermäßigung gegenüber den normalen Frachtsätzen für den Donauumschlag in Bratislava, die österreichischen Bundesbahnen eine gleiche Ermäßigung ihres Spezialtarifs 3 und 3 h für Transporte (über 500 km) über den Arlberg usw. Auch die Nachbarbahnen unter sich haben einen eifrigen Tarifwettbewerb aufgenommen.

Vom Standpunkt einer nationalen Wirtschaftspolitik aus ist natürlich gegen die Pflege des Durchgangsverkehrs nichts einzuwenden, solange sie auf die Gewinnung oder Erhaltung jener Verkehrsbeziehungen abzielt, die auch betriebsökonomisch der betreffenden Bahn zukommen. Als schädlich für alle Wettbewerbsbahnen muß jedoch in seinen Folgen jenes Bestreben bezeichnet werden, das darauf gerichtet ist, einen Verkehr um jeden Preis an sich zu ziehen, mag dabei auch kaum eine Deckung der Selbstkosten herauskommen. Der finanzielle Erfolg einer s o l c h e n Tarifpolitik rechtfertigt in keiner Weise den gemachten Energieaufwand. Alle nach kaufmännischen Gesichtspunkten verwalteten Eisenbahnen sind daher schließlich zur Einsicht gelangt, daß der überspannte Wettbewerb im Tarifwesen für die Volkswirtschaft wie für die Wirtschaft der einzelnen Bahnen von den schädlichsten Folgen begleitet ist. Hier bietet die Entwicklung der amerikanischen Bahnen immer wieder lehrreiche Beispiele. Es zeigt sich, daß die Leidtragenden nach solchen Kämpfen schließlich sämtliche Beteiligte sind, nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die Verkehrtreibenden, aus deren Taschen die Ausfälle des vorangegangenen Tarifkrieges wieder hereingebracht werden müssen.

Auch die bedeutenderen Industrien haben aus unfruchtbaren Konkurrenzkämpfen längst die Lehre gezogen und sich in Syndikate, Kartelle und Ringe zusammengeschlossen, um auf dem Wege der friedlichen Vereinbarung die Preisbildung, ja sogar die Verteilung der Versorgungsgebiete unter die einzelnen Mitglieder in die Hand zu nehmen.

Soll der Wettbewerb der Eisenbahnen Mitteleuropas, wie er jetzt einzusetzen droht, nicht allen kaum wieder gutzumachenden Schaden bringen, so muß er durch gegenseitige Verständigung geregelt werden. Daß einer solchen Regelung keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen, zeigen die Vorgänge in der Vergangenheit. So trafen im Jahre 1905 die deutschen Staatsbahnverwaltungen, nachdem sie sich vorher durch gegenseitige Ablenkung des Durchfuhrverkehrs stark bekämpft hatten, eine Vereinbarung über die Verkehrsleitung, wonach künftighin ausschließlich der beste Weg zu wählen und von der Wettbewerbsaufnahme grundsätzlich abzusehen sei. 1910 kam die große Verkehrsregelung zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland zustande, deren Hauptergebnis war, daß als „fahrberechtigt" derjenige Weg erklärt wurde, der im einzelnen Fall der günstigste war, also in der Regel der kürzeste, aber grundsätzlich doch derjenige, der die beste und billigste Verkehrsbedienung ergab.

Die künftige Entwicklung des Eisenbahnwesens wird notgedrungen auf diesem Wege fortschreiten müssen. Es ist ein sich von selbst aufdrängender Betriebsvorgang, wenn für einen Transport mehrere Wege zur Verfügung stehen, die Beförderung auf demjenigen Weg auszuführen, auf dem sie (den Eisenbahnen) die geringsten Kosten macht. Bei der Beurteilung dieser Frage muß der Transportvorgang im ganzen betrachtet werden. Es ist eine betriebsökonomische Elementarweisheit, daß der Energieaufwand ein größerer ist, wenn das Gut, das beispielsweise in Wien aufgegeben wird und für Hamburg bestimmt ist, den Weg über Triest, das Mittelmeer und den Ärmelkanal nimmt (wie es insbesondere bei Holztransporten nach Einführung der Goldtarife wiederholt vorgekommen ist), als wenn es auf dem kürzesten Weg über Passau-Nürnberg rollt. Für den Verfrachter mag der Transport über den Umweg sich billiger stellen, aber die Summe der Kräfte, die tätig wird, um das Gut über diesen Weg zu befördern, bedeutet für die Gesamtvolkswirtschaft der beteiligten Eisenbahnländer eine riesige Energieverschwendung.

Das übereinstimmende Interesse sämtlicher am Wettbewerb beteiligten Eisenbahnen muß dahin führen, für gewisse Verkehrsbeziehungen die ungünstigen Wege auszuschließen und den Durchgangsverkehr auf jene Linien zu verweisen, die ihn mit geringeren oder den geringstmöglichen Kosten besorgen können. Die in dem einen Fall ausgeschlossenen Linien sind wieder in einem anderen Fall die vorteilhafteren und finden dadurch einen Ausgleich. Die Versandbahn muß den Transportweg bestimmen können, der Verfrachter hat nicht mehr die Wahl des Weges. Hierzu ist eine Abänderung der Bestimmungen des § 67 EVO. und des Art. 6 I. Ü. nötig, nach denen der Absender den Transportweg vorschreiben kann. Für den zu wählenden Weg sind die Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen maßgebend: das Gut wird in der Regel über den kürzesten Weg zu leiten sein. Dies wird zuweilen nicht der geographisch, sondern der nach der virtuellen Länge kürzeste Weg sein. Es können auch Verkehrsverhältnisse einer längeren Strecke diese als für den gedachten Zweck geeigneter erscheinen lassen (Strecken mit durchgehendem Nachtdienst usw.). Meist aber wird wohl der „direkte" Weg der wirtschaftlich günstigste sein.

Da naturgemäß jede Eisenbahn das Bestreben hat, die ihr zufallenden Transporte auf eine möglichst lange Strecke über ihre eigenen Linien zu befördern, um die anfallenden Transporteinnahmen zu gewinnen, so ist, um diesem Bestreben seinen Anreiz zu nehmen, der an der V e r k e h r s l e i t u n g (Verkehrsbedienung) eines bestimmten Transportes nicht teilnehmenden Eisenbahn eine gewisse Entschädigung zu gewähren. Im übrigen aber ist die B e t e i l i g u n g a m V e r k e h r von der A u s f ü h r u n g d e s V e r k e h r s zu scheiden und diese nur denjenigen in die Verkehrsteilung einbezogenen Bahnen zu übertragen, die sie mit dem geringsten Kostenaufwand betätigen können.

Als Vorbild für das Abrechnungsverfahren kann die 1905 getroffene Vereinbarung der deutschen Staatsbahnverwaltungen über die Verkehrsleitung dienen sowie die 1910 zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland vereinbarte Verkehrsregelung. Unter Umständen wird man zu diesen Vereinbarungen auch die Schiffahrt hinzuziehen müssen.

Die Befürchtung, daß durch eine derartige Regelung etwa die Belange der Verfrachter und auch der Verbraucher zu Schaden kommen würden, ist nicht berechtigt. Es kann dem Versender nur angenehm sein, wenn er für seine Berechnungen endlich wieder festen Boden unter seinen Füßen hat und wenn ihm die Qual der Wahl des Weges erspart bleibt. Er hat nicht mehr wie heute nötig, für jeden Transport zwei und noch mehr Wege auszukalkulieren, um sich schließlich für denjenigen zu entscheiden, der ihm einige Pfennige Gewinn verspricht. Mit der über kurz oder lang zu erwartenden Stabilisierung der Geldverhältnisse, die auch die einzelnen Währungen wieder in ein festes Verhältnis zueinander bringen wird, werden auch die Welttarife wieder in ein angemessenes Verhältnis zueinander kommen. Denn nur die Verschiedenheit der Kaufkraft des Geldes im Inland und Ausland ermöglicht die sog. „billigen" Tarife. Hierzu kommt die Erfahrungstatsache, daß durch keine Frachtbegünstigung irgendein Industrieartikel je wesentlich billiger zum Verkauf gelangt ist*), daß also der Verbraucher in der Regel von billigen Durchfuhrtarifen keinen Vorteil hat. Daraus ergibt sich, daß auch eine leichte Verteuerung der Tarife, wenn eine solche durch die angeregte Regelung überhaupt notwendig wird, keinen wesentlichen Einfluß auf die Preisgestaltung der Ware haben kann.

Immerhin werden auch solche Widerstände zu gewärtigen, aber auch zu überwinden sein. Die wirtschaftliche Vernunft erfordert gebieterisch den Abschluß von Tarif- und Verkehrsleitungsverträgen, zunächst wenigstens unter den mitteleuropäischen Bahnen. Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens aller Länder ist eine zentripetale, sie bewegt sich in der Richtung einer Konzentration und Vereinheitlichung. Die technische Einheit im Bau der Betriebsmittel ist zum

*) Vgl. Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1914, Nr. 14, S. 230 und 1924, Nr. 8, S. 121.

großen Teil erreicht. In der einheitlichen Fahrplangestaltung, der gegenseitigen Wagenbenutzung, überall drängt die Entwicklung zur Zusammenfassung. Für die Schaffung des durchgehenden Verkehrs war bahnbrechend das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 21. 10. 1890, das in vielfacher Beziehung dem am 9. Dezember 1923 abgeschlossenen Übereinkommen über die internationale Verkehrsordnung der Eisenbahnen zum Vorbild gedient hat. Eine Vereinheitlichung der Tarife in formeller Hinsicht (gemeinsames Tarifschema mit übereinstimmenden Tarifklassen) wurde von den Fachkommissaren Deutschlands, Österreichs und Ungarns als ein Bestandteil des seinerzeit vorbereiteten mitteleuropäischen Wirtschaftsplans erörtert. Die Angelegenheit hat seitdem leider keine Fortschritte gemacht. Die Herstellung einer vollständigen Übereinstimmung der Tarife wenigstens in formeller Hinsicht wird eine Zukunftsaufgabe der europäischen Eisenbahnverwaltungen sein. (Die materielle Tarifeinheit, d. h. die Übereinstimmung in den Frachtsätzen, hat wegen der verschiedenartigen, ja einander zum Teil widerstrebenden wirtschaftlichen Belange und Bedürfnisse der einzelnen Staaten in absehbarer Zeit kaum Aussicht auf Verwirklichung). Die höchste Stufe der Vereinheitlichung, wie sie an sich zwischen den Eisenbahnen verschiedener Staaten möglich wäre, die volle Betriebs- und Finanzgemeinschaft, wird wohl erst eine kommende Generation erleben.

Nachtrag.

1. Nach Absendung des vorstehenden Aufsatzes sind im österreichischen „Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt" (Folge 33) weitere Tarifermäßigungen der österreichischen Bundesbahnen veröffentlicht worden, die sehr weitgehend sind. Sie betreffen den Verkehr über den Arlberg von und nach Buchs (St. Gallen) sowie den Verkehr über Passau und Simbach von und nach Holland und gewisse deutsche Stationen (Bremen, Hamburg, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Halle, Leipzig). Gegenüber den normalen Frachtsätzen beträgt die Ermäßigung bis zu 80 %. Die letztgenannte Tarifermäßigung kommt allerdings auch der Reichsbahn zugute.

2. Nach den derzeitigen Sätzen beträgt die Fracht für 100 kg Zinkweiß von Amsterdam nach Wien über den kürzesten Weg Aschaffenburg-Regensburg 7,85 ℳ, dagegen über Triest 6,72 ℳ. Aus den beiden Beispielen geht hervor, daß die Deutsche Reichsbahn, will sie den ihr zukommenden Verkehr halten oder wiedergewinnen, zu neuen Tarifherabsetzungen für den Durchfuhrverkehr gezwungen ist. Aufgabe von Verhandlungen dürfte es sein, hier eine Verständigung herbeizuführen.

Wirtschaftliche Ausnutzung überschüssiger Raumhöhen in Eisenbahnbauwerken.

Von Regierungsbaurat **William Wolff**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

Durch nachstehende Veröffentlichung soll ein Gedanke, der im Amtsbereich des Verfassers bereits in verschiedenen Fällen zu vorteilhafter Ausführung gelangt ist, einem weiteren Kreise bekanntgegeben und zur Anwendung in größerem Umfange empfohlen werden. Es handelt sich darum, überschüssige Höhen vorhandener Räume, wie sie sich gerade bei Eisenbahnbauwerken nicht selten vorfinden, durch Anordnung von Zwischendecken auszunutzen, um dadurch verwertbare Bodenflächen zu gewinnen. Eine kurze Beschreibung der bereits ausgeführten Anlagen wird das Verständnis für den Gedanken am schnellsten fördern.

Im Stationsgebäude des im Einschnitt liegenden Ringbahnhofs Schöneberg war die Stationskasse vereint mit der Fahrkartenausgabe in dem in Straßenhöhe liegenden Geschoß untergebracht. Als sich, infolge der Steigerung des Verkehrsumfanges, eine Erweiterung beider Dienststellen als notwendig herausstellte, wurde, da eine Verlegung der Fahrkartenausgabe selbstverständlich nicht in Frage kam, zunächst die Unterbringung der Stationskasse in einem andern, der Eisenbahnverwaltung gehörigen Gebäude ins Auge gefaßt; doch wäre diese Lösung der Raumfrage unerwünscht gewesen, da die Lage der Stationskasse im Stationsgebäude als besonders günstig angesehen wurde, und auch die räumliche Trennung der beiden, einem Vorsteher unterstellten Dienststellen mit erheblichen Unzuträglichkeiten verbunden gewesen wäre. Nun reicht, wie in Abb. 1 dargestellt, bei jeder Kreuzung zwischen Straße und Eisenbahn der Höhenunterschied zwischen Straßen- und Schienenoberkante für die Unterbringung zweier Geschosse, wenn auch mitunter etwas knapp, aus, eine Tatsache, von deren Vorteilen anscheinend noch viel zu selten Gebrauch gemacht wird.

Abb. 1.

Auch im vorliegenden Falle hatte man zwar im untenliegenden Geschoß (Fußboden in Schienenhöhe) Aufenthaltsräume für Bedienstete angeordnet, ihnen aber eine solche Höhe gegeben (was, nebenbei bemerkt, die Beheizung empfindlich verteuerte), daß der übrigbleibende Raum nicht mehr ausgenutzt werden konnte. Durch Einziehen einer neuen Zwischendecke in zweckentsprechender Höhe wurde nun ein neues Geschoß von der Flächengröße fast des ganzen Gebäudes gewonnen, in welchem die Stationskasse reichlichen Platz fand (Abb. 2). Der Zugang wird durch eine außerhalb des Gebäudes in der Böschung liegende Treppe vermittelt, die später noch eine Überdachung erhalten soll. Auf bauliche Einzelheiten näher einzugehen, erübrigt sich, da sie zu sehr von den örtlichen Verhältnissen beeinflußt sind, die im Einzelfalle doch stets neue Lösungen erheischen.

Eine der eben beschriebenen fast gleiche Anordnung war für das Stationsgebäude des Ringbahnhofs Hermannstraße in Aussicht genommen, wo neue Diensträume für die Bahnmeisterei dadurch geschaffen werden sollten; zur Ausführung ist es aber bisher noch nicht gekommen.

Abb. 2.

Durch die Anwendung desselben Gedankens ist auf dem Potsdamer Ringbahnhofe zu Berlin eine erhebliche Vergrößerung der Fahrkartenausgabe ermöglicht worden, die sich ebenfalls seit langer Zeit als unzureichend erwiesen hatte, deren Erweiterung aber infolge Raummangels bisher stets auf unüberwindliche Schwierigkeiten gestoßen war. Das auf der einen Seite von der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, auf der andern vom Potsdamer Fernbahnhof eingeschlossene Stationsgebäude enthält in der Mitte eine Eingangshalle, an die sich nach vorn die Aufgangstreppe zu den Bahnsteigen anschließt, rechts von ihr die vorerwähnte Fahrkartenausgabe, linkerhand Gepäck- und weitere

Diensträume und, an den Außenseiten, die von den beiden Bahnsteigen herabführenden Abgangstreppen nebst den Ausgängen (Abb. 3). Eine Erweiterung der Fahrkartenausgabe erschien hiernach völlig unmöglich, wenn man sie nicht an eine ganz andere Stelle verlegen wollte, was aber wegen der durchweg äußerst beschränkten Raumverhältnisse ebenfalls außerordentliche Schwierigkeiten verursacht hätte.

Was nun in zwei Dimensionen nicht gelang, wurde nunmehr mit Hilfe der dritten, der Höhenausdehnung, möglich gemacht: Der zwischen der Fahrkartenausgabe und dem Fernbahnhof liegende, den Fuß der nordwestlichen Abgangstreppe mit der Ausgangstür verbindende Gang wurde durch eine Zwischendecke geteilt und der untere Teil der Abgangstreppe an das andere Ende verlegt. Der Weg der abgehenden Reisenden führt nunmehr zunächst nur über die obere Hälfte der Treppe, dann über die neue Decke und zum Schluß über den verlegten unteren Treppenlauf (Abb. 4). Der dadurch gewonnene, unterhalb dieser Decke verbliebene Teil des Ganges, dessen Flächengröße nahezu das Vierfache der alten Fahrkartenausgabe beträgt, wurde nun als solche eingerichtet, womit sich noch der weitere Vorteil verband, daß der Raum jetzt von der Seite des Fernbahnhofs her unmittelbare Licht- und Luftzuführung erhalten konnte. Die von der bisherigen Fahrkartenausgabe eingenommene Fläche dient jetzt als

Abb. 3.

Abb. 5.

Schnitt a-b

Abb. 4.

Vorraum der neuen Schalter und trägt somit zur Vergrößerung und Entlastung der Eingangshalle nicht unwesentlich bei.

Zur Lösung einer recht schwierigen Verkehrsaufgabe, die die eigenartige Lage des Bahnhofs Papestraße stellte, hat die Anwendung des Gedankens gleichfalls geführt. Der genannte Bahnhof umfaßt einen Vorort- und einen Ringbahnsteig (Abb. 5), zwischen denen ein Übergangsverkehr besteht, der etwa das Einundeinhalbfache des reinen Ortsverkehrs beträgt; da zudem die weitaus meisten Übergangsreisenden mit durchgehenden Fahrausweisen versehen sind, hätte eine unmittelbare Verbindung der beiden Bahnsteige dieser Verkehrsbeziehung Rechnung tragen müssen. Statt dessen war jeder der beiden Bahnsteige durch gesonderte Sperren abgeschlossen, so daß sämtliche Übergangsreisende gezwungen waren, zwei Sperren zu durchschreiten, was zu zahlreichen Beschwerden und Unzuträglichkeiten — zumal es sich um Arbeitermassenverkehr handelte — führen mußte. Mehrfache Versuche, den Übelständen durch Verlegung und Vermehrung der Sperren abzuhelfen, blieben ergebnislos, weil sie das Grundübel, das unnötige Durchschreiten der Sperren durch die Übergangsreisenden, nicht beseitigten; wirkliche Abhilfe konnte nur durch völlige Ausschaltung der Sperren für den Übergangsverkehr erreicht werden.

Diese Lösung zu finden, war nicht eben leicht. Der Tunnelteil vom Vorortbahnsteig bis zum Stationsgebäude lag bereits innerhalb der Bahnsteigsperre; es galt also nur noch, eine ebenfalls innerhalb der Sperre liegende Verbindung von hier bis zum Ringbahnsteig herzustellen. Den diese Verbindung bildenden (östlichen) Tunnelteil gleichfalls ganz in die Bahnsteigsperre einzubeziehen, ging jedoch nicht an, weil diese Tunnelstrecke auch die Verbindung zwischen der General-Pape-Straße einerseits und den Fahrkartenschaltern sowie der Suadicanistraße anderseits herstellte und somit außerhalb der Sperre bleiben mußte. Eine Längsteilung des Tunnels durch ein Trennungsgitter in eine innerhalb und eine außerhalb der Sperre liegende Hälfte war — abgesehen von seiner hierfür nicht ausreichenden Breite — gleichfalls unausführbar; hätte man nämlich die außerhalb der Sperre liegende Hälfte auf der Nordseite des Trenngitters angeordnet, so wäre der freie Durchgang von der General-Pape-Straße nach der Suadicanistraße und zu den Fahrkartenschaltern durch die dazwischenliegende, innerhalb der Sperre befindliche Hälfte unterbunden worden, während bei umgekehrter Anordnung die vom Ringbahnsteig herabführende Treppe mit der innerhalb der Sperre befindlichen (nördlichen) Tunnelhälfte keine Verbindung gehabt hätte.

Dagegen ließ sich, unter Ausnutzung der Höhe des Tunnels, eine horizontale Teilung desselben ausführen, derart, daß der untere, außerhalb der Sperre bleibende Teil die erforderliche freie Verbindung zwischen der General-Pape-Straße und den Fahrkartenschaltern bzw. der Suadicanistraße, der obere innerhalb der Sperre liegende Teil diejenige zwischen den beiden Bahnsteigen herstellt (Abb. 6). Letzteres geschah in folgender Weise: Die vom Ringbahnsteig herabführende Treppe wurde, ähnlich wie auf dem Potsdamer Ringbahnhofe, in der Höhe der neuen Zwischendecke unterbrochen, so daß die vom Ringbahnsteig kommenden Reisenden gezwungen wurden, den Tunnel in seiner oberen Hälfte zu durchschreiten. Der untere Treppenlauf wurde in die Fahrkartenhalle verlegt, die durch ein Trennungsgitter in zwei Hälften — eine innerhalb, eine außerhalb der Sperre — geteilt wurde. In dieses Trennungsgitter legte man die neue, an die Stelle der beiden bisherigen tretende Sperre. Wer diese also links liegen ließ, konnte nun den Vorortbahnsteig erreichen, ohne eine Sperre durchschreiten zu müssen.

Der finanzielle Erfolg dieser mit verhältnismäßig geringen Kosten ausgeführten baulichen Maßnahme war gleichfalls recht beträchtlich; neben dem Vorteil, daß die Belästigung der Übergangsreisenden infolge unnötigen Durchschreitens der Bahnsteigsperren entfiel, konnten die vorhandenen zwei Sperren durch eine einzige ersetzt werden, deren Inanspruchnahme noch dazu wesentlich geringer war als diejenige einer der früheren Sperren, da sie ja nur noch den reinen Ortsverkehr zu bewältigen brauchte. Die Ersparnis an Schaffnerpersonal war daher sehr beträchtlich.

Abb. 6.

Die vorstehend beschriebenen Beispiele dürften zur Genüge dartun, in welch vielseitiger Weise der Gedanke, überschüssige Höhen vorhandener Räume zur Gewinnung von Bodenflächen zu verwerten, Anwendung finden kann, und daß man mit seiner Hilfe unter Aufwendung verhältnismäßig geringer Kosten recht erhebliche Vorteile zu erreichen vermag. Möge auch dieser Aufsatz als ein kleiner Baustein zum Wiederaufbau der Deutschen Reichsbahn beitragen.

Die Aufwertung von Ansprüchen aus § 88 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Von Regierungsrat **Dr. Sperber**, Hannover.

§ 88 der Eisenbahn-Verkehrsordnung gibt dem Verfügungsberechtigten bei Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts als Ersatz einen begrenzten Geldanspruch, dessen Höhe sich aus dem gemeinen Handelswert des Guts am Ort und Tage der Auflieferung oder bei Minderung und Beschädigung aus einem Bruchteil dieses Wertes ergibt. Die Frage der Aufwertung solcher Ansprüche lediglich mit Rücksicht auf eine zwischen Schadenseintritt und Erstattungszahlung eingetretene Geldentwertung, also nicht nur wegen eines im einzelnen Falle etwa vorliegenden Zahlungsverzuges, ist zurzeit noch in zahlreichen Prozessen umstritten.

Die Rechtsprechung der Land- und Oberlandesgerichte — das Reichsgericht hat anscheinend zu der Frage noch nicht Stellung genommen — hat ebenso wie neuerdings zwei von Dr. Roeder

und Dr. Eger in der Verkehrsrechtlichen Rundschau (Bd. III, Sp. 151/156) erschienene Aufsätze meist den Standpunkt vertreten, daß als gemeiner Handelswert im Sinne des § 88 EVO. der Wert am Tage der Auflieferung in Goldmark oder Dollar umgerechnet zu betrachten sei. Sie billigt also eine sogenannte volle Aufwertung zu. Diese Anschauung ist besonders damit gerechtfertigt worden, daß die Geldentschädigung nach dem Gedanken des Gesetzgebers den Zweck erfüllen solle, dem Verfügungsberechtigten den inneren Wert wieder zuzuführen, zu dem Gut der in Frage kommenden Art am Tage der Auflieferung im großen Durchschnitt bewertet wurde (vgl. z. B. OLG. Hamburg vom 24. 1. 24, Hans. Rechtszeitschr. 1924, 189 f.).

Diese Rechtsprechung, von der sich auch die Praxis immer mehr abzuwenden beginnt, ist verfehlt. Leider haben die Eisenbahnen der Flut solcher Erkenntnisse nicht immer den nötigen Widerstand entgegengesetzt. Wenn z. B. Gerichte in letzter Zeit bei Verlustfällen aus Anlaß des bekannten Bahnhofsbrandes in Bebra (Juli 1919) den Ersatz aus § 88 in Höhe des Goldwertes des Ersatzanspruches am Tage der Auflieferung zugesprochen haben, so liegt das Unhaltbare solcher Entscheidungen offen zutage. Wäre die Entschädigungszahlung bereits im Jahre 1919 umgehend erfolgt, so würden sich die Geschädigten — auch die geschäftsgewandtesten Verkehrtreibenden — heute in der Regel wohl nur einen winzigen Bruchteil dieses Goldwertes erhalten haben, der ihnen bei voller Aufwertung heute im wesentlichen als Geschenk zufließt. Der Besitz eines größeren streitigen Anspruches aus weiter zurückliegender Zeit kann bei solcher Rechtsprechung — namentlich in Anbetracht der jetzigen Kreditnot — zu einem unermeßlichen unverdienten Glücksfall werden, denn die Weigerung der Eisenbahn bewahrt den Kläger im Falle seines Prozeßsieges bezüglich der streitigen Summe vor allen Folgen der sonst jeden treffenden Geldentwertung.

Man hat die volle Aufwertung damit zu rechtfertigen gesucht, daß § 88 im Grunde ein Schadens*ersatz*anspruch sei wie die Ansprüche aus §§ 249 ff. BGB. Dieser Gedanke ist schon deswegen abzulehnen, weil bei vollem Schadensersatz nach den Vorschriften des BGB. sich die Höhe des Ersatzes für Verlust oder Beschädigung von Sachen keineswegs immer nach dem Werte der Sachen zurzeit der Urteilsfällung richtet, wie Dr. Eger in Verk. Rundsch. III, 152 unter Bezugnahme auf die an sich richtige Entscheidung des RG. in Bd. 101, 418 anzunehmen scheint, also der Ersatzbetrag keinesfalls immer von der Entwertung unberührt bleibt. Hätte der Verfügungsberechtigte im normalen Geschäftsgang das in Verlust geratene Gut weiterveräußert oder verarbeitet und mit dem daraus gezogenen Nutzen in seinem Betriebe weiter gewirtschaftet, so wäre dieser Vermögensteil auch im weiteren Verlauf der Geldentwertung ausgesetzt gewesen. Das Reichsgericht lehnt in solchen Fällen auch mit Recht einen Ersatz nach dem Werte des Gutes zur Zeit der Urteilsfällung ab (vgl. die Entscheidung vom 29. 3. 1922 im Recht 1923 Nr. 178). Gerade im Eisenbahnverkehr sind aber solche Fälle sehr häufig, so daß auch bei Vorliegen der Voraussetzungen vollen Schadensersatzes der Anspruch des Verfügungsberechtigten keineswegs von den allgemeinen Folgen der Geldentwertung unabhängig ist.

Ist hiernach die *volle* Aufwertung unbedingt zu verwerfen, so muß die Berechtigung einer *teilweisen* Aufwertung grundsätzlich anerkannt werden. Es würde Treu und Glauben nicht entsprechen, wenn sich die Bahn, solange nicht die besonderen Voraussetzungen des Verzuges vorliegen, von ihren Verpflichtungen durch Zahlung der sich nach dem Auflieferungstage ergebenden inzwischen oft völlig entwerteten Papiermarksumme befreien könnte. Man wird daher eine Aufwertung nach den gleichen Grundsätzen eintreten lassen müssen, wie sie das Reichsgericht in dem bekannten Urteil vom 18. 11. 1923 über die Aufwertung hypothekarisch gesicherter Darlehnsforderungen aus § 242 BGB. gegenüber den einer Aufwertung an sich entgegenstehenden währungsrechtlichen Vorschriften entwickelt hat (J. W. 1924, 41). Bei dem Ausmaß der Aufwertung müssen daher auch hier die Interessen beider Teile geprüft werden. Das führt vor allem zur Berücksichtigung eines sogenannten Verarmungsfaktors, d. h. des Umstandes, daß fast alle Handeltreibenden der Entwertung des deutschen Geldes in erheblichem Maße zum Opfer gefallen sind, also den geschuldeten Geldbetrag auch bei sofortiger Zahlung nur zu geringem Teil in seinem damaligen inneren Wert erhalten hätten. Dabei ergibt sich sofort weiter, daß dieser Verarmungsfaktor um so stärker in Erscheinung treten muß, je mehr die Entstehung der Ersatzforderung zurückliegt, denn auch die Fähigkeit der kaufmännischen Unternehmungen, die Geldentwertung auszugleichen, hat sich erst langsam und auch keineswegs unbehindert entwickelt (vgl. das äußerst lehrreiche Urteil des OLG. Hamburg vom 20. 7. 1923 in Hans. Rechtszeitschr. 1923, 807).

In der Rechtsprechung treten diese von der Reichsbahn schon seit längerer Zeit vertretenen Grundsätze (vgl. auch Rundnagel, Haftung 3./4. Aufl. S. 215) jetzt in immer stärkerem Maße hervor, so besonders in der ständigen Praxis der Oberlandesgerichte Köln und Kiel, auch in Erkenntnissen des Oberlandesgerichts Düsseldorf (J. W. 1924, 86). Daß sich auch das Reichsgericht voraussichtlich zu gleichen Anschauungen bekennen wird, läßt schon die Entscheidung vom 12. 3. 24 — I 294/23 — vermuten, in der die Aufwertung eines Bereicherungsanspruches nach den gleichen Gesichtspunkten unter ausdrücklicher Hervorhebung des Grundsatzes erfolgt ist, daß bei *allen* Aufwertungen stets die Interessen beider Teile zu berücksichtigen sind*).

Diese grundsätzliche Stellungnahme der Gerichte herbeizuführen, stellt freilich noch keinen großen Erfolg dar, solange der allgemeine Verarmungsfaktor von den Gerichten auch bei weiter zurückliegenden Ansprüchen nur in ganz unzureichender Höhe eingerechnet wird. Hier wird es noch sehr energischer Prozeßführung bedürfen, wenn auch die Gerichte anscheinend in immer zunehmendem Maße erkennen, daß die vielfach in außerordentlicher Höhe zuerkannten Aufwertungen weit über das durch die berechtigten Interessen der Gläubiger gebotene Maß hinausgehen, und daher dazu übergehen, den zuzubilligenden Prozentsatz der Aufwertung immer mehr zu mindern (vgl. dazu besonders Hagen in Verk. Rundsch. III 186).

---

*) Dieses Urteil ist in seinem entscheidenden Teil mitgeteilt auf Seite 517 dieser Nummer.

Der Tarifabbau in der Schweiz.

Die Wirkung der seit 1. Januar 1924 auf den SBB. eingeführten Fahrpreisermäßigung von 20 % auf Rückfahrkarten läßt sich jetzt für die ersten drei Monate des Jahres übersehen. In diesem Vierteljahr ist die Anzahl der beförderten Reisenden erheblich gestiegen; sie übersteigt die des Vorjahres um zwei Millionen. Der Einnahmeausfall stellt sich auf rd. 703 000 Fr.; nach diesen Erfahrungen wird der Gesamtausfall für das Jahr 1924 auf 2 bis 3 Millionen Franken geschätzt, während die Bundesbahnen auf eine viel größere Summe rechneten.

Im Güterverkehr hat ein allgemeiner Tarifabbau noch nicht stattfinden können, er ist aber für den Zeitpunkt in Aussicht genommen, wo die Verkehrs- und Finanzlage der SBB. es zulassen wird und auch die Verkehrsverhältnisse der Nachbarstaaten wieder eine größere Stetigkeit erlangt haben werden.

Über die Entwicklung der Gütertarife seit dem Kriege hat der Vorstand der Abteilung für den kommerziellen Dienst bei der Generaldirektion der SBB., Herr E. *Hess*, in Nr. 1 des SBB.-Nachrichtenblattes interessante Angaben gemacht, denen wir folgendes entnehmen:

Infolge der fortwährenden Steigerung der Betriebsausgaben, namentlich der Materialpreise und Personalkosten, mußte während der Kriegsjahre für alle Verkehrsarten zu Tariferhöhungen geschritten werden. Im Güterverkehr waren diese Erhöhungen anfangs nicht besonders fühlbar, weil gleichzeitig alle Warenwerte erheblich stiegen und das Verhältnis der Fracht zu den Preisen der Güter nicht wesentlich verschoben wurde. Die Erhöhungen hinkten, wie in den meisten Ländern, nach und wurden mit großer Vorsicht vorgenommen.

Am 1. Oktober 1916 betrug der Zuschlag zu den Güterfrachten einen Rappen für je 100 kg Tarifgewicht. Stärkere Frachtzuschläge, und zwar zunächst in der prozentualen Form ohne Änderung des Systems, gelangten am 15. März 1917, 22. Oktober 1917, 10. Mai 1918, 1. Januar 1919 und 1. August 1920 zur Einführung. Erst bei der letztgenannten Erhöhung wurde zur Einrechnung der Zuschläge in die Frachtsätze der Tarife geschritten und eine neue Preistafel mit gleichzeitiger Umrechnung der Gütertarife herausgegeben.

Bei diesem Anlaß verließen die SBB. den bisherigen Einheitstarif mit den für alle Entfernungen gleichmäßigen Streckensätzen und nahmen den Staffeltarif an, bei dem die tonnenkilometrischen Streckensätze mit zunehmender Entfernung billiger werden. Die Zuschläge zu den Vorkriegstarifen betragen nach dem Tarif vom 1. August 1920 für Entfernungen von 1—100 km 175 %, für 101—200 km 105 %, für 201—300 km 20 % und über 300 km 10 %. Die Zuschläge für diese längsten Strecken betragen aber nicht etwa 10 % im ganzen, vielmehr werden die Tarife durch Anstoß der Sätze für die einzelnen Entfernungszonen gebildet, so daß die hohen Zuschläge der näheren Zonen auch auf die weiteren Zonen wirken. Die durchschnittliche Frachterhöhung beträgt 140 %.

Es handelt sich also um eine recht bedeutende Mehrbelastung des Güterverkehrs, die um so schwerer empfunden wird, als

die Preise fast aller Waren nach dem Kriege wieder zurückgingen.

Bisher ist dem Drang nach einem allgemeinen Abbau der Gütertarife noch nicht nachgegeben worden, indessen wurde zur Hebung der Wirtschaft durch Gewährung von Vergünstigungen für einzelne Güterarten nach Möglichkeit geholfen. So wurden im Herbst 1920 die meisten, während des Krieges aufgehobenen Ausnahmetarife wieder eingeführt. Später folgten der Ausnahmetarif Nr. 2 für lebende Pflanzen in Eilfracht (15. September 1922), Nr. 20 für Steinkohlen (1. Februar 1923), Nr. 12 für Gerberrinde (1. Juli 1923) und die Exporttarife Nr. 33 für Eisenlegierungen (1. März 1922) und Nr. 36 für metallurgische Erzeugnisse (1. September 1922). Außerdem wurden in zahlreichen Fällen besondere Tarifmaßnahmen ergriffen, wenn die eingehenden Untersuchungen mit einiger Sicherheit eine Hebung des betreffenden Industrie- oder Gewerbezweiges und eine Verkehrsvermehrung als Folge der Tarifermäßigung erwarten ließen. Dazu gehören die Frachtermäßigungen für Stammholz, Schnittholz, Papierholz und Brennholz, für Schotter und Pflastersteine, für roh behauene Natursteine und für gewisse Zementwaren, die zeitweiligen Ermäßigungen für Kartoffeln, Obst, Obstwein und Most, für Heu und Stroh, die verschiedenen Ausnahmetarife für industrielle Bedarfsartikel und Erzeugnisse (Koks aus schweizerischen Gaswerken, Abfallschwefelsäure für Düngerfabriken, Pyritaschen, Salz und Salzsole, in der Schweiz hergestelltes Roheisen, Linoleum usw., ferner die Ausfuhrtarife für Zement und Kalk, Kalziumkarbid, Eisenlegierungen, Eisenerz, Asphalt, Schiefertafeln, imprägnierte Hölzer, Äpfel und Birnen, sterilisierte und kondensierte Milch, Pappe, Leim- und Knochenfett usw.

Die Bundesbahnverwaltung will einstweilen auf diesem Wege fortschreiten; es verteilen sich auf diese Weise die durch die Ermäßigungen verursachten Einnahmeausfälle auf eine längere Zeitspanne und kommen nicht so schroff zum Ausdruck. Es ist dabei auch möglich, von Fall zu Fall gerade den Industrien und Gewerben zu helfen, die in der Konkurrenz mit dem Auslande einen besonders schweren Kampf führen.

Es herrscht aber in maßgebenden Kreisen Einverständnis darüber, daß es sich nur um einen Übergang zum allgemeinen Tarifabbau handelt. Genaue statistische Untersuchungen haben aber ergeben, daß ein allgemeiner Abbau für jedes Prozent Ermäßigung einen Ausfall von 1½ Millionen Franken bedeuten würde. Dieses Opfer ist nicht erträglich, so lange nicht die Fehlbeträge in der Gewinn- und Verlustrechnung der SBB. endgültig verschwinden.

Außerdem ist die Verwaltung der Ansicht, daß der Abbau nicht nur wenige Prozente ausmachen darf, wenn er der schweizerischen Wirtschaft wirklich helfen und den Bundesbahnen nicht lediglich finanzielle Opfer, sondern einen Verkehrszuwachs und mit der Zeit vielleicht sogar eine Verbesserung der Einnahmen bringen soll.

Aus diesen Erwägungen heraus ist in den vorberatenden Konferenzen eine Ermäßigung der Gütertarife auf folgender Grundlage in Aussicht genommen worden:

Entfernungen von	Zuschlag zu den Vorkriegstaxen
1— 50 km	140 %
51—100 „	115 %
101—200 „	90 %
201—300 „	20 %
301 und mehr Kilometer	10 %

Mit diesen geringeren Zuschlägen werden sich je nach der Entfernung Ermäß gungen von 10—15 % gegenüber den heutigen Frachten erg b n. Am stärksten werden sich die Ermäßigungen bei Entfernungen von 50—100 km auswirken, also in derjenigen Entfernungszone, in der sich der größte Verkehr abwickelt.

Die Frage, wann die allgemeine Tarifermäßigung auf obiger Grundlage in Kraft treten soll, hat sich der Verwaltungsrat zur Entscheidung vorbehalten. Rechnerisch würde sie einen Einnahmeausfall von 25 Millionen Franken bringen; die finanziellen Verhältnisse der SBB. müssen sich aber erst soweit gebessert haben, daß sie dieses Opfer tragen können.

Zum 125jährigen Bestehen der Technischen Hochschule in Berlin.

Die Hochschule, der eine große Zahl der führenden Eisenbahntechniker der Vergangenheit und Gegenwart ihre wissenschaftliche Ausbildung verdankt, feiert dieser Tage das Erinnerungsfest ihres 125jährigen Bestehens. Die Hochschule ist aus einer Verbindung der Königlichen Bauakademie und der Gewerbeakademie hervorgegangen. Die erstere ist vor 125 Jahren, im Jahre 1799 durch eine Order König Friedrich Wilhelms III. gegründet worden. Der andere Zweig, die Gewerbeakademie, ist 1821 als höhere technische Lehranstalt zur Beförderung des Gewerbefleißes unter Beuth ins Leben getreten, unter dessen Leitung sie über zwei Jahrzehnte blieb und dem sie einen mächtigen Aufschwung verdankt. Beide Institute machten im Laufe ihrer Entwicklung zahlreiche Wandlungen durch, bis im Jahre 1876 ihre Vereinigung zu einer Technischen Hochschule beschlossen wurde, die dann 1879 durch ein vorläufiges, 1882 von Kaiser Wilhelm I. bestätigtes Verfassungsstatut gegründet wurde. Die Hochschule setzte sich aus den Abteilungen für Architektur, Bauingenieurwesen, Maschineningenieurwesen mit Einschluß des Schiffbaues, Chemie und Hüttenkunde und für allgemeine Wissenschaften zusammen. Kurz vor dem Kriege wurde noch die Angliederung der Bergakademie zu Berlin beschlossen und 1916 verwirklicht. Im Sommer 1884 war die Hochschule in ihr heutiges Heim, den in Charlottenburg an der Berliner Straße gelegenen Prachtbau, übergesiedelt. Bei der Jahrhundertfeier 1899 wurde der Hochschule das Recht verliehen, auf Grund der Diplomprüfung den Grad eines Diplom-Ingenieurs zu verleihen und Diplom-Ingenieure zu Dr.-Ing. zu promovieren. Die Zahl der Studierenden, die 1884 beim Einzug in den Neubau etwa 900 betragen hatte, stieg mit der gewaltigen Entwicklung der Technik in der Vorkriegszeit rasch und dauernd, und erreichte im Winter-Semester 1901—1902 mit 4800 ihren Höchststand. Durch zahlreiche Erweiterungs- und Nebenbauten wurde dem gestiegenen Raumbedarf für diese große Zahl der Studierenden und den ständig wachsenden Bedürfnissen an neuen technischen Forschungsstätten Rechnung getragen.

Die mannigfachen großen Schwierigkeiten, die in der Kriegs- und Nachkriegszeit den Hochschulbetrieb empfindlich gestört hatten, können jetzt im wesentlichen als überwunden gelten. Die Zahl der Studierenden beträgt wieder etwa 4500; 255 Lehrkräfte sind tätig. Die Technische Hochschule ist an ihrem Gedenktage unter der Leitung ihres Rektors, Professor Laas, des besten Willens voll, allen Hindernissen zum Trotz, ihr gutes Teil zum Wiederaufbau des deutschen Vaterlandes und zur Förderung der technischen Wissenschaften beizutragen.

Unsere besten Wünsche begleiten die Technische Hochschule für ihre weitere Entwicklung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die geldliche Lage der Reichsbahn.** Ein Mitarbeiter des W. T. B. fragte den Reichsverkehrsminister, was von den Nachrichten über die günstige geldliche Lage der Reichsbahn zu halten sei. Der Reichsverkehrsminister führte dazu ungefähr folgendes aus:

Mehrfach schon bin ich in der letzten Zeit in der Presse und im Gespräch der Anschauung begegnet, daß in dieser Zeit der allgemeinen Geld- und Kreditnot die Lage der Reichsbahn eine recht günstige sei, verfüge sie doch sogar über flüssige Gelder. Leider ist dem nicht so. Wir, die wir es doch am besten wissen müßten, wissen von verfügbaren Geldern nichts. Im Gegenteil: Mich drücken noch manche Schulden, deren Begleichung noch aussteht; ich nenne da nur den Wechselkredit der Eisenbahnlieferanten-G. m. b. H, unser noch umlaufendes wertbeständiges Notgeld, unsere Schulden beim Reichsfinanzminister usw. Ist es nicht ganz falsch, aus dem Umstande, daß an einzelnen Tagen die Einnahmen der Reichsbahn ihre Ausgaben übersteigen, auf ihre besondere Geldflüssigkeit zu schließen? Die Einnahmen der Reichsbahn schwanken täglich, sie gehen herauf und herunter, und deshalb schon müssen wir stets über ein gewisses Guthaben verfügen. Die Lohnzahlungen konzentrieren sich auf bestimmte Wochentage; die Gehaltszahlungen an unsere Beamten, und das sind fast 340 000 Mann, sind am ersten jeden Monats fällig. Auch die an die Reichsfinanzverwaltung monatlich abzuführende Verkehrssteuer ist an feste Termine gebunden. An diesen Zahltagen werden also erhebliche Mengen Geld benötigt, die in den Tagen

und Wochen vorher verdient und bereitgestellt werden müssen. Die mit Jahresbeginn durchgeführten Erhöhungen der Löhne und Gehälter haben ein Maß erreicht, das die vorgesehenen Haushaltsmittel recht bedenklich übersteigt. Auch diese Summen müssen aus dem Betrieb entnommen werden. Größere Bauten, die eine Substanzvermehrung darstellen, wurden früher auf dem Anleihewege finanziert. Diese Möglichkeit ist uns heute verwehrt. Wir haben deshalb den größten Teil der begonnenen Bauten stillegen müssen, neue Bestellungen nur noch im allergeringsten Umfange herausgeben können. Zur Finanzierung der Bauten und der Beschaffungen, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendig sind und nicht entbehrt werden können, stehen wiederum nur die laufenden Einnahmen zur Verfügung. An eine Vorratswirtschaft können wir bei unserer heutigen Lage also ganz und gar nicht denken. Wir leben im wahrsten Sinne des Wortes von der Hand in den Mund. Man muß sich stets vor Augen halten, daß das Verkehrswesen nur ein Glied der deutschen Volks- und Privatwirtschaft ist, und daß die Deutsche Reichsbahn viel enger als es mancher draußen Stehende annimmt, mit dem Wohl und Wehe der Wirtschaft verbunden ist. Die bedrängte Lage der deutschen Wirtschaft ist bekannt und wirkt sich in vollem Maße auf die Deutsche Reichsbahn aus, während umgekehrt die Industrie die gewohnten Aufträge der Deutschen Reichsbahn, des größten Auftraggebers Deutschlands, entbehren muß. Sie werden also begreifen, wenn ich die rosigen Ansichten über die geldliche Lage nicht teilen kann, und ganz im Gegenteil sagen muß, daß es uns in der Beziehung leider nicht besser geht, als der schwerleidenden deutschen Wirtschaft. An eine „Thesaurierung" ist bei uns ebensowenig wie bei ihr zu denken.

— **Beamtenstreik.** Der Reichsverkehrsminister hat am 23. Juni d. J. hierüber folgenden Erlaß herausgegeben: Das Rundschreiben der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter E. Nr. 1 vom 4. Juni 1924 gibt mir Veranlassung, erneut in Erinnerung zu bringen, daß jeder Eisenbahnbeamte verpflichtet ist, seine volle Kraft einzusetzen für den Dienst, insbesondere für die sichere und geordnete Bewältigung des Betriebes und Verkehrs. Gegen diese Pflicht verstößt nicht nur, wer sich ohne begründete Entschuldigung vom Dienst fernhält, sondern auch wer Arbeiten nicht ausführt, die seiner Dienststellung gemäß ihm obliegen oder von der zuständigen Stelle aufgetragen werden. Jede willkürliche Dienstverweigerung ist eine Verletzung der Amts- und Dienstpflichten, die dem Beamten gegenüber der Allgemeinheit obliegen; sie ist als Dienstvergehen strafbar. In Übereinstimmung mit dem stets vertretenen Standpunkt der Reichsregierung haben auch die höchstrichterlichen Instanzen entschieden, daß dem Beamten im Hinblick auf seine besondere Rechtsstellung zu Reich und Staat ein Streikrecht nicht zusteht.

Gegen Beamte, die dieser Warnung entgegen ihre Pflicht verletzen sollten, ist unbeschadet der Bestimmung des § 14 Abs. 3 des RBG. die Einleitung des Disziplinarverfahrens und die vorläufige Enthebung vom Dienste herbeizuführen.

Ich bemerke noch besonders, daß Satzungsbestimmungen von Gewerkschaften, die für Beamte die Anwendung aller gewerkschaftlichen Mittel, also auch des Streiks, enthalten, nicht anerkannt sind. Ich habe die beteiligten Gewerkschaften deshalb ausdrücklich aufgefordert, eine mit dem Standpunkte der Reichsregierung in Einklang stehende Änderung der Satzungsbestimmungen herbeizuführen.

— **Lohnvertrag.** Zwischen der Hauptverwaltung der Reichsbahn und den vertragschließenden Organisationen ist es Zeitungsnachrichten zufolge am 24. Juni zu einer Einigung über die Schaffung des neuen Tarifvertrages für die Eisenbahnarbeiter gekommen. Die Vereinbarungen wurden durch beiderseitige Unterzeichnung eines Schlußprotokolls endgültig bestätigt. Der Tarifvertrag tritt am 1. August in Kraft und läuft vorläufig bis zum 31. März 1925.

— **Neuordnung des Tarifs für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Am 1. Juli ist ein neuer Tarif für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Kraft getreten. Er umfaßt unter Beibehaltung der Grundzüge des geltenden Tarifs im ganzen 19 Preisstufen und eine Preisstufe N, letztere für den inneren Stadt- und Ringbahnverkehr sowie für den Vorortverkehr vom Berliner Ausgangsbahnhof bis zum Ende des bisherigen 1. Streckenabschnitts (7,5 km vom Ausgangsbahnhof). Die Grenzen der ersten beiden Streckenabschnitte liegen wie bisher bei 7,5 und 15 km vom Berliner Ausgangsbahnhof, die folgenden bei 20, 25, 30, 34, 38, 42, 46 und über 46 km. Die Fahrpreise betragen künftig:

a) Einzelkarten:

für die Preisstufe N	2 Kl. 25 ₰	3. Kl. 15 ₰
für die erste Preisstufe . . .	2. K. 30 ₰	3. Kl. 20 ₰

steigend in jeder folgenden Preisstufe in der 3. Klasse um 10 ₰. Die Preise 2. Klasse betragen das 1½fache derjenigen 3. Klasse.

b) Monatskarten:

für die Preisstufe N . . .	2. Kl. 8 ℳ,	3. Kl. 5 ℳ,
für die erste Preisstufe .	2. Kl. 9 ℳ,	3. Kl. 6 ℳ,
für die nächsten 3 Preisstufen je	2. Kl. 3 ℳ,	3. Kl. 2 ℳ mehr,
in jeder weiteren Preisstufe erhöht sich der Preis um	2. Kl. 2 ℳ,	3. Kl. 1,5 ℳ.

Hinsichtlich der Berechnung von Kinderfahrkarten und Schülermonatskarten verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. Die Preise der Wochenkarten betragen ¼ der Monatskartenpreise 3. Klasse unter Aufrundung auf 10 ₰.

— **Handgepäck in den Personenwagen.** Die Mitnahme umfangreichen Handgepäcks in die Personenwagen gibt häufig zu Unzuträglichkeiten Anlaß. Um dem zu begegnen, sind die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung ergänzt worden. Das Gewicht des Handgepäcks eines Reisenden in der 1. bis 3. Klasse soll 25 kg nicht übersteigen, Stücke von mehr als 25 kg Gewicht sind, auch wenn mehrere Personen zusammen reisen, nicht zugelassen. In der vierten Wagenklasse, wo Kiepen, Säcke usw. mitzunehmen gestattet ist, soll das Gewicht der von einem Reisenden mitgeführten Gegenstände 50 kg nicht übersteigen, Stücke von mehr als 50 kg Einzelgewicht dürfen auch mehrere zusammengehörige Personen nicht mitführen. Für bestimmte Züge und Wagen kann die Mitnahme der Traglasten ausgeschlossen werden. Wird unzulässiges Handgepäck angetroffen, so soll es — mit billiger Rücksichtnahme in der ersten Zeit — im Packwagen aufbewahrt und später je nach seiner Art als Gepäck oder Expreßgut mit einem Aufschlag von 10 Goldmark, jedoch nicht mehr als zum doppelten Frachtbetrage abgefertigt werden.

— **Zugverbindungen mit London.** Nach und von England besteht eine tägliche Tagesverbindung über Vlissingen und eine außer Sonntags verkehrende Nachtverbindung über Hoek van Holland. Norden und Osten finden Anschluß an die über Berlin-Hannover bestehenden Züge, während für den Verkehr mit dem Süden durchgehende Züge über Basel und München in Frage kommen. Für die sächsischen Industrieorte Dresden, Leipzig, Chemnitz gewährt der dreimal in der Woche verkehrende Berlin-Holland-London-Expreßzug eine besonders günstige Verbindung. Bei Abfahrt von Dresden um 7.10, von Leipzig um 10.28 und von Chemnitz um 8.33 vm. wird der Anschluß an ihn in Hannover erreicht und das Eintreffen in Holland noch am Abend des Reisetags, die Ankunft in London am folgenden Morgen ermöglicht.

— **Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die zum 18. Juni einberufene ordentliche Generalversammlung genehmigte die für 1. Januar 1924 aufgestellte Goldmarkeröffnungsbilanz, die gleichzeitig auch die Schlußbilanz für das die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1923 umfassende Geschäftsjahr bildet. Eine in Papiermark aufgestellte Schlußbilanz wurde hier nicht mehr vorgelegt. Die Gesellschaft erzielte in den neun Monaten eine Einnahme von 96 425,91 Bill. ℳ, denen an Ausgaben 49 412,96 Billionen ℳ gegenüberstehen, so daß sich ein rechnungsmäßiger Betriebsüberschuß von 47 012,95 Bill. ℳ ergeben hat. Von diesen wurden verwandt zur Bestreitung der Verwaltungskosten 656,36 Billionen ℳ, für Zinsen 4414,18 Bill. ℳ und als Zuweisung an den Schatz für Erneuerungen 41 942,41 Bill. ℳ, so daß eine Dividendenverteilung gar nicht in Frage kommt.

In dem Bericht des Vorstandes heißt es: Das Jahr 1923 verlief unter dem Zeichen der Geldentwertung, welche insbesondere für die Bahnen bewirkte, daß jede Tariferhöhung zu spät kam und im Augenblick ihrer Durchführung daher schon wieder völlig unzureichend war. Da es somit immer weniger gelang, die Einnahmen mit den Ausgaben in Einklang zu bringen, mußte der Fahrplan immer mehr eingeschränkt werden und ebenso die Unterhaltungsarbeiten an der Strecke und an den Betriebsmitteln stets weiter verringert, ja schließlich fast völlig eingestellt werden. Nach Einführung der Rentenmark wurde Schritt für Schritt der Fahrplan wieder aufgebaut und die Unterhaltungsarbeiten wieder aufgenommen. Gleichzeitig wurden hierbei die Tarife, soweit es angängig war, zur Wiederbelebung des Verkehrs ermäßigt. Da alle diese Maßnahmen von unserer Betriebsführerin rechtzeitig durchgeführt wurden, können wir bei Abfassung dieses Berichts mit allen in heutiger Zeit erforderlichen Vorbehalten damit rechnen, daß es gelingen wird, unser Unternehmen aufrechtzuerhalten.

— **Merkbuch über die Güterwagen der Reichsbahn.** Im Verlag des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin SW 19 erscheint demnächst eine Schrift über „Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn". Sie enthält die Gattungszeichen der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, die Zeichnungen der einzelnen Güterwagen mit den wesentlichsten Abmessungen und Ladeangaben, die Wagenverwendungsvorschriften in Anlehnung an die Bestim-

nungen der Güterwagenvorschriften, wichtige Fingerzeige für die Bestellung der Güterwagen und eine Übersicht der als „Einheitswagen“ gebauten Reichsbahngüterwagen. Manchem Verkehrtreibenden wird das Büchlein, das eine Mark kostet, nützlich sein. Bestellungen nehmen die größeren Güterabfertigungen entgegen.

— **Einreise in das besetzte Gebiet.** Die Besatzungsbehörden nehmen fast täglich Reisende, die das besetzte Gebiet betreten, in Geldstrafe oder in Untersuchungshaft, weil sie nur einen Paß oder einen Personalausweis, nicht aber die vorgeschriebene Einreiseerlaubnis besitzen. Die Meinung, die Einreiseerlaubnis könne an Ort und Stelle eingeholt werden, ist irrig. Vor der Einreise in das besetzte Gebiet mit mangelhaften Ausweispapieren, insbesondere ohne eine ausdrückliche Einreiseerlaubnis, muß daher wiederholt dringend gewarnt werden.

— **Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Hochbahngesellschaft für 1923 fiel der größte Verkauf von Fahrkarten mit 814 363 Stück auf Montag, den 2. Juli, der geringste mit 254 293 Stück auf Mittwoch, den 21. November. Im Durchschnitt stellte sich der Tagesverkehr auf 465 000 Fahrgäste. Das gesamte Schnellbahnnetz umfaßt eine Strecke von 45 km.

— **Norddeutscher Lloyd.** Nachdem kürzlich die Hamburg-Amerika-Linie ihren Geschäftsbericht für 1923 veröffentlicht hat (vgl. Nr. 26, S. 493 d. Ztg.), gibt nunmehr auch der Norddeutsche Lloyd seine Hauptabschlußziffern für das verflossene Geschäftsjahr bekannt. In der Bilanz erscheinen 44 Seedampfer, 24 Flußdampfer, 5 Barkassen und 166 Leichter. An Neubauten wurden fertig 8 Passagier- und Frachtdampfer mit zusammen 110 260 B.R.T., 4 Frachtdampfer mit 22 665 B.R.T., insgesamt 132 925 B.R.T. Ferner wurden 2 Dampfer mit 17 884 B.R.T. angekauft. Im Bau waren am 1. Januar 1924 noch 6 Seedampfer mit zusammen 66 500 B.R.T. Nach Fertigstellung dieser Neubauten wird ein Frachtraum von 401 963 B.R.T. an Seedampfern, Schleppern, Leichtern und Hilfsfahrzeugen vorhanden sein. Das Passagegeschäft war während des Berichtsjahres lebhaft. Das Frachtgeschäft litt unter dem Einfluß des Frachtraumüberflusses und des durch die Ruhrbesetzung beeinträchtigten Ladungsangebotes sowie unter den gegenüber der Vorkriegszeit erheblich gestiegenen Ladungsunkosten. Indessen haben die ausgeführten Reisen, auf wertbeständiger Grundlage abgerechnet, im Durchschnitt Nutzen gelassen.

— **Eisenbahner als Sieger in der Berliner Turn- und Sportwoche.** An der von dem Oberbürgermeister Böss, Berlin, angeregten Berliner Industriestaffel, die die sportbegeisterten Angestellten der Berliner Industrien und Behörden zu einem Wettkampf am 22. Juni aufrief, haben sich auch Eisenbahner der Reichsbahndirektion Berlin beteiligt. Trotz geringer Vorbereitung ist es ihnen gelungen, unter 36 Staffeln, die zum Start antraten, den 2. Platz zu belegen und einen Ehrenpreis zu erringen. Wenn man bedenkt, daß es sich um eine gemischte Staffette handelte, an der sich im Wechsel Läufer, Radfahrer, Schwimmer und Ruderer zu beteiligen hatten und daß sich der Kampf über 5 km erstreckte, so ist das Ergebnis wohl als eine außerordentliche sportliche Leistung der Eisenbahner anzuerkennen. Dieser Erfolg ist auch im dienstlichen Interesse zu begrüßen, denn die Pflege des Sports führt zur Stärkung des Körpers und damit zur Widerstandsfähigkeit für die Anforderung des Berufs.

— **Abgang des Regierungsdirektors Dr. Hausmann,** Nürnberg. Am 2. Juli ist der Abteilungsdirektor, Regierungsdirektor Dr. Hausmann zufolge Vollendung des 60. Lebensjahres aus dem Dienste der Reichseisenbahnverwaltung ausgeschieden. Nach langjähriger Tätigkeit bei der früheren Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete des Reklamations- und Tarifdienstes hat er seit dem Jahre 1903 das Verkehrsreferat bei der Betriebsdirektion und dann seit 1907 bei der Eisenbahndirektion bzw. Reichsbahndirektion Nürnberg geführt, das nicht nur wegen der hohen industriellen Entwicklung des großen Bezirks die größten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit stellte, sondern auch deshalb, weil die zentralen Aufgaben des Güterbeförderungsdienstes, Güterzugfahrplanes sowie des Personen- und Güterabfertigungsdienstes für ganz Bayern, später für das ganze bayerische Netz der Reichsbahn, in diesem Referate vereinigt waren. Die Überfülle der Arbeiten führte allmählich zur Abtrennung des Güterzugfahrplanes und des Beförderungsdienstes, dann auch noch des Personenabfertigungsdienstes von den zentralen Aufgaben des Güterabfertigungsdienstes. Mit der Tätigkeit als Verkehrsreferent war die Vertretung im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande verbunden, wo Dr. Hausmann in zahlreichen Ausschüssen als Mitglied oder Vorsitzender eine außerordentlich wertvolle und erfolgreiche Tätigkeit entfaltete. Seine große Erfahrung und vornehme Verhandlungsart hat auch die Veranlassung gegeben, daß er vom Herrn Minister in eine Reihe von Sonderausschüssen über allgemeine Verkehrsfragen berufen wurde. Vorausschauend hat er auch die Entwicklung der verkehrsdienstlichen Anlagen Nürnbergs zielbewußt gefördert. Seine tiefgründige Kenntnis des gesamten Eisenbahndienstes, seine vielseitigen Erfahrungen und seine ungewöhnliche Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit ließen ihn jene reichen Erfolge erzielen, die mit seinem Namen dauernd verbunden bleiben werden.

Die Reichsbahndirektion Nürnberg verliert bei seinem Abgange einen hochverdienten Beamten, ein wertvolles Mitglied, dessen sie gerne und dankbar gedenken wird.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahn sind folgende Veränderungen eingetreten:

Versetzt sind: die Oberregierungsbauräte Friedrich Weber von Lichtenfels nach Augsburg als Vorstand der Bauinspektion 1 und Schelbert von Schweinfurt nach Würzburg als Vorstand der Bauinspektion 1, — die Regierungsbauräte Leinberger von Augsburg nach Nürnberg zum Messungsamt, Lindner von Berlin nach Erfurt als Vorstand des Betriebsamts 2 und Krall von Darmstadt nach Karlsruhe zur Reichsbahndirektion, — die Regierungsräte Offenberg von Essen nach Münster (Westf.) als Mitglied der Reichsbahndirektion, Dr. jur. Zeitler von München nach Rosenheim als Vorstand der Betriebsinspektion, Karl von München nach Ansbach als Vorstand der Betriebsinspektion, Dürr von Würzburg nach Schweinfurt als Vorstand der Betriebsinspektion und Illing von Rosenheim nach München zur Reichsbahndirektion (auftragsweise) — sowie der Regierungsassessor Fuchs von Würzburg nach Nürnberg als Hilfsarbeiter der Reichsbahndirektion.

Übertragen ist: dem Oberregierungsrat Stainl in Stuttgart die Stelle eines Abteilungsleiters bei der Reichsbahndirektion, — dem Regierungsbaurat Wolfframm die Stelle des Werkdirektors bei dem Eisenbahnausbesserungswerk Lauban — sowie den Regierungsbaumeistern Runkel und Schleif die Stellen als Abteilungsleiter daselbst.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst ist erteilt den Regierungsbauräten Vogt (Karl) in Berlin und Hickmann, zuletzt in Weimar.

Gestorben sind: Oberregierungsrat Dr. jur. Bergemann in Breslau und Regierungsrat Weyrauch in Waldenburg (Schlesien).

Österreich.

— **Fremde Währungen im Eisenbahnverkehr.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hat eine neue Maßnahme über die Zahlungen in fremden Währungen und über den Valutenausgleich im Eisenbahnbeförderungsgeschäfte getroffen, nach welcher für den Eisenbahngüterverkehr nunmehr folgende Grundsätze gelten: Den Parteien vorgeschriebene, auf fremde Währungen lautende Mängelsbeträge haben die Parteien, wenn für die Begleichung der Fracht die Effektivzahlung vorgeschrieben war, gleichfalls effektiv in der betreffenden Währung zu zahlen; wenn dagegen die Effektivzahlung nicht vorgeschrieben war, können die Parteien auch in Kronen österreichischer Währung unter Zugrundelegung des bahnamtlichen Warenkurses des Tages, an dem der Anspruch der Partei gegenüber geltend gemacht wurde, bezahlen. Die Erstattung zuviel eingehobener Fracht- und Nebengebühren in fremder Währung hat dann, wenn die Zahlung effektiv in fremder Währung erfolgt ist, gleichfalls effektiv in der betreffenden fremden Währung stattzufinden; wenn dagegen Kronen österreichischer Währung bezahlt wurden, sind die Mehrgebühren in österreichischer Währung zum Warenkurse des Auszahlungs- (Überweisungs-) Tages zu erstatten. Bei Mehrgebührenerstattungen im eigenen Wirkungskreise der Stationen tritt aber in dem zuletzt genannten Falle an die Stelle des Warenkurses des Auszahlungstages der Durchschnittskurs zwischen dem bahnamtlichen Geld- und Warenkurse des Tages der Auszahlung. Nachnahmen nach Eingang in Lire (zurzeit sind Nachnahmen nach Eingang in fremder Währung nur im österreichisch-adriatischen Verkehre, und zwar in Lire zugelassen) sind effektiv in der Lirewährung auszubezahlen, doch kann der Empfangsberechtigte bei Beträgen über 1000 Lire die Überweisung des Lirebetrages auf sein Bankkonto fordern. Erfolgt eine solche Überweisung, so wird hiervon die Versandstation unter Rücksendung des Begleit- und Legitimationsscheins verständigt. Bei der Abrechnung (Ausgleich) von Frankaturdepots, die zur Sicherstellung von in fremder Währung zu entrichtenden Frachtgebühren erlegt wurden, hat der Ausgleich im Falle, daß das Depot effektiv in der betreffenden fremden Währung erlegt wurde, gleichfalls in der betreffenden fremden Wäh-

rung zu erfolgen; wenn es dagegen in österreichischen Kronen erlegt wurde, in Kronen österreichischer Währung, wobei die Fracht, zu deren Sicherstellung das Depot erlegt worden ist, nach dem bahnamtlichen Warenkurse des Tages, an dem die Frankaturrechnung in die Versandstation zurückgelangt ist, umgerechnet wird. Die neuen Bestimmungen finden auf bereits durchgeführte Frachterstattungen, abgerechnete Frankaturrechnungen und ausbezahlte Nachnahmen nach Eingang keine Anwendung.

— **Der Pfingstverkehr auf den Bundesbahnen.** Infolge des schönen Wetters waren an die Bundesbahnen zu Pfingsten ganz besonders hohe Anforderungen gestellt. Im ganzen wurden in der Richtung von Wien abbefördert am Pfingstsamstag 152 000 Personen, am Pfingstsonntag 353 000 Personen und am Pfingstmontag 206 000 Personen. In Wien sind an diesen 3 Tagen insgesamt 971 000 Personen angekommen.

— **Tagung des Österreichischen Verkehrsverbandes.** Kürzlich versammelten sich die Vertreter der im Österreichischen Verkehrsverbande vereinigten Landesorganisationen für Fremdenverkehr in Salzburg, um zu wichtigen Fragen der öffentlichen Fremdenverkehrspflege Stellung zu nehmen. Den Berichten der Landesorganisationen war zu entnehmen, daß die Fremdenverkehrspflege in Salzburg durch die Tätigkeit der Landeskommission für Fremdenverkehr, in Kärnten durch die Errichtung eines Landesreisebureaus, in Niederösterreich durch die vertragliche Schaffung einer Arbeitsgemeinschaft des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich mit der Niederösterreichischen Landesregierung einen lebhaften Aufschwung erfährt. Binnen weniger Wochen wird ein neues, ganz eigenartiges Werbemittel, welches zu großen Hoffnungen berechtigt, ins Ausland geliefert werden: die „Amtlichen Österreichischen Paßbeilagen", deren Herstellung in den Weltsprachen das Bundeskanzleramt dem Österreichischen Verkehrsverbande übertragen hat. Jedem Auslandspasse, der einen österreichischen Sichtvermerk enthält, wird von der betreffenden österreichischen Paßstelle in Hinkunft eine von den „Paßbeilagen" — ein 16 Seiten starkes, mit Bildschmuk versehenes Heft in Paßformat mit allen international wichtigen Angaben über Österreich — unentgeltlich beigefügt werden. — Andere Punkte der reichhaltigen Tagesordnung befaßten sich mit der Einflußnahme auf den Fahrplan der einheimischen Verkehrsanstalten und auf den Vertrieb der ermäßigten Touristen- und Wintersportrückfahrkarten. Die von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen erzielte Ordnung im Bahnverkehr wurde dankbar gewürdigt.

— **Österreichs Kohlenförderung.** Die inländische Kohlenförderung im A p r i l d. J. betrug 12 564 t Steinkohle und 222 856 t Braunkohle. Die Förderung übertrifft die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923 von 234 757 t um 663 t. Gegenüber dem Monat März 1924 ergibt sich ein Rückgang von rund 41 000 t.

Ungarn.

— **Der goldparitätische Tarif der Staatsbahnen** ist am 1. Juli d. J. ins Leben getreten. Die Staatsbahn hat mehr als ein Jahr Hand in Hand mit sämtlichen wirtschaftlichen Interessenkreisen an dem Reformwerk gearbeitet und dessen Entwurf dem Verkehrsausschuß unterbreitet, der dann das Werk in einer ganzen Reihe von Sitzungen einer eingehenden Prüfung und Erörterung unterzog. So ist ein Werk geschaffen, welches den nationalökonomischen Gesichtspunkten und auch den Interessenkreisen im möglichsten Maße entsprechen wird.

Die Reformtarife stehen dem Publikum seit 15. Juni, dem Tage ihrer Verlautbarung, zur Verfügung und befinden sich auch im Besitze des ganzen Eisenbahnpersonals, das Gelegenheit gehabt hat, sich mit allen wesentlichen Bestimmungen des Reformtarifs vertraut zu machen. Letzteres hat den neuen Tarif, dank seiner Einfachheit, Übersichtlichkeit und der Leichtigkeit seiner Handhabung mit Freuden begrüßt. Das gleiche Ergebnis ist auch vom verfrachtenden Publikum und den Fachkreisen zu gewärtigen.

— **Goldkronenrechnung bei den Staatsbahnen.** Im Zusammenhang mit dem neuen goldparitätischen Reformtarif wurde vom Handelsministerium ein Erlaß verlautbart, in dessen Sinn die in den §§ 16, 27, 37, 60 und 92 des Eisenbahnbetriebsreglements festgesetzten Kronenbeträge fortan als Beträge im Goldkronenwert zu gelten haben, die unter Zugrundelegung des für die Umrechnung der Tarifsätze von Fall zu Fall festgestellten Schlüssels in Papierkronen eingehoben werden sollen. Die neue Verordnung ist am 1. Juli d. J. in Kraft getreten.

— **Der Güterverkehr der Königlich ungarischen Staatsbahnen** und der von ihnen verwalteten Lokalbahnen zeigte im Mai d. J. 131 344 Wagenladungen. Dies bedeutet gegen April eine 6,2proz. Vermehrung und gegen Mai des vorigen Jahres eine Verminderung um 3,8 %. Von den Wagenladungen entfielen 8911 Wagen auf Getreide, 3587 auf Mehl, 1739 auf Kartoffeln, 18 233 auf Kohle, 11 685 auf Holzwaren, 20 635 auf Stückgut, 38 663 auf Baumaterial und sonstige Güter.

— **Direkter Verkehr zwischen Budapest und Rom bzw. Genua über Wien.** Am 11. und 12. Juni d. J. versammelten sich in Velden am Wörther See die Vertreter der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und der Internationalen Schlafwagengesellschaft, um zwischen Budapest bzw. Prag und Warschau über Wien nach Venedig, Genua und Rom eine direkte Schnellzugverbindung zu schaffen. Nach dem Ergebnis dieser Verhandlungen wird vom 1. Oktober d. J. ab ein neues Schnellzugpaar — die direkten Wagen zusammenfassend — von Wien-Ostbahnhof über Leoben-Klagenfurt-Tarvis, Venedig nach Genua und über Florenz und Rom verkehren. Dieses Schnellzugpaar dürfte von Wien etwa um 7 und bzw. um 22 Uhr abgehen.

— **Ofner Széchenyi-Eisenbahn.** Die politische Begehung dieser Bahn hat am 27. Juni stattgefunden. Nach dem Projekt des Konzessionärs, Michael K u g l e r, Ingenieur und Inspektor a. D. der ungarischen Staatsbahnen, beginnt die Bahn am Ofner Gellért-Platz, umkreist am Donauufer das Polytechnikum und führt mit Benutzung der Verpeléti-Straße zur Ménesi-Straße; sie berührt die südliche Linie des Sas-Berges und schlängelt sich zur Jakaivilla auf dem Széchenyi-Berg empor. Von dort durchläuft sie eben den ganzen Schwabenberg, das Auwinkel und den Johann-Berg. Dann verläßt sie die Hauptstadt, um über Budakeszi, Maria-Remete, Hidegkut, Solymár bei Üröm in die Esztergomer Eisenbahn einzumünden. Die Bahn, die auch nach Kelenföld und Nagykovácsi zu den Kohlenlagern führt, wird mit Schnellzugsgeschwindigkeit in Pullmanwagen 1000 Personen in die schönen Ofner Berge befördern können und hat eine gute Zukunft. Wann der Bau durchgeführt werden kann, hängt von den wirtschaftlichen Verhältnissen ab.

— **Der Verkehr auf der ungarischen Donau.** Aus den hier veröffentlichten Berichten ist schon bekannt, in welchem Maße der ungarische Eisenbahnverkehr infolge des harten Friedensabschlusses von Trianon zurückgegangen ist. Wir geben diesmal einige statistische Zahlen, wie sich aus demselben Grunde der Donauverkehr gestaltete. Laut des Friedensabschlusses mußte Ungarn 4 Personendampfer, 39 Schleppdampfer, 252 Schlepper, 5 Tank- und 34 Stationsschiffe den Nachfolgestaaten abgeben, d. h. an Dampfschiffen 30 %, an Schleppern 50 % des Bestandes. Demgegenüber hat z. B. der serbische Schiffspark an Dampfern 642 %, an Schleppern 800 % zugenommen. Aus der allgemeinen Schiffahrtsstatistik sind bisher nur die den Verkehr von Budapest betreffenden Zahlen bekannt, und zwar vom Jahre 1921 und 1922. Nach diesen ist der Verkehr auf 20 % des Friedensverkehrs zurückgegangen. Der Schiffsverkehr ergab nämlich im Jahre

1912: 2 589 456 t, 1921: 503 249 t,
1913: 2 430 862 t, 1922: 540 156 t.

Der Getreideverkehr, welcher im Frieden ein Drittel des Gesamtverkehrs ausmachte, verminderte sich auf 5—6 %. Er betrug:

1912: 802 838 t, 1921: 40 131 t,
1913: 747 237 t, 1922: 46 718 t.

Die Aussichten sind auch weiterhin ungünstig. Die Frage der freien Schiffahrt ist noch immer nicht endgültig geregelt und entwickelt sich nach Machtverhältnissen. Ungarn kann die ihm abgenommenen Franz-Josef- und Bega-Kanäle sowie die Save immer noch nicht befahren, und es stehen auch im Donauverkehr Hindernisse entgegen, die die gesunde Entwicklung noch lange nicht gestatten.

Übrige europäische Länder.

— **Freihafenanlage von Stockholm.** Der Freihafen von Stockholm, der am 10. Oktober 1919 dem Verkehr übergeben wurde, hatte zu Beginn nur 130 m Kai, ein Magazin 80×45 m in zwei Stockwerken, Zollbewachungs- und Verwaltungsbau, Eisenbahngleise usw. Am 20. August 1921 kamen 275 m Kai und ein weiteres einstöckiges Magazin mit Hafenplatz und Gleisanschlüssen hinzu. Am 2. Januar 1924 wurde weiter eine Kaistrecke von 128 m Länge mit einer 80 m breiten Hafenfläche mit drei Gleisen längs dem Kai und zwei längs der Landseite einbezogen. 4 Ganz- und 8 Halbportalkräne sind vorhanden. Südlich dem in Benutzung genommenen Teil des Hafenplatzes wird ein 10 m tiefes, 345 m langes und 110 m breites Hafenbecken mit Zubehör mit großen Fels- und Erdarbeiten ausgeführt. Im inneren Teil des Beckens sind 554 m Kai hinter Fangdämmen gebaut, 100 m kommen noch hinzu. Der Bau eines

großen neuen sechsstöckigen Magazins, 100×58 m, die Beschaffung von 8 Doppelkranen, die Anlage von Gleisen und Straßen usw. sind bei den Stadtbevollmächtigten beantragt.

— **Südslawische Auswanderung.** Die italienische Reederei „Transatlantica italiana“ hat einen Vertrag abgeschlossen mit einer südslawischen Auswanderungsgesellschaft über den Transport südslawischer Auswanderer nach Buenos Aires. Der Transport beginnt am 25. Juli. Es sollen jährlich 18000 Auswanderer aus Südslawien mit dem Dampfer „Bettolo“ der erwähnten Reederei direkt nach Argentinien befördert werden.

— **Der Wagenpark der rumänischen Staatsbahnen.** Nach einer Zusammenstellung stehen den rumänischen Staatsbahnen an verwendbaren Güterwagen zur Verfügung: 20119 gedeckte Wagen und 19167 ungedeckte Wagen, außerdem noch einige Tausend fremde und Sonderwagen. Dieser Wagenpark ist auf die verschiedenen Verwaltungsbezirke wie folgt verteilt: Bukarest 3400 gedeckte und 3900 offene, Kronstadt 1000 und 1700, Temesburg 1700 und 3600, Czernowitz 2100 und 2100, Kischinew 1700 und 800 und Craiova 1700 und 800.

— **Der Ingenieurkongreß über die Neuorganisierung der rumänischen Eisenbahnen.** Nach Zeitungsnachrichten hat kürzlich der Ingenieurkongreß in Klausenburg getagt. Von besonderer Bedeutung sind die Entschließungen des Kongresses bezüglich der Eisenbahnfragen, die der Neuorganisierung der rumänischen Eisenbahnen zur Grundlage dienen werden. Der Kongreß hat dabei als allgemein gültigen Grundsatz angenommen, daß, bevor man an ein Studium der Transportverhältnisse gehe, vor allem danach trachten müsse, den Materialmangel im Güterverkehr zu beseitigen. Außerdem werde der internationale Übergangsverkehr durch die Tatsache schwer gehindert, daß auf den rumänischen Eisenbahnlinien 40 verschiedene Arten von Schienen in Verwendung sind. Der Kongreß drückte daher den Wunsch aus, daß man in Zukunft nur drei bis vier Schienenarten verwenden solle, die auch eine Last von 20 bis 25 t vertragen. Ähnliche unmögliche Verhältnisse lassen sich auch bei den Lokomotiven feststellen, denn in Rumänien seien 335 verschiedene Bauarten von Lokomotiven in Verwendung. So müßten in den Magazinen immer die Ergänzungsteile für wenigstens vier bis fünf Bauarten vorrätig gehalten werden. Der Kongreß verlangt deshalb die Einführung einer einheitlichen Lokomotivbauart. In der Angelegenheit der Wagen- und Lokomotivausbesserung steht der Kongreß auf dem Standpunkt, daß, bevor die Ausbesserungen Privatunternehmungen übergeben werden, die Eisenbahnwerkstätten zur größten Leistungsfähigkeit eingerichtet werden sollten, so daß die Ausbesserungen nur dann bei Privatfirmen durchgeführt zu werden brauchen, wenn die staatlichen Werkstätten bei dem stärksten Betrieb sich dazu nicht als ausreichend erweisen. Die Vorschläge des Kongresses sollen bei dem vor das Parlament kommenden Gesetzentwurf über die Neuorganisierung der Staatsbahnen Berücksichtigung finden.

— **Auflösung einer Eisenbahndirektion in Rumänien.** Die Regionaldirektion Kischinew (Bessarabien) der rumänischen Staatsbahnen wurde aufgelöst und ihr Liniennetz der Regionaldirektion Jassy zur Verwaltung überwiesen. Dieser Schritt wird mit den Unregelmäßigkeiten begründet, die sich einige leitende Persönlichkeiten dieser Direktion zu Schulden kommen ließen.

In Wirklichkeit ist es wohl nur der Auftakt zu einer gründlichen Neuordnung. Seit langem haben die leitenden Kreise der Generaldirektion die Meinung, daß die rumänischen Staatsbahnen nicht die nötige Anzahl von erfahrenen Führerpersönlichkeiten besitzt, um alle neun bestehenden Direktionen (Bukarest, Krajowa, Temesburg, Arad, Klausenburg, Kronstadt, Czernowitz, Jassy und Kischinew) mit entsprechenden leitenden Persönlichkeiten zu versehen, und daß es daher besser wäre, die Anzahl der Direktionen dem vorhandenen leitenden Personal anzupassen und die theoretisch wünschenswerte Dezentralisation für spätere und bessere Zeiten zu verschieben. Zu diesem Zwecke wurden bereits vor einem halben Jahre die Direktionen Arad und Temesburg (vgl. Nr. 19, S. 355 d. Ztg.) zusammengelegt, und wie verlautet, soll beabsichtigt sein, im Endergebnis nur d r e i Direktionen: Arad, Bukarest und Jassy zu belassen und den Außendienst durch Inspektionen zu versehen.

— **Elektrische Schnellbahn Bukarest-Ploescht.** Der oberste technische Rat Rumäniens hat die Pläne der elektrischen Schnellbahn Bukarest-Ploescht gutgeheißen. Diese Bahn soll die bestehende Staatsbahnlinie von dem sehr dichten Geschäftsverkehr zwischen der Landeshauptstadt und dem Petroleumgebiet entlasten. Die Bahn wird auch die schöne Waldseelandschaft am Snagovsee, etwa 30 km von Bukarest, dem Ausflüglerverkehr erschließen. Die Gesamtlänge der Bahn, die sowohl in Bukarest als auch in Ploescht im Stadtinneren endigen soll, wird etwa 75 km betragen. Ein Anschluß an die Staatsbahn wird von dieser vorläufig noch nicht gestattet.

— **Das französische Seefrachtgeschäft.** Die „Messageries Maritimes“, eine der größten französischen Seeschiffahrtsgesellschaften, hat im letzten Jahre keine guten Geschäfte gemacht. Die wieder in Dienst gestellten Dampfer haben nicht genügend einbringliche Fahrten ausführen können, so daß die Betriebseinnahmen mit den Betriebsausgaben nicht Schritt halten konnten. Der Verwaltungsrat hält es nicht für möglich, die gegenwärtigen Ausgaben zu stabilisieren, und kann daher eine Besserung der Lage nicht in Aussicht stellen, obwohl die Frachten seit Beginn des laufenden Jahres eine Erhöhung erfahren haben.

— **Die Nordsüdverbindung in Brüssel.** Die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen dem Nordbahnhof und dem Südbahnhof in Brüssel, die in der Mitte der Stadt bei der Börse einen Hauptbahnhof erhalten sollte, war von 1919 bis 1921 wieder aufgenommen, sodann aber einstweilen eingestellt worden; nunmehr scheinen die Pläne ganz aufgegeben zu werden. Bislang sind 6,2 Mill. Franken verbaut und 82 Millionen für den Grunderwerb sowie 16,7 Millionen seit März an Zinsen ausgegeben worden. Man hofft jedoch, für die angekauften Grundstücke etwa 90 Mill. Franken wieder zu bekommen, so daß — wenigstens rechnerisch — ein Schaden für die Eisenbahn-Verwaltung nicht entstanden ist.

Für den durchgehenden Nord-Südverkehr Belgiens selbst und den internationalen Verkehr Amsterdam-Paris hätte die nun aufgegebene Neubaulinie eine wesentliche Verbesserung bedeutet, da die jetzigen Kopfbahnhöfe ausgeschaltet worden wären. (N. R. C.)

— **Fährverkehr zwischen England und dem Festlande.** Ende April ist bekanntlich der Betrieb der Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge (s. a. Nr. 4 dsr. Ztg. v. 25. I. 23) eröffnet worden. Von den Kreisen, die hinter dem Fährunternehmen stehen, wurden daran große Hoffnungen geknüpft, die aber nicht allenthalben geteilt wurden. Stimmen in letzterem Sinn wurden auch in der Fachpresse laut, und um solchen Äußerungen entgegenzutreten, hat die Fährgesellschaft, an der in England die Nordostbahn, in Belgien die Staatsbahnen beteiligt sind, ihrerseits in der Presse mitgeteilt, daß das Ergebnis ihres Unternehmens bis jetzt ein befriedigendes gewesen ist. Zahlen über den Umfang des Verkehrs, der sich auf der Fähre entwickelt hat, werden zwar noch nicht veröffentlicht, es wird aber bekanntgegeben, daß die Fährschiffe täglich planmäßig gefahren sind. Für die Zukunft ist in Aussicht genommen, statistische Mitteilungen über den Verkehr herauszugeben. Der Übergangsverkehr von Wagenladungen zwischen Belgien, der Schweiz und Italien einerseits und England andrerseits hat sich ohne Reibung abgespielt. Es war vorher bezweifelt worden, ob dies möglich sein würde. Nur in einem Falle mußte ein festländischer Privatgüterwagen zurückgewiesen werden, weil er zu groß war, um auf englischen Strecken verkehren zu können. Unter den mit der Fähre beförderten Gütern befinden sich Maschinen, Drahtgeflecht, Matten, Postpakete, Käse, Obst, Gemüse, Fleisch, Eier, lebende Pflanzen, Seide usw. Für die Überführung der Güter mit der Fähre ist ein Zuschlag zu bezahlen. Es wurde befürchtet, daß dieser Anlaß geben würde, die Güter lieber umladen zu lassen; diese Erwartung scheint sich aber nicht zu erfüllen. Andrerseits war der Verdacht aufgekommen, daß im Zusammenhang mit dem Fährverkehr Frachtermäßigungen gewährt werden würden, die den anderen Verkehrswegen zwischen England und dem Festlande Abbruch tun könnten; auch dies scheint nicht eingetreten zu sein. Man erwartet vielmehr, daß das neue Verkehrsunternehmen nicht den bisher bestehenden Verbindungen Verkehr entziehen, sondern neuen Verkehr schaffen wird, so daß jene neben diesem unverändert weiter bestehen können. Ein abschließendes Urteil wird natürlich erst möglich sein, wenn der Fährverkehr längere Zeit im Betriebe gewesen ist.

— **Eine neue Rolltreppe.** Auf der Haltestelle Bank der Central London Railway ist Anfang Mai eine neue Rolltreppenanlage als Ersatz für die bis dahin benutzten Aufzüge dem Verkehr übergeben worden. Bekanntlich liegen die Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen so tief unter der Straßenfläche — bis 55 m —, daß den Fahrgästen nicht zugemutet werden kann, den Höhenunterschied mit eigener Kraft zu überwinden. Die Haltestellen sind daher teils mit Aufzügen, teils mit Rolltreppen zur Beförderung der Fahrgäste zwischen Bahnsteig und Straße ausgestattet. Gewöhnliche Treppen sind nur als Notausgänge vorgesehen. Bei verkehrsstarken Haltestellen genügt die Leistungsfähigkeit der Aufzüge nicht den Anforderungen, die

der Verkehr stellt, und sie werden daher da, wo noch keine Rolltreppen vorhanden sind, durch dieses leistungsfähigere Hebezeug ersetzt. Dies ist auch auf der Haltestelle Bank geschehen. Die neue Anlage dort weist die Eigenart auf, daß bei ihr drei Rolltreppen nebeneinander in einem gemeinschaftlichen Schacht liegen, der zu diesem Zwecke eine lichte Weite von 8,25 m erhalten mußte. Die Rolltreppen haben je 180 Stufen, von denen aber immer nur 90 benutzbar sind, während die anderen 90 sich auf der Unterseite bewegen. Jeder Treppenlauf kann gleichzeitig 135 Personen fassen. Da die Bewegung mit einer Geschwindigkeit von 27,5 m in der Minute vor sich geht, beträgt die Leistungsfähigkeit der Anlage rechnerisch 24 300 Personen in der Stunde, das sind allerdings nur 15 % mehr als die der bisherigen fünf Aufzüge. Da die meisten Fahrgäste sich aber nicht stillstehend von der Treppe mitnehmen lassen, sondern ihrerseits sich auf der Treppe bewegen, kann die tatsächliche Leistung noch um etwa 25 % höher angenommen werden. Die beiden äußeren Treppenläufe behalten ihre Bewegungsrichtung dauernd bei, der mittlere kann nach Bedarf umgestellt werden; je nachdem, ob der Ankunft- oder Abfahrtverkehr überwiegt, läuft er aufwärts oder abwärts. Das Umstellen ist im Augenblick geschehen, während bei älteren Anlagen dazu etwa eine Viertelstunde nötig war. Am oberen Ende sind hinter Papierscheiben, die leicht durchschlagen werden können, Druckknöpfe angebracht, deren Betätigung bei einem etwaigen Unfall die Rolltreppe augenblicklich zum Stehen bringt. Die älteren Anlagen dieser Art haben sich gut bewährt; sie werden auch von Frauen und Kindern, älteren Personen, Lahmen und sonst im Gehen behinderten Personen ohne Anstand benutzt.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Eisenbahngesetzgebung.** Dem amerikanischen Kongreß werden bei seiner nächsten Sitzung eine große Anzahl — sie belief sich bis Anfang Juni bereits auf 172 — Gesetzentwürfe zur Beratung vorliegen, die sich auf Eisenbahnangelegenheiten beziehen. Es kann zwar nicht von allen diesen Entwürfen gesagt werden, daß sie den Eisenbahnen feindlich gesinnt sind, die meisten von ihnen zielen aber darauf hin, die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften zu vermindern; nur wenige bezwecken den Vorteil der Eisenbahngesellschaften. Die meisten Gesetzentwürfe beschäftigen sich mit Tariffragen, und zwar wollen sie im allgemeinen eine Herabsetzung der Tarife erreichen, während einige Anträge auch einen veränderten Aufbau der Tarife gegenüber der jetzt durch das Gesetz gegebenen Grundlage für das Tarifwesen wünschen. Von den 59 auf Tariffragen bezüglichen Gesetzentwürfen bezwecken 30 die Abschaffung von Zuschlägen zum Fahrpreis bei Benutzung von Salon- und Schlafwagen. Diese Zuschläge bringen jährlich 37,5 Mill. Dollar ein. Weder die Eisenbahngesellschaften noch die Pullman-Gesellschaft könnten diesen Betrag missen, ohne daß ihr wirtschaftliches Gleichgewicht litte. Sieben Gesetzentwürfe bezwecken eine Verbesserung der „long and short haul clause“, jener bekannten Bestimmung, die es verbietet, Verkehr von der kürzesten Strecke durch Gewährung eines Frachtnachlasses auf der längeren wegzulocken. Drei Anträge verlangen die Einführung von Meilenheften zu ermäßigtem Preis. Einige andere wenden sich gegen den „angemessenen Überschuß“, den das Verkehrsgesetz den Eisenbahngesellschaften zusichert. Ein Ziel, das mit vielen von diesen Gesetzentwürfen verfolgt wird, besteht auch darin, daß dem Bundesverkehrsamt Vorschriften gemacht werden sollen, wie es bei Festsetzung der Tarife vorgehen soll. 27 Gesetzentwürfe befassen sich mit der Arbeiterfrage, wovon neun die Abschaffung der auf sie bezüglichen Teile des Verkehrsgesetzes und die Abschaffung des Gleichgewichts für aus dem Arbeitsverhältnis hergeleitete Streitigkeiten anstreben. Ein Gesetzentwurf will Ausstände untersagen, ein anderer den Verkehr bei Ausbruch eines Ausstands regeln. Fünf Gesetzentwürfe beziehen sich auf die Abschätzung des Werts der Eisenbahnanlagen, der bekanntlich ermittelt werden muß, um eine Grundlage für die Berechnung des angemessenen Überschusses zu gewinnen. Ein Antrag endlich bezweckt die Verstaatlichung der Eisenbahnen.

— **Schienengleiche Uebergänge in Amerika.** In Chicago hat kürzlich eine Beratung von Eisenbahnkommissaren der Bundesstaaten über die Frage der Beseitigung oder Beibehaltung von Kreuzungen in gleicher Höhe zwischen Straße und Eisenbahn stattgefunden. Das Ergebnis war, daß es technisch und wirtschaftlich unmöglich sei, innerhalb des nächsten Menschenalters das erstrebenswerte Ziel, nämlich die Beseitigung aller schienengleichen Straßenkreuzungen, zu erreichen. Trotzdem muß planmäßig und mit tunlichster Beschleunigung auf deren Abschaffung hingewirkt werden, und es muß versucht werden, die mit ihnen verbundenen Gefahren möglichst zu verringern. Neue Kreuzungen von Gleisen und Straßen dürfen unter keinen Umständen zugelassen werden. Straßen, die die Eisenbahn wiederholt in entgegengesetzter Richtung kreuzen, sind so zu verlegen, daß sie ganz auf einer Seite der Eisenbahn bleiben. Benachbarte Kreuzungen sind zusammenzulegen. Bei den bestehenden Kreuzungen, die nicht beseitigt werden können, ist auf den Straßenverkehr erhöhte Rücksicht zu nehmen. Durch einheitliche und eindeutige Zeichen sind die Führer der auf der Straße verkehrenden Fahrzeuge darauf aufmerksam zu machen, daß sie sich einem Eisenbahnübergang nähern. Das Herannahen von Zügen soll rechtzeitig angekündigt werden. Irreführende Signale, sowohl zur Kennzeichnung des Orts der Kreuzung wie auch zur Vormeldung eines Zuges, sind durchaus zu vermeiden. Die Führung von Kraftwagen darf nur Personen anvertraut werden, die einen Führerschein besitzen, und den Eisenbahnkommissaren sollte ein polizeiliches Aufsichtsrecht über den Straßenverkehr eingeräumt werden. Insbesondere sollten sie berechtigt sein, vorzuschreiben, daß Kraftwagen vor der Kreuzung zunächst zum Halten gebracht werden. In Staaten, wo eine derartige Vorschrift nicht besteht, muß gefordert werden, daß innerhalb 100 m von einem Eisenbahnübergang Straßenfahrzeuge keine höhere Geschwindigkeit als 10 Meilen (16 km) in der Stunde entwickeln. Die Übergangswärter sollten berechtigt sein, Wagenführer, die diese Vorschrift übertreten, festzunehmen.

— **Geldbedarf der amerikanischen Eisenbahnen.** Um den zunehmenden Verkehr bewältigen zu können, werden die amerikanischen Eisenbahnen in der nächsten Zeit ihre Anlagen vergrößern und deren Ausstattung vermehren müssen. Dazu bedürfen sie sehr erheblicher Geldmittel. Es wird gehofft, daß es ihnen gelingen wird, diese Mittel durch Ausgabe von Aktien aufzubringen, und daß es nicht nötig sein wird, zu diesem Zwecke neue Schuldverschreibungen auszugeben. Die Schwierigkeiten, mit denen die amerikanischen Eisenbahnen in der letzten Zeit zu kämpfen hatten, führten dazu, daß sie ihre Aktien nicht unterbringen konnten, so daß ihre Schulden in einem sehr ungünstigen Verhältnis zum Anlagekapital standen. Niedrige Einnahmen, der schlechte Zustand der Anlagen, deren Unterhaltung eingeschränkt war, und die Unsicherheit, welche Politik die Regierung und die Gesetzgebung gegenüber den Eisenbahnen verfolgen würden, hatten die Wirkung, daß Eisenbahnwerte an der Börse niedrig im Kurs standen. Seit 1921 sind aber die Einnahmen wieder gestiegen, und wenn sie auch noch nicht die Höhe der Vorkriegszeit erreicht haben, so haben sie doch in den meisten Fällen die Möglichkeit geboten, nach Erfüllung der festen Verpflichtungen eine Dividende für die Inhaber der Aktien auszuwerfen. Die baulichen Anlagen sind allerdings noch nicht auf den Stand gebracht worden, den der heutige Verkehr erfordert, aber der Betriebsmittelpark ist wieder in gutem Zustande. In bezug auf die Eisenbahnpolitik der nächsten Zeit besteht allerdings noch Unsicherheit. Die öffentlichen Äußerungen der Mißstimmung gegen die Eisenbahnen sind aber zurückgegangen, und auch das Verkehrsgesetz, das den Eisenbahnen einen angemessenen Überschuß gewährleisten soll, wird nicht mehr so wie früher bekämpft. Die Börse leidet jedoch noch unter den Nachwirkungen dieses Kampfes, man erhofft aber in dieser Beziehung eine Besserung in der nächsten Zeit.

— **Lebensversicherung bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Staatliche Zwangsversicherung für Angestellte und Arbeiter, wie z. B. in Deutschland, gibt es in den Vereinigten Staaten nicht, und auch Ruhegehälter werden dort im allgemeinen nicht gewährt. Dafür hat aber eine erhebliche Anzahl von Eisenbahnunternehmen — ihre Zahl wird zu mindestens 27 angegeben, wobei die von ihnen abhängigen Betriebe nicht mitgezählt sind — Vorkehrungen getroffen, um ihren Bediensteten gruppenweise den Beitritt zu Lebensversicherungen zu ermöglichen. An diesen Wohlfahrtseinrichtungen sind etwa 200 000 Bedienstete beteiligt, die mit mehr als 260 Mill. Dollar versichert sind. Die Möglichkeit, derartige Versicherungen zu schließen, besteht erst seit etwa anderthalb Jahren, und was in dieser kurzen Zeit rein zahlenmäßig erreicht ist, ist ganz beachtenswert; freilich beweist der heutige Zustand, daß ein Bedürfnis für Versicherungen unter erleichterten Bedingungen vorlag, und daß vermutlich bis vor gar nicht langer Zeit über das Fehlen der hierzu nötigen Vorkehrungen manche Klage geführt sein mag. Die Versicherung kann eine einfache Lebensversicherung, abgestellt auf den Todesfall sein, sie kann sich aber auch auf Dienstunfähigkeit und Unfälle erstrecken. Die Bedingungen, die sich auf den Versicherungsbetrag, den Beitritt zur Versicherung, der Beteiligung des Arbeitgebers an den zu tragenden Kosten beziehen, sind bei den einzelnen Gesellschaften sehr verschieden. Die Beiträge sind niedrig, und sie können es sein, weil die Werbekosten wegfallen, die sonst bei der Versicherung eine wesentliche Rolle spielen. Bei den meisten Versicherungen trägt der Arbeitgeber einen sehr erheblichen Bruchteil der Kosten. Eine einzelne Gesellschaft hat, um nur ein Beispiel

anzuführen, mit 23 Straßen- und Überlandbahnen Versicherungsverträge abgeschlossen, an denen über 20 000 Bedienstete teilnehmen; außerdem steht sie noch mit fünf Dampfschiffunternehmen, die ungefähr 7000 Köpfe beschäftigen, in einem ähnlichen Vertragsverhältnis.

— **Die Hudson-Bay-Eisenbahn.** Der Bau der Eisenbahn nach der Hudson-Bay ist zwar bereits im Jahre 1910 begonnen worden, zur Fertigstellung fehlte aber immer noch die Durchführung der Erdarbeiten auf einer Strecke von 18 km und die Herstellung des Oberbaues auf fast 150 km Länge; außerdem müßten auf 535 km die Anlagen gründlich instand gesetzt werden, wenn ein unfallfreier Betrieb gewährleistet werden soll. Von seiten der Regierung scheint man nicht die Absicht zu haben, den Bau fertigzustellen, aus der Provinz Ottawa werden aber Stimmen laut, die dazu drängen, in denen namentlich darauf hingewiesen wird, daß bereits 20,5 Mill. Dollar für den Bau aufgewendet worden sind, und daß es nur noch der Verausgabung von 6,25 Mill. bedarf, um die Eisenbahn fertigzustellen. Dazu kämen allerdings noch 20,5 Mill. Dollars für die Vollendung der Hafenanlagen am Endpunkt der Eisenbahn in Port Nelson. Dort sind die Verhältnisse zurzeit so ungünstig, daß die Ozeandampfer nicht näher als auf 11 km an die Küste heranfahren können; von dort muß der Verkehr mit Leichtern vermittelt werden. Außerdem ist der Zugang zur Hudson-Bay vom Meere her schwierig zu befahren und nur einen kurzen Teil des Jahres eisfrei. Da der Weg von den Getreide erzeugenden Gegenden des mittleren und westlichen Kanada nach Europa über die Hudson-Bay gegenüber dem Weg über den St. Lorenz-Strom keine nennenswerten Vorteile bietet, ist es verständlich, daß der Bau der Eisenbahn von den Stellen, die das allgemeine Wohl im Auge haben, als entbehrlich angesehen wird, während es andererseits auch zu verstehen ist, daß die Bewohner der Gegenden, durch die die Eisenbahn führen soll, diese gern vollendet und im Betrieb sehen möchten. Der mit den Baggerarbeiten in Port Nelson beauftragte Ingenieur hat an die Regierung berichtet, daß die beschränkte Zeit, während der der Hafen von Port Nelson zugänglich ist, und die Möglichkeiten der Besiedelung und landwirtschaftlichen Bebauung der Gegend, durch die die Eisenbahn führt, die Fortsetzung des Bahnbaus nicht gerechtfertigt erscheinen lassen. Der Präsident der kanadischen Staatsbahnen hat sich jedoch bereit erklärt, sich über die einschlägigen Verhältnisse durch eine Bereisung der Strecke zu unterrichten.

Allgemeines.

— **Ein neuer Sicherheitsapparat für elektrische Lichtanlagen.** In den elektrischen Lichtanlagen für Wohnräume, Büros, Verkaufsräume, Werkstätten u. dgl. sind sogenannte Sicherungen eingebaut, die bei eintretenden Schäden in der Anlage die Leitung von der Stromlieferung abtrennen. Wenn z. B. die Schnur einer Tischlampe schadhaft wird, eine Glühlampe ausbrennt oder ein Heizkörper (Kochapparat, Zigarrenanzünder, Plätteisen) versagt, so kann eine für die Leitungen gefährliche Überlastung (Kurzschluß) der Anlage eintreten. Die Sicherungen, die aus einem feinen, in einen mit Sand gefüllten Porzellankörper eingebetteten Draht bestehen, schmelzen in solchen Fällen ab und schalten damit die Anlage aus. Zur Wiederinbetriebnahme der Anlage müssen neue Sicherungen eingesetzt werden. Ist der Schaden noch nicht beseitigt, d. h. der betreffende schadhafte Teil noch nicht von der Anlage abgeschaltet, so schmelzen die neuen Sicherungen sofort ebenfalls ab. Sind keine Ersatzsicherungen vorhanden, so tritt eine außerordentlich ärgerlich empfundene Störung in der Stromlieferung ein. Eine sehr willkommene Neuerung zur Vermeidung dieser Störungen bildet der neue Sicherheitsapparat (Klein-Automat), der die gleichen Abmessungen wie die Sicherung hat und an ihrer Statt anzubringen ist. Bei Schäden in der Anlage schaltet der Apparat die Anlage sofort aus. Behufs Wiederinbetriebnahme sind nun keinerlei Ersatzteile einzusetzen, sondern der Apparat ist wie ein Drehschalter sofort wieder einschaltbar. Ist der Schaden noch nicht beseitigt, schaltet der Apparat wieder aus, selbst wenn man den Griff mit der Hand festhält, und bleibt erst in eingeschalteter Stellung, wenn die Anlage störungsfrei ist. Der von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft herausgebrachte Kleinautomat ist so eingerichtet, daß er die strengen Prüfvorschriften für die Sicherungen erfüllt. Seine Bedienung ist durchaus gefahrlos und kann von jedem Laien ohne Anweisung vorgenommen werden. Außer der Ersparnis der nicht unbeträchtlichen Kosten für den Ersatz der Sicherungen ersetzt der Apparat den Hauptschalter und verhindert längere Unterbrechungen, da er stets betriebsbereit ist. Der Kleinautomat ist in hohem Maße berufen, die Vorzüge und Annehmlichkeiten einer elektrischen Anlage zu erhöhen.

Rechtspflege.

— **Aufwertung von Bereicherungsansprüchen; Rücksichtnahme auf die auch bei regulärer Geschäftsverwendung oder geschäftsüblicher Anlage unvermeidbare Verminderung des Goldwertes, sowie auf die berechtigten Interessen beider Teile.** (R.G. 12. 3. 1924 — I 294/1923 — Darmstadt.)

Aus den Gründen: Die Berufung auf vertragliche Rechte kann der Revision nicht zum Erfolge verhelfen. Es ist somit der Bereicherungsanspruch zu erörtern, den das Berufungsgericht seiner Beurteilung zugrunde gelegt hat. Zweck des im Gesetze normierten Bereicherungsanspruches ist, demjenigen, aus dessen Vermögen Werte ohne innerlich rechtfertigenden Grund in das Vermögen eines anderen übergegangen sind, diese Werte wieder zu verschaffen, soweit der andere in seiner Vermögenslage durch jenen Übergang bereichert ist. Das Berufungsgericht hat — im Hauptpunkte — angenommen, daß die Bekl. in ihrem Vermögen um den Betrag der Nachnahme von 15 650 ℳ bereichert ist, welcher Betrag ihr von der Bahn ausgezahlt ist, nachdem die Kl. die Nachnahme (umgerechnet in Schweizer Franken) eingelöst hatte. Es fragt sich, ob die Revision mit Recht behauptet, daß der herauszuzahlende Bereicherungsbetrag aufgewertet werden muß. Diese Frage ist in der Tat dem Grunde nach zu bejahen. Schon im ersten Entwurf zum BGB. § 740 war bestimmt: die Verbindlichkeit zur Hergabe . . . . . . erstreckt sich auch auf dasjenige, was der Empfänger aus dem Geleisteten erworben hat. In den Motiven Bd. II S. 838 war zu dieser Bestimmung ausgeführt, es fehle an jedem Grunde, das aus dem Geleisteten Erworbene anders zu beurteilen, als das Geleistete. Freilich könne die ausdrückliche Gleichstellung insofern nicht unbedenklich erscheinen, als Zweifel entstehen könnten, inwiefern der nur indirekte oder rechtsgeschäftliche Erwerb zu dem Erwerbe aus dem Empfangenen gehöre. Es könne aber darauf vertraut werden, daß Praxis und Wissenschaft in der richtigen Abgrenzung nicht fehl gehen würden. In der zweiten Kommission wurde, ohne daß eine sachliche Änderung beabsichtigt war, die Bestimmung konkreter gefaßt und beschlossen, der Verpflichtete habe die „Nutzungen" des erlangten Gegenstandes herauszugeben, Prot. II, S. 708 f. Diese Bestimmung ist — unter Beschränkung auf die „gezogenen" Nutzungen — Gesetz geworden, § 818 BGB. Zu den Nutzungen gehören auch die Vorteile, welche der Gebrauch der Sache gewährt, § 100 BGB. Warneyer, 1922, Nr. 122. Das Vorstehende zeigt, daß gerade bei Bereicherungsansprüchen die Herausgabe auch desjenigen, was „aus" dem Empfangenen erlangt ist, gefordert werden kann. Daraus folgt, daß bei Bereicherungsansprüchen die Aufwertung eines zurückzuerstattenden Betrages nicht ausgeschlossen ist. Selbstverständlich kann nicht gefordert werden, was nicht „aus" dem grundlos Empfangenen, sondern vielmehr ex negotiatione, etwa durch Spekulation oder dgl. erlangt ist. Die Rückforderungsmöglichkeit liegt aber in dem Umfange vor, in welchem ein Betrag, der so verwendet oder angelegt ist, wie dies in kaufmännischen Geschäften zu geschehen pflegt, sich rein durch die Geldentwertung dem nominellen Papiermarkbetrage nach vergrößert hat. Im vorliegenden Falle ist von dieser Möglichkeit der Aufwertung eines Bereichungsanspruches Gebrauch zu machen. Es wäre unbillig, entbehrte also eines innerlich berechtigenden Grundes, wenn die Kl. für die verauslagten Schweizer Franken 2631,85 einen Betrag von etwa 15 000 Papiermark jetzt zurückerhielte, während die Bekl. die 15 000 Papiermark im Sommer 1920 erhalten hat und sie bei geschäftsüblicher Verwendung oder Anlage auf einen weit größeren Papiermarkbetrag erhöht hat. Das Verlangen der Aufwertung ist also dem Grunde nach berechtigt.

Der Höhe nach ist folgendes zu beachten. Volle Aufwertung — etwa in der Weise, daß heute so viel Mark zu zahlen sind, wie heute dem Dollarwerte gleichkommen, den die 15 650 ℳ im Sommer 1920 hatten — kann nicht gefordert werden. Denn die Erfahrung lehrt, daß ein in Deutschland befindliches Markkapital durch die reguläre Geschäftsverwendung oder erlaubte geschäftsübliche Anlegung nicht in demjenigen Werte erhalten werden konnte, den es, gemessen an einem stabilen Wertmesser, im Jahre 1920 hatte. Es ist deshalb nur eine teilweise Aufwertung zulässig. Weiter kann die Bekl. einen etwaigen Schaden, den sie durch die Vorenthaltung des Flügels erlitten hat, wobei u. a. an eine etwaige Wertverminderung desselben infolge der langen Lagerung gedacht werden könnte, in Abzug bringen. Es wird, wie bei jeder Aufwertung, auf die Lage der berechtigten Interessen beider Teile Rücksicht genommen werden müssen.

— **Haftung der Bahn bei Beraubung von Frachtstückgut. Ersatz von Verzugs- und Geldentwertungsschaden.** Am 4. Januar 1921 wurden vom Schwiegersohn des Klägers auf dem Bahnhof M. eine Reihe von Sachen zur Beförderung an den Kläger in I. aufgegeben. Unter diesen Sachen befanden sich ein Kleiderschrank und eine Kiste mit Sachen. Das Gut traf am 9. Januar 1921 in I. ein und wurde am 11. Januar dem Kläger durch einen Fuhrmann ausgehändigt, der vom Kläger mit dem Abtransport

beauftragt war. Das alles geschah, ohne den Schrank und die Kiste vorher zu wiegen. Noch am Tage der Empfangnahme erstattete der Kläger die Anzeige, daß der Schrank und die Kiste beraubt seien. Die von der Bahn angestellten Ermittlungen zogen sich lange hin, ohne daß eine Benachrichtigung des Klägers erfolgte. Dieser erinnerte am 29. März an seinen Schadensersatzanspruch und bat um baldige Zahlung. Nunmehr lehnte das Reklamationsamt M. den Anspruch des Klägers mit der Begründung ab, es sei nicht nachgewiesen, daß die Sachen auf der Bahn abhanden gekommen seien. Diesen Bescheid hielt das Reklamationsamt nach erneuter Eingabe und erneuter Vernehmung des Mannes, der die Sachen abgefahren hat, aufrecht.

Im Klagewege entschied als erste Instanz das Landgericht München mit der gleichen Begründung auf Abweisung der Klage. Auf die Berufung des Klägers verurteilte dagegen das Oberlandesgericht München den Beklagten, dem Kläger den entstandenen Schaden einschließlich des durch den Zahlungsverzug entstandenen Geldentwertungsschadens zu ersetzen. Dieses Urteil ist jetzt vom Reichsgericht bestätigt worden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Das Oberlandesgericht hat zum Ausdruck gebracht, daß der Beklagte spätestens mit der Klagezustellung in Verzug gekommen sei. Tatsächlich waren auch die Ermittlungen des Beklagten insofern nicht zureichend, als er die wichtigsten Zeugen, die Eheleute H., gar nicht gehört hat und auch den Zustand des Schrankes und der Kiste bei der Ablieferung nicht ausreichend gewürdigt sowie die Sachen nicht alsbald nachgewogen hat. Hätte er das getan, dann hätte auch ihm die Wahrheit der Angaben des vertrauenswürdigen Klägers in so hohem Maße glaubhaft gemacht erscheinen müssen, daß er auf seine Gefahr handelte, wenn er trotzdem nicht zahlte. Daraus, daß das Landgericht auch der dem Kläger obliegenden Nachweis nicht für geführt erachtet hat, folgt nichts gegen den Verzug des Beklagten. Äußerstenfalls hätte der Beklagte bis Anfang Mai alle Feststellungen treffen können. Damals aber war der Stand der deutschen Währung mindestens ebenso hoch wie im Januar 1921. Er muß also gemäß § 288 BGB. den dem Kläger aus dem Verzug seitdem entstandenen Schaden ersetzen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

Bücherschau.

— **Dr.-Ing. Adolf Friedrich, „Menschenwirtschaft".** Über „Menschenwirtschaft" hat Dr.-Ing. Adolf Friedrich in Hannover auf der diesjährigen Tagung des Vereins deutscher Ingenieure zwei Vorträge gehalten, deren Grundlage ein unter der gleichen Überschrift in Nr. 17 der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure vom 26. 4. 1924 erschienener Aufsatz des Vortragenden war. Die darin entwickelten Gedanken hat der Verfasser in praktischer Tätigkeit in der Eisenindustrie, Textil- und Spezialindustrie sowie im Verkehrswesen gesammelt. An sehr anschaulich aus der Praxis entnommenen Beispielen zeigt Friedrich, wie Menschenwirtschaft zu betreiben ist und wie sie wirkt.

Unter „Menschenwirtschaft" versteht Friedrich einerseits das Arbeiten, zu dem die Berufsertüchtigung und die Arbeitsgestaltung gehört, andererseits das Führen der Menschen.

Seine Ausführungen sind auch für die Arbeiten in der Eisenbahnverwaltung von großer Bedeutung und von erhöhtem Interesse, wenn man sie auf alle vorkommenden Arbeiten entsprechend zu übertragen versucht einschließlich der Tätigkeit in den Amtsstuben und Büros, auf die sie zunächst allerdings nicht zugeschnitten sind und für die sie demgemäß auch nicht in jeder Beziehung zutreffen können. Trotzdem kann auch dem Verwaltungsbeamten der Eisenbahn das Lesen des Friedrichschen Aufsatzes nur warm empfohlen werden.

Von dem reichen und in packender Sprache dargestellten Inhalt sei hier nur hervorgehoben, was von dem allgemeinen Standpunkte der Menschenwirtschaft besonders beachtlich erscheint:

Friedrich betont, daß nicht die Arbeit an sich Zweck des Lebens ist, sondern die Frucht des Schaffens. Zur Erzielung hochwertiger Arbeitsleistung verlangt er deshalb die Berufsertüchtigung und die Arbeitsgestaltung, und versteht unter letzterer die Vereinfachung der Arbeitsbedingungen und die Anpassung der Arbeit an den Menschen. Zur Berufsertüchtigung ist die sorgfältige und individuelle Schulung der Fähigkeiten und der Fertigkeiten erforderlich; zu dieser Schulung gehört die Exaktheit des technischen Denkens, die wir in der Menschenführung vernachlässigt haben. Dabei handelt es sich nicht um eine neue psychologische Technik, sondern nur um klare Anwendung alterprobter praktischer Grundsätze. Für die zweckmäßige Arbeitsgestaltung weist Friedrich auf die Notwendigkeit hin, eine neue Zweckbeziehung zur Verbindung des Menschen mit seiner Arbeit herzustellen, durch die auch der an einer Maschine arbeitende Mensch seinen persönlichen Einfluß auf Art und Umfang seiner Leistung wiedererkennen kann (Betriebspropaganda); er will gewissermaßen versuchen, den Arbeiter zu einer Art Unternehmer zu erheben, der Miete für seine Maschine bezahlt, Strom und Licht begleicht u. dergl. Zu fernerem Anreiz empfiehlt er, Stückzähler an selbsttätigen Maschinen anzubringen, kurz, die Arbeit überall wieder für den Schaffenden zu beseelen, eine Forderung, die auch in weiten Kreisen der Arbeiterschaft erhoben ist. Aber ebenso, wie der Industriearbeiter durch die seelenlose Tätigkeit gelähmt wird, macht unbeseelte Verwaltungsarbeit auch auf höheren Gebieten schaffende Menschen leicht zu dem, was man in abfälligem Sinne Bürokraten nennt.

Ganz besonders eindrucksvoll ist, was Friedrich von dem Führen des Menschen sagt. Er beklagt, daß unserer Arbeit Hochziel, Klarheit und Bewegungsmöglichkeit fehlt, daß sie in starren Organisationsformen leblos wird und dadurch die Entwicklung von Führernaturen erschwert; es fehle uns an mitreißenden Naturen, die das Zeug in sich haben, im Wirtschaftskampfe eine Welt zu stürmen, Kerlen, die Tatendrang in die Arbeit tragen. Das können aber nur Menschen, die weitere und höhere Ziele haben. Führererziehung ist demgemäß nach Friedrich Erziehung zur Persönlichkeit, die in sich harmonisch ist; ungeeignete Leiter sollte man mit vollem Gehalt pensionieren und würde damit ungeheures Geld verdienen. Der Führer soll so kraftbewußt sein, daß ihm auch seine Pferde nicht feurig genug sein können; Angst und eigenes Schwächegefühl darf er nicht kennen; aber er soll den von ihm Geführten dabei Helfer sein, um sie zu ertüchtigen, sie auch menschlich so kräftig wie möglich zu machen. In Technik und Wirtschaft müssen wir einen Stamm gerader, zielbewußter und kenntnisreicher Unter- und Oberführer erziehen. So ist höchstes Führertum Staatskunst und diese wiederum ist die Menschenwirtschaft in umfassendstem Maße. Deshalb hat der Staat Anteil an tatkräftiger Menschenwirtschaft überall da, wo Menschen schaffen.

G.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist ein IV. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen verteilt worden.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die Teilstrecke Zittau-Nikrisch der Linie Zittau-Görlitz wird seit dem 15. Juni und die Strecke Scheibe-Warnsdorf-Eibau ab 1. Juli 1924 als Nebenbahn betrieben.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Unsere Bekanntmachung vom 18. Februar d. J. (Vereinszeitung Nr. 10, Seite 177), betreffend Schließung des Bahnhofes Bresewitz (Strecke Velgast-Barth-Prerow, Nebenbahn) wird dahin geändert, daß der Bahnhof für die Zeit vom 15. Juni bis 31. August j. J. — erstmalig am 22. Juni d. J. — für den Gesamtverkehr geöffnet ist. Es bleibt somit nur für die übrige Zeit des Jahres die bereits bekanntgegebene Verkehrsbeschränkung bestehen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Die Bahnstation Friedrichstal auf der Strecke Freudenstadt-Klosterreichenbach wird mit sofortiger Wirkung für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen, sie dient nur noch dem Güterverkehr, der im bisherigen Umfang aufrechterhalten bleibt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die an der Strecke Riesa-Chemnitz gelegene Personenverkehrsstelle Haltepunkt Seerhausen erhält vom 15. Juli 1924 ab die Bezeichnung Bahnhof.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 124 vom 20. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bezugspreis für Heft 5 des technischen Fachblattes des Vereins;

Nr. IV 193 vom 20. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österr. Bundesbahndirektionen und die vereinsfremden Bahnen, die Abdrucke des Übk. zum VBR. bezogen haben, betreffend Nachtrag IV des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Abänderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofes IV. Klasse Bresewitz.

Unsere Bekanntmachung vom 18. Februar d. J. betreffend Schließung des Bahnhofes Bresewitz (Strecke Velgast-Barth-Prerow, Nebenbahn) wird dahin geändert, daß der Bahnhof für die Zeit vom 15. Juni bis 31. August d. J. — erstmalig am 22. Juni d. J. — für den Gesamtverkehr geöffnet ist. Es bleibt somit nur für die übrige Zeit des Jahres die bereits bekanntgegebene Verkehrsbeschränkung bestehen; d. h. der Bahnhof ist dann unbesetzt, Fahrkarten verkaufen die Zugführer, Stückgutverkehr ist ausgeschlossen, der Wagenladungsverkehr wird von der Mutterstation Pruchten mitbesorgt. (764)

Stettin, im Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Verkehr in Donaulände Regensburg sowie in Donaulände und Winterhafen Passau wurde am 21. Juni 1924 wieder aufgenommen. (767)

München, den 23. Juni 1924.
Reichsbahndirektion München.

3. Güterverkehr.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 ab werden für Stationen der Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn, der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn, der Osthofen-Westhofener Nebenbahn, der Reinheim - Reichelsheimer Nebenbahn, der Seltztalbahn, der Sprendlingen-Fürfelder Nebenbahn, der Worms-Offsteiner Nebenbahn Entfernungen geändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (769)

Berlin, den 24. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 tritt die Hoyaer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 25 für Milch bei.

Berlin, den 25. Juni 1924. (773)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 tritt die Eisenbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee dem Ausnahmetarif 12 bei.

Berlin, den 26. Juni 1924. (776)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 werden die Stationen der Eberswalde-Schöpfurther Eisenbahn in den vorbezeichneten Tarif einbezogen. Ferner treten für einige Stationen der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn Entfernungskürzungen ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1924. (783)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Gütertarif Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird die Station Kläden (Krs. Osterburg) in den vorbezeichneten Tarif einbezogen. Ferner treten Entfernungskürzungen für die Stationen Mehrstedt, Oester-Körner und Schlotheim der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1924. (784)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 ab werden die besonderen Zuschlagsfrachten der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn lfd. Nr. 74 des Abschnitts II ermäßigt. Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Berlin, den 28. Juni 1924. (780)
Direktion
der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 30. Juni 1924: Aufnahme von Düsseldorf = Reisholz, Leipzig Dresdn. Bf., Leipzig M. Th. Bf., Leipzig = Plagwitz, Ratingen West und Schönborn b. Dobrilugk in A. T. 49; Elze (Han.), Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Berl. Bf., Leipzig Dresdn. Bf., Leipzig Eilenb. Bf., Leipzig=Connewitz, Leipzig=Großzschocher, Leipzig=Kleinzschocher, Leipzig=Leutzsch, Leipzig=Lindenau, Leipzig=Schönefeld, Leipzig Stötteritz, Leipzig=Stünz und Leipzig=Wahren in A. T. 52; Streichung von Dobrilugk=Kirchhain und Beutersitz im A. T. 49. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (759)

Altona, den 23. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. Juli 1924 wird die Station Skagen auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. Juni 1924. (770)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. — Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1924 werden die Stationen Kiel und Suchsdorf in den Ausnahmetarif 63 für Salzheringe als Versandstationen aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Juni 1924. (774)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird in der Entfernungstafel II nachgetragen: Beilstein (Dillkreis) — Frt — mit den um 5 km erhöhten Entfernungen für Holzhausen (Kr. Wetzlar).

In der Entfernungstafel I ist zu berichtigen:

Altstätten (Lok. A. G.)* in Altstätten (Allgäu) (Lok. A. G.)* und Langenwang (Lok. A. G.)* in Langenwang (Schw.) (Lok. A. G.)*.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (761)

München, den 17. Juni 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 30. Juni 1924: Aufnahme von Singen (Hohentwiel) in A. T. 33; Dingelstädt (Eichsfeld), Ichtershausen, Kölbingen, Stockheim (Oberhess.), Unterboihingen, Westerburg, Zell=Kirchbrombach in A. T. 35; Enzweihingen, Erbendorf Nord, Erbendorf Süd, Kötzting, Marktredwitz in A. T. 38; Salzmünde in A. T. 40; Großbreitenbach (Thür.), Höchst (Main), Ichtershausen, Neustadt=Gillersdorf, Worms in A. T. 49; Arnsberg (Westf.), Kirnbach in A. T. 53. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 25. Juni 1924. (771)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1924. Aufnahme von Gesundbrunnen Lagerhof in A. T. 52; Merzdorf, Oker in A. T. 59; Düsseldorf - Derendorf, Forchheim (Ofr.), Goldmühl, Grafwöhr, Heilsbronn, Limmersdorf, Neuhaus (Pegnitz), Oberammergau, Schirnding, Spiegelau, Unterlind in A. T. 60; Baudach (Laus.), Braunsdorf (Oberlaus.), Coswig (Sa.), Freiwaldau (Kr. Sagan), Glashütte Rauscha, Helmsdorf (Kr. Sorau), Ludwigsburg, Lugknitz, Nieder-Ullersdorf, Niewerle, Oberklinge, Priebus, Schorndorf, Sommerfeld M. T. S. E., Teuplitz M. T. S. E., Tschöpeln-Quolsdorf, Wiesau (Kr. Sagan) in A. T. 61. Streichung von Rengersdorf im A. T. 52; Neusörnewitz im A. T. 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (785)

Altona, den 29. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II. Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl usw.

1. Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1924 wird das Warenverzeichnis wie folgt ergänzt:
   Unter Klasse A Abschnitt I wird als neue Tarifstelle aufgenommen: „18 a. Maschinen und Maschinenteile usw."
   Die Tarifstelle 4 der Klasse A Abschnitt II wird durch die Einschaltung des Wortes „Zündkerzen" hinter „Magnetzünder" ergänzt.
2. Ferner wird ohne sachliche Änderung in die Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen eine Erläuterung aufgenommen. (Füllung von Behältern vor der Ausfuhr in den Seehäfen nicht zulässig.)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Juni 1924. (787)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Kohlenausnahmetarif 6 vom 20. August 1923.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1924 ist zum Kohlenausnahmetarif 6 der Nachtrag 3 herausgegeben.

Für den Kohlenausnahmetarif werden weiter mit Wirkung vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen Stationen der englischen Zone und Stationen des Regiebetriebs sowie für den Verkehr von den Stationen im Regiebetrieb über die englische Zone nach Stationen des unbesetzten Gebietes die Übergangsstationen neu bekanntgegeben. Nähere Ausführungen sind im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger veröffentlicht worden.

Essen, den 21. Juni 1924. (766)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 treten Änderungen und Ergänzungen ein:

a) im Verzeichnis der beteiligten Bahnen,
b) im Abschnitt „A. Besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung“ (Zu § 9 Zahlungsmittel“, zu § 75 „Lieferfrist“ und zu § 76 „Ablieferung“),
c) im Abschnitt „B. Besondere Tarifvorschriften“ (11. Fische).

Näheres enthält die am 30. Juni 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers für den Güterverkehr.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juni 1924. (775)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Gütertarif, Teil II; Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif, Teil II, Hefte 1—3.

Am 1. Juli 1924 werden die Stationen der Eberswalde-Schöpfurther Eisenbahn in die Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif in Kraft. Er enthält im wesentlichen die seit Ausgabe des Nachtrags I im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen sowie die durch Eröffnung der Neubaustrecken Wiesenburg (Mark)-Roßlau (Anh.) und Hammelburg-Bad Kissingen eingetretenen Entfernungskürzungen.

Ferner werden im Mitteldeutsch-Bayerischen Tarif die am 1. März 1924 im Verfügungswege eingeführten Entfernungsänderungen für den Knotenpunkt Marxgrün mit Gültigkeit vom 1. August d. J. aufgehoben und die ursprünglichen Entfernungen wiederhergestellt. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

Erfurt, den 24. Juni 1924. (762)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 werden die Entfernungen der Stationen Achkarren, Atzenbach, Bahlingen (Baden), Bötzingen, Bräunlingen, Breisach (Kaiserstuhlbahn), Breisach (Grenze), Burkheim - Bischoffingen, Eichstetten, Endingen (Baden), Furtwangen, Hammereisenbach, Jechtingen, Königschaffhausen, Mambach, Nimburg (Baden), Oberrotweil, Sasbach (Rhein), Schönau (Wiesental), Schönenbach, Todtnau, Utzenfeld, Vöhrenbach, Wembach, Wolterdingen und Zindelstein geändert.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz). (768)

Breslau, den 24. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. Juli 1924:

Aufnahme von Falkenberg (Oberschles.) in A. T. 34; Hamburg Sternschanze in A. T. 35 und 49 als Empfangsstationen; Neustrelitz Reichsb. in A. T. 35 als Versandstation. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. Juni 1924. (779)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 30. Juni 1924 wird der Ausnahmetarif 41a für Stickstoff-Düngemehl aus Abfällen tierischer Art zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Näheres durch Reichsbahn - Tarifanzeiger. (765)

Altona, den 25. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Badischer Güterverkehr (einschl. Bad. Nebenbahnen).

Auf 1. Juli 1924 erscheint zum Entfernungsanzeiger vom 1. Mai 1924 der Nachtrag 1. Er enthält in der Hauptsache die neuen ermäßigten Entfernungen der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und der Zell-Todtnauer Bahn.

Karlsruhe, den 24. Juni 1924. (778)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. - Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. H. Polnischoberschlesisch - Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 31. Juli 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A und B genannten Tarife ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfd. Nr. 2071/1923 und lfd. Nr. 938/1924.

Oppeln, den 28. Juni 1924. (786)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Im Verzeichnis 1 „Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen“ des vorgenannten Tarifs ist die Station Grünthal in Polaun (Deutsche Bezeichnung) und Polubny (Tschechoslowakische Bezeichnung) zu ändern. Hinter Polaun sind einzuschalten: (760)

Deutsche Bezeichnung	Tschechoslowakische Bezeichnung
Heinersdorf a. d. Tafelfichte	Jindrechovice poel Smoken
Hermsdorf bei Friedland	Hermanice u Frydlantu

Im übrigen wird auf die Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn lfd. Nr. 922/24 hingewiesen.

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Auf 1. Juli 1924 erscheint zum Entfernungszeiger vom 1. April 1922 der Nachtrag 1. Er enthält außer Entfernungsänderungen auch die Neuaufnahme einiger württ. Stationen.

Karlsruhe, den 25. Juni 1924. (777)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 für den Holzverkehr Polen-Niederlande.

Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Änderungen durchzuführen:

1. Am Schluß der Anwendungsbedingungen als lfd. Nr. 6 ist nachzutragen:
   6. Durch eine Zurückbeförderung des Holzes nach Deutschland wird die Anwendung des Ausnahmetarifs verwirkt.
2. Der Wortlaut der Abteilung a) ist wie folgt zu fassen:
   „Stamm- und Stangenholz (auch Masten) der Güterklasse D.“

Breslau, den 26. Juni 1924. (781)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird das Warenverzeichnis wie folgt geändert: Abteilung a) hat zu lauten: „Stamm- und Stangenholz, auch Masten, sowie Schnittholz der Güterklasse D“. In der Abteilung b) ist vor „Eisenbahnschwellen“ einzufügen: „Stäbe und Brettchen zur Herstellung von Packmitteln, wie in Ziff. 5 der Güterklasse E genannt.“

Dresden, am 27. Juni 1924. (772)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.).

Änderung des Wartegeldes im Schleppladungsverkehre aus der unteren Donau: Das Wartegeld beträgt für die ersten 4 Tage der Überschreitung der Ladezeit Dollar 5.— pro Tag der Überschreitung und Schlepp, vom 5. Tage der Überschreitung der Ladezeit Dollar 7.50 pro Tag der Überschreitung und Schlepp.

Wien, am 27. Juni 1924. (782)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wird die Preisstufeneinteilung im vorgenannten Verkehr neu geordnet. Gleichzeitig werden die Fahrpreise in den meisten Verbindungen erhöht. Die bisherigen Fahrpreise im inneren Stadt- und Ringbahnverkehr sowie in einzelnen Verbindungen des Nahverkehrs von den Berliner Ausgangsbahnhöfen bleiben bestehen. Die Änderungen werden durch Neuausgabe der Preistafeln zum Tarif durchgeführt.

Die Tarifänderung sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vgl. RGBl. von 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 24. Juni 1924. (763)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 28. Berlin, den 10. Juli 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Eisenbahnunglück von Bellinzona.

Am 23. April d. J. morgens 2,50 Uhr ereignete sich auf dem Rangierbahnhof San Paolo, nördlich von Bellinzona (Tessin), das größte Eisenbahnunglück, das die Schweizerischen Bundesbahnen jemals zu beklagen hatten. Seit dem großen Unglück auf der Brücke von Münchenstein, das schon so weit zurückliegt, daß die jüngere Generation es nicht mehr erlebt hat, war in der Schweiz kein Zugunfall von nennenswerter Bedeutung vorgekommen, und die S. B. B. standen in dem Rufe, in der Betriebssicherheit obenan zu stehen. Die Schreckensnacht von Bellinzona hat gezeigt, daß selbst die bestgeleiteten Bahnen gegen Unglück nicht gefeit sind, solange es tückische Zufälle und menschliche Unvollkommenheiten gibt.

Das Unglück von Bellinzona hat im In- und Ausland starken Eindruck gemacht; namentlich auch in Deutschland, das den Verlust eines seiner besten Männer zu beklagen hatte, dessen Tüchtigkeit und Arbeitskraft in so schwerer Zeit, wie der heutigen, schwer zu entbehren sind. Die öffentliche Meinung hat sich mit besonderer Heftigkeit mit den Ursachen des Zusammenstoßes beschäftigt, und es hat sich das häßliche Schauspiel gezeigt, daß teils zur eigenen Entlastung, teils zur Verunglimpfung politischer Gegner in Presse und Publikum Tatsachen entstellt und Anklagen erhoben wurden.

Namentlich hat die sozialistische Partei versucht, den Unfall auf die Sparpolitik der S. B. B. im Personalwesen zurückzuführen. Die Untersuchung hat die Haltlosigkeit dieses Vorwurfs erwiesen. In Deutschland haben die von einem Teil der Presse und des Publikums gemachten Versuche, das Unglück der deutschen Verwaltung zuzuschreiben, die einen Kurswagen mit Gasbeleuchtung gestellt hatte, peinlich berührt. Richtig ist, daß die Entzündung des Leuchtgases zur Erhöhung der Folgen des Unglücks wesentlich beigetragen hat. Den Gaswagen für das Unglück selbst verantwortlich zu machen, ist eine Verwechslung von Ursache und Wirkung. Wenn man außerdem bedenkt, daß es in der Hand der S. B. B. lag, auf den Kurswagen überhaupt zu verzichten, wenn Deutschland keinen anderen mit elektrischer Beleuchtung stellen konnte, und daß auch noch zahlreiche Wagen mit Gasbeleuchtung aus anderen Ländern, insbesondere französische, in der Schweiz laufen, so ist es begreiflich, daß die Behauptungen von „deutscher Schuld“ keine angenehmen Empfindungen ausgelöst haben.

Um so erfreulicher war es, daß der Vorsteher des Eisenbahndepartements, Bundesrat Dr. Haab, vor dem Ständerat bei Beginn der Junitagung in der ihm eigenen sachlichen und klaren Weise die Ergebnisse der amtlichen Untersuchung mitgeteilt und die sich daraus ergebenden Schlüsse vorurteilsfrei vorgetragen hat.

Am 23. April 1924 ereignete sich, wie oben gesagt, das Unglück um 2½ Uhr morgens im Rangierbahnhof San Paolo, 1,6 km nördlich von der Station Bellinzona, dem Hauptort des Tessin, wo die Gotthardbahn sich gabelt, um Lugano einerseits und Locarno andrerseits zu erreichen. Der Gotthardzug Nr. 70 wurde, von Norden kommend, durch die für einen von ihm überholten Güterzug auf Ablenkung gestellte Weiche nach dem Rangierbahnhof abgelenkt und stieß auf den mit etwa einstündiger Verspätung von Süden her kommenden Schnellzug Nr. 51b. Das Einfahrtsignal für den von Norden kommenden Schnellzug war geschlossen; das rote Licht war deutlich sichtbar, trotzdem wurde es überfahren. Der Lokomotivführer, von seinem Heizer auf das rote Licht aufmerksam gemacht, glaubte, daß es nicht seinem Zuge gelte. Dieser Mißgriff hat etwa 15 Menschen das

Leben gekostet. Allerdings wirkten mehrere unglückliche Verhältnisse mit, die bei der Prüfung der Schuldfrage mit zu berücksichtigen sind. Die gerichtliche Untersuchung war noch nicht abgeschlossen, als Dr. Haab sie erörterte.

Der Bahnhof Bellinzona ist seit längerer Zeit im Umbau begriffen. Dort soll u. a. eine rein elektrische Sicherungsanlage neuester Bauart hergestellt werden, die zur Zeit des Unfalls erst im Bau war. Inzwischen war eine provisorische Anlage im Betrieb, die zwar bei Beachtung aller Vorschriften, insbesondere bei Beachtung der Signale, keine Gefährdung der Betriebssicherheit in sich schließt, aber doch beim Zusammentreffen mehrerer Fehler und unglücklicher Umstände die Möglichkeit von Unglücksfällen zuläßt. So wird beanstandet, daß im Bahnhof Bellinzona die Ausfahrt nach Norden gegeben werden kann, selbst wenn die Weiche bei der Einfahrt in den Güterbahnhof so gestellt ist, daß das Gleis durch einen anderen Zug gekreuzt werden kann. Diese feindliche Weiche ist vom Ausfahrtsignal über 1 km entfernt, so daß eine zuverlässige Drahtzugverriegelung nicht mehr möglich ist. Es soll bei der endgültigen Anlage die Abhängigkeit zwischen Ausfahrtsignal und Weiche durch eine Blockeinrichtung auf andere Weise hergestellt werden.

Vom Eisenbahnpersonal sind in der verhängnisvollen Nacht verschiedene Verstöße gegen ihre dienstlichen Weisungen gemacht worden. Der Abfertigungsbeamte der Station Ambri-Piotta, südlich von Airolo, mußte die Verlegung der Überholung eines vom Norden kommenden Güterzuges durch den Zug Nr. 70 den nachfolgenden Stationen einschließlich Bellinzona telephonisch melden. Er hat dies nur bis Biasca getan, der letzten Schnellzugsstation nördlich von Bellinzona. Der Abfertigungsbeamte von Biasca hat die Meldung nach Bellinzona erst weitergegeben, als es zu spät war. Der Wärter der verhängnisvollen Weiche hatte Kenntnis von der einstündigen Verspätung des Schnellzuges aus Italien. Für diesen hätte er die Weiche auf freie Durchfahrt nach Norden stellen müssen, statt auf Ablenkung nach dem Rangierbahnhof. Endlich hätte der Abfertigungsbeamte in Bellinzona vor Abfertigung des Schnellzuges sich vom Wärterposten bei der Weiche nach dem Güterbahnhof die telephonische Bestätigung geben lassen müssen, daß sich die Weichen für die Ausfahrt des Schnellzuges in richtiger Stellung befanden. Dann hätte die Stellung der Weiche auf gerade Fahrt rechtzeitig noch erfolgen können.

Alle diese Fehler sind Verstöße gegen Dienstvorschriften. Ihr Zusammentreffen hat erst die schweren Folgen des Überfahrens des Haltesignals ermöglicht. Es ist festgestellt, daß alle in Frage kommenden Angestellten vor der verhängnisvollen Nacht die vorgeschriebenen Ruhetage gehabt haben, daß ihr Dienst den Achtstundentag nicht überschritten hat, und daß er nicht so schwer war, daß sie nicht ihre Pflicht mit der nötigen Ruhe hätten erfüllen können.

Ein Teil der Schuld ist auch der Tatsache zugeschrieben worden, daß ein Heizwagen, bei dem eine Gefahr der Kesselexplosion bei Zusammenstößen bestehen soll, als Schutzwagen hinter die Lokomotive eingestellt worden ist. Die Untersuchung hat ergeben, daß die Gefahr überschätzt wird, weil die Bauart des Kessels sehr widerstandsfähig ist. Immerhin hat der Vorsteher des Eisenbahndepartements zugesagt, daß man vor Beginn der neuen Heizungszeit die bisherigen Vorschriften über die Einstellung der Heizwagen „in Wiedererwägung ziehen“ werde.

Hinter dem Heizwagen lief ein deutscher Kurswagen mit Gasbeleuchtung. Der dem ersteren zugekehrte Teil des deutschen Wagens geriet zuerst in Brand, aber es hat sich nicht feststellen lassen, daß der Heizwagen daran schuld war; vielmehr ist nach Ansicht der Verwaltung anzunehmen, daß er auch in Brand geraten wäre, wenn der Stoß durch einen anderen als einen Heizwagen erfolgt wäre. Eine eigentliche Gasexplosion hat nach den Beobachtungen des Personals und den Aussagen der Geretteten nicht stattgefunden, die zahlreichen Insassen des Wagens, deren Tod zu beklagen ist, sind nach den Erklärungen Dr. Haabs durch den Anprall sofort getötet worden oder einer Vergiftung durch das unter starkem Druck ausströmende, entzündete Leuchtgas in kürzester Zeit erlegen.

Dr. Haab stellte fest, daß in der Schweiz zurzeit noch etwa 60 ausländische Wagen mit Gasbeleuchtung laufen, während die Schweiz nur die elektrische Beleuchtung kennt. Nach den Übereinkommen über den Austausch von Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr ist jede Beleuchtungsart zulässig, bei der die Reisenden im Wagen sitzend lesen können. Da die ausländischen Verwaltungen noch nicht über eine genügende Zahl elektrisch beleuchteter Wagen verfügen, so würde die Ablehnung von Wagen mit Gasbeleuchtung zu einer erheblichen Einschränkung des durchgehenden Verkehrs führen. Deshalb werde man sich dazu verstehen müssen, den ausländischen Verwaltungen eine ausreichende Frist für die Änderung der Beleuchtung der in der Schweiz verkehrenden Kurswagen einzuräumen. Endlich hat sich der Vorsteher des Eisenbahndepartements zu der Frage der automatischen Zugsicherung geäußert, die von manchen Seiten mit besonderem Nachdruck verlangt wird, so oft ein Eisenbahnunglück infolge einer Nichtbeachtung geschlossener Signale stattfindet. Dr. Haab wies darauf hin, daß bisher eine völlig sichere Einrichtung noch nicht erfunden sei, und daß nach Ansicht hervorragender Fachleute eine automatische Bremsung, die häufig versage, weniger Sicherheit biete, als keine, weil die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals im Vertrauen auf die automatische Wirkung in kurzer Zeit nachlasse. Deshalb hätten sich die meisten Verwaltungen nicht entschließen können, solche Einrichtungen einzuführen. Gleichwohl wende die Schweiz dieser Frage die größte Aufmerksamkeit zu in der Hoffnung, daß es doch schließlich gelingen werde, auch diese Aufgabe befriedigend zu lösen.

Der Grunderwerbskommissar.

Von Ober- und Geheimer Regierungsrat **Hanow** in Frankfurt (Oder).

Wer als Strecken- oder Neubaudezernent einmal einen größeren Grunderwerb auszuführen gehabt hat, wird es als außerordentlich lästig empfunden haben, daß die schon allein in dem Geschäfte an sich liegenden großen Unzuträglichkeiten durch die Unsachlichkeit und vor allem die Habsucht der widerstrebenden Verkäufer noch erheblich vermehrt zu werden pflegen. Es ist ganz selbstverständlich, daß eine im Wege des Zwanges erreichte Wegnahme von Land dem von dieser Maßnahme Betroffenen die weitestgehende Gewähr dafür bieten muß, es werde ihm auch wirklich das zuteil, was ihm zukommt, soweit sich überhaupt seine Schäden in Geld ausdrücken und demgemäß begleichen lassen; gewisse, man möchte sagen Gefühlswerte werden trotzdem unberücksichtigt bleiben müssen und Unbehagen erwecken. Deshalb sieht auch das zurzeit noch gültige Enteignungsgesetz eine Fülle von Rechtsbehelfen vor, von denen einige, voran z. B. die Beschwerde über den Planfeststellungsbeschluß, rechtlich sowohl wie tatsächlich gänzlich wertlos sind und eigentlich nur dazu dienen, böswillige Besitzer anzureizen, sie anzuwenden, um die Ausführung des Bahnbaues hinzuhalten. Die Planfeststellung ist nun nicht erforderlich, wenn man darauf ausdrücklich verzichtet hat, und diesen Verzicht sieht das amtliche Formular über die Erteilung der Bauerlaubnis zweckmäßigerweise vor. Wie aber oft im Leben, Vernunft wird Unsinn, Wohltat Plage: Die Länge des Formulars schreckt sehr viele ab, läßt Mißtrauen aufkommen und verursacht sehr oft dann die Verweigerung der Bauerlaubnis, ohne die der Bau eben nicht in Angriff genommen werden kann. Im Grunderwerbswesen kommt aber alles auf Schleunigkeit, verbunden mit praktischer Tätigkeit, an. Je früher die Bauerlaubnis gegeben wird, desto besser ist es. Hat eine Behörde geschickte Beamte zur Hand, die mit Groß und

Klein, Hoch und Niedrig umzugehen verstehen, so ist das ganz außerordentlich wertvoll; im anderen Falle muß der zuständige Bearbeiter selber handeln. Als sehr zweckmäßig hat es sich da erwiesen, vorausgesetzt, daß der Grunderwerbsdezernent mit dem Eisenbahndezernenten der Bezirksregierung an einem Strange zieht, die Bauerlaubnis und ihre Erteilung gelegentlich der (im Osten üblichen) Bereisung zu behandeln, die dazu dienen soll, die Wünsche der Anlieger und Interessenten bezüglich der Führung der Linie an sich und der Anlegung der Bahnhöfe anzuhören. Hier waltet noch eine gewisse Erwartung ob und diese zeitigt ein Entgegenkommen. Bei der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes ist es im allgemeinen schon zu spät, denn diejenigen, die etwas erreicht haben, kennen meist keine Dankbarkeit mehr und die, die leer ausgegangen sind, sind natürlich verärgert und wollen sich zu nichts verstehen. Was bleibt dann der Eisenbahnverwaltung anderes übrig, als zu enteignen, und dieses Verfahren dauert im allergünstigsten Falle etwa vier Monate, während deren an den einzelnen betroffenen Stellen nichts anzufangen ist; aber selbst, wenn man sich in irgendeinem Abschnitte des Verfahrens doch noch einigt, also die Enteignung nicht durchzuführen braucht, wird man schließlich doch immer noch mehr zu zahlen haben, als man genau genommen wirklich schuldig ist. Man soll die Begehrlichkeit nicht unterschätzen, die die Ursache dafür ist, daß die Behörde tiefer in den Beutel zu greifen hat, als ein Privatmann; am hellsten tritt sie dann in Erscheinung, wenn Kreise oder Gemeinden sich verpflichten, Grund und Boden kostenlos herzugeben, die einzelnen aber ihn nicht schenken, sondern bezahlt haben wollen; sie sehen nicht ein, daß sie sich gewissermaßen selber die geforderten und meist in vollem Umfange bewilligten hohen Preise zahlen müssen, da die Gemeinde zur Leistung der erwachsenen Grunderwerbskosten eine von allen Mitgliedern zu deckende Anleihe aufnehmen oder einen entsprechenden Betrag auf sie umlegen muß. — Daß es nicht selten Leute gibt, die sich auch in diesen Fällen sogar enteignen lassen, etwas, was dann die Eisenbahnverwaltung auf Kosten des Grunderwerbspflichtigen zu erledigen hat, sei hier nur zur Unterstreichung des vorher Gesagten erwähnt, obwohl doch tatsächlich der wirkliche, volle Wert einiger, selbst der bekannten „gerade besten“ Morgen verschwindend gering gegenüber dem Vorteile ist, den eine Eisenbahnlinie nicht nur dem einzelnen, sondern auch der Allgemeinheit bringt. — Es kommt also schließlich, so tief bedauerlich es ist, durch einen Bahnbau zu einem Kriege Aller gegen Alle, der nicht selten mit größter Heftigkeit und nachfolgender, anhaltender Verbitterung geführt zu werden pflegt. Das neue Reichsenteignungsgesetz wird nun hoffentlich mit einer großen Zahl der veralteten und gar nicht mehr zeitgemäßen Sicherungsvorschriften des preußischen Gesetzes aufräumen und sich die reichen Erfahrungen zunutze machen, die die bisherigen preußischen Eisenbahndirektionen gesammelt haben; ein treffliches Vorbild bietet für eine Verbesserung auch das Kriegsverfahren, das, trotzdem es Bauerlaubnis bzw. Besitzeinweisung, Plan- und Entschädigungsfeststellungsverfahren in einen Termin zusammenlegte, von allen Beteiligten besonders deshalb als nicht nur nicht schädlich, sondern sehr wohltuend empfunden wurde, weil es die Auszahlung der Entschädigung erheblich beschleunigte. Trotz alledem gibt es für die Eisenbahnverwaltung noch ein sehr gutes Mittel, den Grunderwerb noch reibungsloser zu gestalten, und dieses heißt „Grunderwerbskommissar“. In verbesserter Auflage könnte er deshalb gerade jetzt wieder zum Leben erweckt werden, weil die Reichsbahn ein Privatunternehmen geworden ist und damit beste Gelegenheit hätte, privatwirtschaftliche kaufmännische Grundsätze, die von ihr verlangt werden, zu betätigen. Bei der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld kannte man schon vor langen Jahren einen Grunderwerbskommissar, der ein Mittelding zwischen Beamtem und Privatperson war, hauptsächlich aber Kenntnis von Land und Leuten sowie große Geschäftsgewandtheit haben mußte. Ihm überwies die Eisenbahnverwaltung eine angemessen erscheinende, nicht spitz, sondern gut berechnete Summe, von der er den Grunderwerb zu bestreiten hatte; da er das, was er übrig hatte, in seine eigene Tasche stecken durfte, hatte er das lebhafteste Interesse daran, möglichst billig einzukaufen und konnte demgemäß auch alle zur Erreichung dieses Zweckes dienlich erscheinenden Mittel sowie Wege benutzen, die für eine Behörde nicht gut begehbar sind. Oberster Leitsatz war für ihn die altbekannte Tatsache, daß bar Geld lacht, d. h. daß sofortige Zahlung die Billigkeit zu fördern geeignet ist. Allerdings kam ihm im Gegensatz zu den heutigen Zeiten der Umstand zugute, daß man im Westen, vornehmlich der Rheinprovinz, bis zum Ausgange des vorigen Jahrhunderts Grundbücher nicht kannte, also ein Verkauf von Land sich ganz freihändig vollziehen ließ. Wäre es nun bei uns möglich, trotz der die Bewegung stark einengenden Grunderwerbsgesetze, sofort nach der Einigung über den Preis ohne Nachteil für Gläubiger das Kaufgeld ganz oder teilweise zu zahlen, dann wäre beiden zunächst Beteiligten bestens gedient; dem stehen aber die Belastungen und die Tatsache, daß man meist die genaue Ausdehnung des erworbenen Geländes durch die Schlußvermessung erst kennen lernt, entgegen; dies erforderte, daß man den Grunderwerb in einem Maße vornimmt, der vor der Gefahr eines etwaigen Nichtausreichens schützt; auch wäre eine Nach-Bestimmung in dem Vertrage denkbar, durch die der Verkäufer sich rechtlich verbindet, noch weiter nötiges oder verlangtes Gelände zum vereinbarten Preise herzugeben; sollte sich später herausstellen, daß doch zuviel Land erworben ist, so würde eine Rückveräußerung oder Verwendung für die Bediensteten ein Ausweg sein, der vor wirklichem Schaden schützt. Der anderen Schwierigkeit kann man zurzeit nur durch Entpfändung aus dem Wege gehen. — Unter der Herrschaft der bisherigen preußischen sowohl wie reichsgesetzlichen Finanz- und Haushaltsbestimmungen und angesichts der (mit Recht) sehr scharfen Handhabung der Revisionstätigkeit durch Oberrechnungskammer und Rechnungshof hätte es beinahe zur Unmöglichkeit gehört, eine Ausgabeanweisung zustande zu bringen und zu rechtfertigen, vermöge deren einem Privatmann ein größerer Betrag Geldes zum Grunderwerbe gezahlt würde. Heute ist das aber anders, nachdem, wie gesagt, die Reichsbahn finanziell auf eigene Füße gestellt und somit sich nur selber insofern Rechenschaft schuldig ist, ob sie Geld wirtschaftlich oder kaufmännisch angelegt hat. Stellt also aus diesen Erwägungen eine Reichsbahndirektion einen Grunderwerbskommissar an und gibt ihm das nötige Geld in die Hand, vermöge dessen er das Kaufgeld sofort, nämlich wenn das Grundbuchblatt unterschrieben ist, in vollem Umfange, sonst aber in der Form einer Anzahlung leisten kann, und unterstützt sie ihn, soweit die rechtliche Seite des Grunderwerbs in Frage kommt, so ist anzunehmen, daß sowohl eine Beschleunigung als auch angemessene Bedingungen sich werden erzielen lassen, die allen Teilen gerecht werden. Daß sich für manchen Ruhestandsbeamten noch ein weites Feld der Tätigkeit eröffnet, sei zum Schlusse nur noch gestreift.

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Von Regierungsrat **Jösch**, Gießen.

In Numer 15 dieser Zeitung vom 10. April 1924 stellt Herr Privatdozent Dr.-Ing. Louis Jänecke in Berlin die Umlaufzeiten für D-Zugwagen, Personenzugwagen, Pendelzug- und freizügige Güterwagen bildlich dar und beweist an Hand der Kurven die außergewöhnlich lange tote Zeit bei den Güterwagen, das ist die Zeit, die der Güterwagen zum Zwecke der Be- und Entladung und aus Betriebsrücksichten auf dem Bahnhofe stehen muß. Zur Herabminderung dieser toten Zeit glaubt der Herr Verfasser folgenden Vorschlag machen zu müssen:

„Eine engere Zusammenfassung der drei Stellen: Betrieb, Verkehr- und Gewerbetreibende, die den Wagenumlauf bestimmen, wird sich wohl erst bei einer Organisationsänderung, bei dem Betrieb und Wagendienst zusammengelegt werden, voll erreichen lassen. Wie wertvoll dies enge Zusammenarbeiten sein kann, zeigt das Beispiel von Pendelwagen und Pendelzügen.“

Dieser Vorschlag ist nicht neu; er ist schon wiederholt — auch in dieser Zeitung — Gegenstand eingehender Erörterung gewesen. Vorweg möchte ich bemerken, daß man beim Eingehen auf ihn einen Zustand wieder herstellen würde, den man vor etwa 25 Jahren beseitigt hat. Damals zwang die starke Verkehrsentwickelung zu organisatorischen Maßnahmen, sowohl bei den Eisenbahndirektionen als bei den Ämtern; bei den Eisenbahndirektionen wurden besondere Dezernate für den Beförderungsdienst eingerichtet, denen auch der gesamte Wagendienst zugeteilt wurde. (Die Wagendienstangelegenheiten wurden bis dahin in den betriebstechnischen Dezernaten erledigt.) Von dem gleichen Zeitpunkt ab wurde die örtliche Überwachung des Wagendienstes den Verkehrsämtern übertragen, denen im übrigen die örtliche Überwachung des Güterbeförderungsdienstes geschäftsordnungsgemäß bereits oblag. Veranlassung zu der Änderung gab der Umstand, daß der gesamte Beförderungs- und Wagendienst nach seiner Art und der Entwickelung als reine Verkehrsangelegenheit angesprochen werden mußte. Die Wagenbestellungen der Versender werden bei der Güterabfertigung angebracht; diese fordert die nötigen Wagen an, sie ist für die

rechtzeitige Bereitstellung verantwortlich, hat für rechtzeitige Be- und Entladung zu sorgen, bei Überschreitung der Ladefristen die Standgelder einzuziehen und die Beschwerden der Versender bei nicht rechtzeitiger oder nicht ausreichender Wagengestellung zu behandeln und zu vertreten. Die Güterabfertigung hat die ordnungsmäßige Wagengestellung der vorgesetzten Verwaltungsstelle gegenüber nachzuweisen, die Statistik hierüber zu führen, die Ausfallmeldungen zu erstatten usw. An der ordnungsmäßigen Abwickelung des Wagendienstes ist hiernach in der Hauptsache nur der Verkehrsdienst beteiligt. Die Anleitung zur Vornahme der örtlichen Prüfungen des Wagendienstes gibt in der Hauptsache Anhaltspunkte verkehrsdienstlicher Art, die bei den Prüfungen zu beachten sind.

Die damalige vollständige Umgestaltung des gesamten Güterbeförderungsdienstes brachte auch die Umgestaltung des Wagendienstes mit sich; bei der Überwachung des letzteren wurde der Schwerpunkt auf die lebende — örtliche — Kontrolle gelegt. Neu eingeführt wurden deshalb die Kreideanschriften an den Güterwagen über Tag und Stunde des Wageneingangs, der Bereitstellung zur Be- oder Entladung und zur Wiederbeladung. Die bis dahin geführten Wagenaufenthaltslisten wurden durch die Wagenkontrollbücher und die Bezirkskontrollbücher nebst Güterwagenzetteln ersetzt. Alle diese Maßnahmen waren naturnotwendig auf die verkehrsdienstlichen Belange eingestellt. Auf dieser Grundlage kamen dann im Jahre 1907 die Güterwagenvorschriften des ehemaligen Preußischen Staatsbahnwagenverbandes zustande, die heute noch gültig sind. Es kann behauptet werden, daß der Wagendienst im Laufe der Jahre zu einer Spezialwissenschaft ausgestaltet worden ist, dessen Handhabung einen großen Teil der Tätigkeit der Verkehrsdienststellen und der Verkehrsämter bildet. Zu Zeiten des starken Verkehrs und damit zusammenhängenden Wagenmangels besteht die Haupttätigkeit des Verkehrsamtsvorstandes und seiner Vertreter in der dauernden Überwachung des Wagenumlaufes.

In dem Bestreben auf Herabminderung der eingangs erwähnten toten Zeit, die übrigens in außereuropäischen Ländern (Amerika) mit ungleich ungünstigeren Massenverkehrsverhältnissen kaum kürzer ist als bei den deutschen Bahnen, behauptet der Herr Verfasser, daß nach dem Eingang eines Wagens auf einer Station nur darauf gesehen werde, daß die Ladezeit eingehalten werde, aber nicht darauf, daß durch schnellere Zustellung und Verkürzung der Ladezeit der Wagen schnell und mit günstig gelegenerem Zuge wieder weitergehen könne; so kämen die langen Aufenthalte auf den Stationen; Bedienung, Wagenumlauf und Entladung seien nicht harmonisch gegeneinander abgestimmt. Diese Behauptung entspricht in ihrer allgemeinen Form nicht den tatsächlichen Verhältnissen; in einer Fußnote weist übrigens die Schriftleitung bereits darauf hin, daß die Bereitstellung der Wagen zur Be- oder Entladung und die Einstellung in die Züge nach den festgesetzten Bahnhofsbedienungsplänen und für Übergangsbahnhöfe nach den Wagenübergangsplänen zu erfolgen hat. An Hand dieser Pläne ist dann leicht festzustellen, ob mit einem Wagen irgendeine Unregelmäßigkeit vorgekommen ist. Die Kreideanschriften an den Wagen über den Eingang auf der Station sind durch das Zugpersonal, nicht durch das Bahnhofspersonal zu machen; hierdurch soll erreicht werden, daß der Wagen sofort beim Abstellen im Bahnhof die für die Überwachung des Umlaufs so wichtige Anschrift trägt, anderseits sollen aber dadurch auch falsche Anschriften vermieden werden, die das Bahnhofspersonal zur Verschleierung von zu vertretenden Verzögerungen anbringen könnte. Weitergehende „harmonische Abstimmungen von Bedienung, Wagenlauf und Entladung" ist weder auf großen, noch auf mittleren und kleinen Bahnhöfen möglich und erforderlich. Auf ersteren ist eine täglich dreimalige Bedienung (7., 13. und 21. Stunde) die Regel; sie ist abgestimmt auf volle 12stündige und auf verkürzte Ladefrist. Die fristmäßige Zustellung der Wagen nach Eingang kann an Hand der Kreideanschriften sofort nachgeprüft werden. Außerhalb dieser regelmäßigen Bedienungszeiten verbietet sich die Bedienung des Freiladegleises eines großen Bahnhofs, weil die Ver- und Entlader nicht fortgesetzt gestört werden dürfen; außerdem wäre das auch aus betrieblichen Gründen unwirtschaftlich, es kann nicht jeder einzelne Wagen, sobald er leer oder fertig beladen ist, sofort herangeholt werden. Dies hätte auch wenig Zweck, weil der einzelne Wagen nicht sofort abrollen kann. Auf mittleren und kleinen Bahnhöfen bestimmt sich die Bereitstellung der Wagen nach der Zuglage, weil die Zuglokomotive die Bereitstellung bewirken muß. Planmäßige Verzögerungen bei der Bereitstellung entstehen auf diesen Bahnhöfen deshalb im allgemeinen nicht. Die Ladefristen müssen einheitlich und zwar durch die vorgesetzte Verwaltungsstelle (Verkehrsamt) festgesetzt werden; es kann nicht Sache der Dienststelle sein, diese Fristen nach der Lage des Einzelfalles kürzer oder länger zu bemessen, je nachdem der Abgang des Wagens erfolgen wird; abgesehen davon weiß auch die Dienststelle bei der Bereitstellung eines Wagens noch gar nicht, was mit dem Wagen nach der Entladung geschieht, ob er am Orte wieder beladen wird oder ob er leer in der einen oder anderen Richtung abrollen wird.

Ein Vergleich der Umlaufszeit der in geschlossenen Pendelzügen laufenden Wagen mit denjenigen in den Zügen des allgemeinen Verkehrs zeigt allerdings ein wesentlich günstigeres Ergebnis für die Pendelzüge; das beweist für den allgemeinen Verkehr aber deshalb nichts, weil erstere unter ganz anderen Voraussetzungen verkehren, die auf den allgemeinen Verkehr nicht angewendet werden können. Die Pendelzüge bedienen zunächst täglich den gleichen regelmäßigen Wagenladungsverkehr zwischen einem bestimmten Versand- und einem bestimmten Empfangsgebiet (gleiche Versender und Empfänger) und haben zur Voraussetzung das Aufkommen einer ausreichenden täglichen Frachtenmenge, die die Beförderung in einem geschlossenen Zuge lohnend erscheinen läßt. Bei der Bedienung eines solchen Massenverkehrs kann die Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der raschen Be- und Entladung der Wagen einen Druck ausüben auf Absender und Empfänger, welche in diesem Falle ein erhebliches geldliches Interesse an der Bereitstellung der geschlossenen Pendelzüge haben, bei denen es sich wohl stets um die Beförderung von reichseigenen Selbstentladern handelt. Diese Frage ist von mir kurz vor Kriegsausbruch eingehend als Beitrag zu einem Preisausschreiben des Vereins für Eisenbahnkunde (aus März 1913) behandelt worden; damals bin ich zu folgendem Ergebnis gekommen: „Als Vorteil der Selbstentladewagen bleibt lediglich deren Selbstentlademöglichkeit und der hiermit zusammenhängende raschere Wagenumschlag übrig. Der Selbstentladewagen mit möglichst hohem Ladegewicht ist zweckmäßig für die regelmäßige Beförderung von Massengütern (Schüttgütern) in bestimmten Verkehrsverbindungen, bei denen der Vorteil des Wagens — schnelle Entlademöglichkeit — in einem gewissen Zeitabschnitt möglichst oft in die Erscheinung treten kann; es können hierbei naturgemäß nur kürzere Entfernungen — etwa bis zu 100 km — in Frage kommen. In allen geeigneten Verkehrsverbindungen wird sich dann innerhalb 24 Stunden ein voller Umlauf erzielen lassen. Voraussetzung für die zweckmäßige Verwendung des Selbstentladewagens ist deshalb zunächst das Vorhandensein eines ausreichenden und regelmäßigen Massenversandes auf solch kurze Entfernungen und zwar möglichst von demselben Versender an denselben Empfänger; solche Verkehrsverhältnisse sind allerdings auf deutschen Eisenbahnen nicht sehr häufig zu finden. Die wirtschaftliche Überlegenheit der Selbstentladewagen tritt für die Eisenbahnverwaltung nur dann besonders in die Erscheinung, wenn diese täglichen Beförderungsmengen zwischen zwei bestimmten Stationen — in einer Entfernung von etwa 100 km — so erheblich sind, daß sich die Beförderung der Wagen in besonders für sie eingerichteten geschlossenen Zügen lohnt. Müssen dagegen die Wagen wegen ungenügender Beförderungsmengen auf die gewöhnlichen Güterzüge des öffentlichen Verkehrs verwiesen werden, so müssen die Aufenthalte auf den Be- und Entladestationen so erheblich ausgedehnt werden, daß der Vorteil, den die Eisenbahnverwaltung aus dem raschen Umschlag der Wagen erzielen könnte, fast wieder verschwindet. Selbstentladewagen mit nur 20 t Ladegewicht bieten an sich der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem gewöhnlichen 20-t-Wagen nur unbedeutende Vorteile; ihr Eigengewicht — die tote Last — ist größer, auch sind die Beschaffungskosten höher. Zweckmäßiger sind die Selbstentladewagen mit höherer Tragkraft (etwa 30, 35 oder 40 t), bei denen die tote Last mit der Steigerung des Ladegewichts erheblich abnimmt; diese Wagen müssen dann allerdings wegen des Raddrucks mehr als zwei Achsen haben.

Den Hauptvorteil aus der Verwendung des Selbstentladewagens ziehen die Empfänger usw."

Die ganze Frage des Umlaufs der Selbstentladewagen in geschlossenen Pendelzügen scheidet hiernach m. E. bei der Untersuchung der Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufs im öffentlichen Verkehr vollständig aus.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen schlägt der Herr Verfasser zur Erreichung einer Beschleunigung des Wagenumlaufs ein ausgedehntes Meldewesen vor, wie es während des Weltkrieges im Militäreisenbahnbetrieb gehandhabt worden sei. Es bedarf meines Erachtens keines weiteren Beweises, daß der Militärbahnbetrieb, der selbstverständlich nur eine Rücksicht kannte, mit dem Eisenbahnbetrieb für den öffentlichen Verkehr in seiner vielseitigen Gestaltung überhaupt nicht zu vergleichen ist; bei dem Militärbahnbetrieb hat die Beschleunigung des Wagenumlaufs nur insoweit eine Rolle gespielt, als es sich darum handelte, das überschüssige Leermaterial sobald wie möglich nach der Heimat abzustoßen; Wagenmangel gab es da nicht, es mußte vielmehr der Überfluß bekämpft werden. Daß bei der Wagengestellung für Militärzwecke Ausfälle infolge ungenügender Wagenbestände (hervorgerufen durch Verzögerungen im Wagenumlauf) hätten entstehen können, daran hat mit Recht niemand zu denken gewagt. Aus diesem Grunde ist auch schon das Wagenmeldewesen für

militärische Zwecke in dieser Zeit ein ganz anderes — einfacheres — gewesen; Wagenausfälle durften bei Militärtransporten nicht eintreten, sie konnten aber auch nicht eintreten, weil es dringlicheren Bedarf damals überhaupt nicht gab und für Militärzwecke das erforderliche Leermaterial stets in ausreichender Zahl vorgehalten werden mußte und auch konnte. Aus den im Militärbahnbetrieb gesammelten Erfahrungen Schlüsse auf die Verbesserung des Wagenumlaufs in Friedensbetrieb ziehen zu können, dürfte ausgeschlossen sein, weil die Verhältnisse da und hier vollständig verschieden geartet sind. Schon früher hat man von Zeit zu Zeit in einem eng begrenzten Wagenbedarfsgebiet (gewöhnlich im Verkehr der Ruhrzechen nach den Kippern im Duisburger Hafen) praktische Feststellungen durch Verfolg der Wagenläufe über die Umlaufszeit der Wagen, welch letztere erfahrungsgemäß sich wochenlang in dem engbegrenzten Bedarfsgebiet aufhalten, angestellt. Sie waren da bei der Eigenart der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse möglich; diese Erhebungen auch auf größere Verkehrsgebiete oder gar auf das ganze Reichsbahngebiet auszudehnen, um daraus Schlüsse auf etwaige Hemmungen im Wagenumlauf ziehen zu können, dürfte ausgeschlossen sein. Das Material wird zunächst als statistisches einen unbedingten Anspruch auf Zuverlässigkeit nicht machen können. Seine Verarbeitung wird derartig umfangreich und zeitraubend werden, daß eine praktische Verwertung kaum möglich sein wird, weil die Betriebslage beim Vorliegen des Ergebnisses gänzlich verändert ist.

Die „örtliche Prüfung“ des Wagenumlaufs, auf die die derzeitigen Güterwagenvorschriften nebst dem Anhang zur Vornahme örtlicher Prüfungen des Wagendienstes auch eingestellt sind, wird hier die nötigen Anhaltspunkte für eine Verbesserung des Wagenumlaufs im einzelnen liefern müssen, zumal die Ursachen für die Umlaufverzögerungen je nach den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen grundverschiedene sein werden. Organisatorische Änderungen auf diesem Gebiete jetzt vorzunehmen, wäre verfehlt, weil dafür die derzeitigen außergewöhnlichen Verhältnisse keine richtige Grundlage bieten. Vom deutschen Staatsbahnwagenverband kann füglich behauptet werden, daß die örtliche Überwachung des Wagenumlaufs bis zum Kriegsausbruch in einer Weise ausgebaut war, die als vollkommen und mustergültig bezeichnet werden konnte. Wird auf diesem Gebiet der Vorkriegszustand auf der Grundlage der bisherigen Bestimmungen wieder erreicht, so wäre das als ein voller Erfolg anzusehen; hoffentlich ist dieser Zeitpunkt nicht mehr allzufern. Eine organisatorische Änderung, mit der die Überwachung des Wagenumlaufs auf den Betrieb übergehen soll, wird dann sicher nicht nötig sein.

Sonntagsfahrkarten.

Durch die weitherzige Einführung von Sonntagsfahrkarten ist die Reichsbahnverwaltung den Wünschen der Allgemeinheit sehr entgegengekommen, was dankbar anerkannt wird. Alle Wünsche zu befriedigen, war die Reichsbahn nicht imstande, wollte sie die Ausgabe dieser Fahrkarten nicht ins Uferlose steigen lassen. Einem Wunsche kann aber die Berechtigung nicht abgesprochen werden. Das ist die vermehrte Auflage der Sonntagskarten zweiter Klasse.

Zurzeit werden Sonntagskarten im allgemeinen für die 3. und 4. Klasse und nur in einigen wenigen Fällen auch für die zweite Klasse ausgegeben. Die Zurückhaltung der Reichsbahnverwaltung in der Auflage solcher für die zweite Klasse dürfte vermutlich seinen Grund in der Voraussetzung haben, daß für Reisen in zweiter Wagenklasse eine erhebliche Fahrpreisermäßigung, die die Sonntagsfahrkarten zweifellos bieten, in diesem Falle nicht für berechtigt gehalten wird. Hierbei ist jedoch zu bedenken, ob es für die Reichsbahnverwaltung nicht vorteilhafter wäre, wenn durch eine stärkere Benutzung der zweiten Wagenklasse die Einnahmen vermehrt würden. Denn zurzeit sind die Plätze 2. Klasse in den Personenzügen stark vermindert. Die Wagen für einen durch Tarifmaßnahmen gesteigerten Verkehr in der 2. Klasse sind aber vorhanden. Jetzt allerdings stehen sie nur zwecklos auf den Zugbildungsstationen herum und sind totes Kapital. Dem kann abgeholfen werden, indem Sonntagsfahrkarten, wo solche für irgendeine Wagenklasse aufliegen, allgemein für 2., 3. und 4. Klasse eingeführt werden, vorausgesetzt natürlich, daß in den betreffenden Verbindungen diese drei Klassen verkehren. Sonst fallen eben die Sonntagsfahrkarten einer oder zweier Klassen weg, was in Süddeutschland oft die dritte Klasse sein wird. Viele Reisende, vor allen Dingen Ausflügler, die infolge der letzten Tariferhöhung aus der zweiten Klasse abgewandert sind, würden dann diese wieder benutzen zum Vorteil der Verkehrseinnahmen. Außerdem ist es aber zweifellos besser, wenn die Abteile zweiter Klasse von ordnungsmäßig für diese Klasse zahlenden Reisenden — wenn auch mit Fahrpreisermäßigung — besetzt sind, als daß in den jetzt wenig oder unbesetzten Abteilen 2. Klasse bei Andrang Reisende mit den billigsten Fahrkarten untergebracht werden. Das früher die zweite Klasse benutzende Publikum würde durch die vorgeschlagene Einführung der Sonntagsfahrkarten 2. Klasse wieder zur Inanspruchnahme dieser Klasse angeregt und unwillkürlich dahin beeinflußt, der 2. Wagenklasse auch bei anderen Fahrten treu zu bleiben. Die unbenutzt stehenden Wagen würden wieder gebraucht und die Einnahmen vermehrt werden, was der Reichsbahnverwaltung nur lieb sein könnte. Eisenbahn-Inspektor Jacob, Ausk. Leipziger Hbf.

Bildungswesen.

Von dem Hintergrunde vielfach trüber Erscheinungen, die den Aufstieg unseres Volkes noch immer zu erschweren drohen, hebt sich besonders erfreulich die Sorge der Beamtenschaft um ihre fachliche Ausbildung ab. Grund zu dieser Sorge gab ihr der mit allen Mitteln einsetzende Personalabbau, von dem sie eine tief eingreifende Beeinträchtigung des Bildungswesens befürchten zu müssen glaubte. Amtliche und freiwillige Bildungseinrichtungen scheinen ihr gleichermaßen bedroht. Es ist wohl ein deutlicher Beweis der unverdorbenen Kraft, die unseren Beamten trotz Krieges, Umsturz und Gehaltsminderung noch immer innewohnt, daß sie der herannahenden Gefahr sofort mit allem Nachdruck begegneten und unermüdlich an maßgebenden Stellen und durch Wort und Schrift die von keinem weitblickenden Volkswirtschaftler bestrittene Tatsache vertraten, daß mit dem quantitativen Personalabbau ein qualitativer Personalaufbau Hand in Hand zu gehen habe.

Erfreulicherweise hat diese Stellungnahme in amtlichen Kreisen Zustimmung und Anerkennung gefunden. Der Herr Reichsverkehrsminister hat sich vor einigen Monaten in einer Audienz, die er einem Vertreter der Eisenbahnbeamtenschaft gewährte, als besonderer Freund des Berufsbildungswesens bekannt und sich gern bereit gezeigt, den von Verständnis für Dienst und Pflicht zeugenden Bildungswünschen des Personals so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Dem Versprechen folgte die Tat. Unterm 22. Februar 1924 hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn an alle Direktionen und das Eisenbahn-Zentralamt geschrieben:

„Aus Beamtenkreisen ist die Befürchtung laut geworden, der Personalabbau könnte auf das Bildungswesen so ungünstig einwirken, daß den Bildungsbedürfnissen der Beamten nicht mehr ausreichend Rechnung getragen wäre. Die Befürchtung ist unbegründet. Zwar wird es sich bei der allgemeinen Einschränkung der Verwaltungsausgaben nicht umgehen lassen, das Bildungswesen der Reichsbahn auch künftig innerhalb der unbedingt notwendigen Grenzen zu halten; diese dürfen aber nicht so eng gezogen werden, daß darunter die Berufsbildung als solche leidet. Der Personalabbau bedingt sogar eine noch schärfere Betonung des Bildungsgedankens als es bisher der Fall war. Denn er wird die im Dienste verbleibenden Beamten vor bedeutend schwierigere und vielfach neue Aufgaben stellen, denen sie sich nur durch umfangreiches Berufswissen und dienstliche Vielseitigkeit gewachsen fühlen werden. Nur so läßt sich der eigentliche Zweck des Beamtenabbaues erreichen, anderenfalls drohen an Stelle der beabsichtigten Ersparnisse schwere wirtschaftliche Schädigungen zu treten. Wir betonen jedoch, daß für die Bemessung des Personalkopfstandes auch bei den mit Bildungsangelegenheiten befaßten Arbeitskräften der allgemeine Grundsatz der notwendigen vollen wirtschaftlichen Dienstbelastung gilt und also solche Bedienstete, die entbehrlich gemacht werden können, aus ihrem Posten ausscheiden oder daß nicht voll beschäftigte Kräfte noch andere Aufgaben zugewiesen erhalten. Wir legen auch Wert darauf, durch möglichst einfache und billige Hilfsmittel und vor allem durch die bereits angebahnte „Verkürzung und Verdichtung“ des Unterrichts wesentliche Ersparnisse zu erzielen.

Die Herren Präsidenten ersuchen wir, der Ausbildung der Beamten nach wie vor alle Aufmerksamkeit zu schenken und an der zielbewußten Ausnützung der Unterrichtseinrichtungen im

Sinne dieses Schreibens mitzuwirken. Wir ersuchen daher, den Beamten auch zukünftig, soweit es der Dienst irgend gestattet, die Möglichkeit zu gewähren, von den Einrichtungen des amtlichen wie des freiwilligen Bildungswesens Gebrauch zu machen."

Wissenswert dürfte es auch für die Eisenbahnbeamtenschaft sein, daß fast gleichzeitig im Amtsblatt des Reichs post ministeriums folgende Verfügung erschien:

„Die Vorschriften über das Ausbildungs- und Unterrichtswesen enthalten den wichtigen Grundsatz, daß das Betriebspersonal, das während der Vorbereitungszeit auf den Dienstschulen ausgebildet wird, nach Beendigung der Vorbereitung nicht sich selbst zu überlassen, sondern durch Dienstvorträge weiter zu bilden ist. Es soll dadurch sichergestellt werden, daß die Betriebsbeamten ihre Kenntnis der geltenden Vorschriften immer wieder auffrischen und festigen, neue Bestimmungen verständnisvoll erfassen und die Gesamtheit der Dienstvorschriften in der Praxis richtig anwenden. Die Dienstvorträge sind in der heutigen Zeit, in der der schnelle Wandel der Dinge eine Menge neuer Vorschriften erforderlich macht, von ganz besonderem Werte, und ihre regelmäßige Abhaltung durch Amtsvorsteher, Abteilungsleiter, Stellenvorsteher und sonstige lehrbefähigte Beamte ist eine dringende Notwendigkeit.

Zur Ergänzung des allgemeinen Dienstvortragswesens sind durch die Übergangsbestimmungen zur Neuregelung des Ausbildungs- und Unterrichtswesens bis auf weiteres die besonderen Ausbildungskurse beibehalten worden, die für die Beamten des einfachen mittleren Dienstes (Betriebsassistenten, Assistenten usw.) eingeführt sind. Diesen Unterrichtskursen, die je nach der Laufbahnzugehörigkeit der Teilnehmer auf den gesamten einfachen mittleren Dienst auszudehnen sind, kommt nach wie vor erhöhte Bedeutung zu, weil die Neuregelung der Personalverhältnisse noch nicht voll zur Auswirkung gelangt ist und der an sich schwierige Übergang durch die erwähnten zahlreichen Änderungen und Erweiterungen der Dienstvorschriften besonders erschwert ist. Die ergänzenden Ausbildungskurse sind daher ganz besonders zu fördern, sowohl im Interesse des Dienstes, der aus betrieblichen und wirtschaftlichen Rücksichten gerade in der jetzigen Zeit tüchtige, voll leistungsfähige Beamte erfordert, wie auch im Interesse der Beamten selbst, die die notwendige Befriedigung und den gesunden Drang zum Vorwärtsstreben im Dienste nur dann finden, wenn sie sich ihren Aufgaben gewachsen fühlen.

Der Zweck der genannten Kurse muß den gegebenen Verhältnissen angepaßt werden und ist in erster Linie unter vorwiegend praktischen Gesichtspunkten zu beurteilen. Es kommt jetzt darauf an, den Beamten zunächst und sobald wie möglich restlos die Kenntnisse und Bestimmungen einzuprägen, die sie für die praktische Handhabung des Dienstes, für die Beaufsichtigung ihrer Untergebenen und für den Verkehr mit dem Publikum an Schaltern und Auskunftsstellen benötigen. Die Hebung der Allgemeinbildung und die Erweiterung der theoretischen Fachkenntnisse ist im Wege des Dienstvortragswesens dann zu betreiben, wenn die praktische Ausbildung in den besonderen Kursen vollendet ist.

In Betracht kommen als Teilnehmer für diese Kurse in erster Linie die aus dem unteren Dienste aufgestiegenen mittleren Beamten und der notwendige Ersatz, ferner die aus den Versorgungsanwärtern entnommenen Beamten des einfachen mittleren Dienstes, deren Ausbildung vielfach nicht mit der früheren Gründlichkeit hat erfolgen können, sowie alle weiblichen Beamten, soweit sie in den ersten Dienstjahren keinen ausreichenden Unterricht erhalten haben oder ihre notwendige Fortbildung im Wege des Dienstvortragswesens nicht gesichert ist.

Die OPD. und VÄ. wollen fortlaufend dieser besonderen Ausbildung, die neben der Frage des künftigen Nachwuchses von ausschlaggebendster Bedeutung für die gedeihliche Handhabung des einfachen mittleren Dienstes ist, ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden. Die OPD. haben die nachgeordneten Dienststellen im Sinne dieser Verfügung mit ergänzenden Anweisungen zu versehen und die Ausführung der Vorschriften zu überwachen. Es bleibt vorbehalten, nach einem halben Jahre Unterlagen über Umfang und Ergebnis der Kurse einzufordern.

Was die Gewährung besonderer Vergütungen für die Erteilung des Unterrichtes betrifft, so ist schon an früherer Stelle darauf hingewiesen worden, daß es ein Gebot der Wirtschaftlichkeit ist, auch auf diesem Gebiet Beschränkungen der Ausgaben dadurch zu erzielen, daß Beamte auch ohne besondere Entschädigung in den Grenzen des gewöhnlichen Leistungsmaßes zu Unterrichtszwecken herangezogen werden. Inzwischen haben die Haushaltmittel weiter eingeschränkt werden müssen. Unter dieser Ungunst der Verhältnisse darf aber der Unterricht selbst, der eine Lebensnotwendigkeit für die Verwaltung und das Personal ist, nicht leiden. Es muß von jedem Beamten grundsätzlich in Anspruch genommen werden, daß er dienstlichen Unterricht auch ohne besondere Entschädigung gemäß den Weisungen seiner vorgesetzten Behörde erteilt, und es wird von der Einsicht und dem Pflichtgefühl der unterrichtenden Beamten erwartet, daß sie im Sinne des Erlasses der Reichsregierung über die Regelung der Dienstzeit ihre volle Arbeitskraft auch in dieser Beziehung dem Dienste des Reiches widmen. Sollten Beamte diesen Erwartungen aus Anlaß einer unvermeidbaren Kürzung von Unterrichtsvergütungen nicht entsprechen, so haben sie — abgesehen von etwaigen disziplinarischen Ahndungen — daraus ungünstige Folgerungen hinsichtlich der Beurteilung ihrer Brauchbarkeit und Beförderungsmöglichkeit zu gewärtigen. Auch von den Beamten, die den Unterricht genießen, wird in gleicher Weise erwartet, daß sie in richtiger Erkenntnis der ihnen für ihr persönliches Fortkommen aus der Ausbildung erwachsenden Vorteile ebenfalls ihre volle Arbeitskraft für ihre weitere Ertüchtigung einsetzen, auch wenn dadurch gelegentlich das gewöhnliche Leistungsmaß überschritten wird. Beamte, die es an Fleiß und Eifer fehlen lassen und deshalb von der weiteren Teilnahme an Ausbildungskursen ausgeschlossen werden müssen, verlieren dadurch, falls sie überhaupt im Dienste belassen werden, die Anwartschaft auf Beförderungen."

Schon lange ist es zu begrüßen, daß Reichsverkehrsminister und Reichspostminister bei der Neuregelung und Ausgestaltung des Unterrichts- und Bildungswesens ihrer Beamten nach einheitlichen Gesichtspunkten Hand in Hand zu gehen pflegen. Ihrer gemeinsamen grundsätzlichen Auffassung über den verwaltungstechnischen und volkswirtschaftlichen Wert einer beruflich ertüchtigten Beamtenschaft haben sie nunmehr in den beiden angeführten Verfügungen erneuten Ausdruck verliehen. Für diese Tat wird ihnen die Beamtenschaft dankbar sein und noch mehr die Volkswirtschaft, die für die segensreichen Früchte solcher Maßnahmen als erste Nutznießerin in Frage kommt. Popper.

Internationales Transport-Comité.

Im Juni 1924 ist in Kristiania die diesjährige Sitzung des Internationalen Transport-Comité's (I. T. C.) abgehalten worden. Das I. T. C. hat es sich zur Aufgabe gestellt, das internationale Transportrecht, dessen Grundlage bekanntlich das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Berner Übereinkommen) bildet, durch Zusatzbestimmungen weiter fortzubilden, dann aber auch die Beziehungen unter den Eisenbahnverwaltungen, wie sie sich aus der Beförderungsgemeinschaft des Berner Übereinkommens ergeben, durch einheitliche Übereinkommen zu regeln. Gleich nach Beendigung des Weltkrieges setzten Bestrebungen ein, das I. T. C., das bereits vor dem Kriege bestanden hatte, wieder ins Leben zu rufen. Die Bemühungen waren von Erfolg. Nachdem 1920 die vorbereitenden Schritte getan waren, konnte im Herbst 1921 die erste Sitzung des I. T. C. in Lugano stattfinden. Mit geringfügigen Ausnahmen sind ihm sämtliche Bahnen, die in den dem Berner Übereinkommen angehörigen Staaten liegen, wieder beigetreten. Den Vorsitz führte die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Tagesordnung der jährlichen Sitzungen (Lugano, Neapel, Amsterdam, Kristiania), die durch zahlreiche Unterausschüsse vorbereitet wurden, beweist, welche Bedeutung das I. T. C. für den internationalen Verkehr hat. Es hat sich hier als durchführbar erwiesen, auf sicherem Rechtsboden und unter peinlichst unparteiischer Leitung die Maschen der Verkehrsbeziehungen wieder enger zu knüpfen.

Eine besondere Bedeutung erhielt die Sitzung in Kristiania durch den Umstand, daß die im Mai 1923 in Bern abgehaltene Revisionskonferenz für das Berner Übereinkommen eine durchgreifende Umgestaltung des Übereinkommens vorgenommen hat. Wenn auch die Bestätigung der gefaßten Beschlüsse, d. h. der Abschluß der erforderlichen Staatsverträge, noch aussteht, hielt es das I. T. C. schon jetzt für geboten, unter Zugrundelegung des neuen Übereinkommens, das übrigens einen großen Teil der Zusatzbestimmungen des I. T. C., wie sie bisher bestanden, in sich aufgenommen hat, neue Zusatzbestimmungen auszuarbeiten, die in Kristiania beraten wurden. Eine gleiche Ergänzung wie das Übereinkommen für den Güterverkehr hat das ebenfalls in Bern im Mai 1923 durchberatene neue Übereinkommen für den Personenverkehr erfahren.

Die Beratungen dauerten drei Tage; an ihnen nahmen 40 Ver-

treter von Eisenbahnen teil, die sich auf 14 Staaten verteilen; für die deutschen Bahnen waren drei Vertreter erschienen. Neben den bereits erwähnten Punkten seien aus der Tagesordnung noch hervorgehoben die Beratungen über die Schaffung einer internationalen Saldierungsstelle und über die Aufstellung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften; letztere Angelegenheit wurde einem Unterausschuß überwiesen, in dem auch die deutschen Bahnen vertreten sind.

Nicht unerwähnt darf bleiben die außerordentlich herzliche Aufnahme, die die Norwegischen Staatsbahnen den Teilnehmern an der Sitzung bereitete, und die schier unerschöpfliche Gastfreundschaft, die sie ihnen boten. Den Schluß der Tagung bildete ein auf Einladung der Norwegischen Staatsbahnen unternommener mehrtägiger Ausflug über die Bergensbahn nach Bergen und in den Sognefjord, dessen Eindrücke allen Teilnehmern sicherlich unauslöschlich bleiben werden. L.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Flüchtlingsfürsorge.** Der in Nr. 26, S. 486/7 über dieses Thema veröffentlichte Aufsatz ist von dem Regierungsbaurat Moll in Köln verfaßt.

— **Das Organisationskomitee für die Deutsche Reichsbahn.** Über die Verhandlungen des Organisationskomitees verlautet folgendes:

Das Organisationskomitee für die Deutsche Reichsbahn hat am 3. d. M. die zweite Lesung der Entwürfe für das Reichsbahngesetz und die Gesellschaftssatzung beendet. Die ausländischen Mitglieder Sir W. Acworth und Herr G. Leverve reisen nach London und Paris zurück; sie nehmen von dem Fortgang der Arbeiten, die in vollem Einvernehmen im Verlauf von mehr als 20 Sitzungen gefördert worden sind, den besten Eindruck mit. Nur der gute Wille und das eifrige Mitwirken aller Mitglieder konnten in Kürze einen so wichtigen und umfangreichen Plan zustande bringen, wie die Organisation der neuen Gesellschaft, die die größte der Welt sein wird. Das Komitee wird am 10. Juli in London nochmals zu einer letzten Lesung der Entwürfe zusammentreten und noch einige Fragen rechtlicher und finanzieller Art erledigen, für die am 3. d. M. die notwendigen Unterlagen noch nicht vorlagen. Es ist anzunehmen, daß die Londoner Besprechung nur wenige Tage dauern wird, so daß das Komitee gegen den 15. oder 20. Juli der Reparationskommission seinen Bericht und seine Vorschläge unterbreiten kann.

— **Beschäftigung von Wartegeldempfängern als Aushilfsarbeiter bei der Reichsbahn.** Auf verschiedene Anfragen hat sich die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn damit einverstanden erklärt, daß im Rahmen des zulässigen Personalbestandes (vgl. Erlaß vom 17. April 1924 — 90. 234. Nr. 13 — über Einstellung von Arbeitern) geeignete Wartegeldempfänger als Aushilfsarbeiter beschäftigt werden können, wenn sie freiwillig dazu bereit sind und sich den für Aushilfsarbeiter allgemein geltenden Bestimmungen voll unterwerfen. Vor ihrer Einstellung sind sie jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß die Kürzungsbestimmung des § 30 in Verbindung mit § 57 Nr. 2 des Reichsbeamtengesetzes in der Fassung der neunten Ergänzung des Besoldungsgesetzes (Reichsbesoldungsblatt von 1923 Nr. 31, S. 185) auf sie Anwendung findet.

Die Hauptverwaltung macht hierbei darauf aufmerksam, daß gemäß Erlaß vom 19. April 1924 — E. II. 26. 210. Nr. 315 — die Zeit, während der ein Wartegeldempfänger als Aushilfsarbeiter verwendet wird, ruhegehaltsfähig ist.

— **Das Eisenbahnunglück am Potsdamer Bahnhof in Berlin.** Die Ermittlungen wegen des folgenschweren Eisenbahnunglücks vor dem Potsdamer Bahnhof haben zur Anklage gegen den Eisenbahnsekretär Krüger und den Lokomotivführer Sauer aus Magdeburg geführt. Als der Hauptschuldige wird Krüger betrachtet, der der Fahrdienstleiter war. Es wird ihm ein Verschulden nach zwei Richtungen hin zur Last gelegt: einmal, weil er die telegraphische Rückmeldung nicht vorgenommen hat, dann, weil er durch die Bedienung des Blocks den Vorortzug an das Stellwerk Pos. zurückgemeldet hat. Der Lokomotivführer Sauer, der den Magdeburger Zug führte, wird als Mitschuldiger betrachtet. Es wird ihm zur Last gelegt, daß er nicht rechtzeitig die Geschwindigkeit gemäßigt und den Zug vorher angehalten habe, da die Strecke deutlich übersichtlich war und er sehen mußte, was vorgehe. Die Anklage lautet auf fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung.

— **Eröffnung der Strecke Künzelsau-Forchtenberg.** Die vom Reich gebaute Teilstrecke Künzelsau-Forchtenberg der vollspurigen Nebenbahn Waldenburg-Forchtenberg ist am 22. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Diese 11,38 km lange Strecke schließt in Künzelsau an das bestehende Bahnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die neue Strecke dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr. Es liegen an ihr die Stationen Ingelfingen, Criesbach, Niedernhall, Weißbach und Forchtenberg, die für den Gesamtverkehr eingerichtet sind und die Station Nagelsberg, die nur dem Personenverkehr dient. Die neue Bahn ist für den Betriebs- und Verkehrsdienst der Betriebsinspektion Heilbronn zugeteilt.

— **Kohlenpreisermäßigung und Eisenbahntarife.** In einer Antwort des Reichsverkehrsministeriums wird zu der Forderung, daß die Reichsbahn nach der Ermäßigung der Ruhrkohlenpreise nun auch ihrerseits die Tarife schleunigst herabsetzen solle, ungefähr folgendes ausgeführt: Die Höhe der Kohlenpreise, welche noch erheblich über den Friedenspreisen liegen, sei nicht allein maßgebend für die gegenüber dem Frieden gestiegenen Gütertarife. Das Darniederliegen der deutschen Wirtschaft zeige auch einen Rückgang des Verkehrs, was wiederum eine schlechte Ausnützung des gesamten Verkehrsapparates zur Folge habe. Im übrigen müsse hervorgehoben werden, daß die heutigen Tarife zwar höher als im Frieden seien, daß man sie jedoch nicht mit den Friedenstarifen vergleichen könne, da die Entwicklung des Verkehrs und die Schaffung der Regiebahnen zu grundlegend veränderten Verhältnissen geführt haben. Gerade der Kohlentarif sei einer der billigsten Tarife, indessen das finanzielle Rückgrat der Eisenbahn, Kohlenfrachten brachten vor dem Krieg 30 % der Einnahmen, 1922 nur 19 %. Der Kohlentarif sei zwar auf verhältnismäßig hohen Sätzen aufgebaut für die Nahentfernungen, dagegen für mittlere und insbesondere für weitere Entfernung verhältnismäßig niedrig. Selbstverständlich werde von der Reichsbahn die Frage geprüft, wieweit die Herabsetzung der Ruhrkohlenpreise auf die finanzielle Lage und die Tarifgestaltung wirke.

— **Fahrpreisermäßigung für Studenten.** Schülerferienkarten sollen an Studierende bei Beginn und am Schluß des Semesters nur drei Tage vor bis drei Tage nach dem im Antrage bezeichneten Reisetage ausgegeben werden. Läßt sich die gestellte Frist aus bestimmten Gründen, wie eigener Erkrankung, Todesfall naher Angehöriger usw. nicht einhalten, so kann die Vergünstigung ausnahmsweise auch später im Erstattungswege gewährt werden. Neuerdings ist das Verfahren auch zugelassen, wenn Studierende zum Abschluß wissenschaftlicher Arbeiten über den Semesterschluß hinaus am Hochschulorte bleiben müssen. Die Verlängerungsursache soll dann allerdings durch die Bescheinigung eines Dozenten belegt werden.

— **Bettplatzbestellungen.** Bei telegraphischer oder schriftlicher Bestellung von Bettplätzen soll bestimmungsgemäß das Rückporto beigefügt werden. Ist das Bestelltelegramm nicht mit bezahlter Rückantwort aufgegeben oder der schriftlichen Bestellung das Rückporto nicht beigefügt, so ist die Bettplatzverteilungsstelle zur Erledigung des Auftrages nicht verpflichtet. Dadurch wird sich in vielen Fällen erklären, warum die Vorbestellung unbeantwortet geblieben ist.

— **Einreise in die britische Zone.** Die Geleitscheine zur Einreise in die britische Zone über Höchst, Goldstein und Ludwigshafen sind für ungültig erklärt worden. Sie sind der Paßstelle in Köln (Domhof 28) mit genauer Adresse des Inhabers zuzustellen, die sie „über Hennef“ gebührenfrei umstempelt und zurücksendet.

— **Einspruchsausschuß im Personalabbau.** Die Reichsregierung hat in Ausführung der Bestimmungen Nr. 6e der Ausführungsbestimmungen III zur Personalabbauverordnung vom 1. April d. J. drei Ausschüsse mit dem Sitze in Berlin (Wilhelmplatz 8) errichtet: 1. für die Hoheitsverwaltung des Reiches (Einspruchsausschuß I), 2. für das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ (II), 3. für die Deutsche Reichspost (III).

Die drei Ausschüsse sind einem gemeinsamen Leiter unterstellt. Jeder Ausschuß besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern, die richterliche Qualität haben müssen. Sämtliche drei Ausschüsse sind bereits in Wirksamkeit getreten.

— **Monatliche Zahlung der Beamtengehälter.** W. T. B. meldet: Da es zweifelhaft war, ob die Beamten, die sich ihre Bezüge auf

ein Konto überweisen lassen, nach dem 30. Juni 1924 wieder einen Rechtsanspruch auf vierteljährliche Vorauszahlung ihrer Bezüge hatten, die Finanzlage des Reiches und anderer öffentlicher Körperschaften aber ohne Gefährdung der Währung eine solche nicht gestattet, ist der Reichsminister der Finanzen durch eine Verordnung des Reichspräsidenten ermächtigt worden, bis zum Ende des laufenden Haushaltsjahres eine monatliche Auszahlung anzuordnen.

Die Spitzenorganisationen bedauerten an sich diese Maßnahme, konnten sich aber der Berechtigung der geltendgemachten Gründe nicht verschließen und haben nur um eine Verkürzung der Frist gebeten. Diesem Wunsche ist dadurch entgegengekommen, daß der Reichsminister der Finanzen die monatliche Zahlungsweise vorläufig nur bis zum 31. Dezember 1924 angeordnet hat.

— **Mitnahme von Geld ins Ausland, besonders Österreich.** Die Mitnahme von Geld bei der Ausreise aus Deutschland ist auf einen Betrag beschränkt, der 500 GM. gleichkommt. Darunter dürfen aber nur 200 Rentenmark sein, der Rest muß aus ausländischen Zahlungsmitteln bestehen. Größere Beträge sind nur mit Bewilligung der Finanzämter, oder bei Rückreisen auf Bescheinigung des Eingangszollamtes zulässig. Nach den österreichischen Bestimmungen dürfen nur 4 Millionen österreichische Kronen in Noten über die Grenze mitgenommen werden. Größere Summen bedürfen der Bewilligung der österreichischen Nationalbank. Die Ausfuhr ausländischer Banknoten, von Schecks und Wechseln auf das Ausland ist unbeschränkt. Für den Grenzausflugsverkehr mit Bregenz, Tirol und Salzburg bestehen Erleichterungen. Im Grenzverkehr Garmisch-Partenkirchen-Reutte erteilen die deutschen und österreichischen Behörden Ausflugsklauseln für einen zweimaligen Grenzübertritt von je drei Tagen. Ähnliche Klauseln werden von den Paß- (Verwaltungs- oder Polizei-) Behörden in Berchtesgaden, Reichenhall, Traunstein und Rosenheim ausgestellt. In allen Fällen ist ein gültiger Reisepaß erforderlich.

— **Über die Auswirkung der ermäßigten Kohlenpreise und der Verlängerung der Micum-Verträge auf die Wirtschaft** enthält die B. B. Ztg. in der Nr. 10 vom 4. d. M. folgende Ausführungen: Darüber, welche Folgen die beiden erwähnten bedeutsamen Ereignisse der letzten Tage auf die allgemeine Wirtschaft, besonders auf die Montanindustrie, haben werden, sind, wie uns geschrieben wird, die Meinungen in den beteiligten Kreisen außerordentlich geteilt. Geht man vom Standpunkt der Verbraucher aus, so wird dort die Ansicht vertreten, daß die Maßnahme viel zu spät gekommen ist, als daß sie einen durchgreifenden Erfolg im Sinne stärkerer Belebung des Ruhrkohlenmarktes haben kann. Die Industrie, namentlich insoweit sie Eisen und Metalle umfaßt, ist angesichts des geringen Umfanges der Beschäftigung und der wenig günstigen Aussichten für die nächste Entwicklung der Marktlage nicht in den Stand gesetzt, verstärkte Kohlenmengen anzuschaffen. In den gleichen Kreisen wird auch die Ansicht vertreten, daß es mit dieser Preisermäßigung noch nicht abgetan sein kann und daß zur durchgreifenden Belebung des Kohlenmarktes und zur Verbilligung der Produktionsbasis der gesamten Wirtschaft in absehbarer Zeit ein weiterer Abschlag vorgenommen werden muß. Die Ruhrkohle hat die wirtschaftliche Lage völlig mißverstanden, als sie im Januar bei der beginnenden Belebung des Geschäftes die Eisen- und andere Industrien nicht in den Stand versetzte, durch stärkere Ermäßigung der Kohlenpreise die Wettbewerbsfähigkeit so zu stärken, daß diese Industrien zur Entlastung des inländischen Marktes vorteilhaft auf dem Exportmarkte hätten auftreten können. Die deutsche Ware wurde überall als zu teuer bezeichnet. Sie konnte nicht billiger gestellt werden, weil die Vorbedingungen hierfür, die ermäßigten Rohstoffe, und darunter vornehmlich Kohle, fehlten. Gewiß sei es richtig, daß die Micum-Verträge die Kohlenwirtschaft außerordentlich stark belasteten, in ihrem finanziellen Erfolg schließlich je nach Art des Zechenbetriebes. Aber die Lage sei doch heute, wo die Ermäßigung der Preise unter dem täglich sich verschärfenden Druck des unzureichenden Absatzes endlich vorgenommen worden sei, von den Verhältnissen zu Beginn dieses Jahres nicht gerade sehr verschieden. Um die Lage des Ruhrkohlenmarktes so recht zu illustrieren und darzulegen, wie überaus gering der Absatz sei, bedürfe es nur des Hinweises auf den ursprünglichen Plan des Syndikats, eine Einschränkung von 45 % eintreten zu lassen. Die Pflichtlieferungen à conto Reparationsforderungen beanspruchten heute rund den fünften Teil der Gesamtförderung, die man mit etwa 90 % der normalen Förderzahl annehmen könne. Von dem dann verbleibenden Rest könne das Syndikat noch nicht einmal die Hälfte unterbringen. Daraus ergebe sich, daß das Geschäft auf der ganzen Linie stocke. Zu berücksichtigen sei weiter, daß eine ganze Anzahl von früheren Verbrauchern von Ruhrkohle sich auf die Verwendung von Braunkohle umgestellt habe, die bei billigeren Preisen dort, wo die technischen Einrichtungen dafür geschaffen worden wären, den gleichen Brenn- und Krafteffekt aufweise. Ferner dürfe auch nicht unbeachtet bleiben, daß Verbraucher von Ruhrkohle sich in neuerer Zeit der englischen Kohle zugewendet hätten, auf Grund von langfristigen Verträgen, namentlich in Gegenden, in denen die Belieferung auf dem Wasserwege erfolgen könne. Das sei geschehen in Rücksicht auf die fortgesetzten Arbeiterunruhen im Ruhrrevier, welche die ausreichende Brennstofflieferung oft in Zweifel stellten. Das Syndikat trage zwar nicht die Schuld daran, aber es müsse mit dem Fortfall auch dieser Mengen rechnen. Daß die im Laufe der Jahre bei vielen Betrieben vorgenommenen technischen Neuerungen zugunsten einer Herabminderung des Brennstoffverbrauches ebenfalls den Bedarf an Ruhr- und anderer Kohle zurückdrängten, liege in dem ökonomisch verständlichen Bestreben nach möglichster Herabdrückung der Selbstkosten unter Vereinfachung des Produktionsprozesses begründet. Ein Faktum, mit dem das Syndikat auch weiterhin, und zwar in einem den Kohlenverbrauch weiter herabminderndem Umfange zu rechnen hat. Die vielen Interessengemeinschaften zwischen Zechen und Hüttenwerken, deren Abschluß auf Grund der Bestimmungen im neuen Syndikatsvertrag wesentlich erleichtert worden ist, müssen ebenfalls als ein triftiger Grund angeführt werden, wenn der unzureichende Absatz des Syndikats auf seine Ursachen geprüft werden soll.

Die Zechen selbst vertreten den Standpunkt, daß die Ermäßigung, wenn sie nicht von einer erheblichen Steigerung des Versandes und damit von einem stärkeren Druck auf die Selbstkosten begleitet ist, eine ganze Anzahl von Bergwerken an den Ruin bringen wird. Über die beschlossene Ermäßigung von 20 % könne man nicht hinausgehen, weil die finanzielle Lage selbst der besten Zechen einen geradezu trostlosen Zustand aufweise. Die Frage der bescheidensten Rentabilität im Ruhrkohlenbergbau müsse auf Jahre hinaus zurückgestellt werden, da die Schuldenlast unter der Einwirkung der Micum-Verträge und des schlechten Absatzes ganz gewaltig geworden sei. Man könne annehmen, daß auf Grund der ermäßigten Kohlenpreise die Konkurrenz der deutschen Industrie nun doch etwas gehoben werden würde. Allerdings sei es dringend notwendig, daß die Verwaltung der Staatsbahnen erneut in eine Prüfung der Ausnahmetarife eintreten müsse, um die Konkurrenzmöglichkeit der Ruhrkohle zu heben und es ihr zu gestatten, daß sie nicht allein Teile des verlorenen Terrains wieder zurückgewinne, sondern darüber hinaus besonders auch im Auslande wieder in verstärktem Maße Fuß fassen könne. An sich bedeute die starke Ermäßigung der Ruhrkohlenpreise ein im Interesse der gesamten Wirtschaft von den Zechen geleistetes Opfer. Die Wirkung müsse erst abgewartet werden. Auch die Zechen verhehlten sich nicht, daß die Lage der kohlenverbrauchenden Industrien recht ungünstig sei. Aber man glaube mit der Ermäßigung auf die Herabminderung der Selbstkosten hinarbeiten und dadurch dem Markt Anstoß zur Belebung geben zu können. Die kleinen Erleichterungen, welche die neuen Micum-Verträge gegenüber den bisherigen Verpflichtungen erbrachten, spielten bei den großen Gesamtbelastungen, unter denen die Ruhrzechen zu leiden hätten, kaum eine Rolle. Ob die Eisenpreise entsprechend dem Ausmaß der Kohlenpreisermäßigung wesentlich nach unten gehen würden, müsse angezweifelt werden, nachdem schon in den letzten Tagen Offerten herausgekommen wären, die in ihren ungewöhnlichen Preisen die ermäßigten Kohlenpreise nahezu eskomptierten.

— **Der Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen** nahm im Jahre 1923 nach einem Aufsatze von Stadtrat Schüning in den „Berl. Wirtschaftsberichten" unter dem Einfluß der ungünstigen wirtschaftlichen Entwicklung im ganzen einen wenig erfreulichen Verlauf. In den ersten Monaten des Jahres stieg er, wurde dann im Frühsommer schwächer, um schließlich nach einer ganz kurzen vorübergehenden Belebung vom August ab ständig zu sinken. Der Grund dieser ungünstigen Entwicklung ist außer in der Besetzung des Ruhrgebiets in der Gestaltung der Währungsverhältnisse zu suchen. Auch klimatisch war das Schiffahrtsjahr nicht sehr begünstigt. Insbesondere litt die Oder monatelang unter einer ausgesprochenen Trockenperiode, von der auch die Elbe, allerdings in geringerem Grade, beeinflußt wurde. Der Winter trat ungewöhnlich früh und scharf auf, so daß die Schiffahrt schon Ende November abflaute und schließlich um den 18. Dezember ganz zum Stillstand kam. Von großer Bedeutung war ferner der Umstand, daß Massentransporte, die ihrer Natur nach auf die Wasserwege gehörten, infolge der billigen Staffeltarife der Eisenbahn auf dem Schienenwege befördert wurden.

In den ersten Monaten des Jahres bildeten große Mengen von Mehl für die kommunale Brotversorgung das Hauptgut in den Berliner Häfen. Mit der Aufhebung der kommunalen Brotversorgung fiel diese Güterart allmählich aus. Zu erwähnen sind daneben noch beträchtliche Transporte englischer Kohle der Firma Hugo Stinnes, die als Dienstkohle für die Reichsbahn und für Industriezwecke Verwendung fanden. Die Transporte setzten im März ein, erreichten ihren Höhepunkt im Mai, fielen dann langsam ab, um im Spätsommer zu enden.

Im ganzen überwog der Einfuhrverkehr nach Berlin bei weitem den Ausfuhrverkehr, was zum Teil seine Begründung darin findet, daß die Einfuhr namentlich an Lebensmitteln für eine so große Bevölkerungsansammlung wie Berlin unter ein gewisses Mindestmaß nicht heruntergehen kann, zum Teil darin, daß die industrielle Produktion zurückging, deren Versand an Halb- und Fertigfabrikaten zudem immer stärker auf der Eisenbahn als auf den Wasserwegen erfolgt.

Während die Einfuhr nach und die Ausfuhr von Berlin im wesentlichen gegebene Größen sind, deren Höhe vom Verkehr nur wenig beeinflußt werden kann, ist dagegen der Durchgangsverkehr ein Gebiet, auf dem für den Verkehr Spielraum besteht. Die allgemeine politische Wirtschaftslage stand aber der Entwicklung des Durchgangsverkehrs, namentlich des internationalen, schon vom Frühjahr 1923 ab in hohem Grade hindernd entgegen, so daß das Berichtsjahr auch auf diesem Gebiete als durchaus anormal bezeichnet werden muß.

Für den gesamten Güterverkehr ist allgemein zu bemerken, daß dieser in organisatorischer Beziehung sehr viel zu wünschen übrig läßt. Die Organisation des Güterverkehrs nach, von und in Berlin bedarf dringend der Änderung. Es sind Bestrebungen im Gange, eine Organisation zu schaffen, umfassend die „Berliner Häfen und Ladestraßen, die Binnenschiffahrt, die Straßenbahn, den Kraftwagenverkehr", um ein planmäßiges Zusammenwirken dieser Verkehrszweige zu erreichen, was auch zweifellos eine Verbilligung des Güterverkehrs zur Folge haben würde.

— **Deutschlands Außenhandel im Mai.** Nach den soeben bekanntgegebenen Zahlen hat die deutsche Handelsbilanz im Mai den höchsten Einfuhrüberschuß von 353 Millionen Goldmark erreicht, nachdem im April ein Einfuhrüberschuß von nur 321,2 Millionen Goldmark festgestellt werden konnte, so daß die Passivität nochmals zugenommen hat. Die Einfuhr belief sich im Mai auf 870,18 Mill. Goldmark, die Ausfuhr auf 516,22 Mill. In den ersten 5 Monaten d. J. erreichte die Einfuhr 3660,51 Mill., die Ausfuhr 2351,91 Mill., so daß sich in der Zeit vom Januar bis Mai ein Einfuhrüberschuß von 1308,60 Mill. Goldmark ergibt. Die stärkste Erhöhung der Einfuhr entfällt auf die Gruppe der Fertigwaren, und unter diesen in ausschlaggebender Weise auf Webwaren. Wollene Garne, baumwollene Garne, Flachs-, Hanf-, Jute- usw. Garne zeigen starke Erhöhungen. Die bedeutendste Steigerung hat aber die Einfuhr von Baumwollgeweben erfahren, die fast ausschließlich auf der Vermehrung der Einfuhr aus Elsaß-Lothringen beruht.

— **50jähriges Jubiläum der Firma Adolf Bleichert & Co. G. m. b. H., Leipzig.** Anläßlich des 50jährigen Bestehens dieser Firma verfaßte Prof. Dr.-Ing. G. W. Koehler, Technische Hochschule, Darmstadt, eine Denkschrift über „Werden und Wirken der Firma" und „Wesen und Wirkung ihrer Erzeugnisse". Von der großen Bedeutung der „Nahfördermittel" und Drahtseilbahnen ausgehend, die vielfach an tonnenkilometrischer Leistung Klein- und Nebenbahnen übertreffen, zeigt Verfasser, wie das Bleichertsche Unternehmen, der Schöpfer dieser Industrie, sich aus kleinsten Anfängen im Jahre 1874 zu seiner heutigen Weltbedeutung emporrang. Von besonderer Bedeutung für die Firma waren die Jahre 1903—1913, in welcher Zeit eine Reihe wichtiger Drahtseilbahnen in Neukaledonien, die Cordillerenbahn, die Usambarabahn, Bahnen in Serbien, Spitzbergen, China und Japan, Spanien und Frankreich zur Ausführung kamen, die den Weltruf der Firma begründeten und gleichzeitig der deutschen Ingenieurkunst in den überseeischen Ländern ein Denkmal setzten, wie es hervorragender nicht gedacht werden kann.

— **Karl Gerstein †.** Am 19. Juni 1924 ist der ehemalige Polizeipräsident und Landrat von Bochum, Karl Gerstein, in Tübingen, wohin er sich infolge der Zeitverhältnisse zurückgezogen hatte, im Alter von 60 Jahren verschieden. Ein Beamter von hervorragenden Verwaltungseigenschaften, ein echter Mann der „roten Erde" mit allen guten Eigenschaften dieses Volksstammes, hat Gerstein sich bedeutende Verdienste um die Organisation der Wasserwirtschaft im Industriegebiet von Ruhr, Emscher und Lippe sowie auch der Elektrizitätsversorgung erworben. Seine dienstliche Tätigkeit führte ihn auch häufig mit den Vertretern der Eisenbahnverwaltung zusammen, in deren Reihen Gerstein ebenfalls als hochbefähigter Verwaltungsbeamter und wegen seiner vorzüglichen Charaktereigenschaften als Mensch volle Anerkennung und Wertschätzung gefunden hat.

Österreich.

— **Pünktlichkeit im Zugverkehr.** Es wurde die Anordnung getroffen, daß künftighin eine halbe Minute vor der fahrplanmäßigen Abfahrt durch den Zugführer das Signal „Plätze einnehmen" mit der Mundpfeife zu geben ist, worauf die Wagentüren des Zuges geschlossen werden. Die Abfahrt erfolgt sodann ohne weiteres Pfeifsignal. Das reisende Publikum wurde darauf aufmerksam gemacht, daß zur Wahrung der Regelmäßigkeit und der Sicherheit des Verkehrs alle nicht rechtzeitig zur Abfahrtszeit eines Zuges erscheinenden Reisenden zum Einsteigen in den betreffenden Zug nicht mehr zugelassen werden können.

— **Sprechtag für Fremdenverkehrsangelegenheiten.** Vor einiger Zeit fand bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen wieder ein Sprechtag für Fremdenverkehrsangelegenheiten statt, dessen zahlreiche Beschickung von allen am Fremdenverkehr beteiligten Behörden und Organisationen neuerlich bewies, daß diese Einführung der Bundesbahnen bei der Öffentlichkeit Anklang gefunden hat.

Vor Eingang in die Tagesordnung erstattete Betriebsdirektor Ing. Sedlak Bericht über die Behandlung einiger im Verlauf des letzten Sprechtages vorgebrachter Wünsche und Anregungen. In der sich anschließenden Wechselrede wurde der Wunsch nach versuchsweiser Einführung von Triebwagenzügen auf jenen Linien vorgebracht, auf denen eine Verdichtung des Verkehrs mit Dampfzügen unzweckmäßig ist. Betriebsdirektor Sedlak teilte mit, daß diese Frage bereits seit längerer Zeit von der Generaldirektion behandelt wird und auch schon Angebote verschiedener Firmen vorliegen, so daß es möglich sein wird, in einiger Zeit Erfahrungen über die Verläßlichkeit solcher Fahrzeuge zu gewinnen.

Auf die Anregung, nach dem Beispiele Deutschlands die Einführung einer vierten Klasse auch auf den österreichischen Bahnen in Erwägung zu ziehen, wies der Vorsitzende darauf hin, daß diese Neueinführung für die Bundesbahnen mit einem bedeutenden Einnahmeentgang verbunden wäre und daher nicht in Betracht kommen könne. Für die im heurigen Sommerfahrplan durchgeführten Verkehrsverbesserungen sowie alle anderen auf die Förderung des Fremdenverkehrs abzielenden Maßnahmen der Bundesbahnen wurde der Generaldirektion von den Vertretern des Reisepublikums volle Anerkennung zum Ausdruck gebracht.

In einem Bericht über die Ausgestaltung des Schnellzugsverkehrs im künftigen Winterfahrplan wurde besonders auf die neuerlichen Kürzungen der Fahrzeiten sowie auf die erfolgreichen Bemühungen hingewiesen, die Bedeutung Wiens und Österreichs im internationalen Reiseverkehr zu erhalten und zu stärken.

Niederlande.

— **Verstaatlichung von Privatbahnen.** Die 2. Kammer hat die Gesetzentwürfe über die Verstaatlichung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn (von Zutfen über Winterswyk zur Deutschen Grenze Richtung Bocholt und Borken) und des holländischen Teiles der Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft (Almelo-Oldenzahl Richtung Bentheim) mit der Änderung angenommen, daß der Verstaatlichungstermin vom 1. Januar 1925 auf den 1. Januar 1926 verschoben worden ist. Da die Verstaatlichung in erster Linie wohl beabsichtigt, die betriebführende Holländische Eisenbahngesellschaft (HSM) von den für sie recht ungünstigen Betriebsverträgen zu befreien, und über die rechtliche Grundlage der Berechnung der Ankaufssumme Meinungsverschiedenheiten bestanden, wurde eine Bestimmung in die Gesetze aufgenommen, wonach die Kaufsumme durch Gesetz genehmigt werden muß, falls sie abweichend von Art. 49 des Eisenbahngesetzes vereinbart wird. Die Regierung wird nunmehr mit den beiden Gesellschaften in Verhandlungen treten. Es sei noch erwähnt, daß die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn für 1923 eine Dividende von 22 fl. für den Anteil von 170 fl. verteilen wird.

— **Eröffnung der Strecke Stadskanaal-Ter Apel-Deutsche Grenze.** Die Niederländischen Eisenbahnen haben durch die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft am 2. Mai 1924 die Strecke Stadskanaal-Ter Apel-Deutsche Grenze von der Groningsch-Drentsche Spoorweg Maatschappij in Betrieb genommen. Die Pläne für die Fortsetzung der Linie auf deutschem Gebiet sind in Arbeit.

— **Niederländische Zentral-Eisenbahn** (Utrecht-Zwolle). Auch im Jahre 1923 konnte die Gesellschaft nur auf die mit der Betriebsführerin (Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft) vereinbarte Mindestsumme Anspruch erheben und ebenso wie 1922 eine Dividende von 2,25 fl. für den Anteil verteilen.

— **Die holländisch-deutschen Handelsbeziehungen** haben sich seit der Stabilisierung der Mark außerordentlich entwickelt. Die Statistik für das erste Vierteljahr des laufenden und der beiden vorhergehenden Jahre zeigt folgende Entwicklung:

Holländischer Außenhandel mit Deutschland im Januar—März

	Einfuhr aus Deutschland		Ausfuhr nach Deutschland	
Jahr	Gewicht in t	Wert in 1000 fl	Gewicht in t	Wert in 1000 fl
1922 . . .	1 567 008	154 084	244 055	37 246
1923 . . .	1 079 160	126 646	302 052	35 052
1924 . . .	1 851 427	132 096	440 912	106 016

— Elektrische Kleinbahn den Haag-Delft. Die Haagsche Trambahngesellschaft hat am 1. Juli die Strecke den Haag-Delft, deren elektrische Einrichtung Siemens-Schuckert geliefert haben, in Betrieb genommen.

— Die Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft, die sich im Betriebe der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM) befindet, hat infolge des durch die Ruhrbesetzung gänzlich ausgebliebenen Kohlenverkehrs im Jahre 1923 nur mäßige Erträgnisse erzielen können. Der Betriebsgewinn betrug 40 000 Goldmark, der Reingewinn 4961 ℳ; dieser Betrag soll auf die neue Rechnung vorgetragen werden. Das Anlagekapital beträgt 1 840 930 GM., das Aktienkapital 1½ Millionen Goldmark.

— Dienstkleidung für weibliches Personal. Die niederländischen Eisenbahnen haben angeordnet, daß spätestens vom 1. August ab das weibliche Personal ein möglichst einfaches, nicht durchsichtiges, am Halse schließendes und bis zu den Pulsen reichendes Oberkleidungsstück zu tragen hat.

Übrige europäische Länder.

— Eröffnung eines Eisenbahnhotels der norwegischen Speisewagengesellschaft. Die norwegische Speisewagengesellschaft (A. S. Norsk Spisevognselskap), die außer dem Speisewagenbetrieb auf den Linien Kristiania-Bergen und Kristiania-Drontheim auch die Bahnhofswirtschaften auf 13 größeren Stationen betreibt, eröffnete am 28. Juni an der Strecke Kristiania-Drontheim, in Opdal (545 m ü. d. M.), ihr erstes Touristenhotel. An dieser zwischen Dombaas und Stören gelegenen Hochgebirgsstrecke befanden sich bisher nur kleinere Gasthäuser. Erst durch die 1921 eröffnete Strecke Stören-Dombaas, die nunmehr von dem Durchgangsverkehr Kristiania-Drontheim benutzt wird, ist das Dovrehochgebirge (der höchste Punkt der Strecke bleibt mit 1025 m ü. d. M. nur wenig hinter der Hochgebirgsbahn Kristiania-Bergen zurück) dem Verkehr erschlossen worden. Da sich infolge der Kapitalnot kein Unternehmer fand, trat die norwegische Staatsbahn, die erst das Hotel selbst bauen wollte, mit der Speisewagengesellschaft in Verbindung. Das Dovrehochgebirge ist besonders das Hauptziel der Skifahrer.

Der Bau und die Inneneinrichtung ist nach den Plänen der Architekturabteilung der norwegischen Staatsbahn gefertigt, die auch die Ausführung des Baues überwacht hat. Das Hotel selbst untersteht der Leitung des Direktors der norwegischen Speisewagengesellschaft.

Es handelt sich hier um einen Versuch der norwegischen Staatsbahn, die das lebhafteste Interesse an der Hebung des Fremdenverkehrs hat. Sollte das wirtschaftliche Ergebnis befriedigend ausfallen, geht man mit dem Plane um, weitere Hotels an Fremdenverkehrspunkten zu errichten. — Das Gebäude selbst ist dem Gepräge der Gegend angepaßt, wie überhaupt alle Bahnhofsgebäude auf der neu eröffneten Dovrebahn. Das Innere der Räume weist ein praktisches und sehr geschmackvolles Gepräge auf. Die Zimmer sind mit allen Bequemlichkeiten der Neuzeit eingerichtet.

— Eisenbahnverbindung zwischen Gothenburg und Kristiania. Die Frage einer schwedisch-norwegischen Eisenbahnverbindung zwischen Gothenburg und Kristiania geht schon auf das Jahr 1896 zurück. Im Jahre 1921 wurde ein gemischter schwedisch-norwegischer Ausschuß von beiden Ländern zur Lösung der Frage eingesetzt. Der Ausschuß hat drei verschiedene Wahllinien untersucht. Eine Einigung über eine Linie wurde jedoch nicht erzielt.

— Beleuchtung der schwedischen Eisenbahnwagen. Die schwedischen Staatsbahnen haben vor kurzem begonnen, in ihren Wagen elektrische Beleuchtung einzuführen, wenn auch vorderhand teilweise nur als Versuch. Man hat etwa 30 Wagen mit Dynamos versehen, die von der Achse aus angetrieben werden. Bewährt sich diese Bauart auch in Schweden, so soll die jetzt bestehende Gasbeleuchtung allmählich durch elektrische ersetzt werden. Neue gasbeleuchtete Wagen sollen weiterhin nicht mehr beschafft werden.

— Rechnungsabschluß der schwedischen Privatbahnen für 1923. Die schwedischen Privatbahnen schließen für 1923 mit 153,11 Millionen Kronen Einkünften und 148,16 Millionen Ausgaben, sonach einem Überschuß von 4,95 Millionen ab. Die Anzahl der Reisenden ging von 39,9 Millionen im Vorjahre auf 38,3 Millionen zurück, die beförderte Gütermenge von 16 440 000 t auf 19 170 000 t hinauf.

— Fahrpreisermäßigung zur Gewerbeschau in Prag. Den Besuchern der bis zum 27. Juli dauernden allgemeinen Gewerbeschau in Prag wird auf den tschechoslowakischen Bahnen eine Fahrpreisermäßigung von etwa 33 % gewährt. Die Ermäßigung gilt von der Eintrittsgrenzstation nach Prag und zurück zur Grenzaustrittsstation auf der kürzesten Strecke. Bei Hin- und Rückfahrt ist einmalige Fahrtunterbrechung gestattet. Zur Erlangung der Ermäßigung muß ein beim Ausstellungsamt in Prag zu beantragender Ausweis vorgelegt werden, der auf den Namen des Inhabers lautet und seinen Wohnort angibt.

— Der rumänische Lokomotivpark. Aus einem Aufsatz über rationellen Heizstoffverbrauch der Eisenbahnlokomotiven im „Buletinul A. G. J. R." vom April—Juni 1924 (Ingenieur Ganitchi) finden wir die Angabe, daß die rumänischen Staatsbahnen im April 1923 für etwa 11 300 km Gesamtlinienlänge zusammen 1660 gebrauchsfähige Lokomotiven hatten, von denen 1362 in den Zügen liefen, 298 aber Verschub- und Reservedienst versahen.

Aus einem Aufsatz über die vernunftgemäße Verwendung der Lokomotiven von Ingenieur Zanescu in derselben Zeitschrift ersehen wir, daß sich die Zahl der gebrauchsfähigen Lokomotiven im April 1924 auf 1900 gehoben hatte. 2600 im Kriege und in der Nachkriegszeit beschädigte Lokomotiven harren noch der Ausbesserung.

Die Mannigfaltigkeit ist außerordentlich: nicht weniger als 200 verschiedene Bauarten befinden sich in diesem Lokomotivpark, eine Folge der verschiedenen Herkunft der Maschinen. Eine einzige Bauart, der ungarischen Lokomotive 324, findet sich in 455 Exemplaren, dann folgen die C. F. R.-Bauarten 1001 mit 238, 40 1001 mit 215, 50 001 mit 196 Stück, der ungarischen Bauart 326 mit 193 Stück usw., zusammen 32 Arten mit mehr als 30 Stück, weitere 30 Arten mit je 10—30 Stück und der Rest mit noch weniger Exemplaren. Ein Sechstel des Lokomotivparkes besteht also sozusagen aus einzelnen Maschinen. Diese Vielfältigkeit erschwert natürlich den Ausbesserungsdienst auf das äußerste. Auch die Neuanschaffungen nach dem Kriege wurden nicht unter dem Gesichtspunkte der Normalisierung getätigt. Angeschafft wurden 368 Maschinen im Jahre 1921, 305 in 1922, 84 in 1923 und 16 in den ersten vier Monaten 1924. Bestellt, aber noch nicht abgeliefert sind 71 Stück, und zwar verteilen sich diese Anschaffungen wieder auf 19 verschiedene Lokomotivarten. Es ergab sich der Zustand, daß einzelne größere Lokomotivschuppen bis zu 20 verschiedene Lokomotivarten zu bedienen hatten. Um diesem Übelstande abzuhelfen, wurde ein Verteilungsplan aufgestellt, um für jeden Lokomotivschuppen eine Mindestzahl von Lokomotivarten zu erhalten, auch soll bei den Ausbesserungen der kriegsbeschädigten Lokomotiven so verfahren werden, daß die in Reihen vorhandenen Lokomotiven Vorrang genießen. Die nur in wenigen Exemplaren vorhandenen Maschinen sollen im Beschädigungsfalle ausgeschieden werden. Es ist vorgesehen, daß in vier Jahren jährlich 260 Lokomotiven neu in den Dienst gestellt werden können, so daß im Jahre 1928 etwa 3000 vorhanden sein sollen, wobei die Anzahl der Arten schrittweise herabgesetzt werden soll.

— Fahrpreisermäßigung auf den rumänischen Bahnen. Das rumänische Ministerium hat den Besuchern der vom 31. August bis 6. September stattfindenden L e i p z i g e r H e r b s t m e s s e eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung für die Rückreise auf den rumänischen Staatsbahnen eingeräumt. Die Wahl der rumänischen Grenzstation, über die die Rückreise angetreten wird, steht im Belieben des Reisenden. Die Ermäßigung gilt den ganzen Monat September hindurch.

— „Die Eisenbahn." Nach der „Schweizerischen Bauzeitung" waren es am 1. Juli 1924 fünzig Jahre, seit 1874 „Die Eisenbahn" als erstes technisches Fachblatt der Schweiz ins Leben getreten ist. Der Verlag Orell, Füssli & Cie. in Zürich, in dem das Blatt erschien, trat es mit Beginn des Jahres 1880 an den Ingenieur A. Waldner zu Eigentum ab, der das Blatt weiterführte und mit Beginn des Jahres 1883 im Einvernehmen mit den zuständigen Organen zur „Schweizerischen Bauzeitung" umwandelte.

— Neuer Personenbahnhof für Mailand. In Mailand ist schon seit 1906 der Bau eines neuen Personenbahnhofs im Gange, der aber wegen des Krieges eingestellt und seitdem noch nicht wieder aufgenommen worden ist. Neuerdings sind 240 Mill. Lire bereitgestellt worden, um den Bau fortsetzen zu können. Es soll damit der größte Personenbahnhof in Italien geschaffen werden. Um das auch äußerlich zum Ausdruck zu bringen, erhält das Bahnhofsgebäude zwei 60 m hohe Türme. Die Eingangshalle zu ebener Erde, 70×35 m groß, wird die Fahrkartenschalter enthalten; daneben werden die Räume für die Gepäckabfertigung angeordnet. Von der Halle führen Treppen zu den in Höhe des Obergeschosses liegenden Bahnsteigen; hier befinden sich die Warte- und Erfrischungsräume mit allem Zubehör. Die Bahnsteige werden in 9 m Breite angelegt. Für das Gepäck werden besondere Tunnel mit Förderbändern und Hebezeugen vorgesehen, so daß der Personenverkehr vom Gepäckverkehr ganz

getrennt ist. — Die Bahnsteige sollten erst mit einer einheitlichen Halle überdacht werden; man will aber davon absehen, teils wegen der hohen Kosten eines solchen Daches, teils um den Bau zu beschleunigen. Man hofft, den Bahnhof in drei Jahren dem Betrieb übergeben zu können.

— **Kanalbauten in Belgien.** Die Belgische Regierungskommission, die zur Prüfung der Kanalbauten Antwerpen-Lüttich und Antwerpen-Rhein eingesetzt worden ist, hat, wie der N. R. C. meldet, in ihrer letzten Sitzung der Linie Antwerpen-Moerdyk den Vorzug gegeben vor der durch das Friedensdiktat von Versailles vorgesehenen Kanal Antwerpen-Ruhrort. — Bezüglich des Kanals Antwerpen-Beeringen, der den Scheldehafen mit dem neuen Limburgschen Kohlenbecken in Verbindung setzen soll, hat die Kommission sich mit den Entwürfen der Regierung einverstanden erklärt.

— **Der Kanaltunnel.** In der letzten Zeit ist ein neuer Entwurf für den Kanaltunnel aufgetaucht, der von dem bisherigen Plan sehr erheblich abweicht. Als Ausgangspunkt wird Kap Grisnez an der französischen Küste vorgeschlagen, die englische Mündung soll wie beim alten Plan in der Nähe der Shakespeare-Klippe liegen. Inmitten des Kanals soll der Längsschnitt einen Gipfelpunkt haben und dann vom Fuß der Steigungen beiderseits ganz flach nach dem Lande verlaufen. Kurz vor der Ausmündung in England soll der Tunnel mit der steilsten zulässigen Neigung etwa 6 m fallen und dann an die Erdoberfläche aufsteigen. Der so gebildete Sack könnte mit Wasser ausgefüllt werden, wenn ein feindlicher Angriff durch den Tunnel droht; hierzu bedürfte es nur des Öffnens eines in der Tunneldecke unter dem Meer angebrachten Hahnes, der fernbedient werden könnte. Von der Ausmündung des Tunnels auf englischer Seite ausgehend wird weiter eine neue zweigleisige Eisenbahn bis in die Nähe von Gravesend vorgeschlagen, die, ebenso wie der Tunnel, mit den festländischen Lichtmaßen des freizuhaltenden Raumes über dem Gleis zu bauen wäre. In Gravesend würde dann der Verkehr auf englische Betriebsmittel übergehen. Pakete und Güter könnten von dort aus auch auf der Straße mit Kraftwagen weiterbefördert werden. Zum Überladen wären arbeitsparende Vorrichtungen vorzusehen. Von Gravesend wäre ferner eine neue Eisenbahn mit einem Tunnel unter der Themse zu bauen, die weiterhin auf dem linken Themseufer die von Norden in London einmündenden Eisenbahnen zu verbinden hätte. — Der Personenverkehr wäre vor Gravesend abzuzweigen und auf einer neuen Eisenbahn nach der Gegend des Bahnhofs Waterloo auf dem rechten Themseufer zu leiten, wo ein neuer Bahnhof mit Hotel zu errichten wäre, weil keiner der jetzt schon voll belasteten Londoner Bahnhöfe imstande sein würde, den neuen Verkehr aufzunehmen.

Der Tunnelbau-Ausschuß des Unterhauses ist übrigens Ende Juni vom Premierminister Macdonald empfangen worden und hat eine längere Denkschrift überreicht, die die Tunnelfrage von allen Seiten beleuchtet. Die jetzige Regierung scheint sich aber gegenüber dem Plan, so tatkräftig er von gewisser Seite betrieben wird, ebenso ablehnend zu verhalten wie ihre Vorgänger.

Am 2. d. M. fand in London eine Besprechung der Frage in einer Versammlung des Reichsverteidigungsausschusses statt, bei der Macdonald den Vorsitz führte. Von den gleichfalls eingeladenen früheren Premierministern waren Baldwin, Balfour, Asquith und Lloyd George zugegen. Ferner nahmen an der Besprechung verschiedene Mitglieder der gegenwärtigen Regierung sowie diejenigen Militär-, Marine- und Luftschiffahrtssachverständigen teil, die Mitglieder des Komitees sind. Wie verlautet, wurde in der Sitzung, die nur 35 Minuten dauerte, beschlossen, die Frage des Baues des Tunnels könne noch nicht als spruchreif bezeichnet werden. Macdonald wird wahrscheinlich in den nächsten Tagen eine dahingehende Erklärung im Unterhaus abgeben.

— **Neubau eines Güterbahnhofs in Bristol.** Die englische Große Westbahn ist im Begriff, in Bristol, Temple Meads, einen größeren Ortsgüterbahnhof zu bauen, um den wachsenden Verkehrsbedürfnissen der Umgebung gerecht zu werden. Als Baustelle hat sie einen dreieckigen Zwickel ausgewählt, der auf einer Seite von ihrer Hauptstrecke, auf der anderen vom Avon-Fluß und dessen Kaimauern begrenzt wird. Auf der anderen Seite der Hauptstrecke befindet sich der Gemeinschaftsbahnhof der Westbahn und der London, Midland und Schottischen Eisenbahn. Die dreieckige Form des Bauplatzes bringt es mit sich, daß die Gleise sich fächerartig ausbreiten und alle stumpf endigen. Die Kosten sind mit 560 000 £ veranschlagt. Die Mitte der Neuanlage nimmt ein Güterschuppen ein, der eine Fläche von 21 325 qm bedeckt. In ihm sind 14 Gleise, zu je zweien vereinigt, zwischen acht Bahnsteige eingeführt, die je 9,5 m breit und 175 m lang sind; vor Kopf liegt ein 12,2 m breiter Querbahnsteig. 408 Güterwagen können unter Dach aufgestellt werden und daneben noch 330 an den Ladestraßen im Freien. Die Ladesteige im Güterschuppen sind durch Klappbrücken miteinander verbunden. Die Weichen werden von einer neuen Stellerei aus elektrisch bedient. Ferner sind elektrische Spills zur Bewegung der Wagen vorgesehen. Die Begleitpapiere der Güter werden ebenfalls elektrisch zwischen den Bureaus und den Schuppen befördert. Zum Betriebe des Ladegeschäfts im Schuppen sind Elektrokarren mit heb- und senkbarer Plattform sowie Hängebahnen in Aussicht genommen. Alle Teile des Bahnhofs und des Güterschuppens sind durch ein Fernsprechnetz mit Selbstanschluß miteinander verbunden. Über den Ladesteigen sollen Lagerräume eingebaut werden; ein Teil des Gebäudes in 119 × 30,5 m Größe wird zu Lagerzwecken unterkellert. Keller und Obergeschoß werden mit den Ladesteigen durch elektrische Aufzüge verbunden.

— **Löhne und Gehälter bei den englischen Eisenbahnen.** Auf eine Anfrage im Parlament, wie sich die Löhne und Gehälter ihrer Höhe nach auf die verschiedenen Klassen der Beamten, Angestellten und Arbeiter der englischen Eisenbahnen verteilen, hat der Verkehrsminister auf Grund einer Statistik über die am 24. März vorigen Jahres zu Ende gegangene Woche, die letzte, über die eine solche Statistik vorliegt, geantwortet, die Eisenbahnen hätten damals ein Heer von 681 778 Köpfen beschäftigt; von diesen seien 681 247 statistisch erfaßt. 13 209 Personen bezögen ein Einkommen von 311 £ Gehalt im Jahre oder 120 Shilling und einen Penny in der Woche und mehr; bei 421 262 Personen betrüge das Einkommen 160 £ Gehalt im Jahre oder 60 Shilling Lohn in der Woche und weniger. Dabei seien Zahlungen für Überstunden, Nacht- und Sonntagsdienst u. dgl. nicht einbegriffen.

Fremde Erdteile.

— **Fundgegenstände auf der Hochbahn in Boston.** Die Fahrgäste der Bostoner Hochbahn lassen jährlich ungefähr 44 000 Gegenstände in den Wagen liegen. Etwa drei Viertel davon werden ihren Eigentümern wieder zugestellt. Die Verwaltung der Fundstelle verursacht jährlich etwa 1800 Dollar Kosten an Löhnen, Drucksachen und Postgeld.

— **Drahtlose Telegraphie bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Um für den Fall eines Zusammenbruches ihrer oberirdischen Telegraphenleitungen, ein Ereignis, das bei den heftigen Stürmen Nordamerikas nicht ganz selten ist, gerüstet zu sein, hat die Pennsylvania-Eisenbahn umfassende Versuche mit der drahtlosen Übermittlung von Nachrichten gemacht, die sonst auf dem Telegraphendraht weitergegeben zu werden pflegen. Die Versuche, die sich über das ganze Gebiet zwischen der Küste des Atlantischen Ozeans und dem Mississippi erstrecken, sind im großen ganzen günstig abgelaufen; sie waren in Besprechungen zwischen den zuständigen Beamten der Eisenbahn und Mitgliedern eines Rundfunkverbands, der bei den Versuchen mitgewirkt hat, gut vorbereitet worden. Das Eisenbahnnetz der Pennsylvania-Bahn ist in vier Bezirke geteilt; in jedem Bezirk wurde eine Funkstelle zum Senden und zum Empfang der drahtlosen Nachrichten ausgewählt. Die Versuche fanden in der Nacht zwischen 10½ Uhr und 6½ Uhr statt. In jedem Bezirk war ein Bahnhof, der einen Betriebsabschnitt begrenzt, dazu bestimmt, Nachrichten zu geben und zu erhalten. Bei den Rundfunkstellen hielten sich Boten der Eisenbahn bereit, um die eingehenden Nachrichten in Empfang zu nehmen und weiter zu befördern. Zum größten Teil handelte es sich nur um die Übermittlung von Nachrichten auf kürzere Entfernungen in demselben Bezirk; es erwies sich aber auch möglich, einen Nachrichtenverkehr zwischen dem abgelegensten Bahnhof und der Leitung der Eisenbahn in Philadelphia durchzuführen.

Der Rundfunkverband hat sich bei dieser Gelegenheit als wohlorganisiert und leistungsfähig gezeigt. Bei kürzeren Entfernungen ist die Telegraphie auf Draht der drahtlosen noch überlegen; sie ist billiger, zuverlässiger, einfacher und gewährleistet die sichere Ankunft der Nachrichten, ohne daß Unbeteiligte von dem Inhalt Kenntnis erlangen. Bei den großen Entfernungen, die in den Vereinigten Staaten in Frage kommen, und den Störungen, denen oberirdische Telegraphenleitungen dort durch das Wetter ausgesetzt sind und die zuweilen schwer zu beseitigen sind, ist es aber von großem Wert, für den Fall, daß die Leitungen versagen, ein anderes Nachrichtenmittel für Schnellverkehr zur Hand zu haben.

— **Vereinheitlichung der Spurweite in Australien.** Der Eisenbahnverkehr Australiens leidet bekanntlich unter der Zersplitterung der Spurweite zwischen den verschiedenen Eisenbahnen, die teils Bundesbahnen sind, teils den einzelnen Bundesstaaten gehören. Jeder Bundesstaat hat geradezu eine andere Spurweite, und nicht immer ist in einem Bundesstaat dieselbe Spurweite gleichmäßig durchgeführt. Eine Vereinheitlichung wird schon lange angestrebt, ist aber bis jetzt immer gescheitert. Neuerdings ist die Bundesverwaltung mit derjenigen von Neusüdwales übereingekommen, auf der Eisenbahn Brisbane-Sydney über

Kiogle und Beaudesert einheitliche Spurweite durchzuführen. Die Kosten werden auf 3,5 Mill. Pfd. Sterl. geschätzt. Dazu wird Neusüdwales 1,2 Mill. beitragen, auf Queensland entfallen 400 000 Pfd., und den Rest von 1,9 Mill. trägt der Staatenbund.

Bücherschau.

— Die Reichsbahn und das Sachverständigengutachten. Zwei Vorträge von Oberregierungsrat Dr. W. Spieß.

Am 10. April 1924 wurde das Dawes-Gutachten im Pariser „Temps" erstmalig veröffentlicht. Die Vorträge sind am 11. Mai in Darmstadt vor der Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnerverbandes, Bezirk Mainz, und am 20. Mai in Mannheim in der Handelshochschule im Rahmen der Mannheimer Woche für Wirtschaft und Kultur gehalten worden. Sie ergänzen sich und bilden, wie Dr. Spieß im Vorwort hervorhebt, erst in ihrem Zusammenhalt ein geschlossenes Bild. In der Tat hat man beim Studium der beiden nun als Abhandlungen erscheinenden Vorträge den Eindruck, daß die zweite Abhandlung eine Weiterentwicklung und Vertiefung der Auffassung und namentlich eine Verschärfung der zu erhebenden Bedenken mit sich bringt. Die erste Abhandlung läßt die Form des mündlichen Vortrags deutlich erkennen, eine Rede ist eben keine Schreibe. Offenbar hat der Vortragende es sich zur Aufgabe gemacht, in frischer, unmittelbar wirkender Rede gegenüber gewissen parteipolitisch eingestellten scharfen Kritiken Stellung zu nehmen und, wie er besonders hervorhebt, vorurteilslos an die Besprechung des Gutachtens heranzutreten, also möglichst objektiv zu urteilen. Hierbei dürfte er aber in seiner Anerkennung der guten Seiten des Gutachtens ziemlich weit gegangen sein. Der Vortragende bezeichnet die beiden Sachverständigen Acworth und Leverve als durchaus gemäßigte Männer, vor allem Acworth, der auch in der Sache der österreichischen Bahnen die Dinge einer humanen und für Österreich günstigen Lösung entgegengeführt habe. Es wird vom Vortragenden hingewiesen auf den ersten Satz im Gutachten: „Wir sind an unsere Aufgabe als Geschäftsleute herangegangen, in dem eifrigen Bestreben, positive Ergebnisse zu erzielen. Wir haben uns mit der technischen, nicht mit der politischen Seite des uns vorgelegten Problems befaßt." „Und in diesem Sinn", fährt der Vortragende fort, „gehen die Ausführungen weiter. Man fühlt es Zeile für Zeile: wir haben es mit Leuten zu tun, die, ohne mit der Stange im Nebel herumzufuchteln, solide Arbeit gemacht haben." Der Eindruck, daß die Sachverständigen unsere deutschen Bahnen objektiv und billig gewürdigt haben, findet nach Ansicht des Vortragenden auch im einzelnen vielfach seine Bestätigung, nur in einer Frage nicht, das sei die Frage der Tarifpolitik.

Dem im Gutachten vorgesehenen schiedsgerichtlichen Verfahren, bei dem in den wichtigsten Fragen e i n Schiedsrichter neutraler Staatsangehörigkeit ohne Zuziehung deutscher Schiedsrichter zu entscheiden hat, steht der Vortragende sympathisch gegenüber, für schiedliche Lösung sei hiernach wirklich weitgehend gesorgt und die Schiedsgerichtsklausel — der Schiedsrichter neutraler Staatsangehörigkeit soll von dem jeweiligen Präsidenten des ständigen internationalen Gerichtshofes ernannt werden — atme überparteilichen Geist.

Dr. Spieß führt weiter aus, daß die Reichsbahn die Form einer Aktiengesellschaft erhalten soll. Richtig ist wohl, daß nicht schlechthin eine Aktiengesellschaft, sondern vielmehr eine Gesellschaft besonderen Rechts geschaffen wird. Spieß zieht aus seiner Auffassung die Konsequenz, daß nach dem deutschen Recht für Aktiengesellschaften nun auch eine Generalversammlung einzurichten sei, obgleich eine solche im Gutachten nirgends erwähnt wird. Wie dem auch sei, irgendein nennenswertes Recht würde ihr bei der ausschlaggebenden Stellung des Verwaltungsrates und des Eisenbahnkommissars nicht zukommen. Der Gestaltung des Verwaltungsrates widmet Spieß eingehende Untersuchungen, wobei er besonders Wert darauf legt, daß nach dem Gutachten außer dem Generaldirektor auch der Vorsitzende dieses Verwaltungsrats Deutscher sein müsse und daß für Deutschland günstige Abstimmungsverhältnisse im Verwaltungsrate zu erwarten seien. Ein kleines Versehen ist es, wenn er als die Dreiviertelmehrheit von 18 Mitgliedern des Verwaltungsrats fünfzehn statt vierzehn angibt. Keinesfalls aber wird Spieß auf allgemeine Zustimmung rechnen können, wenn er zu dem Schluß kommt: „Der Mißtrauischste kann es nicht leugnen, nicht nur juristisch, auch tatsächlich und im wesentlichen ist die vorgesehene Reichsbahngesellschaft deutsch!"

Sodann befaßt sich Dr. Spieß auch mit dem Eisenbahnkommissar, wobei er selbstverständlich die schweren Besorgnisse nicht unterdrückt, die diese Einrichtung erwecken muß, und er gibt zu, daß wir, sobald wir mit unseren Zahlungen auf die Obligationen in Rückstand kommen, so gut wie rechtlos sind. Doch versucht er auch hier, einen gewissen Optimismus zur Geltung zu bringen, indem er namentlich für die Möglichkeit einer Erfüllung der verlangten geldlichen Leistungen eintritt. Wie er dies alles näher begründet, und wie er zu den sonstigen zahlreichen Einzelfragen Stellung nimmt, das in dem vorliegenden Hefte nachzulesen, lohnt sich der Mühe. Auch die am Schluß des ersten Vortrags gegebenen Darlegungen über das künftige Schicksal des Personals sind der Beachtung wert.

In seinem zweiten Vortrag vom 20. Mai 1924 setzt sich Dr. Spieß zunächst mit dem Gegensatz von Privat- und Staatsbahnsystem auseinander, wobei er, wie gesagt, schärfer als im ersten Vortrag und in teilweiser Abweichung von den dort vertretenen Ansichten auf die bei Durchführung des Gutachtens drohenden Gefahren hinweist. Mit Recht sagt er, daß die vorgeschlagene Privatisierung der Reichsbahn besser Internationalisierung genannt werden würde. Als der wundeste Punkt des Gutachtens wird die Tarifpolitik und Tarifkontrolle hervorgehoben und im Zusammenhange damit die übergroße Machtstellung des Eisenbahnkommissars gekennzeichnet. Als Hoffnungsschimmer wird die Möglichkeit vorgeführt, die Reparationsobligationen in der einen oder anderen Weise in absehbarer Zeit ganz auszuzahlen und damit laut Gutachtenvorschlag die Aufhebung des Kommissarinstituts herbeizuführen. „Bis zu dieser oder einer anderen definitiven Lösung," so sagt der Verfasser am Schlusse, „sind unsere Bahnen in labilem Zustand, und wenn ich auch, wie ausgeführt, die Gefahren hieraus nicht als unbedingt vernichtend schätze, so sind an sich aber doch schwere, sehr schwere Gefahren momentan vorhanden, an denen gerade die deutsche Wirtschaft zu tragen haben wird." Es wird angelegentlich empfohlen, die im zweiten Vortrag hierzu gegebene Begründung einem genauen Studium zu unterziehen. Dr. O.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung oder Schließung einzelner Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Juli 1924 ist der rechts der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Coesfeld zwischen den Stationen Münster (Westf.) und Mecklenbeck neuerrichtete Haltepunkt Geist für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Münster (Westf.) und Geist 3,41 km, zwischen Mecklenbeck und Geist 3,16 km.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der Haltepunkt Halbendorf (Sa.) an der Linie Großpostwitz-Obercunewalde wird vom 1. Juli 1924 an wieder geöffnet. Die in Nr. 11 Seite 197 unter c veröffentlichte Bekanntmachung über Einziehung dieser Verkehrsstelle wird daher aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Arnstadt-Saalfeld gelegene Haltepunkt Wöhlsdorf wird zum 15. Juli geschlossen. Desgleichen werden die an der Strecke Probstzella-Neuhaus-Igelshieb gelegenen Haltepunkte Gebersdorf, Igelshieb-Ort und Zopten, die seit Januar d. J. keinen Zugverkehr mehr haben, dauernd geschlossen.

Erweiterung oder Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Juli 1924 an wird auf dem Bahnhof Rathen an der Linie Bodenbach-Dresden, der bis jetzt nur für den Personen- und beschränkten Stückgutverkehr eingerichtet war, auch der Wagenladungs- und Tierverkehr zugelassen. Der Stückgutverkehr ist künftig unbeschränkt.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Eisenach-Coburg-Lichtenfels gelegene Bahnhof Epichnellen (Wilhelmsthal) wird am 15. Juli 1924 für den Stückgutverkehr geschlossen und als öffentliche Ladestelle mit Anschluß an die Tarifstationen Eisenach und Marksuhl weitergeführt. Der Personenverkehr wird unverändert beibehalten.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 15. Juli 1924 wird der an der Bahnstrecke Braunschweig-Uelzen zwischen den Stationen Stöcken und Bodenteich gelegene besetzte Haltepunkt Langenbrügge in einen unbesetzten umgewandelt. Die Züge halten dort wie bisher. Die gewöhnlichen Fahrkarten werden vom Zugpersonal verabfolgt. Die Zeitkarten jeder Art müssen auf den Zielstationen gelöst werden. Die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut von und nach Langenbrügge wird eingestellt.

Stationsnamenänderungen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die an der Strecke Stettin-Groß Ziegenort gelegenen Bahnhöfe Torney, Grabow (Oder) und Zabelsdorf werden mit sofortiger Gültigkeit, wie folgt, umbezeichnet:

a) Torney in „Stettin-Torney",
b) Grabow (Oder) in „Stettin-Grabow",
c) Zabelsdorf in „Stettin-Zabelsdorf".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 3. Juli d. J. starb nach längerem Leiden

Herr Abteilungsdirektor Oberregierungsrat a. D.

Josef Middendorf.

Der Verstorbene war seit 1882 im Dienste der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung, zuletzt der Deutschen Reichsbahn tätig und trat am 1. August 1921 in den Ruhestand. Er war uns ein durch hohes Pflichtgefühl, unermüdlichen Fleiß und vornehme Gesinnung ausgezeichneter Mitarbeiter und Vorgesetzter. Sein gütiges und liebenswürdiges Wesen, das ihm bei Beamten und Arbeitern besondere Beliebtheit und Verehrung verschaffte, sichert ihm bei uns ein bleibendes Andenken.

Hannover, den 5. Juli 1924. (817)

**Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Hannover.**

Am 27. Juni d. J. verstarb in Stuttgart auf der Reise nach seinem neuen Wohnort Wengen der

Regierungsbaurat i. W.

Paul Sydow.

Seit 1897 im Eisenbahndienst tätig, hat der Verstorbene von 1920 ab bis zu seiner Versetzung in den einstweiligen Ruhestand, am 1. März 1924, das Werkstättenamt in Stolp geleitet.

Wir bedauern den Heimgang dieses von uns geschätzten ehemaligen Mitarbeiters und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, im Juli 1924. (800)

**Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Stettin.**

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli 1924 ist der rechts der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Coesfeld zwischen den Stationen Münster (Westf.) und Mecklenburg neuerrichtete Haltepunkt Geist für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Münster (Westf.) und Geist 3,41 km,
zwischen Mecklenburg und Geist 3,16 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Münster (Westf.) nach Coesfeld die Züge Nr. 12, 14 und 18,
b) in der Richtung Coesfeld nach Münster (Westf.) die Züge Nr. 27, 9 und 7.

Münster (Westf.), den 2. Juli 1924.
Reichsbahndirektion. (804)

Der am 20. Februar 1924 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelte Bahnhof IV. Klasse Brügge (Krs. Soldin) — gelegen an der Strecke Soldin—Landsberg (Warthe) — wird vom 1. Juli 1924 ab mit einem Agenten besetzt und von diesem Tage ab für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Frankfurt (Oder), den 26. Juni 1924.
Reichsbahndirektion Osten. (820)

Am 16. Juni 1924 ist der an der Bahnstrecke Warburg (Westf.)—Cassel gelegene Bahnhof Lamerden für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Cassel, den 4. Juli 1924. (818)
Reichsbahndirektion.

3. Schließung von Stationen.

Der an der Strecke Arnstadt—Saalfeld gelegene Haltepunkt Wohlsdorf wird zum 15. Juli 1924 geschlossen.

Desgleichen werden die an der Strecke Probstzella — Neuhaus — Igelshieb gelegenen Haltepunkte Gebersdorf, Igelshieb Ort und Zopten, die seit Januar d. J. keinen Zugverkehr mehr haben, dauernd geschlossen.

Erfurt, den 4. Juli 1924. (815)
Reichsbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs Bremen Inlandshafen werden mit Wirkung vom 1. August 1924 dahin erweitert, daß außer Wagenladungen auch Frachtstückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger zugelassen sind. Das Ver- oder Entladen ist vom Absender oder Empfänger auszuführen.

Hannover, den 5. Juli 1924. (824)
Reichsbahndirektion.

5. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Eisenach-Coburg-Lichtenfels gelegene Bahnhof Epichnellen (Wilhelmsthal) wird am 15. Juli 1924 für den Stückgutverkehr geschlossen und als öffentliche Ladestelle mit Anschluß an die Tarifstationen Eisenach und Marksuhl weitergeführt. Der Personenverkehr wird unverändert beibehalten. (789)

Erfurt, den 20. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 10. Juli 1924 werden die Stationen Schaffhausen und Konstanz in den Ausnahmetarif 7 einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (795)

Altona, den 2. Juli 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 treten im Abschnitt „B. Besondere Tarifvorschriften" Änderungen und Ergänzungen ein.

Näheres enthält die am 10. Juli 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers für den Güterverkehr. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juli 1924. (826)
Reichsbahndirektion.

Grenzübergangstarif über Eydtkuhnen und Tilsit.

In Ergänzung unserer Veröffentlichung in Nr. 21 vom 22. Mai 1924 geben wir bekannt, daß der Grenzübergangstarif über Eydtkuhnen und Tilsit vom 19. Mai 1924 ab gültig ist. (823)

Königsberg (Pr.), 2. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarife für verkehrswichtige Güter.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 tritt bis auf Widerruf Durchfuhrausnahmetarif D 52 für den Verkehr Schweiz-Niederlande in Kraft. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen im Rückvergütungswege vorgesehen. Die näheren Bedingungen über die Anwendung, sowie die Bestimmungen über die Frachtberechnung sind im Tarif enthalten. Der Tarif kann zum Preise von 20 Goldpfennig vom Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe bezogen werden.

Karlsruhe, den 4. Juli 1924. (816)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrtarife für bestimmte verkehrswichtige Güter: 1. D 93 für den Verkehr Österreich-Schweiz und bayerische Donauumschlagplätze - Schweiz. Bk. 1. — 2. D 95 für den Verkehr Österreich-Frankreich und bayerische Donauumschlagplätze - Frankreich. Bk. 1. — 3. D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Umschlagplätze - Niederlande. Bk. 1. — 4. D 99 für den Verkehr Tschechoslowakei-Schweiz. Bk. 1. — 5. D 101 für den Verkehr Tschechoslowakei - Frankreich. Bk 1.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhr-Ausnahmetarife für bestimmte verkehrswichtige Güter in Kraft. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Vergünstigungen werden im Rückvergütungswege bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb 30 Tagen gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifen zu entnehmen. Die Tarife D 93 und 95 können zum Preise von je 30 Goldpfennigen, die Tarife D 97, 99 und 101 zum Preise von je 20 Goldpfennigen von der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München bezogen werden.

München, den 5. Juli 1924. (827)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

1. Infolge der Übernahme der Strecke Salzbergen-Gildehaus Gr. durch die Deutsche Reichsbahn sind im Entfernungszeiger für die deutschen Strecken (Abschnitt I) folgende Änderungen vorzunehmen:
   Seite 12: Bentheim
   Seite 35: Gildehaus u. Gildehaus Gr.
   Seite 82: Schüttorf
   } Die Bezeichnungen NE in den Spalten 3 u. 4 sind abzuändern in Mst/Han.
   Seite 79: Salzbergen: Station Salzbergen NE ist mit allen Angaben zu streichen, bei Salzbergen Mst betragen die Entfernungen bis Gildehaus Gr. 23 km und bis Laarwald Gr. 73 km.

   Außerdem sind folgende Änderungen vorzunehmen:
   Seite 23: Der Stationsname Dessau ist abzuändern in Dessau Hbf.
   Seite 32: Entfernung Fraustadt Gr.—Borken (Westf.) Gr. beträgt 791 km.
   Seite 37: Entfernung Gronau (Han.)—Bocholt (Winterswyk) Gr. beträgt 289 km.
   Seite 66: Neunkirchen (Bez. Arnsberg) Nebenb. ist zu ändern in Neunkirchen (Bez. Arnsberg) Nord
   Seite 95: Entfernung Wesel—Hassum Grenze beträgt 50 km.
   Seite 97: Entfernung Winterberg (Westf.)—Cranenburg Gr. beträgt 264 km.
2. Seite 18 und Seite 52: Die Stationen Breslau Odertor und Korsenz Landesgrenze sind mit sämtlichen Entfernungen zu streichen.
3. Neu aufzunehmen sind:

I. Entfernungszeiger für die deutschen Strecken:

Zwischen	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen Grenze / Venlo	Straelen Grenze / Venlo	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeek	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswijk	Alstätte Grenze / Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Gildehaus Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden	Weener Grenze / Neuschanz
				Entfernung in Kilometern														
Beucha	O. R.	Dre	Dre	582	574	549	535	548	553	566	551	535	515	491	470	465	515	516
Dessau D. Wörl. E.	O. R.	D. Wörl.	D. Wörl.	549	541	517	502	510	516	530	513	486	466	438	417	412	462	445
Eisenspalterei Zu	O. R.	Ebw. Schöpf.	Ebw. Schöpf.	667	659	634	619	618	624	638	621	594	574	546	525	520	570	515
Ertingen	—	Stg.	Stg.	622	624	621	627	651	665	681	692	676	674	709	714	737	787	832
Freienwalde (Oder)	—	Stn.	Stn.	681	673	648	633	632	638	652	625	618	588	560	539	534	584	529
Gollnow	—	Stn.	Ost.	783	775	750	735	734	740	754	737	710	690	662	641	636	686	603
Hechingen Reichsb.	—	Stg.	Stg.	548	550	547	553	577	591	607	618	602	601	636	641	669	715	764
Korsenz Grenze	T	Bsl.	Bsl.	937	928	904	889	885	911	923	908	882	862	834	813	808	858	806
Krozingen Kyanisieranstalt		Kar.	Kar.	539	541	538	544	568	582	598	609	593	592	627	632	668	706	763
Messingwerk Zu	St.W.A.*)	Ebw. Schöpf.	Ebw. Schöpf.	674	666	641	626	625	631	645	628	601	581	553	532	527	577	522
Sparneck	O. R.	Nür.	Weid.	600	603	599	605	630	643	655	639	623	603	600	588	588	638	663
Velten (Mark)	—	Bln.	Bln.	629	621	596	581	580	586	600	583	556	536	508	487	482	532	477

*) Stückgut und Wagenladungen nur für die angeschlossenen Werke.

Köln, den 28. Juni 1924. Reichsbahndirektion. (790)

Frachtberechnung bei Verwendung von Ersatzwagen an Stelle von O-Wagen im Verkehr mit und in den besetzten Gebieten. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit sofortiger Gültigkeit treten die durch Tarif-Anzeiger Verf. Nr. 409 von 1924 eingeführten Bestimmungen wieder außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juli 1924. (793)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1924 wird für Lumpen und Lumpenabfälle usw. von Passau nach den deutschen Seehäfen zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern der Ausnahmetarif 64 eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im Juni 1924. (788)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1924: Aufnahme von Niesky und Schachtelfabrik in Ausnahmetarif 60. Näheres Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 3. Juli 1924. (812)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif. Teil I und II Heft 1.

Der mit Gültigkeit vom 15. Januar bis 30. Juni für bestimmte Güterarten der deutschen Tarifklassen A, B, C und D für den Transitverkehr durch Deutschland von den Niederlanden nach der Schweiz, Österreich und der Tschechoslowakei und umgekehrt eingeführte besondere Ausnahmetarif wird bis zum 9. Juli 1924 einschließlich verlängert.

Der Durchfuhrtarif für Tabak von den Niederlanden nach Österreich tritt vom 10. Juli 1924 ab außer Kraft, da Tabak in den neuen am 10. Juli in Kraft tretenden Durchfuhrtarif D 24 Niederlande-Österreich aufgenommen ist. (796)

Köln, den 2. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924: Aufnahme von Adorf (Vogtl.) in A. T. 33; Immenstadt und Füssen in A. T. 34; Elbingen (Kr. Westerburg) und Rackwitz b. Leipzig in A. T. 35; Finsterwalde (Niederlaus.), Oldenburg (Oldbg.), Rennsteig und Berlin Frankfurter Allee in A. T. 49. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Juli 1924. (813)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife.

Der Abschnitt IV „Geltungsbereich" des Ausnahmetarifs 6a für Kohlen im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit Wirkung vom 1. Juli 1924 folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner nach den Stationen folgender Bahnen:
Amstetten-Gerstetten,
Amstetten-Laichingen,
Ebingen-Onstmettingen,
Gaildorf-Untergröningen,
Härtsfeldbahn,
Hohenzollerische Landesbahn,
Jagstfeld-Neuenstadt-Ohrnberg,
Nürtingen-Neuffen,
Reutlingen-Emingen-Pfullingen,
Reutlingen-Gönningen,
Strohgäubahn,
Vaihingen-Entzweihingen.

Köln (Rhein), den 1. Juli 1924. (803)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 werden die Stationen Aschaffenburg-Goldbach „OR" und mit gewissen Einschränkungen Eichtersheim „Wiesl. Zu" in den Tarif aufgenommen. (799) Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 1. Juli 1924.
Reichsbahndirektion Hannover.

Durchfuhrausnahmetarife D 49 Polen-Frankreich, D 51 Polen-Schweiz und D 53 Tschechoslowakei-Polen.

Am 10. Juli 1924 treten bis auf Widerruf die Durchfuhr-Ausnahmetarife

D 49:

Abteilung I: Petroleum raffiniert,
Abteilung II: Rückstände und Rückstandsöle der Destillation von Erdölen (Masut, Goudron),
Abteilung III: Petroleumkoks,
Abteilung IV: Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen; ferner Hülsenfrüchte, und zwar Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen und Wicken),
Abteilung V: Zündhölzer
im Verkehr Polen-Frankreich,

D 51:

Abteilung I: Petroleum raffiniert,
Abteilung II: Benzin, roh oder raffiniert,
Abteilung III: Rückstände und Rückstandsöle der Destillation von Erdölen (Masut, Goudron),
Abteilung IV: Petroleumkoks,
Abteilung V: Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen; ferner Hülsenfrüchte, und zwar Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen und Wicken),
Abteilung V: Daub- (Faß-) Holz der Klasse D der Gütereinteilung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B
im Verkehr Polen-Schweiz, und

D 53:

für Steine und Tonwaren der Klasse E der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B
im Verkehr Tschechoslowakei-Polen
in Kraft.

Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den Tarifen zu entnehmen.

Die Ausnahmetarife können mit sechswöchiger Kündigungsfrist aufgehoben werden.

Die Tarife sind durch die Stationskasse Breslau Hbf. oder die Reichsbahndirektion Breslau zu beziehen.

Der Preis beträgt für D 49 und D 51 20 Goldpfg., für D 53 je 15 Goldpfg.

Breslau, den 7. Juli 1924. (821)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Am 10. Juli 1924 tritt der Durchfuhr-Ausnahmetarif D 23 für gewisse Güter der Tarifklassen A bis D der Gütereinteilung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B im Durchfuhrverkehr durch Deutschland in Kraft. Er enthält ermäßigte Frachtsätze in Gulden von deutsch - tschechoslowakischen nach deutsch-niederländischen Grenzübergangsstationen und kann zum Preise von 2 Goldpfennig durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Rißnitzstr. 12, bezogen werden. (797)

Dresden, am 1. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakisch—Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1924 gelangt der Nachtrag I zum Eisenbahngütertarif (Tfv. 377) zur Einführung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

München, den 3. Juli 1924. (819)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D. 47 für den Sammelgutverkehr usw. Polen - Niederlande.

Vom 1. Juli 1924 tritt bis auf Widerruf der Durchfuhr-Ausnahmetarif D 47
für nachstehend verzeichnete Güter:
Abteilung I: Sammelgut (zusammengestellte Ladungen aus Waren verschiedener Gattungen mit Ausnahme der in der Anlage C der Deutschen Eisenbahn - Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände) sowie Nüsse, Spiritus, Zündhölzer, Holzschuhe und Möbel aus gebogenem Holz,
Abteilung II: Zucker der Klasse B der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B,
Abteilung III: Eier,
Abteilung IV: Folgende Güter der Klasse C der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B: Holzwaren wie in Ziffer 4 und 20 genannt (Türen, Stühle), Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsaaten, Samen, Sämereien und Rohdachpappe,
Abteilung V: Stärkesirup, Kartoffelmehl,
Abteilung VI: Getrocknete oder gedörrte Kartoffeln (Kartoffelflocken, Kartoffelscheiben, Kartoffelschnitzel und Rübenschnitzel) der Klasse D der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B
im Verkehr Polen-Niederlande in Kraft.

Die näheren Bedingungen für die Anwendung des Tarifs, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind dem Tarif zu entnehmen.

Der Ausnahmetarif kann mit sechswöchiger Kündigungsfrist aufgehoben werden.

Der Tarif ist durch die Stationskasse Breslau-Hbf. oder die Reichsbahndirektion Breslau zum Preise von je 20 Goldpfennig zu beziehen. (802)

Breslau, den 1. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

900. Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet Nr. 16 (1924/899).

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande. TA — 4935/TO/107 (84/27. VI. 24). Mit sofortiger Gültigkeit wird die Grenzübergangstation Lindau-Reutin mit nachstehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

	Holz der Abteilung			
	a und b		c—f	
	10 t	15 t	10 t	15 t
	Frachtsätze in Gulden für 100 kg			
Von / nach	Lindau Reutin			
Emmerich Grenze	2,18	1,82	1,60	1,28
Borken (Westf.) Grenze	2,16	1,80	1,58	1,26
Gronau (Westf.) Grenze	2,21	1,84	1,62	1,29
Gildehaus Grenze	2,24	1,86	1,64	1,31
Weener Grenze	2,31	1,92	1,69	1 35

München, 1. Juli 1924. (791)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Auf 1. Juli 1924 tritt der I. Nachtrag zum schweiz. Ausnahmetarif Nr. 20 für Steinkohlen in Kraft. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (798)

Karlsruhe, den 30. Juni 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarife für Güter verschiedener Art.
D 22 für den Verkehr Niederlande-Schweiz.
D 24 für den Verkehr Niederlande-Österreich und
D 26 für den Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhr-Ausnahmetarife für bestimmte Güter der Klassen A—D in Kraft. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Vergünstigungen werden im Rückvergütungswege bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen (400 t bis 1000 t innerhalb 30 Tagen) gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifheften zu entnehmen. Die Tarife können zum Preise von je 20 Goldpfennig von dem Drucksachenlager der Reichsbahndirektion Köln bezogen werden.

Köln, den 30. Juni 1924. (792)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924: Aufnahme von Ichtershausen und Stettin Hgbf. in A. T. 52, Kalscheuren in A. T. 60, Bilshausen und Friedrichsfeld (Baden) Nord in A. T. 61. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 4. Juli 1924. (814)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. Juli 1924 wird die Station Simbach (Inn) in den Ausnahmtarif 32 a für rohe Schafwolle als Empfangsstation aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen. (822)

Altona, den 5. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 81 für den Holzverkehr Österreich-Schweiz. — Durchfuhr-Ausnahmetarif D 83 für den Holzverkehr Österreich-Frankreich. — Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande. — Durchfuhr-Ausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz. — Durchfuhr-Ausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Frankreich.

Die Frachtsätze der vorstehend aufgeführten Holz-Durchfuhrtarife werden mit sofortiger Gültigkeit im Rückvergütungswege für Holz ausländischer Herkunft gewährt, das in den auf deutschem Boden gelegenen Grenzeinbruchstationen ankommt und nach Einlagerung in den dortigen Zolltransitlagern unverändert oder als Schnittware während der Gültigkeitsdauer der Holzdurchfuhrtarife unmittelbar nach dem Ausland weiterverfrachtet wird.

Der Antrag auf Vergütung des Frachtunterschiedes ist innerhalb zweier Monate nach der Auflieferung unter Beifügung der Frachtbelege und eines amtlichen Ausweises über die Herkunft des Holzes bei dem Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, in München zu stellen. (806)

München, den 2. Juli 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft CII (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 wird die Station München-Moosach als Versandstation in den Ausnahmetarif 62 für Wasserglas aufgenommen. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt unter den Übergangsstationen zum Regiegebiet die Station Mannheim nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juli 1924. (825)
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit Geltung vom 10. Juli 1924 werden die im Abschnitt F enthaltenen Nebengebühren in ungarischer Währung geändert. Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (807)

München, im Juli 1924.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. Teilweise Änderung der Verhältniszahlen.

Mit 20. Juli 1924 treten an Stelle der ab 20. Mai 1924 geltenden Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze die folgenden:

für Goldpfennig 0,3
für österreichische Kronen im Verkehr:
zwischen Bayern und Österreich . 50
zwischen Bayern und Ungarn . . 58
zwischen Österreich und Ungarn . 64
österreichische Stationen untereinander 42
für tschechoslowakische Heller im Verkehr:
zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei 3,1
sonst 2,5
für ungarische Kronen 66
für Para im Verkehr:
mit bayerischen Stationen 7
mit österreichischen, tschechoslowakischen und ungarischen Stationen 7,8
sonst 6,3
für Bani 14
für Stotinken 10

Die für den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz seit 20. Mai 1924 geltenden Verhältniszahlen bleiben vorerst unverändert. (808)

München, im Juli 1924.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktienges.
Gütertarif Teil I Abtlg. B, Abschnitt F Änderung.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 bis auf weiteres werden die auf ungar. Kronen lautenden Ansätze der Nebengebühren in vorgenanntem Abschnitte abgeändert. Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die Dienststellen.

Regensburg, am 2. Juli 1924. (810)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Allgemeiner Güter- und Getreideverkehr, Änderungen der Verhältniszahlen.

Mit 10. Juli 1924 bis auf weiteres treten im Gütertarife — abgesehen von den Verhältniszahlen zur Bildung der Frachtsätze für den Holzverkehr*) folgende Verhältniszahlen in Kraft:

Zur Umrechnung auf:
G o l d p f e n n i g e 30
Ö s t e r r. K r o n e n im Verkehr zwischen bayer. u. österr. Stationen 50
bayer. u. ung. Stationen . . . 58
österr. u. ung. Stationen . . . 64
österr. Stationen untereinander 42
Č s l. H e l l e r im Verkehr zwischen bayer. u. čsl. Stationen . 2.5
österr. und čsl. Stationen . . 2.5
ung. und čsl. Stationen . . . 3.1
čsl. Stationen untereinander . 2.5
U n g a r. K r o n e n 66
P a r a im Verkehr zwischen
bayer. und SHS-Stationen . . 7
österr. und SHS-Stationen . . 7.8
čechoslov. und SHS-Stationen . 7.8
ungar. und SHS-Stationen . . 7.8
rumän. und SHS-Stationen . . 6.2
bulg. und SHS-Stationen . . . 6.2
SHS-Stationen untereinander . 6.2
B a n i 14
S t o t i n k i 10

*) Die Verhältniszahlen zur Bildung der Frachtsätze für den Holzverkehr bleiben bis auf weiteres in der bisherigen Höhe aufrecht.

Regensburg, den 4. Juli 1924. (809)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 bis auf weiteres werden die auf ungarische Kronen lautenden Ansätze der Nebengebühren im vorgenannten Abschnitte abgeändert. Nähere Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Wien, am 2. Juli 1924. (805)

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
Frachtberechnung für Eilgut im Verkehre auf den Strecken Passau—Wien—Budapest—Mohács.

Für Eilgüter mit Ausnahme solcher im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Passau—Wien untereinander werden mit Wirksamkeit vom 10. Juli 1924 bis auf weiteres ohne Unterschied der Frachtbriefmenge an Stelle der einfachen Eilgutfrachtsätze die doppelten Frachtsätze der Klasse I_{10}, an Stelle der doppelten Eilgutfrachtsätze die vierfachen Frachtsätze der Klasse I_{10} angewendet. (Die Bestimmungen im Lokalgütertarif Teil I, Abt. 10 B, Abschnitt C über die Anwendung der doppelten oder mehrfachen Frachtsätze der Klasse I St. bei bestimmten Eilgütern bleiben ungeändert.)

Für Eilgüter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Passau—Wien untereinander bleibt der besondere Eilguttarif vom 20. Mai 1924 gültig. Die Frachtsätze des Lokalgütertarifes Teil II finden daher für diese Eilgüter keine Anwendung.

Wien, am 4. Juli 1924. (811)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I—III, Änderungen der Verhältniszahlen.

Mit 10. Juli 1924 bis auf weiteres treten im Lokalgütertarife — abgesehen von den Verhältniszahlen zur Bildung der Frachtsätze für nach dem Lokalgütertarif Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) abzufertigende Güter*) — folgende Verhältniszahlen in Kraft:

Zur Umrechnung auf:
G o l d p f e n n i g e 0,30
ö s t e r r. K r o n e n
im Verkehre zwischen bayer. und österr. Stationen 50
bayer. und ung. Stationen 58
österr. und ung. Stationen 64
österr. Stationen untereinander . . 42
č s l. H e l l e r
im Verkehre zwischen bayer. und čsl. Stationen 2,5
österr. und čsl. Stationen 2,5
ungar. und čsl. Stationen 3,1
čsl. Stationen untereinander . . . 2,5
u n g a r. K r o n e n 66
P a r a
im Verkehre zwischen
bayer. und S.H.S.-Stationen . . . 7
österr. und S.H.S.-Stationen . . . 7,8
čechoslov. und S.H.S.-Stationen . . 7,8
ungar. und S.H.S.-Stationen . . . 7,8
rumän. und S.H.S.-Stationen . . . 6,2
bulgar. und S.H.S.-Stationen . . . 6,2
S.H.S.-Stationen untereinander . . 6,2
B a n i 14
S t o t i n k i 10

*) Die Verhältniszahlen zur Bildung der Frachtsätze für nach dem Lokalgütertarif Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) abzufertigende Güter bleiben bis auf weiteres in der bisherigen Höhe aufrecht.

Wien, den 4. Juli 1924. (801)

7. Verdingungen.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Werkzeuge und Geräte:

50	Stück	Handschwellenbohrer 13 mm,
150	„	Handschwellenbohrer 14 mm,
100	„	Handschwellenbohrer 16 mm,
30	„	Schienenbohrer 30 mm,
80	„	Brechstangen mit Nagelklaue,
100	„	Schutzbrillen, weißes Glas,
100	„	Drahtbürsten 260×40 mm,
100	„	Drahtbürsten 150×40 mm,
330	„	Gewichte, eiserne, verschiedene Größen,
90	„	Gewichte, messing, verschiedene Größen,
80	„	Schienennagelhämmer,
1000	„	eiserne Schaufeln ohne Stiel und ohne Aufbruch,
1000	„	eiserne Schaufeln ohne Stiel und mit Aufbruch,
100	„	Feilkloben 15 cm Backenbreite,
150	„	Feilkloben 12 cm Backenbreite,
800	„	Signalpfeifen aus Hartholz,
50	„	Handbeile mit Stiel,
150	„	kleine Signalhörner,
200	„	mittlere Signalhörner,
50	„	große Signalhörner,
40	„	Thermometer auf Holz,
150	„	Waschbecken emaill,
80	„	Seifennäpfe emaill.
60	„	Bohrdraufe,
70	„	Sattlermesser,
250	„	Schraubenzieher mit Heft

soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 18. Juli 1924, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. August 1924. (794)

Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. | Berlin, den 17. Juli 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die eisenbahnorganisatorischen Grundbegriffe.

Von Regierungsbaurat **Alfons Blum**, Eberbach.

Es darf als besonders eigenartig bezeichnet werden, daß wir uns schon seit Jahr und Tag amtlich und literarisch mit dem Problem der besten dienstlichen Gliederung von „Verkehr", „Betrieb" und „Verwaltung" befassen, ohne daß einwandfrei feststeht oder Übereinstimmung darüber bestünde, was man schließlich unter diesen Begriffsbezeichnungen zu verstehen habe. Es kann daher nicht überraschen, daß gerade die neuerlichen, sehr zahlreichen Auseinandersetzungen über die beste Gestaltung und organisatorische Erfassung dieser Gebiete nicht die wünschenswerte gegenseitige Berührung zeigen, sondern zu einer gewissen Verwirrung führen, so wertvoll und dankenswert auch die Darlegungen im einzelnen sind. Auf eine feste Begriffsgrundlage, die unerläßliche Vorbedingung jedes ersprießlichen Gedankenaustausches, kann somit auch bei dem Kampfe der Meinungen um die künftige Eisenbahnorganisation nicht länger verzichtet werden.

Diese wissenschaftliche Basis zu schaffen, ist nicht sonderlich leicht, denn nicht nur die juristische und volkswirtschaftliche Literatur, die doch zum mindesten eine Erläuterung der Begriffe Verwaltung und Verkehr bieten sollte, läßt uns hierin vollständig im Stich, sondern auch unsere Eisenbahnklassiker geben uns keineswegs einen befriedigenden Bescheid. Am schlimmsten ist es, daß nicht nur jede wissenschaftlich-prägnante Erklärung dieser grundlegenden und im allgemeinen Sprachgebrauche außerordentlich üblichen Ausdrücke: Verkehr, Betrieb und Verwaltung fehlt, sondern daß sich sogar die amtliche Anwendung dieser Bezeichnungen auch in maßgebenden Fällen oft direkt widerspricht. Wir verweisen hierwegen auf Breusings Artikel „Betrieb der Eisenbahnen" in Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.

Trotzdem die Begriffe Verkehr und Betrieb dem Wesen der Eisenbahnen am engsten verbunden sind, sei die Erörterung des Begriffes

Verwaltung

vorweggenommen, weil es fast kein Betätigungsgebiet gibt, wo diese Bezeichnung nicht in Anwendung stünde.

Ob wir von staatlicher oder privater, von technischer oder kaufmännischer oder welch sonstiger Verwaltung reden, immer will damit gesagt sein, daß das Augenmerk auf das Ziel und den Zweck der ganzen Institution oder des Unternehmens gerichtet ist, und ferner ist allen diesen mit Verwaltung bezeichneten Tätigkeitsgebieten gemeinsam, daß sie bestrebt sind, alles, was auf dieses Endziel oder den Endzweck von nennenswertem Einfluß zu sein scheint, in ein bestimmtes, und zwar förderliches Verhältnis zueinander zu bringen. Es handelt sich sonach bei jeder Verwaltung um die Sicherung des Endzweckes einer Institution oder eines Unternehmens, wobei das Kennzeichnende ist, daß als Mittel dieser Sicherung alles nutzbar gemacht zu werden versucht wird, was an persönlichen, sachlichen, rechtlichen oder sonst verpflichtenden Leistungen erreichbar ist. Die Erläuterung z. B. im politischen Handbuche, Verwaltung sei die Besorgung eigener oder fremder Angelegenheiten, oder: Verwaltung sei die Vollziehung der Gesetze und der gefällten Entscheidungen — treffen daher bei weitem nicht den Kern der

Sache. Nach dem Gesagten darf ich vielmehr folgende Definition einführen:

„Verwaltung" ist die Sicherung des Endzweckes eines Tätigkeitsgebietes durch fortgesetzte und planmäßige Dienstbarmachung nutzbringender Leistungsmöglichkeiten.

In der vollen Anwendbarkeit dieser Begriffsbestimmung auf die einzelnen Verwaltungsarten und Verwaltungsgebiete kann ein Zweifel wohl kaum entstehen. Insbesondere dürfte es leicht sein, zu erkennen, was man unter Eisenbahnverwaltung zu verstehen hat. Es bedarf dabei lediglich der vorherigen Feststellung, welches der Endzweck des einzelnen Eisenbahnunternehmens ist, ob er allgemein volkswirtschaftlich, kaufmännisch-privatwirtschaftlich, politisch oder strategisch eingestellt ist. Im allgemeinen dienen die Eisenbahnen zwar großen volkswirtschaftlichen Zielen, aber innerhalb bestimmter finanzieller Ergebnisgrenzen. In allen diesen Fällen muß daher die „Eisenbahnverwaltung", d. h. die Sicherung des Endzweckes des Eisenbahnunternehmens vorwiegend ökonomischen Charakter haben, so daß die persönlichen und sachlichen Leistungsmöglichkeiten vorwiegend nach wirtschaftlicher Ausgiebigkeit orientiert sein müssen.

An der Vielgestaltigkeit der Anwendung gemessen reiht sich an den Begriff der Verwaltung der für das Eisenbahnwesen schon wesentlich spezifischere Begriff.

Verkehr.

Man steht vor einem vollkommenen Rätsel, wenn man feststellen muß, daß die doch so ausgiebige Literatur über Gegenstände des „Verkehrs", seien sie technischer, wirtschaftlicher oder juristischer Art, entweder überhaupt keine oder leider nur unzulängliche Versuche enthält, den Begriff Verkehr wissenschaftlich zu erfassen oder ihm eine allgemein anwendbare Deutung zu geben. Selbst das klassische Werk, Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, enthält hierüber kein Wort, sondern erwähnt in dem bereits angeführten Artikel „Betrieb der Eisenbahnen" lediglich die betrübende Tatsache, daß im deutschen Sprachgebrauche eine bedauerliche Verwirrung der Begriffe Verkehr und Betrieb herrscht. Nur Cauer, dem wir auch sonst so viel wissenschaftliche Vertiefung des Eisenbahnfachwissens verdanken, sagt in der Einleitung seines bekannten Werkes „Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen": Der Verkehr umfaßt alles dasjenige, was von seiten der Bahnverwaltung und ihrer Organe geschieht, um die Benutzung dieser (nämlich der vorher von ihm unter „Betrieb" beschriebenen) Transportgelegenheit zur Beförderung von Personen, Gütern, Tieren usw. zu vermitteln. — Wir werden gleich sehen, daß man zu einem geänderten Ergebnisse kommen muß. Vor allem muß ein Unterschied gemacht werden zwischen „Verkehr" als solchem und „Verkehrsdienst" im besonderen, und Cauers eben erwähnte Erklärung trifft schließlich auf den „Dienst", sicherlich aber nicht auf den Begriff Verkehr zu. Nach meiner Ansicht kann vielmehr ganz einfach so definiert werden: „Verkehr ist die Benützung eines Weges". Die Richtigkeit dieser Fassung ergibt sich sofort bei Anwendung auf einen beliebigen der vielen Ausdrücke, die irgendeine Verkehrsart bezeichnen. Dabei erweist es sich als gleichgültig, ob es sich bei diesen Wendungen um die Betonung der besonderen Art des Weges, wie Land, Wasser, Luft, Eisenbahn, Draht oder spezieller: Schalter, Sperre, Güterhalle usw. handelt, oder ob mit dem betreffenden Worte mehr das Wesen der Benutzung, wie Personen-, Güter-, Massen-, Einzel-, Tag-, Nacht-, Saison-, Sprech-, Schrift-Verkehr u. dgl. hervorgehoben werden soll.

Eisenbahn-Verkehr ist somit Benutzung der Eisenbahnanlage als Weg. Nun kann aber der Eisenbahnweg gemäß seiner Eigenart selbst dann, wenn die eigene Person Gegenstand der Weg-Benutzung ist, nur unter Inanspruchnahme fremder Leistung benutzt werden, die natürlich dem Besitzer des Weges als dem gemeinhin Verfügungsberechtigten vorbehalten ist. Diese fremde Leistung muß daher zuvor bei dem Verfügungsberechtigten beantragt und von diesem zugesagt werden. Daraus ergibt sich folgender Satz:

Der „Eisenbahnverkehrs-Dienst" umfaßt die Abmachungen über die Benutzung des Eisenbahnweges.

Wir hätten uns nun noch mit dem Begriffe

Betrieb

zu befassen. Zur Kennzeichnung der Lücken, die unsere Literatur in der Klarlegung dieses Begriffes aufweist, sei zunächst darauf hingewiesen, daß z. B. das sonst so ausgezeichnete Werk „Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart" selbst in dem Abschnitte „Der Betrieb der Eisenbahnen" nichts über die begriffliche Bedeutung dieses Wortes aussagt. Es ist wiederum Cauer, der an der bereits erwähnten Stelle den ersten Versuch einer solchen wissenschaftlichen Erklärung macht. Es heißt dort: Der Betrieb umfaßt alle diejenigen Vorgänge und Verrichtungen, welche zur Folge haben, daß auf der vorhandenen Bahn unter Benutzung der vorhandenen Lokomotiven und Wagen Züge hin- und herlaufen und so Transportgelegenheit bieten. — In grundsätzlicher Abweichung hiervon sprechen die in der Literatur sonst noch feststellbaren, aber ganz vereinzelten Erläuterungen von einem Betrieb „im engeren" und einem Betrieb „im weiteren" Sinne, und zwar Breusing in dem schon angeführten Artikel der Röllschen Enzyklopädie und Heinrich in dem Aufsatze „Über Betriebsleitung" in Nr. 18/1924 dieser Zeitung. An ersterer Stelle heißt es: Betrieb der Eisenbahnen im engeren Sinne ist die sichere und planmäßige Durchführung der Züge (Fahr-, Stations- und Zugförderungsdienst), einschließlich der Überwachung des ordnungsmäßigen Zustandes der Bahnanlage (Bahnaufsichtsdienst) und der Betriebsmittel. Zum Betrieb im weiteren Sinne gehören außerdem die Unterhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge (Werkstättendienst), die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern und die allgemeine Verwaltung. — Man sieht also, daß Breusing nicht nur die Bahnunterhaltung und den Werkstättendienst, sondern sogar die Abfertigung und die allgemeine Verwaltung zum Betrieb, allerdings im „weiteren" Sinne zählt. Heinrich macht von dieser Auffassung ebenfalls Gebrauch.

Bei kritischer Prüfung muß zunächst wiederum (wie beim „Verkehr") scharf zwischen dem Begriffe Betrieb selbst und seiner Anwendung in der Bezeichnung Betriebs-Dienst unterschieden werden. Sodann ist zu beachten, daß es sich in allen Fällen, wo man mit Recht gewisse Betätigungsgebiete als Betrieb benennt, um funktionelle Zwischenglieder handelt, die eine Absicht erst zur Verwirklichung kommen lassen, und daß man ferner nur dann von einem Betrieb spricht, wenn es sich bei der Betätigung solcher funktioneller Zwischenglieder nicht um eine einmalige oder je nach Belieben zur Geltung kommende Absicht handelt, sondern wenn es gilt, eine fortdauernde Absicht planmäßig zur Durchführung zu bringen. Dies setzt wiederum voraus, daß auch die funktionellen Zwischenglieder sich planmäßig verhalten und auswirken.

Man kommt daher zu folgender Begriffserklärung:

„Betrieb ist die planmäßige Betätigung und Brauchbarkeitserhaltung der für einen fortdauernden Zweck bestimmten funktionellen Einrichtungen.

Danach ist der „Eisenbahnbetriebs-Dienst" die planmäßige Betätigung und Brauchbarkeitserhaltung der für die planmäßige Benutzung des Eisenbahnweges bestimmten funktionellen Einrichtungen.

Welche Abgrenzung der Tätigkeitsgebiete im Eisenbahnwesen sich aus diesen Begriffsbestimmungen im einzelnen ergeben und welche organisatorischen Folgerungen daraus zu ziehen sind, wird Gegenstand weiterer Untersuchungen sein.

Hamburgs Güterverkehrsanlagen.

Von Oberregierungsrat **Klewitz**, Hamburg.

Wenn sich auch die Betriebsverhältnisse der Deutschen eichsbahn gegenüber dem Stande beim Kriegsabbruch in einer olchen Weise gebessert haben, daß ein Vergleich mit dem Vorriegszustand nicht mehr ungünstig ausfällt, so lassen die noralen Wirtschaftsverhältnisse, in denen sich Deutschland nach em Kriege befindet, noch immer keine ununterbrochen glatte erkehrsabwicklung zu. Noch immer wird der deutsche Wirthaftskörper von mehr oder weniger schweren Krisen erchüttert. Mögen sich diese aus valutarischen Gründen oder aus en Kämpfen der verschiedenen Wirtschaftsgruppen ergeben, nmer wieder wirken sie auf die Eisenbahn hemmend und stöend ein, in einer Weise, wie es vor dem Kriege zu den allerrößten Seltenheiten gehörte. Am fühlbarsten sind diese Erschütterungen naturgemäß an den großen Brennpunkten des erkehrs, insbesondere in den großen Seehafenstädten, und vor llem in dem größten Seehafen, Hamburg. Das ist ohne weiteres rklärlich. Treffen doch dort die verschiedenen Verkehrsmittel, er Seeverkehr, der Binnenschiffahrtsverkehr eines belebten tromgebietes und der Eisenbahnverkehr aus einem gewaltigen interlande nicht nur zusammen, sondern sind auch zu einer egelmäßigen Zusammenarbeit genötigt, um die Interessen des andels zu befriedigen. Außerdem ist aber Hamburg der Sitz edeutender Industrien, die zum größten Teil im Hafengebiet elbst angesiedelt sind. Es genügt schon, in dieser ganz skizzenaften Weise auf die Struktur der Wirtschaft Hamburgs hinzueisen, um begreiflich zu machen, daß Störungen in irgendinem der zahlreichen Betriebe, die vereint zur Bewältigung des amburger Verkehrs berufen sind, von nachhaltigstem Einfluß uf die Abwickelung des Eisenbahnverkehrs sein müssen. An olchen Erschütterungen hat es gerade in letzter Zeit nach einer leinen Spanne einer gewissen Beruhigung leider nicht gefehlt. uf die Streiks im vergangenen Herbst folgte zunächst der engsche Dockarbeiterstreik, dessen Einwirkungen auch in Hamurg zu fühlen waren, alsdann der Hamburger Werft- und afenarbeiterstreik und schließlich in den ersten Apriltagen ie Arbeitsverweigerung der Hamburger Eisenbahnarbeiter. nsbesondere die beiden letzten Tatsachen mußten sofort zu iner Störung des Eisenbahnverkehrs führen. Es soll hier nicht argestellt werden, in welcher Weise diese Störung und Stockung ustande kommt. Sie tritt für das verkehrtreibende Publikum adurch in die Erscheinung, daß die Eisenbahn sich genötigt eht, Verkehrssperren in mehr oder minder scharfer Form aususprechen. Und zwar können diese verfügt werden als volle nnahmesperre oder als Annahmesperre, sei es für Stückut oder nur für Wagenladungen und zwar für das gesamte amburger Verkehrsgebiet oder nur für Teile desselben. Dabei t zu beachten, daß in Hinsicht auf die geographischen Verhältisse zu dem Hamburger Verkehrsgebiet auch Altona und Harurg nebst Wilhelmsburg mit ihren gesamten Hafenanlagen zu echnen sind.

Anläßlich solcher Verkehrssperren hat sich immer wieder gezeigt, daß im deutschen Binnenlande eine höchst unzulängliche enntnis der Groß-Hamburger Eisenbahnanlagen und ihrer Aufaben besteht. Diese Tatsache kann keinen Anlaß zur Verunderung geben für denjenigen, der die Kompliziertheit der roß-Hamburger Eisenbahn- und Hafenanlagen kennt. Sie trägt ber häufig zu einer Vermehrung der an sich schon bestehenden hwierigkeiten bei und führt außerdem vielfach zu schweren hädigungen der beteiligten Verkehrskreise, die durchaus untig sind und die bei besserer Kenntnis der Hamburger Verältnisse vermieden werden könnten.

Die Gefahr der Wiederholung der geschilderten Schwierigeiten besteht angesichts unserer politischen und wirtschaftchen Verhältnisse für die nächste Zeit noch weiter fort. Es oll daher nachstehend der Versuch gemacht werden, für weitere utsche binnenländische Kreise einen kurzen Abriß der Hamurger Eisenbahnanlagen zu geben in der Hoffnung, daß die darch vermittelte Kenntnis dazu beitragen möchte, vermeidare Schädigungen dem Verkehr fernzuhalten. Diese Schildeng kann nicht auf das Hamburger Staatsgebiet beschränkt eiben. Angesichts der bestehenden wirtschaftlichen Verhältsse ist es vielmehr erforderlich, auch die preußischen Nachrstädte und Gemeinden, insbesondere Altona und Harburg, mit den Kreis der Darstellung zu ziehen, also das Gebiet, das man den letzten Jahren sich gewöhnt hat, Groß-Hamburg zu nnen. In seinen Grenzen spielt sich der größte Seeumschlag eutschlands ab, und diese Tatsache ist es, welche naturgemäß n dem größten Einfluß auf die Gestaltung der Hamburger isenbahnanlagen ist und sie eine andere Entwickelung nehmen üssen muß, als es in Großstädten des Binnenlandes der Fall ist. it die Eisenbahn dort nur den reinen Ortsverkehr und den Durchgangsverkehr zu bedienen, so tritt in Hamburg als weitere Aufgabe an sie heran, die Ausfuhrgüter an die Seeschiffe heranzuführen und die Einfuhrgüter von ihnen zu übernehmen. Hierzu dienen besondere Hafenbahnen, die sich aus einfachen Anschlüssen vom Jahre 1866 an zu gewaltigen Anlagen entwickelt haben.

I. Die Eigenschaft Hamburgs als des größten deutschen Seehafens hat zur Folge, daß große Schienenstraßen von dort die Verbindung nach allen Teilen des Hinterlandes herstellen müssen. Auf ihnen wickelt sich auch der Durchgangsverkehr nach und von der Provinz Schleswig-Holstein ab, der aber dem übrigen Verkehr gegenüber eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielt.

In der Hauptsache sind es fünf große Verkehrsstraßen, die von Hamburg ausstrahlen:

1. nach Norden in Richtung Neumünster-Kiel / Flensburg / Husum,
2. nach Nordosten in Richtung Lübeck,
3. nach Osten in Richtung Wittenberge-Berlin / Leipzig,
4. nach Süden in Richtung Harburg-Hannover,
5. nach Südwesten in Richtung Harburg-Bremen-Hamm-Ruhr / Rhein.

Von diesen Verkehren ist der letztere der stärkste (wobei an die Verhältnisse vor Besetzung des Ruhrgebiets zu denken ist). Es folgt dann der Verkehr der Richtung Hannover und dann erst der der östlichen Richtung.

II. Die über diese Wege ein- und auslaufenden Gütermengen werden auf großen Verschiebebahnhöfen zusammengefaßt und verteilt.

Dieser Aufgabe dient für den Weg von Norden der Bahnhof Eidelstedt, für die Richtung Wittenberge der Bahnhof Rothenburgsort, während der Verkehr nach und aus dem Süden und Südwesten von dem Bahnhof Wilhelmsburg verarbeitet wird. Diese Bahnhöfe behandeln sowohl die Wagenladungen als auch die Stückgutwagen, welche von den Hamburger Stellen kommen und für sie bestimmt sind. Nach ihrer Leistungsfähigkeit sind sie in nachstehender Folge zu nennen: Wilhelmsburg mit maximal 4500 Wagen täglich, Rothenburgsort mit 2900 und Eidelstedt mit 2400 Wagen. Zur Entlastung des Bahnhofs Wilhelmsburg soll der vorläufig nur als Abstellbahnhof benutzte Verschiebebahnhof Meckelfeld dienen, der unmittelbar südlich von Harburg an der Strecke nach Hannover belegen ist. Als Ersatz für den in seinen Anlagen beschränkten Bahnhof Rothenburgsort ist der im Bau befindliche große Verschiebebahnhof Billwärder bestimmt. Diese beiden Bahnhöfe sind zugleich Bestandteile der in der Ausführung befindlichen Güterumgehungsbahn, die bestimmt ist, den Durchgangsverkehr von und nach dem Norden, welcher sich zurzeit noch zugleich mit dem Personenverkehr durch Hamburg-Altona hindurch bewegen muß, von dieser Strecke fernzuhalten. Die Umgehungsbahn verläßt die Strecke Hamburg-Hannover in Meckelfeld, überschreitet oberhalb Hamburgs die Elbe, voraussichtlich an der Stelle, wo sie sich in Norder- und Süderelbe spaltet, setzt sich über Billwärder, wo der Weg nach Wittenberge gekreuzt wird, fort und erreicht nach Kreuzung der Strecke nach Lübeck die Strecke nach Neumünster in Eidelstedt.

III. Um die weitere Betrachtung übersichtlich zu gestalten, ist es zweckmäßig, nicht nur Wagenladungen und Stückgut zu trennen, sondern diese Trennung auch vorzunehmen je nach der Lage der einzelnen Dienststellen im Zollausland oder Zollinland. Ist doch der größte Teil des Hamburger Hafens, nachdem Hamburg zunächst auf Grund des Art. 34 der alten Reichsverfassung ganz außerhalb der gemeinschaftlichen deutschen Zollgrenze geblieben war, auch nach seinem Anschluß an das deutsche Zollgebiet im Jahre 1882 Freihafen geblieben, und zwar mit dem Recht, daß auch die Ansiedelung von Industrien in dem Freihafengebiet zulässig ist.

A 1. Der F r e i h a f e n dehnt sich über beide Ufer der Norderelbe aus, und zwar liegt der ältere Teil auf der Nordseite, also rechtselbisch, während der jüngere, jetzt bei weitem größere Teil auf dem linken Ufer belegen ist.

Beide Hafenteile sind mit dem Reichsbahnnetz durch die Hafenbahn verbunden. Sie ist vom Hamburgischen Staat erbaut und steht in seinem Eigentum. Er ist auch Betriebsführer dieser Bahn, hat aber durch Vertrag von 1888 die Ausübung des Fahr- und Rangierdienstes auf die damalige Preußische

Staatsbahn übertragen, von der diese Verpflichtung auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen ist.

Außer der Hafenbahn hält der Hamburger Staat auf beiden Elbufern gewaltige Kaianlagen und Kaischuppen an seetiefem Wasser für den Wasserumschlag vor. Die Zahl der sämtlichen Kaischuppen beläuft sich auf 74. Die Länge der Uferstrecken beträgt insgesamt rd. 170 km. Davon entfallen auf den Freihafen über 81 km. An seeschifftiefem Wasser liegen fast 32 km Kaimauern, von denen etwa 20 500 m in Gebrauch sind.

An das öffentliche Eisenbahnnetz ist zunächst der rechtselbische Hafenteil angeschlossen worden, und zwar im Jahre 1866, in dem der Sandtorkai mit dem damaligen Berliner Bahnhof verbunden wurde. In den Jahren 1869—1874 folgte dann der Anschluß des Kaiser-, Dalmann-, Hübener- und Strandkais an den damaligen Berliner und den damaligen Venloer Bahnhof. Die Rangierarbeiten wurden zunächst an den Kais selbst vorgenommen, später auf einem besonderen Rangierbahnhof Teerhof am Brooktorkai. Anläßlich des Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet fand eine wesentliche Erweiterung statt, und seither diente den Rangierarbeiten der Bahnhof am Versmannkai. Dieser Bahnhof heißt heute Hamburg Kai rechts.

a) Der r e c h t s e l b i s c h e Freihafen dient im wesentlichen der europäischen Schiffahrt, insbesondere der nach England und den nordischen Ländern. Außerdem werden seine Kais von den Vereinigten Afrikalinien (der Ostafrikalinie und der Woermannlinie) benutzt. In ihm befinden sich auch die Staatskaischuppen Nr. 1—32, die Fruchtschuppen sowie je ein Sammel- und Verteilungsschuppen für eingehende und ausgehende Sammelladungen. Der Abfertigung dient die Güterabfertigung Hamburg Kai rechts. Außerdem weist dieser Hafenteil eine Zahl von Lagerhäusern auf; industrielle Anlagen befinden sich in ihm, abgesehen von einer großen Gasanstalt, nicht. Als besondere Einrichtung ist eine mehretagige Kohlenkippe am seetiefen Wasser zu nennen. Sie befindet sich unmittelbar am rechten Ufer der Norderelbe am Kirchenpauerkai und ist insbesondere zur Verladung in Seeschiffe bestimmt. Sie wird von der Reichsbahn betrieben. Neben ihr befinden sich 5 Kräne mit Greifereinrichtungen.

In Kai rechts können 630 Wagen zum Umschlag aus und in Schiffe gestellt werden, außerdem noch 40 an einer Freiladestraße.

b) Ungleich größer ist der l i n k s e l b i s c h e Freihafenteil. Seinen ersten Anschluß an das Eisenbahnnetz fand er 1880 durch die Verbindung des alten Petroleumhafens mit dem damaligen Venloer Bahnhof. Seit dem Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet dient den Rangieranlagen der ebenfalls linkselbisch gelegene Rangierbahnhof Niedernfelde. Dieser trägt jetzt ebenso wie die dazu gehörige Güterabfertigung den Namen Hamburg Süd. Er ist mit den Verschiebebahnhöfen Wilhelmsburg und Rothenburgsort verbunden.

Der linkselbische Hafenteil wird durch die Verbindung der Norder- mit der Süderelbe, den Köhlbrand, in zwei Teile zerschnitten. Zwischen beiden fehlt es an einer festen Schienenverbindung mittels einer Brücke oder eines Tunnels. Die Verbindung zwischen den Gleisanlagen beider Teile wird vielmehr durch eine Dampffähre hergestellt, welche gleichzeitig sechs Eisenbahnwagen befördern kann. Sie kann mit 2 Fährschiffen betrieben werden.

Der linkselbische Freihafen dient der transatlantischen Schiffahrt. Man hat in ihm drei Arten von Anschlüssen zu unterscheiden:

α) Zunächst befinden sich in ihm eine weitere Reihe von Staatskais mit den staatlichen Kaischuppen 34—84.

β) Eine Reihe von ihnen sind an große Schiffahrtslinien verpachtet. Als solche kommen in Betracht die Hamburg-Amerikalinie, die Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Levantelinie und in letzter Zeit die Hugo Stinnes-Linien, die Royal Mail Line und die Amerikanische Verkehrsgesellschaft. Man bezeichnet diese Kais als Pachtkais.

γ) Endlich haben wir in diesem Hafenteil eine große Zahl von Industrieanschlüssen. Ihre Zahl beträgt insgesamt 77. Unter ihnen sind die großen Werften zu nennen, vor allem Blohm & Voß, die Vulkanwerke und die Reiherstiegwerft. Westlich des Köhlbrands sind zu erwähnen die Deutsche Werft und ausgedehnte Petroleumtankanlagen. Auch der große Kohlenumschlag, der von zwei Gesellschaften am nördlichen Köhlbrand, dem sogenannten Tollerort, betrieben wird, befindet sich hier. Er arbeitet mit 9 leistungsfähigen Greiferanlagen, die täglich bis zu 6000 t in Eisenbahnwagen umschlagen können. Diese Umschlagstelle liegt aber im Zollinlande.

Die seeschifftiefen Hafenbecken sind umgeben von einem Kranze von Becken, die dem Verkehr der Binnenschiffe dienen und so den Umschlag von Seeschiff zu Flußfahrzeug vermitteln. Diesem Zwecke dient auch der besonders bemerkenswerte große Schuppen der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaft am Moldauhafen.

Von der Größe der Anlagen in Hamburg Süd gewinnt man eine Vorstellung, wenn man sich vergegenwärtigt, daß an den Schuppen und im Freiladeverkehr 2720 Wagen und in den Anschlüssen 1414 Wagen Platz finden, zusammen mehr als 3100 Wagen. Das Beamtenpersonal der Güterabfertigung hat bis zu 290 Köpfe betragen. Der Ein- und Ausgang beträgt täglich durchschnittlich 2000 Wagen, hat aber in der Zeit des regsten Umschlages englischer Kohle die Zahl von 2600 Wagen erreicht.

2. Der S t ü c k g u t v e r k e h r im Freihafen hat bisher eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle gespielt. In letzter Zeit ist indessen eine bemerkenswerte Zunahme zu verzeichnen. Für den Verkehr der im Hafengebiet ansässigen Industrien befindet sich in Hamburg Süd ein Stückgutschuppen mit einer täglichen Leistung von 150 t.

Leider fehlt es zurzeit noch an einer direkten im Freihafengebiet gelegenen Eisenbahnverbindung beider Freihafenteile. Die für diesen Zweck bestimmte neue Elbbrücke ist infolge des Krieges im Bau stecken geblieben. Von ihren drei Bögen ist nur der südlichste vollendet. Der Verkehr zwischen den beiden Freihafenteilen muß sich daher durch das Zollinland über die Eisenbahnbrücke oder über die stromaufwärts von ihr belegene Straßenbrücke bewegen.

B. Was das Z o l l i n l a n d betrifft, ist folgendes zu sagen:

1. Für W a g e n l a d u n g e n, die vom Zollinland ausgehen oder für das Zollinland bestimmt sind, kommen als Verwendungsstellen in Betracht:

a) in H a m b u r g :

α) Der Bahnhof IV, d. i. der Freiladebahnhof der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Berl, in Hamburg nach alter Gewohnheit auch Bahnhof Billstraße genannt. Er bietet Platz für 800 Wagen.

β) Außerdem besteht auf dem alten Hannoverschen Bahnhof in beschränktem Maße ein Freiladeverkehr, insbesondere für Obst und Gemüse sowie für solche Wagenladungen, welche für den Wasserumschlag am Ericus, dem Oberhafen und dem Sandstrang bestimmt sind. Freiladeanlagen befinden sich auch auf dem gleichfalls am Oberhafen belegenen Bahnhof III. Eilgut mitgerechnet ist Platz für zusammen 590 Wagen.

γ) Dem Ladungsverkehr dient ferner der am Heiligengeistfelde nahe der Altonaer Grenze gelegene Bahnhof Sternschanze, der in der Hauptsache für den Viehverkehr bestimmt ist. Es befindet sich dort der Hamburger Schlacht- und Viehhof. Hier finden rd. 200 Wagen Platz.

δ) Schließlich sind die Ladungsbahnhöfe Hamburg-Barmbeck für 220 Wagen und Ohlsdorf für 30 Wagen zu nennen.

ε) Außer den Reichsbahnhöfen kommt noch der Bahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in Betracht, der 170 Wagen aufnehmen kann.

Für die Abwickelung des Hamburger Verkehrs hat es aber bei den geschilderten Verwendungsstellen nicht sein Bewenden. Einleitend ist schon darauf hingewiesen, daß angesichts der geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Verkehrsgebiets Hamburg auch Altona, Harburg und Wilhelmsburg in den Kreis der Betrachtung gezogen werden müssen.

b) In A l t o n a dienen dem Ladungsverkehr:

α) die Ladestraßen der Güterabfertigung Altona mit Platz für 420 Wagen,

β) die Eilgutabfertigung. Sie zerfällt in zwei örtlich voneinander getrennte Teile. Der eine befindet sich in der Nähe der Güterabfertigung im Zusammenhange mit den Anlagen des Personenbahnhofs. Der andere, Altonaer Kai, ist für den Fischverkehr bestimmt und hat seinen Platz am rechten Elbufer unmittelbar neben den Fischhallen. Die Gesamtanlage kann 180 Wagen aufnehmen.

γ) Ein bedeutender Ladungsverkehr wickelt sich endlich auf der zur Tarifstation Altona gehörigen Ladestelle Altona-Bahrenfeld ab. Dort schließt die schmalspurige Industriebahn der Stadt Altona mit Rollbockbetrieb an die Reichsbahn an und vermittelt den Verkehr zu 73 Anschlüssen.

c) Von noch größerer Bedeutung für den Seeumschlagverkehr ist H a r b u r g. Er wickelt sich ab

α) in Harburg Hbf., wo sich Freiladestraßen, Anschlüsse und Gleise für den Wasserumschlag befinden. Platz finden 690 Wagen.

β) Dem Massenverkehr dient Harburg U. E. mit drei Seehafenbecken. Dort werden Kohlen, Erze, Schwefelkies, Getreide, Kali und anderes auf Kaianlagen an seeschifftiefem Wasser

umgeschlagen. Es können dort 840 Wagen behandelt werden.

d) Schließlich ist noch Wilhelmsburg zu erwähnen. Auf preußischem Gebiet belegen, hat dieser Bahnhof zunächst die Aufgabe eines Verschiebebahnhofs zu erfüllen, wie oben dargelegt. Sein Ortsverkehr an den Freiladestraßen ist unbedeutend. Von ihm zweigt aber die Wilhelmsburger Industriebahn ab, die den Verkehr zu einer großen Zahl bedeutender Anschlüsse, im ganzen 71, vermittelt. Außerdem wird von Wilhelmsburg der Teil des Hamburger linkselbischen, am Wasser gelegenen Industriegebiets an der sogenannten Peute bedient, der außerhalb des Freihafens belegen ist. Schließlich befinden sich dort behelfsmäßige Freiladeanlagen (erbaut nach den Verkehrsschwierigkeiten im Winter 1921/22) und ein Kohlenumschlag mit einer Kohlenkippe und Greifern. Insgesamt können auf diesen von Wilhelmsburg ausgehenden Anlagen 750 Wagen Platz finden.

Alle aufgeführten Stellen dienen gleichzeitig dem Empfangs- und dem Versandverkehr. Sie können insgesamt etwa 11 000 Wagenladungen aufnehmen.

2. Wenden wir uns nunmehr zu den im Zollinland belegenen, dem Ortsstückgutverkehr dienenden Anlagen, so ist vorweg zu bemerken, daß, abweichend von anderen Großstädten, der Versand in Hamburg im wesentlichen zentralisiert ist. Für ihn ist die Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han bestimmt. Die Annahme findet nach zwei Richtungen, getrennt auf 2 durch das Abfertigungsgebäude verbundene Schuppen statt. Der Verkehrsumfang beläuft sich auf 900 t täglich. Die Zusammenfassung fast des gesamten Hamburger Versandes auf einer Anlage hat, zumal sie, wie noch später zu erwähnen sein wird, mit einer Umladestelle verbunden ist, zweifellos in wirtschaftlicher Beziehung ihre Vorteile. Auf der andern Seite ist aber nicht zu verkennen, daß sie insbesondere bei großen Verkehrsstößen Grund zu erheblichen Schwierigkeiten und Nachteilen für die Eisenbahn und die Verkehrtreibenden sein kann.

Für den Stückgutversand sind außerdem noch die kleinen Güterabfertigungen Barmbeck und Ohlsdorf eingerichtet.

Als Stückgutempfangsstellen kommen für Hamburg, anders als beim Versand, zwei in Betracht. Sie sind voneinander räumlich getrennt. Die eine befindet sich bei der vorerwähnten Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han, und zwar läuft dort das Stückgut aus der Richtung von Süden (Lehrte) und Westen (Kirchweyhe) ein, zusammen täglich etwa 400 t. Dagegen ist Empfangstelle für das Gut aus der Richtung Norden und Wittenberge die Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Berl mit 600 t täglich. Zu dieser Güterabfertigung gehört auch der Sammelschuppen in der Lippeltstraße. Auch Barmbeck und Ohlsdorf dienen dem Empfangsverkehr, dagegen hat die Güterabfertigung Sternschanze überhaupt keinen Stückgutverkehr. In Altona

Übersichtskarte der Großhamburgischen Güteranlagen mit Tarifstationen.

und in Harburg Hbf. ist Stückgutempfang und -versand bei den Güterabfertigungen vereinigt, Harburg U.E. ist für den Stückgutverkehr nicht bestimmt.

IV. der Eilgutverkehr wickelt sich bei den Eilgutabfertigungen Hamburg, Altona, Altona Kai (Frischfischversand) und Harburg ab. Er ist, abgesehen von der letztgenannten Stelle, überall sehr beträchtlich. Zur Abfertigung kommen insbesondere Früchte, vor allem Südfrüchte, Gemüse, frische und geräucherte Fische.

V. Wie schon oben berührt, ist mit den Versandschuppen der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han eine Umladestelle verbunden. Sie ist Sammelstelle für Hamburg und die Provinz Schleswig-Holstein. Ihre Leistung beträgt täglich rund 450 t. Die entsprechende umgekehrte Aufgabe fällt der Güterabfertigung Altona zu. Auch sie ist Umladestelle, und zwar Empfangsverteilungsstelle für Schleswig-Holstein mit einer täglichen Güterabfertigung von 300 t.

Mit vorstehenden Ausführungen ist die Aufgabe erfüllt, die sich der Verfasser zur Erreichung des im Eingange des Aufsatzes angegebenen Zwecks gestellt hat. Hierzu gehört nicht ein näheres Eingehen auf die „Besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg", wie sie zur Ergänzung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II, in Nr. 10 des Tarifverzeichnisses niedergelegt sind.

Abschließend soll daraus nur folgendes bemerkt werden:

Die Bezeichnung Hamburg Hauptgüterbahnhof (Hamburg Hgbf. [1]*) ist insofern eine Fiktion, als es eine zusammenhängende Anlage, auf welche dieser Name anzuwenden wäre, nicht gibt. Unter dieser Bezeichnung werden vielmehr die oben bezeichneten Güterbahnhöfe

a) Berl (Berliner Bahnhof) [1]*) } im Zollinland
b) Han (Hannoverscher Bahnhof [1]*) }
c) Süd oder Freihafen (linkselbisch) [1]*)
d) Kai r. oder Freihafen (rechtselbisch) [1]*)

mit allen erwähnten Ladestellen und Schuppen zusammengefaßt.

Als weitere Tarifstationen kommen in Betracht für Hamburg

Hamburg Barmbeck [2]*)
Hamburg Sternschanze [3]*)
Hamburg L B der Lübeck-Büchener Bahn [4]*)
Ohlsdorf [5]*)

für Altona

Altona mit Ladestelle Altona Kai [6]*)
Altona der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn [7]*)
Wilhelmsburg (mit der Peute) [8]*)

für Harburg endlich

Harburg Hbf. [9]*)
Harburg U. E. [10]*)

*) Vgl. die Übersichtskarte.

Ausschuß für die Satzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Satzungsausschuß hielt am 24. und 25. Juni in Mariazell seine 79. Sitzung ab. Der Tagung wohnte der Vertreter des Generaldirektors der Österreichischen Bundesbahnen, der administrative Direktor, Sektionschef Dr. De Martin, bei, der die Versammlung auf österreichischem Boden willkommen hieß und die Überzeugung aussprach, daß der Verein dank der ihm innewohnenden Lebenskraft auch weiterhin wertvolle Ergebnisse für die Förderung des Eisenbahnwesens erzielen werde. Der Ausschuß sprach dem Vertreter der Niederländischen Eisenbahnen, Herrn Dr. Beelaerts von Blokland, Vorstand der juristischen Abteilung, anläßlich seiner 25jährigen Zugehörigkeit zum Satzungsausschuß seine Glückwünsche und seinen Dank für die ständige verdienstvolle Mitarbeit aus. Die Verhandlungen wurden vom Ministerialrat Dr. Hiller (Österreichische Bundesbahnen) geleitet. Aus den Beschlüssen sind folgende hervorzuheben:

1. Die durch das Ausscheiden des Eisenbahndirektionspräsidenten a. D. von Schaewen zum 1. Juni 1924 freigewordene Stelle des Schriftleiters der Vereinszeitung wurde auf einstimmigen Beschluß dem Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff übertragen. Ersterem wurde für den ausgezeichneten Erfolg, mit dem er in schwierigster Zeit die Geschäfte der Schriftleitung geführt hatte, der besondere Dank des Ausschusses zum Ausdruck gebracht.

2. Im Zusammenhang mit einem Streitfall zwischen der ehemaligen Außig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der Kgl. Ungarischen Staatsbahn über Wagenmieten, der von dem Wagenausschuß behandelt worden war, hatte die Außig-Teplitzer Eisenbahn beim Satzungsausschuß eine Auslegung des § 22 der Satzungen beantragt, damit festgestellt würde, ob eine aus dem Verein ausgeschiedene Verwaltung bei Abwicklung der aus der Vereinsmitgliedschaft herrührenden Angelegenheiten noch als Vereinsverwaltung im Sinne der Satzungen zu gelten habe und demnach noch berechtigt sei, in solchen Angelegenheiten den Schiedsspruch eines Vereinsausschusses auch ohne die Zustimmung der übrigen am Streit beteiligten Verwaltungen zu verlangen. Der Satzungsausschuß faßte folgenden Auslegungsbeschluß:

Die Voraussetzungen für ein schiedsgerichtliches Verfahren nach Absatz 1 des § 22 der Vereinssatzungen sind auch dann gegeben, wenn eine der streitenden Parteien dem Verein im Zeitpunkte der Klageerhebung nicht mehr angehört, sofern es sich um eine Rechtsstreitigkeit handelt, die aus der Zeit der Zugehörigkeit beider Parteien zum Verein herrührt.

Über diesen Beschluß findet noch die schriftliche Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern statt.

3. Bei Prüfung der Frage der weiteren Mitgliedschaft des Verwaltungsrats der Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft) in Wien kam der Ausschuß zu der Feststellung, daß die Mitgliedschaft des Verwaltungsrats auch nach der administrativen und technischen Reorganisation der Südbahngesellschaft im Sinne des Abkommens von Rom und auch nach der Abgabe des Betriebs ihrer im Königreiche Italien, im Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen und in der Republik Österreich gelegenen Linien an die betreffenden Staaten bestehen bleibt. Als Betriebslänge haben die als Vereinsbahnstrecken angemeldeten, im Königreiche Ungarn gelegenen gesellschaftlichen Linien zu gelten. In welcher Weise der Dienstverkehr zu ordnen ist, der sich aus der Vereinsmitgliedschaft der Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft für gewisse Dienstzweige ergibt, bleibt der inneren Ordnung zwischen ihrem Verwaltungsrate und der Betriebsdirektion der ungarischen Linien vorbehalten.

4. Der Anschluß der Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt (Main) an den Verein gemäß § 6 der Satzungen wurde genehmigt.

5. Die wirtschaftliche Lage der Zeitung des Vereins ist nach dem von der Geschäftsführenden Verwaltung erstatteten Bericht im ganzen nicht ungünstig. Es ist anzunehmen, daß der Betrag, den der Verein für die den Vereinsverwaltungen im Verhältnis der Betrieblängen kostenfrei gelieferten Stücke der Zeitung als sogenannten Vereinszuschuß aufzuwenden hat, infolge verschiedener Ersparnismaßnahmen beträchtlich hinter den im Frieden angefallenen Beträgen zurückbleibt. Die Auflage der Zeitung betrug am Schluß des letzten Jahres rund 6300 Stück. Im laufenden Jahre ist der Absatz von kostenpflichtigen Stücken der Zeitung an die Vereinsverwaltungen, die über die Zahl der kostenfreien Stücke hinaus gegen Ersatz der Selbstkosten bezogen werden, im Zusammenhang mit einschneidenden Sparmaßnahmen der Vereinsverwaltungen, namentlich der Deutschen Reichsbahn, erheblich zurückgegangen. Dagegen hat sich der Privatabsatz gegen das letzte Jahr nicht mehr wesentlich verändert. Sehr ungünstig steht immer noch das Privatanzeigengeschäft, dessen Einnahmen nur einen Bruchteil des Friedenssatzes betragen. Der Verlag sieht den Grund hierfür hauptsächlich in der schlechten Lage der deutschen Industrie, die ihre Ausgaben für Inserate allgemein in den letzten Jahren stark eingeschränkt hat. Der Umfang der Zeitung beträgt etwa zwei Drittel des Friedensumfangs. Durch diese Beschränkung wird ein Teil der Mehrausgaben ausgeglichen, die bei der Herstellung der Zeitung durch die hohen immer noch 50 % über dem Friedensstand liegenden Buchdruckerkosten entstehen. Es ist bis jetzt möglich gewesen, die Preise für den Absatz an Vereinsverwaltungen und an Private, ebenso die Preise für amtliche Bekanntmachungen und für Anzeigen in Höhe der Friedenssätze oder wenigstens nur unwesentlich darüber zu halten.

Bei Erörterung der Berichte im Ausschuß wurde die Geschäftsführende Verwaltung u. a. beauftragt, auch die Frage der Übernahme der Vereinszeitung in den Selbstverlag des Vereins zu prüfen.

6. Der Satzungsausschuß nahm noch den Bericht des Ständigen Unterausschusses für Abrechnungs- und Währungsfragen entgegen, der am Vortage in Mariazell getagt hatte. Die Ordnung der verschiedenen Rückstände aus der Vorkriegszeit aus der

Vereinsabrechnung mit den ehemaligen k. k. Österreichischen Staatsbahnen und den kgl. Ungarischen Staatsbahnen (altes Netz) und deren Aufteilung auf die Nachfolgestaaten, ebenso die Frage der Bewertung der bei den Vereinsabrechnungen der letzten Jahre zurückgestellten Endergebnisse in alten (ungestempelten) österreichisch-ungarischen Kronen konnten leider auch in dieser Tagung noch nicht zum Abschluß gebracht werden; sie mußten für die nächste Sitzung zurückgestellt werden.

In den Anmeldungen zur Vereinsabrechnung sind die einzelnen angemeldeten Beträge in ungarischen Papierkronen künftig von vornherein auf volle 100 Kronen, in Reichsmark (Papiermark) auf volle 10 Milliarden Mark (= 1 Rentenpfennig) nach unten abzurunden.

Bei nicht fristgemäßer Begleichung der Endergebnisse aus der Vereinsabrechnung in der Markwährung werden nach dem Abrechnungsübereinkommen Verzugszinsen mindestens nach dem Lombardzinssatz der Reichsdarlehnskasse angerechnet. Da die Reichsdarlehnskasse seit 1. April 1924 aufgelöst ist, kann diese Bestimmung nicht mehr angewendet werden. Es ist aber bei den noch ungeklärten Geldverhältnissen zurzeit nicht möglich, einen festen Satz für die Verzugszinsen zu bestimmen. Namentlich kann auch der Lombardsatz der Reichsbank, der zurzeit 12 % beträgt, bei der heute bestehenden großen Kreditnot nicht als Maßstab für die Bemessung des Zinssatzes für die Hergabe von Krediten angesehen werden. Die grundsätzliche Neuregelung muß daher einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben. Für die Zwischenzeit wird die Vermittlungsstelle, die Preußische Staatsbank (Seehandlung) in Berlin, ermächtigt, den Verwaltungen den ihren Kunden gegenüber üblichen jeweils günstigsten Zinssatz — zurzeit 21 % — in Anrechnung zu bringen. Die Geschäftsführende Verwaltung ist vom Ausschuß beauftragt worden, sich mit der Preußischen Staatsbank wegen einer Nachprüfung und wenn möglich Ermäßigung ihrer Zinssätze ins Benehmen zu setzen.

Kbr.

Neuorganisation der Leitung der italienischen Staatsbahnen.

Infolge der Abberufung des Generalkommissars, Abg. Torre, der zur Durchführung wichtiger Reformen und Sparmaßnahmen auf den Staatsbahnen eingesetzt war und tatsächlich durch seine rücksichtslose Tatkraft außerordentlich viel zur Besserung der Ergebnisse der Staatsbahnen beigetragen hat, ist eine Neuordnung der leitenden Stellen der Eisenbahnverwaltung nötig geworden. Sie ist durch die Verordnung mit Gesetzeskraft vom 21. Mai 1924 erfolgt, die im „Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato“ vom 12. Juni 1924 veröffentlicht worden ist.

Nach dieser Verordnung steht an der Spitze der Staatseisenbahnverwaltung der Verkehrsminister (Ministro per le communicazioni), unterstützt von einem Verwaltungsrat und einem Generaldirektor. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Generaldirektor werden durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Verkehrsministers nach Anhörung des Ministerrats ernannt. Sie können aus ihrem Amt nur auf dem gleichen Instanzenwege entfernt werden.

Der Verwaltungsrat steht unter dem Vorsitz des Verkehrsministers oder, in seiner Vertretung, des Unterstaatssekretärs, und besteht aus 10 Mitgliedern, nämlich:

a) dem Generaldirektor,
b) zwei Mitgliedern aus dem Eisenbahnpersonal,
c) drei Staatsbeamten als Vertreter des Finanzministeriums, des Staatsärars und des Ministers der öffentlichen Arbeiten,
d) vier nicht in Beamtenstellung befindlichen Bürgern, die den Beweis einer besonderen Tüchtigkeit auf dem Gebiete der Technik und Verwaltung erbracht haben.

Der Verwaltungsrat versammelt sich regelmäßig zweimal in der Woche und außerdem, so oft der Minister es für zweckmäßig hält. Er beschließt mit Stimmenmehrheit, wobei der Vorsitzende bei Stimmengleichheit den Ausschlag gibt. Beschlußfähig ist er, wenn außer dem Vorsitzenden mindestens fünf Mitglieder anwesend sind.

Im wesentlichen hat er dieselben Befugnisse, wie sie dem Verwaltungsrat der Vorkriegszeit durch die Kgl. Verordnung vom 28. Juni 1912 übertragen waren. Er muß u. a. zu folgenden Fragen gehört werden: Genehmigung der Dienstanweisungen für die einzelnen Dienstzweige; Beschluß über den Budgetentwurf und die Schlußrechnung; Verteilung der im Budget bewilligten Mittel auf die einzelnen Dienstzweige; Genehmigung von Bauarbeiten und Beschaffungen von über 200 000 Lire (früher 50 000); Genehmigung von Verträgen über Vergebungen in Höhe von 200 000 Lire bei Ausschreibungen (früher 20 000) und von 50 000 Lire bei freihändiger Vergebung (früher 5000); Aufstellung der Personallisten und Personalvorschriften; Beförderung hoher Beamter; Beschwerden des Personals in gewissen Fällen, u. a. m.

Zur Prüfung von Fragen von besonderer Bedeutung kann der Verwaltungsrat aus seiner Mitte Kommissionen bestellen; für jede Frage der Tagesordnung wird von Fall zu Fall ein Mitglied vom Vorsitzenden zum Referenten bestimmt.

Der Generaldirektor hat mit wenigen Ausnahmen dieselben Rechte und Pflichten, die er in Friedenszeiten nach der Verordnung vom 28. Juni 1912 hatte. Er ist der eigentliche praktische Leiter des Unternehmens. Er ist es, der jedes Jahr im November einen Betriebsbericht über das abgelaufene Rechnungsjahr dem Verkehrsminister vorzulegen hat, in dem zugleich begründete Mitteilungen über abgeschlossene, wichtige Verträge, über Tarifmaßnahmen, über die Finanzergebnisse und Vorschläge zur Verbesserung des Unternehmens zu machen sind. Der Generaldirektor darf kein aus Wahlen hervorgehendes Amt neben seiner Stellung in der Verwaltung bekleiden, namentlich darf er nicht Abgeordneter sein. Zu seiner Unterstützung und Vertretung können auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Königl. Verordnung bis zu zwei Vize-Generaldirektoren ernannt werden.

Der Verkehrsminister hat als Verwaltungschef alle Rechte und Pflichten, die bisher der Minister der öffentlichen Arbeiten im Eisenbahnwesen hatte.

Die kanadischen Eisenbahnen im Jahre 1923.

Die Eisenbahnunternehmungen Kanadas, soweit jedes einzelne von ihnen mindestens 500 000 Dollar Betriebseinnahmen zu verzeichnen hatte, besaßen im Jahre 1923 eine durchschnittliche Betriebslänge von zusammen 61 950 km, wovon 32 944 km, also die reichliche Hälfte, auf die Staatsbahnen, und der überwiegende Teil des Restes mit 22 411 km auf die Kanadische Pacific-Eisenbahn entfielen. Der Güterverkehr hat im Jahre 1923 alle bisher dagewesenen Leistungen überschritten, die Zahl der beförderten Personen war nur etwa 1,5 % größer als im Vorjahre und ist in früheren Jahren bereits überschritten worden. Die reiche Getreideernte der Jahre 1922 und 1923 hat ihren Einfluß auf den Güterverkehr der Eisenbahnen nicht verfehlt. Die Hauptlast hat dabei die Kanadische Pacific-Eisenbahn zu tragen gehabt. Obgleich ihr Netz nur 26,2 % der Länge der Eisenbahnen Kanadas ausmacht, fielen ihr nach der Zahl der Wagenladungen 57,1 % der Getreideernte zur Abförderung zu; da sie aber ihre Wagen höher belädt, machte diese Menge dem Gewicht nach sogar 61,2 % aus.

Die Einnahmen der kanadischen Eisenbahnen im Jahre 1923 sind nicht so hoch gewesen, wie man nach der Stärke des Güterverkehrs im Vergleich zum Vorjahre hätte erwarten sollen. Am 6. Juli 1922 waren nämlich die Frachtsätze für Getreide und am 1. August 1922 diejenigen für andere Erzeugnisse herabgesetzt worden, und die neuen, ermäßigten Frachtsätze wirkten sich im Jahre 1923 zum ersten Male für das ganze Jahr aus. In diesem Jahre sind die Frachtsätze im allgemeinen unverändert geblieben; nur die Sätze für Getreide nach Vancouver zur Ausfuhr sind im Oktober um 10% herabgesetzt, und einige andere Tarife sind ausgeglichen worden.

Die Einnahmen der hier behandelten Dampfbahnen, also derjenigen, die mehr als 500 000 Dollar eingenommen haben, betrugen aus dem Güterverkehr im Jahre 1923 332 373 491 Dollar, d. s. 20 447 862 Dollar oder 6,6 % mehr als im Vorjahre. Die Menge der beförderten Güter, 113 202 984 t, war um 16 125 666 t oder um 16,6 % höher als im Jahre 1922. Der Personenverkehr umfaßte die Beförderung von 43 502 717 Fahrgästen gegen 42 880 440 im Vorjahre, eine Zunahme von nur 1,45 %. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind dagegen um 7,2 %, nämlich von 78 437 760 auf 84 107 087 Dollar gestiegen. Insgesamt betrugen die Betriebseinnahmen 473 027 397 Dollar und die Betriebsausgaben 407 847 953 Dollar, d. s. um 28 667 634 Dollar oder 6,5 % und 11 016 220 Dollar oder 2,8 % höhere Beträge als im Vorjahre. Die Betriebszahl belief sich auf 86,22 % gegen 89,30 % im Vorjahre.

Die Eisenbahnen beschäftigten im Jahre 1923 im Durchschnitt

177 397 Personen, die zusammen 245 117 547 Dollar bezogen; die Zunahme gegen 1922 betrug 16 989 368 Dollar oder 7,4 %. Im Jahre 1923 machten die persönlichen Ausgaben 51,8% der Betriebseinnahmen und 60,1 % der Betriebsausgaben aus.

Ein Güterzug war im Mittel mit 583,2 t gegen 548,4 t im Vorjahre beladen; auf einen Güterwagen entfiel eine Durchschnittsladung von 26,3 t gegen 25,4 t; die Durchschnittsentfernung, auf die die Güter befördert wurden, betrug 482,5 km gegen 499,1 km. Auf 1 tkm kam eine Einnahme von 0,609 Cents gegen 0,644 Cents; dadurch fiel die Einnahme auf 1 Zugkm um 1,5 %. Ursache dieses Rückgangs ist die erwähnte Herabsetzung der Tarife, die sich besonders deshalb bemerklich machte, weil Getreide und Kohle, die von dieser Maßnahme betroffen wurden, einen sehr erheblichen Bruchteil der beförderten Güter ausmachten. Im Personenverkehr nahm die Länge der einzelnen Reise von 104,8 auf 112,9 km zu, doch ging die Einnahme, bezogen auf ein Personenkilometer, von 1,744 auf 1,713 Cents zurück.

Bei den Kanadischen Staatsbahnen wurden 11,6 % mehr zahlende Frachtgüter und 12,6 % mehr Personen als im Vorjahre befördert, wodurch die Gesamteinnahmen um 13 515 831 Dollar oder 6,7 % auf 216 578 176 Dollar stiegen. Die Betriebsausgaben waren mit 204 921 713 Dollar um 651 265 Dollar oder 0,3 % geringer als im Vorjahre, so daß die Betriebszahl von 101,24 % im Jahre 1922 auf 94,62 % im Jahre 1923 herabgedrückt wurde. Dadurch ergab sich eine Zunahme des Betriebsüberschusses um 14 167 096 Dollar, der mithin 11 656 463 Dollar betrug, während das Vorjahr mit einem Fehlbetrag von 2 510 634 Dollar abgeschlossen hatte.

Die Verminderung der Betriebsausgaben bei den Staatsbahnen wurde namentlich durch Einschränkung der Ausgaben für die Unterhaltung der Strecke und der baulichen Anlagen sowie der Betriebsmittel erreicht; die Ersparnisse betrugen 1 775 749 Dollar bei den Bauten und 5 181 951 Dollar bei den Lokomotiven und Wagen. Zugleich gelang es, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, indem die eigentlichen Betriebskosten in geringerem Maße stiegen als die Einnahmen und der Verkehr. Die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen war um 5141 oder 5,8 %, ihre Bezüge waren um 7 714 262 Dollar oder 6,1 % erhöht worden. Die persönlichen Ausgaben machten 1923 61,7 % der Betriebseinnahmen und 65,3 % der Betriebsausgaben aus. Die Durchschnitts-Nutzlast eines Güterzugs wurde um 44,4 t auf 570,4 t gebracht, wobei in jeden Güterzug im Durchschnitt 2,5 Wagen mehr eingestellt wurden. Auf ein Zugkm im Personenverkehr entfiel ein etwas erhöhter Einnahmebetrag, aber die Durchschnittseinnahme auf ein Personenkm sank von 1,682 auf 1,654 Cents. Im Güterverkehr betrug die Einnahme auf 1 tkm 0,590 gegen 0,620 Cents; die durchschnittliche Förderweite der Güter betrug 551,3 km gegen 569,6 km im Vorjahre.

Auf der Kanadischen Pacific-Eisenbahn, der einzigen Privatbahn, die neben der Staatsbahn noch von erheblicher Bedeutung für das Verkehrswesen des Landes ist, haben die Betriebseinnahmen 196 257 792 Dollar betragen, d. s. 7 976 188 Dollar oder 4,2 % mehr als im Vorjahre. Sie setzen sich aus 135 283 733 Dollar, eine Zunahme von 5 658 340 Dollar oder 4,4 %, aus dem Güterverkehr und 36 577 981 Dollar, 1 097 083 Dollar oder 3,1 % mehr, aus dem Personenverkehr zusammen. Der Güterverkehr war dabei um 11,6 %, der Personenverkehr um 6 % gestiegen. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 196 257 792 Dollar, 7 976 188 Dollar oder 4,2 % mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben, 157 740 215 Dollar, waren um 7 871 076 Dollar oder 5,3 % höher als im Vorjahre, so daß die Betriebszahl von 79,60 auf 80,37 % stieg. Die Unterhaltungskosten für die Strecke und die baulichen Anlagen wuchsen um 3 405 126 Dollar oder 12,1 %, diejenigen für die Betriebsmittel um 2 090 540 Dollar oder 6,4 %, die eigentlichen Betriebsausgaben dagegen nur um 1 722 476 Dollar oder 2,3 %.

Die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen betrug hier im Jahresdurchschnitt 61 275, 3411 mehr als im Vorjahre; ihre Bezüge machten 90 816 753 oder 6 494 938 Dollar mehr aus; der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Einnahmen war 46,3 %; an den Ausgaben 57,6 %. Ein Güterzug war im Durchschnitt mit 613,2 t gegen 596 t beladen, der beladene Güterwagen mit 28,3 t gegen 27,1 t. Die durchschnittliche Förderweite betrug 679,1 gegen 647,5 km. Die Herabsetzung der Tarife sowie der Umstand, daß die Mehrzahl der beförderten Güter den niedrigen Tarifklassen angehörten, hatten aber trotz der Verlängerung des Wegs, auf dem die Güter befördert wurden, zur Folge, daß die Durchschnittseinnahme auf 1 km von 0,625 auf 0,585 Cents sank; die durchschnittliche Einnahme auf ein Güterzugkilometer ging infolgedessen von 3,36 auf 3,14 Dollar zurück.

Tariffragen im schwedischen Eisenbahnrat.

Nach langer Pause ist der schwedische Eisenbahnrat auf Veranlassung des Verkehrsministers durch Regierungsbeschluß vom 16. Dezember 1923 mit einer ganz außerordentlichen in das Erwerbsleben tief einschneidenden Aufgabe betraut worden, nämlich mit einer Gutachtenerstellung über die neuen Eisenbahntarife.

Bei der Bedeutung dieser Aufgabe wie auch der am Eisenbahnrat beteiligten Personen, zu denen der auch bei uns bekannte und noch vom Weltkrieg her in gutem Andenken befindliche Volkswirtschaftler Gustav Cassel gehört, war etwas Außergewöhnliches zu erwarten. Und tatsächlich sind die Richtlinien, die der Eisenbahnrat in seinem Gutachten gegeben hat, von so umwälzender Art, daß sie die bisher eingehaltenen Grundsätze für die Wirtschaftspolitik der Staatsbahnen ungefähr auf den Kopf stellen. Wenn sie auch zum guten Teil auf besondere schwedische Verhältnisse zugeschnitten sind, so sind sie doch auch ganz allgemein für die Preis- und Tarifbildung im Verkehrswesen von durchgreifender Bedeutung. Wir werden daher einige Ausführungen aus ihnen wiedergeben, die auch bei uns ebenso wie in Schweden selbst manche Zustimmung, aber auch vielen Widerspruch finden werden.

Der Eisenbahnrat will die Staatsbahnen in zwei Hauptgruppen aufgeteilt wissen, einerseits Kultur- und Militärbahnen, bei denen sowohl die Verzinsung wie auch unmittelbare Betriebsverluste aus anderen Quellen als den Tarifeinkünften der Staatsbahnen gedeckt werden sollen, und andererseits Bahnen, die im ganzen das in sie hineingesteckte Kapital verzinsen sollen (Erwerbsbahnen).

Die Tarife für die Erwerbsbahnen sollen sich ausschließlich auf Grund der wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Bahnen aufbauen und sollen nicht durch etwaige Betriebsverluste des Kulturbahnnetzes beeinflußt werden. Eine solche Aufstellung bietet natürlich ihre Schwierigkeiten, da ja auch die Kulturbahnen den Erwerbsbahnen Verkehr zuführen. Der Eisenbahnrat will damit so weit gehen, daß er das ganze Kulturbahnnetz als ein Unternehmen für sich betrachtet, er empfiehlt sogar völlig getrennte Buchführung für beide Gruppen. Die Aufteilung sollte eine dauernde sein, wenn auch von Zeit zu Zeit, vielleicht alle zehn Jahre, eine Nachprüfung stattfinden könnte.

Der Eisenbahnrat ist weiter der Ansicht, daß diese Aufteilung vollkommen durchgeführt werden müsse, derart, daß die Regierung gezwungen sei, wenn sie eine neue unrentable Bahn zu bauen beschließe, sowohl die Kostendeckung wie auch die technische Ausrüstung nach den wirklichen Eigenschaften der Bahn zu richten und für den neuen Kapitalaufwand Deckung durch Steuern zu schaffen.

Der Eisenbahnrat hält es vom Verzinsungsstandpunkt für notwendig, daß von dem Kapital, das während der Krisenzeit 1915—1922 in das Netz der Erwerbsbahnen hineingesteckt wurde, ein so großer Betrag abgeschrieben werde, als der Überbezahlung über die jetzt geltende Preishöhe entspricht. Diese Abschreibung wäre so bedeutend, daß damit die Verzinsungsanforderungen wesentlich vermindert würden.

Eine Ausscheidung eines Kapitalteiles von dem Kapital, von dem man volle Verzinsung zu erwarten berechtigt ist, kann schließlich drittens notwendig werden, wenn Kapital in die Ausrüstung von Eisenbahnen wesentlich über die Anforderungen des Verkehrs hinaus gesteckt würde. In den Staatsbetrieben ist oft eine Neigung zur Erstklassigkeit, die technisch nicht nötig und wirtschaftlich nicht berechtigt ist, zu bemerken. Ein Versuch, auch dieses Kapital, das sonst nicht erforderlich wäre, zu verzinsen, führt zu einer schiefen Tarifpolitik. Nur das, was die Verkehrsleistungsfähigkeit der Eisenbahnen schafft, darf die Tarife belasten.

Ebenso will der Eisenbahnrat auch bei den Personalkosten vorgehen. Eine Überbezahlung des Staatsbahnpersonals ist eine in das Wirtschaftsleben des ganzen Landes tief eingreifende Maßnahme, die durch ihren Einfluß zunächst auf die in Schweden sehr umfangreichen Privatbahnen, aber auch in hohem Grade auf die übrigen Teile des Erwerbslebens die Grundlage für die Tragfähigkeit des Unternehmens zerstören kann. Besonders bedenklich aber wird eine solche Überbezahlung des Staatsbahnpersonals, wenn sie dem Verkehr in Form von Tariferhöhungen aufgeladen wird. Ein solches Verfahren muß den Verkehr in hohem Grade belasten und in einer Menge von Fällen Verkehr ausschließen, den sonst auszuführen den Staatsbahnen möglich wäre. Der Umstand, daß in Schweden der Reichstag unmittelbar die Gehälter des festangestellten Personals zu bestimmen hat, führt natürlich auch sehr leicht dazu, daß die Löhne höher ausfallen als bei Privatbahnen. Eine weitere Aufwanderhöhung liegt in der Vermehrung der Beförderungsstellen. Die Staatsbediensteten haben vor den Privatangestellten weiter die Vorteile der Alterszulage, der gesicher-

ten Krankheitsversorgung, des Pensionsrechts, der Beförderungsmöglichkeiten, der Freifahrt, des Freigepäcks und teilweise Freifracht.

Mit der Einschränkung, die im vorigen der Verzinsungsanforderung gegeben wurde, muß als Grundsatz für die Betriebswirtschaft der Satz aufgestellt werden, daß die Staatsbahnen im Durchschnitt das in sie hineingesteckte Kapital verzinsen sollen. Der Eisenbahnrat meint, daß man einen ziemlich gleichbleibenden Tarif anstreben solle, wodurch man in schlechten Zeiten sich mit einem verhältnismäßig geringen Überschuß begnügen müsse, um dafür in guten Zeiten einen entsprechend erhöhten Betrag herauszuziehen. Unter normalen Verhältnissen solle man mit einem Überschuß rechnen, der der Verzinsung des Kapitals mit einem erhöhten Prozentsatz entspricht.

Die Post soll als ein sehr hochklassiger Verkehr den höchsten Tarifklassen eingereiht werden, wobei allerdings auf die große Regelmäßigkeit und den Umfang der Postbeförderungen und auf die von der Post selbst getragenen Kosten Rücksicht genommen werden müsse. Wenn die Staatsbahnen sich vollständig geschäftsmäßig verzinsen sollen, so kann man nicht gleichzeitig verlangen, daß die Staatsbahnen besondere Opfer für Aufgaben, die im allgemeinen Gesellschaftsinteresse liegen, bringen.

Als geeigneten Zinsfuß für die Verzinsung des schwedischen Staatskapitals, das nach obiger Abschreibung bleibt, rechnet der Eisenbahnrat mit 4,4 %.

Eine Zusammenkettung der Staats- und Privatbahnen im Tarifwesen bezeichnet der Eisenbahnrat als verfehlt. Die Staatsbahnen müssen zwar in ihrer Eisenbahnpolitik auf die Privatbahnen alle wirtschaftlichen Rücksichten nehmen, aber die Staatsbahntarife dürfen recht wohl niedriger sein als die der Privatbahnen. Die Staatsbahnen dürfen aber nicht ihre Personalentlohnung auf eine Höhe treiben, die die Privatbahnen nicht mitmachen können.

Soweit die Ausführungen des Eisenbahnrates. Schon innerhalb des Eisenbahnrates sind diese Schlüsse nicht einhellig entstanden. Es wurde geltend gemacht, daß damit die gegenwärtigen Einkünfte der schwedischen Staatsbahnen wohl in ebenso große Fehlbeträge sich verwandeln würden. Der Eisenbahnrat vergleiche die Staatsbahnen mit den Privatbahnen nur bezüglich der Personalkosten, nicht auch der Tarife. Die Aufteilung der Eisenbahnen würde einen Hemmschuh für den Bau neuer Kulturbahnen bilden.

Dr. S.

Zur Frage der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen.

Vor wenigen Tagen ist im „Echo du Rhin" ein Aufsatz erschienen, der die „Einheit im deutschen Eisenbahnwesen und das Schicksal der französisch-belgischen Regie" behandelt. Er beleuchtet naturgemäß alle Fragen vom Standpunkt der französisch-belgischen Regie. Scharf umrissen ist das Bild, das der Verfasser gibt, nicht. Die Gedanken verschwimmen teilweise. Wenn einleitend gesagt wird: „Wir (d. h. die Regie) sind im besonderen genötigt, an der Wiederherstellung der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen mitzuwirken", so wird damit die selbstverständliche Notwendigkeit der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen, welche das Sachverständigen-Gutachten verbürgt, zugestanden — aber im übrigen eine Dienstleistung angeboten, welche von deutscher Seite nicht angenommen werden kann.

Wie immer finden wir auch hier als das Wesentliche den Gesichtspunkt der Sicherheit der Besatzungstruppen, für die — nach der Ansicht des Verfassers — allein die Bahnen des besetzten Gebietes bürgen, in den Vordergrund gestellt. Demgegenüber darf darauf hingewiesen werden, daß die Verordnungen und Anweisungen der Hohen Interalliierten Kommission für die besetzten Rheinlande, vor allem die Verordnungen 6 und 115, den Besatzungstruppen bereits alle für ihre Sicherheit nur erdenklichen Garantien bieten. Durch den Versailler Vertrag und durch das Rheinlandabkommen ist im weitesten Maße Vorsorge getroffen, die Bahnen der besetzten Gebiete derart zu beherrschen, daß eine Gefährdung der Sicherheit der Besatzungstruppen oder eine neue Benutzung dieser Bahnen für einen deutschen Angriff ohne weiteres ausgeschlossen ist. Die Verordnungen der Rheinlandkommission regeln alle mit der Verwaltung und der Betriebsführung der Eisenbahnen zusammenhängenden Fragen — wie z. B. Versetzung der Beamten, Materialbeschaffungen, Neubauten und Umbauten, Militärtransporte usw. Sie geben den Verbündeten ohne weiteres das Recht, die gesamten Bahnen des besetzten Gebietes zu militarisieren, d. h. im Falle der Gefahr oder der unmittelbaren Bedrohung die Bediensteten der deutschen Bahnen militärgerichtlich zu verfolgen, also im äußersten Falle ihre Angestellten unter Androhung d Erschießung zum Gehorsam zu zwingen.

Ähnliche Sicherheiten bieten weitere Verordnungen der Rheinlandkommission auf dem Gebiete des Schiffahrtswesens (Verordnung 17), des Straßenverkehrs (Verordnung 33) und des Transportmittelwesens (Verordnung 64). Auch die Luft, welche das besetzte Gebiet überlagert, ist gemäß Verordnung 80 das uneingeschränkte Betätigungsfeld der Fremdmächte, und wenn man außerdem den 50 km breiten neutralen Streifen östlich der Grenze des besetzten Gebietes berücksichtigt, so besteht in der Tat für Deutschland „keine furchtbare Möglichkeit", sich auch nur eines der erwähnten Verkehrsmittel zu bedienen, um g. F., „wenn sie hierzu geneigt wären, den Ansturm von 1914 zu erneuern". Ebenso verblaßt gegenüber diesen durch die Verordnungen der Rheinlandkommission festgelegten nüchternen Tatsachen der von dem Verfasser aus demselben Geist des Mißtrauens geschriebene Gedanke: „sich nicht zum zweiten Male einer Lage gegenüberzusehen, in welche uns der schlechte Wille des Reiches am 11. Januar 1923 gebracht hat". Hätten Frankreich und Belgien durch das Vorgehen, welches schließlich zum Ruhrkampfe führte, den Rechtsboden nicht verlassen, so hätte Großbritannien kaum beiseite gestanden, und die Verbündeten hätten im Sinne der obigen Darlegung (Militarisierung der Bahnen) ihren Willen unzweifelhaft sicherer durchgesetzt, als es im Verlaufe der Ruhraktion durch die Regie nach und nach geschehen ist. Es wäre in Ausführung der bestehenden Verordnungen auf dem Wege des Rechts eine Lösung herbeigeführt worden, welche schneller und zuverlässiger „die Sicherheit und die Garantien gebracht hätte, die uns unerläßlich erscheinen für die endgültige Aufrechterhaltung des europäischen Friedens, nach der die Bestrebungen aller hinzielen müssen".

In zweiter Linie begründet der Verfasser seine Forderung, daß die Regie die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten in der Hand behält, mit den Reparationsansprüchen.

Mit den Worten: „Es sei möglich, im allgemeinen Rahmen der deutschen Eisenbahngesellschaft, wie sie vom Sachverständigenausschuß vorgesehen wurde, den Betrieb aufrechtzuerhalten, welcher zurzeit von der französisch-belgischen Regie geführt wird, derart, daß die Einheit der Leitung und Betriebsführung im Eisenbahnwesen für das gesamte deutsche Gebiet durch Anwendung derselben Vorschriften für das Personal, derselben Tarife, derselben finanziellen Richtlinien erreicht würde", schließt er sich zwar im Grundsatze dem Sachverständigengutachten an; er weicht aber später mit der Forderung davon ab, daß im Falle der „Nichterfüllung oder aus einem anderem wichtigen Grunde durch Entscheidung der Verbündeten die Betriebsleitung des rheinischen Netzes unmittelbar auf eigene Rechnung wiederaufgenommen werde".

Der Sachverständigenbericht hat die Sicherstellung der finanziellen Dienstleistungen der Deutschen Reichsbahn so sorgfältig durchdacht, daß es ein unproduktiver Aufwand wäre, die Regie zur Wiederaufnahme der Betriebsleitung der Bahnen des besetzten Gebietes auf eigene Rechnung für den Fall, daß eine Verzögerung in diesen Leistungen eintritt, in Bereitschaft zu halten.

Der Gedanke, „das rheinische Netz autonom zu machen", wird von dem Berichterstatter im einzelnen nicht beleuchtet. Man könnte hier weitgehenden fremden Einfluß, namentlich in den leitenden Stellungen dieser autonomen Gruppe befürchten. Der in diesem Zusammenhang angeführte Vergleich mit dem Bestreben Bayerns, auf die Verwaltung des bayerischen Teiles des Reichsnetzes einen größeren Einfluß zu gewinnen, ist abwegig, da hier allein schon durch die Besetzung mit ausschließlich deutschen Kräften die Wahrung der deutschen Interessen in jedem Fall gesichert bleibt. Im übrigen läßt das Sachverständigengutachten mit den Worten: „es liegt nicht in unserer Absicht, Deutschland der Verwaltung seiner Eisenbahnen zugunsten der Alliierten zu berauben", die Forderung als begründet erscheinen, daß auch bei den Bahnen der besetzten Gebiete die leitenden Stellungen ausschließlich von Deutschen besetzt werden, womit es unverträglich wäre, daß französisch-belgische Regiebeamte nach der Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in eine Deutsche Eisenbahngesellschaft irgendeinen Einfluß auf die Verwaltung oder Leitung eines Teiles des einheitlichen Netzes behielten.

Diese kurzen Hinweise genügen, um darzutun, daß die von der Gegenseite immer wieder geäußerten Befürchtungen über eine Gefährdung der Sicherheit der Besatzung auch aus diesem Grunde gänzlich unberechtigt sind.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Über die Verkehrslage der Reichsbahn im Juni d. J. hören wir von unterrichteter Seite: Die durch die anhaltende Kapital- und Kreditnot bedrängte Lage des Wirtschaftslebens wirkte auch im Monat Juni verschlechternd auf die Verkehrslage. Die täglichen Zugleistungen der Eisenbahn gingen dementsprechend zurück. Obwohl nach Beendigung der Arbeiterausstände in den Kohlengebieten wieder ein höherer Bedarf an offenen Wagen auftrat, waren die Anforderungen an den Wagenpark nach den vorläufigen Feststellungen im ganzen geringer als im Vormonat. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Juni unter Einrechnung des Fronleichnamstages nur 24 Arbeitstage hatte gegen 26 des Mai. Die arbeitstägliche Anforderung ist gegen den Vormonat um etwa 5500 Wagen zurückgegangen. Der Bedarf wurde voll gedeckt und der Verkehr ohne Schwierigkeiten bewältigt. Der Übergangsverkehr mit der Regie wickelte sich ohne besondere Schwierigkeiten ab. Der Verkehr in den Steinkohlenbezirken hat sich nach Streikbeendigung wieder gehoben. Die Zechen des unbesetzten Ruhrgebietes haben 61 572 Wagen beladen gegen 21 677 im Vormonat und 50 364 im Juni des Vorjahres. In Oberschlesien stieg der Bedarf von 15 202 Wagen im Mai auf 53 247, im Juni gegen 41 120 im Juni 1923. In den sächsischen Kohlengebieten, in denen der am 2. Mai begonnene Streik erst am 23. Juni endete, wurden im Juni 62 325 Wagen gestellt gegen 66 186 im Vormonat und 87 650 im Juni des Vorjahres. In den Braunkohlengebieten Mitteldeutschlands wurden 156 023 Wagen abbefördert gegenüber 202 017 im Vormonat und 254 547 im Juni des Vorjahres. In der Niederlausitz wurden 67 165 Wagen gestellt gegenüber 90 854 und 110 188. Der Rückgang gegen den Vormonat ist in der allgemein geringeren Nachfrage nach Kohlen im Juni begründet.

Der Inlandsabsatz an künstlichen Düngemitteln war infolge der schwierigen Lage der Landwirtschaft nur gering. Auch der Auslandsabsatz entsprach nicht den Erwartungen. Zur Verladung künstlicher Düngemittel wurden insgesamt 10 018 Wagen gegenüber 12 847 im Vormonat und 53 301 im Juni 1923 gestellt.

Für Zement wurden 12 645 Wagen gestellt gegen 21 693 im Vormonat und 26 124 im Juni 1923. Der Rückgang ist in der darniederliegenden Bautätigkeit und den häufigen Ausständen im Baugewerbe begründet.

Der Wagenbedarf für Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl ging ebenfalls erheblich zurück; im Versande von Zucker war der Rückgang unwesentlich.

— Bahnfernmeldeleitungen. Die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung, hat „Vorschriften und Leitsätze für die Errichtung und Überwachung von Bahnfernmeldeleitungen längs der Wechselstrombahnen und im Einflußbereich sonstiger Starkstromanlagen“ aufgestellt, die im Reichs-Verkehrsblatt Nr. 26 veröffentlicht sind. Die Vorschriften sind sofort in Kraft getreten.

— Schnellzugverbindung mit Rügen. Der von Schweden kommende Zug D 18 nahm bisher in Bergen auf Rügen, wo er von 2.55 bis 3.00 nm. anhält, weder Reisende auf, noch setzte er solche ab. Jetzt ist Ab- und Zugang von Reisenden dort gestattet, wodurch von den Rügenschen Kleinbahnen eine bequeme Verbindung nach Berlin, Stettiner Bahnhof an 8.37 nm. geschaffen ist.

— Wegfall von Schnellzügen. Nach dem veröffentlichten Fahrplan sollen die Vorzüge D 19 und D 20 Berlin Stett. Bahnhof ab 2.50 nm., Kolberg an 9.11 nm. und Kolberg ab 9.34 vm. Berlin Stett. Bhf. an 4.12 nm. im Juli täglich verkehren. Infolge unzureichender Benutzung ist ihre tägliche Beförderung eingestellt. Sie verkehren fortan nur im Bedarfsfalle.

— Änderungen im Fahrplan des Seedienstes Ostpreußen in der Richtung Pillau-Swinemünde. Wie uns aus dem Reichsverkehrsministerium mitgeteilt wird, tritt im Interesse einer besseren und schnelleren Verbindung für die Reisenden aus dem Osten mit dem Reich für die Dauer des Sommerfahrplanes vom 19. Juli d. J. ab folgender Fahrplan auf der Strecke von Königsberg (Pr.) nach Berlin über den Seeweg Pillau-Danzig (Zoppot)-Swinemünde in Kraft: Königsberg Ostbahnhof ab 7.10 vorm., Königsberg Licentbahnhof ab 7.20 vorm., Pillau-Hafen an 8.24 vorm., Pillau-Hafen ab 8.45 vorm. (mit Dampfer „Odin“ der Reederei Braeunlich in Stettin), Zoppot an 12.45 nachm., Zoppot ab 1.00 nachm., Swinemünde Hafen an 5.30 (früh am nächsten Tage), Swinemünde Hafen ab 6.00 früh, Swinemünde Hbhf. an 6.34 vorm., Swinemünde Hbhf. ab 6.40 vorm. (im Fahrplan des Eilzuges 134), Stettin über Pasewalk an 9.13 vorm., Berlin Stett. Bhf. an 10.18 vorm.

Hierdurch wird einem vielfachen Wunsch der über den Seeweg von Pillau und Danzig kommenden Reisenden Rechnung getragen. Es werden in Pasewalk die Frühanschlüsse Richtung: Rostock, Lübeck und Hamburg sowie nach Stettin und durch die frühere Ankunft um 10 Uhr 18 Min. in Berlin (bisher 3 Uhr 36 nachm.) die Anschlüsse an die abgehenden Mittagszüge erreicht. Die Gesamtfahrzeit von Königsberg (Pr.) nach Berlin wird durch diese Einführung um etwas über 3½ Stunden verkürzt. — In der Gegenrichtung Berlin-Swinemünde-Pillau-Danzig (Zoppot)-Königsberg bleibt der bisherige Fahrplan bestehen.

— Besetzung der Berliner Sommersonderzüge. Die zum Ferienbeginn abgelassenen Sonderzüge nach Süddeutschland (München, Friedrichshafen und Basel) waren wie immer ausverkauft. Die Besetzung der Sonderzüge nach Schreiberhau und Krummhübel am 4. Juli war mäßig, gleichwie die Besetzung des Sonderzuges am 5. Juli nach Glatz. An den übrigen Tagen waren die Sonderzüge nach dem Riesengebirge voll besetzt. Auch die Züge nach Ostpreußen und nach dem Harz waren bis auf die schwächer besetzten Züge am 5. Juli nach Bad Harzburg und am 6. Juli nach Quedlinburg ausverkauft. Der Sonderzug nach dem Sauerlande war im Gegensatz zum Vorjahre voll besetzt, während die Züge nach der Sächsischen Schweiz und Thüringen noch freie Plätze aufwiesen. Die Züge von Charlottenburg nach der Ostsee waren sämtlich ausverkauft, die vom Stettiner Bhf. abgelassenen bis auf den Zug nach Rügen jedoch in nicht so hohem Maße beansprucht wie sonst. Nach der Nordsee waren die Züge wie immer ausverkauft.

— Wieder Fahrkartenautomaten. Unlängst ist über die Wiederaufstellung von Warenautomaten auf den Bahnhöfen berichtet worden. Jetzt sollen auch wieder Fahrkartenautomaten aufgestellt werden, da sich eine Entlastung der Schalter als notwendig erweist. Probeweise ist ein solcher auf dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin bereits wieder im Betriebe. Gegen Einwurf eines Rentenzehnpfennig- und eines Rentenfünfpfennigstücks druckt und spendet dieser Automat eine Fahrkarte dritter Klasse für den Stadt- und Ringbahnverkehr. Eingeworfene eiserne Zehn- und Fünfpfennigstücke gibt der Automat jedoch ohne Karte zurück. Die allgemeine Ausrüstung der Berliner Bahnhöfe mit Fahrkartenautomaten hängt von dem Ergebnis des Versuches ab.

— Tarifermäßigung im Verkehr mit dem besetzten Gebiet. Die Ermäßigung der Ruhrkohlenpreise um 20 % hat es dem Reichsverkehrsminister ermöglicht, zur Erledigung der bedrängten Lage des besetzten Gebietes und in der Hauptsache des Ruhrbergbaues eine Tarifermäßigung im Verkehr mit dem besetzten Gebiet einzuführen, die in ihrer Auswirkung jedoch der Allgemeinheit zugute kommt. Im Wechselverkehr zwischen Regie und unbesetztem Reichsbahngebiet sowie zwischen Regie und Kölner Zone wird mit Geltung vom 16. Juli ab bei den Gütern der Klassen E und F, sowie bei Kohlen — auch, soweit diese Güter zu Ausnahmetarifen gefahren werden — die deutsche Reichsbahnfracht um die Hälfte der eingerechneten Abfertigungsgebühr gekürzt. Im Verkehr zwischen Regiestationen im Durchgang durch die Kölner Zone wird die volle eingerechnete Abfertigungsgebühr aufgelassen.

— Frachtverkehr mit dem besetzten Gebiet. Wie der Deutsche Industrie- und Handelstag bekannt gibt, ist die Beobachtung gemacht worden, daß Firmen des besetzten Gebietes von der französischen Zollbehörde wegen angeblich ungenügender Gewichtsangaben in hohe Zollstrafen genommen worden sind. Es stellte sich dabei heraus, daß bei Errechnung des Nettogewichts von Wagensendungen durch Abzug der Tara, nämlich des Eigengewichts des betr. Bahnwagens, vom Gesamtgewicht die Angaben des Wagengewichts auf den betreffenden Wagen nicht zutreffen konnten, sondern zu niedrig waren; es ergab sich dann als Nettogewicht der verladenen Ware, z. B. von Maschinen, das vorher bei der versendenden Fabrik genau feststand und dementsprechend in die Zulaufbewilligung genau, ohne Spielraum, eingesetzt war, rechnerisch ein dementsprechend höheres Gewicht. Die betreffenden Firmen mußten nicht nur für das anscheinend fehlende Nettogewicht eine zusätzliche Zu- bzw. Ablaufsbewilligung einholen — wenn nicht etwa die ganze Bewilligung verfiel und damit auch die gesamten bereits bezahlten Gebühren — sondern auch zum Teil sehr erhebliche Strafe bezahlen (mindestens 1000 franz. Franken).

Es seien daher im Interesse der Firmen des besetzten Gebietes, die hierdurch sehr empfindlichen Schädigungen ausgesetzt sind, auch die Firmen des unbesetzten Gebietes, die ihren

Geschäftsfreunden zwecks Einholung der Bewilligung Gewichtsangaben betr. der zu verladenden Sendungen machen, darauf hingewiesen, daß bei diesen Angaben die größte Sorgfalt obzuwalten hat; bezüglich des Nettogewichts ist eher etwas mehr und bei der Tara eher etwas weniger als in Wirklichkeit anzugeben.

— **Beförderung zollpflichtiger Sendungen nach Binnenzollämtern im besetzten Gebiet.** Im unbesetzten Gebiet sind, wie die Wirtschaftl. Nachrichten aus dem Ruhrbezirk melden, in letzter Zeit Schwierigkeiten bei Annahme solcher Sendungen, für die die Zollpapiere auf Binnenzollämter des besetzten Gebietes lauten, insofern eingetreten, als die Reichsbahndienststellen die Annahme solcher Sendungen verweigerten. Der Grund der Annahmeverweigerung liegt darin, daß die interalliierte Zollkommission von der Bahnverwaltung die Haftung für die Zuführung dieser Sendungen nach den Binnenzollämtern verlangt. Da die Regieverwaltung diese Haftung abgelehnt hat, sollte die Deutsche Reichsbahn für die Vorführung dieser Güter die Haftung übernehmen. Die Reichsbahn ist aber nicht in der Lage, hierfür zu haften, weil sie den Betrieb nur bis zu den Übergängen führt. Die Industrie- und Handelskammer Essen hat, um diesem unhaltbaren Zustande ein Ende zu bereiten, sofort sowohl bei der Reichsbahn als auch bei der Regie die Forderung gestellt, beschleunigt eine Regelung vorzunehmen, um eine Störung des Handelsverkehrs zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet zu vermeiden.

— **Rückkehr ausgewiesener Eisenbahner** (Stand vom 6. Juli d. J.). Von den ausgewiesenen 3506 Bediensteten (2289 Beamte, 1217 Arbeiter) aus dem Reichsbahndirektionsbezirke Köln sind bisher insgesamt 1816 (1196 Beamte, 620 Arbeiter) zurückgekehrt. Davon sind bei der Regie 396 Bedienstete (218 Beamte, 178 Arbeiter) eingestellt worden.

Im ganzen sind nach den vorliegenden Meldungen (Stand vom 6. Juli) bei der Regie eingestellt worden: 10 159 Beamte und 12 678 Arbeiter, zusammen 22 837 Köpfe, d. h. rd. 57,1 % des früher in der belgisch-französischen Besatzungszone des Reichsbahndirektionsbezirks Köln beschäftigten Personals.

— **Das Cannstatter Eisenbahnunglück vor Gericht.** Am 15. November v. J. ist bekanntlich unterhalb des Güterbahnhofs Untertürkheim eine Güterzugmaschine mit einem von Kornwestheim kommenden Arbeiterzug zusammengestoßen, wobei zwölf Reisende getötet und dreizehn verletzt wurden. Führer der Leerlokomotive, die von Eßlingen über Münster nach Heilbronn gefahren werden sollte, war der Angekl., Reservelokomotivführer Abele von Böckingen-Heilbronn. Außerdem waren angeklagt der Eisenbahnsekretär Kirschbaum und der Stellwerksmeister Kellermann, beide vom Bahnhof Untertürkheim. Das am 8. d. M. gefällte Urteil lautete gegen Abele auf eine Gefängnisstrafe von 1 Jahr 3 Monaten, außerdem wurde dem Angeklagten die Fähigkeit für eine Stellung im Eisenbahnfahrdienst aberkannt. Die Angeklagten Kirschbaum und Kellermann wurden freigesprochen. In der Begründung wurde ausgeführt, das Gericht sei zu der Überzeugung gekommen, daß der Angeklagte Abele mindestens zwei schwere Verfehlungen sich zu schulden kommen ließ: nämlich das Überfahren des Ausfahrtsignals und das Weiterfahren auf dem verbotenen linken Gleis auf einer Strecke von 1100 m. Durch dieses unsinnige Weiterfahren sei das Unglück mit seinen schweren Folgen entstanden. Bei der Strafzumessung habe die vom Verteidiger beantragte milde Strafe nicht in Betracht kommen können angesichts der entsetzlichen Folgen, die die schweren Verfehlungen des Angeklagten hatten. Bei Beurteilung der Verfehlungen der beiden anderen Angeklagten sei das Gericht davon ausgegangen, daß es sich da nicht um Verstöße handele, die ursächlich im Zusammenhang standen mit dem Eisenbahnunglück, also nicht um Verstöße strafrechtlicher Art: nur solche wären für das Gericht für eine Verurteilung in Betracht gekommen.

— **Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1923 entnehmen wir folgendes: Die Gesellschaft ist an neun Unternehmungen beteiligt (von diesen gehören die Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die Teutoburger Wald-Eisenbahngesellschaft dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen an). Bei allen diesen neun Bahnen und bei den eigenen Bahnen führt die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft oder die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft auch den Betrieb. Im Besitz der Gesellschaft befinden sich die Bahnen: Dessau-Radegast-Cöthen, Eltville-Schlangenbad, Gießen-Bieber, Groß-Peterwitz-Katscher, Philippshein-Binsfeld. Über den Verkauf der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad schweben zurzeit Verhandlungen.

Das Jahr 1923 stand im Zeichen der Ruhrbesetzung und der Geldentwertung, die die Bahnen hart traf und trotz mehrfach vorgenommener zahlenmäßiger Tariferhöhungen ein dauerndes Herabsinken der Tarife bezüglich ihres Goldwertes bewirkte. Die Verteilung eines Gewinnes kommt daher weder für die Beteiligungsunternehmungen noch für das Gesamtunternehmen in Frage. Um für die Goldmarkbilanz festen Boden zu gewinnen, sind vor Aufstellung der Goldmarkbilanz für die Unternehmen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, die Goldmarkbilanzen festgesetzt. Die Ergebnisse sind bei der Goldmarkbilanz der Gesellschaft berücksichtigt worden. Eine Zusammenlegung des Aktienkapitals ist bei keinem der Unternehmen erforderlich geworden. Das Aktienkapital beträgt 30 Mill. Goldmark. Eine Umstellung des Aktienkapitals ist nicht erforderlich. Der Geschäftsbericht sagt über den Gang der Geschäfte, daß das Unternehmen durchaus gesund und lebensfähig sei und daß damit gerechnet werden könne, daß die Gesellschaft mit Erfolg weiterarbeite.

— **Hotel- und Zimmernachweis in Stuttgart.** Die süddeutsche Reiseverkehrsgesellschaft hat auf dem Kopfbahnsteig des Hauptbahnhofs in Stuttgart unter der Bezeichnung „Reiseverkehrsstelle Stuttgart Hauptbahnhof" einen Hotel- und Zimmernachweis eröffnet, der unter enger Fühlungnahme mit der Vereinigung Stuttgarter Hotelbesitzer Unterkunftsuchenden mit Rat und Tat zur Seite stehen wird. Neben dem Hotel- und Zimmernachweis übernimmt die Reiseverkehrsstelle auch die Vorbereitung und Durchführung von Kongressen, Tagungen und Veranstaltungen aller Art.

— **Vier- und fünftägige Bornholmreisen.** Nach jahrelanger Pause ist der direkte regelmäßige Dampferverkehr von deutschen Häfen nach Bornholm jetzt wieder aufgenommen worden. Vom 9. Juli bis 27. August finden jeden Mittwoch von Saßnitz (ab 4.15 nm.) und vom 13. Juli bis 24. August jeden Sonntag (ab 5.00 morgens) Dampferfahrten statt. Außerdem veranstaltet das Mitteleuropäische Reisebüro in Verbindung mit Bornholms Turistbüro jeden Sonntag bis Mittwoch und jeden Mittwoch bis Sonntag Gesellschaftsreisen nach der Insel. Den Teilnehmern werden außer voller Verpflegung in Blanchs Hotel Automobilrundfahrten, Motorbootausflüge usw. geboten. Die Veranstalter übernehmen alle Förmlichkeiten und Unkosten, die mit der Ein- und Ausreise verbunden sind, auch sind die Reisenden der Mühe enthoben, sich vorher den dänischen Sichtvermerk zu beschaffen. Der Preis für eine viertägige Reise beträgt 85, für 5 Tage 100 Goldmark. Anmeldungen an das Mitteleuropäische Reisebüro, Berlin W. 8, Leipziger Straße 33/35.

— **Auslandszugverkehr zur Leipziger Herbstmesse.** Der Sonderzugverkehr zur bevorstehenden Leipziger Herbstmesse vom 31. August bis 6. September weist gegen den bisherigen eine Anzahl bedeutender Verbesserungen auf. Neben den zahlreichen Gesellschafts- und Verwaltungssonderzügen, die für das Inland vorgesehen sind, fahren für den Verkehr aus dem Auslande, der heutzutage für die deutsche Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist, voraussichtlich sieben Gesellschaftssonderzüge des Meßamts mit 33⅓ % Fahrpreisermäßigung, und zwar je einer von Zürich, Prag und Kopenhagen und je zwei von Wien und Amsterdam. Der Auslandsverkehr von Italien und den österreichischen Alpenländern ist durch günstige Verbindungen an den Verkehr München-Leipzig angeschlossen. Außerdem wird der englische Verkehr in Hoek van Holland und der Ostseeverkehr über Lübeck an den Vergünstigungen, die die Sonderzüge des Meßamts bieten, teilnehmen können.

— **Deutsche Verkehrsausstellung in München 1925.** Für diese Ausstellung, die 1925 in München stattfinden soll und mit der Eröffnung des Deutschen Museums zusammenfällt, ist die grundlegende Organisation geschaffen worden. Die Ausstellung soll fünf große Gruppen umfassen: 1. Landverkehr (Bahn- und Straßenverkehr), 2. Wasserverkehr (Binnen- und Seeverkehr), 3. Luftverkehr, 4. Post, 5. Allgemeines. An dem Zustandekommen werden sich die Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden sowie Industrie und Handel beteiligen. Die Ausstellung soll ein Bild von dem Stand des deutschen Verkehrswesens in allen seinen Verzweigungen geben und dürfte alle früheren ähnlichen Unternehmungen bei der Fülle des Gebotenen in den Schatten stellen.

— **Levanteverkehr.** Zu dem Deutschen Levante- und Orientdienst haben sich die Deutsche Levante-Linie, die weiter die Führung hat, die Deutsche Orient-Linie in Stettin, die Dampfschiffahrts-Gesllschaft Argo in Bremen und die Bremer Atlas-Linie zusammengeschlossen. Die Sicherung der Gemeinschaft ist so geschaffen, daß die bisher lediglich der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Anteile der Deutschen Levante-Linie zur Hälfte an die Stettiner Dampfer-Compagnie übergegangen sind, die dafür die Deutsche Orient-Linie, die ihr gehört, in den Ge-

meinschaftsdienst einsetzt. Die Bremer Schiffahrt ist durch Argo und die Atlaslinie einbezogen. Der Hamburger Betrieb der Orientlinie wird der Deutschen Levante-Linie eingegliedert, die ihren Vorstand durch Mitglieder der Orient-Linie erweitert.

Der Rahmen der neuen deutschen Betriebsgemeinschaft in der Schiffahrt ist damit gegeben. Ihr stehen ungefähr 50 Schiffe mit 200 000 Brutto-Reg.-Tonnen zur Verfügung, die für die Levantefahrt eingesetzt werden.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg fiel der Menge nach der Umschlagsverkehr des Monats Juni gegen die Vormonate erheblich ab. Ein am 3. Juni ausgebrochener Streik der Rollfuhrkutscher in Hamburg machte sich infolgedessen auch in seinen Wirkungen erheblich weniger fühlbar, als man befürchtet hatte, ging auch bereits am 12. Juni wieder zu Ende.

Die Vollschiffigkeit der deutschen Flüsse behauptete sich auch im Juni. Von vorübergehenden Störungen durch Hochwasser, das insbesondere den Güterumschlag an den böhmischen Plätzen kurze Zeit hindurch behinderte, abgesehen, vollzog sich die Abwicklung des Flußschiffahrtsverkehrs glatt und schnell. Aber das schwache Landungsangebot vermochte die durch den guten Wasserstand erhöhte Leistungsfähigkeit der Flußschiffahrt leider nicht auszunutzen, und die Frachten begannen infolgedessen rückläufige Neigung zu zeigen. Das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage war zeitweise so groß, daß die Frachtgeber die Grenze der Betriebsrentabilität zu unterschreiten gezwungen waren.

Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt:

nach	Magdeburg	0,20	nach	Tetschen	0,50
„	Schönebeck	0,21	„	Aussig	0,58
„	Barby	0,22	„	Halle	0,45
„	Aken	0,23	„	Berlin Kohlen	0,33
„	Wallwitzhafen	0,24	„	Berlin Getreide	0,38
„	Kleinwittenberg	0,33	„	Breslau schwere Futtermittel	0,60
„	Torgau	0,35			
„	Riesa	0,38	„	Breslau Schwergetreide	0,70
„	Dresden	0,41			
„	Laube	0,50			

Goldmark für 100 kg; alle Raten ausschließlich Bugsierlöhne.

— **Verkehrsunfälle in Berlin.** Die ungeheure Zunahme der Verkehrsunfälle, insbesondere der Zusammenstöße, ist sicher zunächst auf das Anschwellen der Zahl der Automobile zurückzuführen. Zählte man doch Ende Juni d. J. insgesamt 32 000 Kraftfahrzeuge in Groß-Berlin. Als gleichwertiger Faktor in der Ursachenreihe der Unfälle muß aber auch das leichtsinnige Verhalten der Autolenker und Wagenführer bezeichnet werden. Täglich ereignen sich Unfälle, in denen das Verschulden der übermäßig schnellen Fahrt (149 Fälle), dem falschen Einbiegen in Querstraßen (67), dem Fahren auf der linken Straßenseite, der Trunkenheit der Wagenführer (56) usw. zugeschrieben werden muß. Aber auch den Fußgängern muß größere Aufmerksamkeit beim Überschreiten des Fahrdammes angeraten werden. Auch sie trifft vielfach die Schuld.

Aus der langen Reihe der Verkehrsunfälle ergibt sich für die Zeit vom 1. April bis 30. Juni d. J. allein die erschreckende Zahl von 1342 Zusammenstößen. An der Spitze dieser Art von Straßenunfällen marschieren, wie die BBZ. mitteilt, die privaten Personenautos mit 447 Zusammenstößen, wobei 12 Personen getötet und 171 verletzt worden sind. Dann folgen die Kraftdroschken mit 228 Fällen, 1 getöteten und 78 verletzten Personen, die Straßenbahnen mit 196 Fällen, 8 getöteten und 78 verletzten Personen, die Krafträder mit 117 Zusammenstößen, 2 getöteten und 52 verletzten Personen, die Lastkraftwagen mit 113 Fällen, 6 getöteten und 28 verletzten Personen, die Fahrräder mit 92 Fällen und 37 verletzten Personen, die Pferdegespanne mit 73 Fällen, 1 getöteten und 19 verletzten Personen, die Kraftomnibusse mit 43 Fällen, 1 getöteten und 22 verletzten Personen, und die Kleinkrafträder mit 33 Fällen und 17 verletzten Personen. Insgesamt sind also bei diesen Zusammenstößen im zweiten Vierteljahr 1924 nicht weniger als 31 Personen getötet und 497 Personen mehr oder weniger schwer verletzt worden.

Die Schuld trifft, soweit bisher festgestellt werden konnte, in 201 Fällen die Personenkraftwagen. Daran reihen sich die Fußgänger mit 159, die Radfahrer mit 89, die Kraftdroschken mit 78, die Krafträder mit 65, die Straßenbahnen mit 50, die Pferdegespanne mit 46, die Lastkraftwagen mit 45, die Kleinkrafträder mit 20 und die Kraftomnibusse mit 3 Fällen.

In 33 Fällen besaßen die Kraftfahrzeuglenker keinen Führerschein und in 112 Fällen flüchteten sie nach dem Zusammenstoß. Dieses Verhalten der Autoführer hat aber erfreulicherweise gar keinen Zweck gehabt, weil sie fast ausnahmslos durch Ablesen der Wagennummer festgestellt werden konnten.

— **Die Jahrhundertfeier des Architektenvereins zu Berlin.** Der am 5. Juni 1824 gegründete Architektenverein zu Berlin hat seine Jahrhundertfeier auf Ende August verschoben, um sie zusammen mit der Tagung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Berlin zu begehen. Am 29. August findet im Anschluß an die Verbandstagung im Rathaus zu Charlottenburg die Eröffnung der Jahrhundertausstellung des Architektenvereins statt; am 30. August wird im großen Saal der Loge Royal York in der Dorotheenstraße ein Begrüßungsabend veranstaltet. Die Hauptfeier findet am 31. August, vorm. 11 Uhr, im Charlottenburger Schloß statt. Den Festvortrag wird Geheimrat Professor R. Borrmann halten.

— **Verkehrsausstellung 1926 in Köln.** Der vorbereitende Ausschuß hat beschlossen, im Jahre 1926 in Köln eine Verkehrsausstellung und eine verkehrswissenschaftliche Woche abzuhalten. An der Vorbereitung sind die Stadt Köln, das Institut für Verkehrswissenschaft, die Industrie- und Handelskammer sowie die Fachkreise beteiligt.

— **Der bremische Seeschiffsverkehr** betrug im Juni 1924 in der Ankunft 312 Schiffe mit 446 352 N.-R.-T. gegen rd. 392 000 N.-R.-T. im Monatsdurchschnitt Januar bis März 1924 und gegen 431 617 N.-R.-T. im Juni 1913. Im Abgang waren es 331 Schiffe mit 439 878 N.-R.-T. gegen rd. 377 000 N.-R.-T. im Monatsdurchschnitt Januar bis März 1924 und gegen 398 948 im Juni 1913.

— **Präsidentenwechsel bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe.** An Stelle des in den Ruhestand versetzten Reichsbahndirektionspräsidenten Schulz ist der bisher im Reichsverkehrsministerium beschäftigt gewesene Ministerialrat Freiherr von Eltz-Rübenach an die Spitze der Reichsbahndirektion Karlsruhe getreten. Ministerialrat von Eltz-Rübenach ist 1875 in Wahn (Rheinland) geboren. Nach dem Studium auf den Technischen Hochschulen Aachen und Charlottenburg und der Ausbildung im Eisenbahnwesen legte er 1905 die Regierungsbaumeisterprüfung ab. Anschließend trat er in den preußischen Staatseisenbahndienst. Nachdem er mehrere Jahre im Werkstätten- und Maschinendienst, auch im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten, tätig gewesen war, bekleidete er von 1911 bis 1914 die Stelle eines technischen Sachverständigen beim Kaiserlichen Generalkonsulat in New York. Nach vorübergehender Beschäftigung als Vorstand des Maschinenamts in Düsseldorf wurde er im Jahre 1919 in das damalige preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, und nach der Verreichlichung der preußischen Bahnen im Reichsverkehrsministerium 1923 zum Ministerialrat ernannt. Hier hat er die Angelegenheiten des lokomotiv- und maschinentechnischen Wagendienstes bearbeitet.

Österreich

— **Die staatliche Einlösung von Privatbahnen.** Die Bundesregierung strebt auf Grund eines kürzlich eingebrachten Gesetzentwurfes die Ermächtigung an, die Einlösung mehrerer kleiner Privatbahnen vorzunehmen. Es sind dies Unternehmungen, deren selbständige Stellung unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur Kosten verursacht und daher nicht mehr gerechtfertigt ist. Diese Lokalbahnen sollen nunmehr vollständig an das Bundesbahnnetz angegliedert werden. Ins Auge gefaßt sind demnach die sogenannten Pachtbahnen und die sogenannten garantierten Bahnen, welche die Bürgschaft des Bunds in Anspruch nehmen. Soweit die Bahnen im Eigentume von Aktiengesellschaften stehen, wird die Bundesregierung ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen der Konzessions- und Schuldurkunden das Aktienkapital dieser Gesellschaften abzüglich des Gesamtnennbetrages der im Zeitpunkte der Einlösung getilgten Aktien und die zum Zwecke der Beschaffung des Anlagekapitals für die Bahnen von den Aktiengesellschaften etwa aufgenommenen Anlehen in dem noch ungetilgten Betrage zu entfertigen. Zu diesem Zwecke wird der Bundesregierung im Rahmen der finanzgesetzlichen Ansätze für das Verkehrswesen beim Ausgabenkapitel „Eisenbahnen“ unter einem eigenen Titel „Tilgung von Anlagekapitalien einzulösender Privatbahnen“ ein Betrag von 300 Millionen Kronen bewilligt. Der Betrag von 300 Millionen Kronen stellt den baren Aufwand dar, den die ganze, auf mehrere Jahre verteilte Aktion ungefähr verursachen wird, der aber durch die zu erzielenden Ersparungen, nämlich den Wegfall der Garantiezahlungen und der sozietären Auslagen, voraussichtlich schon in wenigen Jahren wettgemacht sein wird. Im Jahre 1924 wird nur ein Bruchteil des vorgenannten Betrages tatsächlich in Anspruch genommen werden; die Durchführung der Aktion wird tunlichst so eingeteilt werden, daß in der Sanierungszeit daraus verhältnismäßig nur geringe

Auslagen erwachsen. In formaler Hinsicht wird eine allfällige Rückzahlung der Aktien so durchgeführt werden müssen, daß der dem Gesamtnennwerte der noch im Umlauf befindlichen Aktien entsprechende Betrag den Aktiengesellschaften zugewendet wird und diese sodann ihre Auflösung und Liquidation unter Einziehung der noch nicht getilgten Aktien gemäß den Vorschriften des Handesgesetzbuches durchführen.

— **Der Rettungsdienst bei den Bundesbahnen.** Kürzlich fand in der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen ein Presseempfang statt, bei dem über die Einrichtung des Rettungsdienstes bei den Bundesbahnen berichtet wurde. Die Bundesbahnen verfügen zurzeit über folgende Rettungseinrichtungen: Hilfslokomotiven, große Rettungskasten in Form von Waschkasten, kleine Rettungskasten in Form größerer Kisten, Verbandkasten in Form kleinerer Kisten und Sanitätswagen. Außer den vorangeführten Rettungseinrichtungen verfügt jede Station, mit Ausschluß der Haltestellen, über eine offene Tragbahre, jede Station, in welcher Verletzte in ein Krankenhaus gebracht werden können, über eine gedeckte Tragbahre. Gegenwärtig sind im Bereich der Bundesbahnen 70 große Rettungskasten, 250 kleine Rettungskasten, 400 Verbandkasten, 180 gedeckte und 600 offene Tragbahren sowie 20 Sanitätswagen vorhanden. Für diese Sanitätswagen sind in deren Standorten freiwillige Sanitätskorps aus Kreisen der Eisenbahnbediensteten errichtet, deren Schlagfertigkeit in bestimmten Zeitabschnitten durch Alarmierungen erprobt wird. Zurzeit verfügt die Bundesbahnverwaltung über 400 solcherart geschulte Männer; außerdem wird aber auch das gesamte Eisenbahnpersonal ständig über die Grundsätze der ersten Hilfeleistung belehrt. Schließlich befinden sich im Bundesbahngebiete auf den Bahnhöfen und in den Werkstätten oder in deren unmittelbarer Nähe 38 modern eingerichtete Ordinationszimmer, die besonders auch für ärztliche Hilfeleistungen eingerichtet sind.

— **Die Kohlenförderung im Mai.** Die inländische Kohlenförderung im Mai d. J. betrug 12 792 t Steinkohle und 214 803 t Braunkohle. Die Förderung im Mai d. J. ist um 7160 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monat April d. J. ergibt sich ein Rückgang um 7823 t.

Niederlande.

— **Holland als Eisenland.** Einem Aufsatz der D. A. Z. vom 4. d. M. über die Geschichte der im Jahre 1918 gegründeten königlichen Hochofen- und Stahlfabriken entnehmen wird folgendes: Der erste Hochofen ist Anfang Januar in Betrieb genommen. Der zweite dürfte bald folgen. Zusammen werden sie 160 000 t Gußeisen im Jahr liefern können. Da jedoch die holländische Industrie in erster Linie Stahl und nicht Roheisen benötigt, werden voraussichtlich nur 15 bis 20 % der Produktion im Inlande abgesetzt werden können, während man für den ganzen Restbetrag auf Export angewiesen sein wird. Die Kohlen werden, gleich wie die Erze, einstweilen noch aus dem Auslande kommen müssen, da die Kanalisierung der Maas noch in Jahren nicht fertig sein dürfte. Im Verhältnis zu der Eisenproduktion in den Nachbarländern sind diese 160 000 t holländisches Roheisen, wenn diese Produktion einmal erreicht sein wird, selbstverständlich nur gering, so daß sie wohl ohne bedeutenden Preisdruck unterzubringen sein dürften, und das Geschäft als Exportindustrie vielleicht noch lohnend werden kann.

Immerhin ist die Gesellschaft doch auch aus einem internationalen Gesichtswinkel betrachtet, von viel größerer Bedeutung geworden als es der Umfang ihrer Produktion in nächster Zeit entsprechen würde. Sie hat die Kontrolle erworben über die kleinere Niederländische Stahlfabrik voorheen de Muinck Keyser, wodurch sie doch in mäßigem Umfange außerhalb ihres eigenen Sitzes Qualitätsstahl produzieren kann. Sie hat außerdem für einige Millionen Gulden ein Interesse an einer der bedeutendsten deutschen Hochöfengesellschaften, dem Phönix, erworben, mit dem sie in eine engere Interessengemeinschaft getreten ist und die auch ihre fachmännische Mitwirkung für den Bau der neuen Hochöfen bereitgestellt hat. Mittels dieser Verbindung mit dem Phönix hat die holländische Gesellschaft mit ihrer kleinen eigenen Produktion und ihrem großen Kapital somit doch einen bedeutenden Einfluß auf den Eisen- und Stahlmarkt.

— **Verbesserung der Wassertiefe auf den holländischen Rheinarmen.** Bei dem Bestreben Belgiens, den deutschen Rheinverkehr mehr als bisher nach Antwerpen abzulenken, sind die Bestrebungen Hollands, die natürlichen Wasserwege nach Rotterdam und Amsterdam zu verbessern, von besonderem Interesse. Bald unterhalb Emmerich spaltet sich der Rhein in zwei Arme: Die Waal fließt links, an Nymwegen vorbei, vereinigt sich später bei Gorinchem mit der Maas zur Merwede (Richtung Dordrecht und Rotterdam). Der andere Arm heißt zunächst Kanal von Pannerden und dann Niederrhein oder kurz Rhein. Er entsendet kurz vor Arnheim rechts die Ijssel in die Zuiderzee und fließt weiter als Rhein nach Wyk by Duurstede, wo eine weitere Gabelung erfolgt: links geht der Hauptarm als Lek weiter, die sich kurz vor Rotterdam mit der Maas (Waal) vereinigt und dann neue Maas heißt. Der andere Arm heißt von Wyk ab Krummer Rhein und spaltet sich bei Utrecht zum letzten Male in zwei Arme: rechts als Vecht in die Zuiderzee (Amsterdam), links als Alter Rhein in die Nordsee bei Leiden.

Kürzlich fand in Arnheim eine Versammlung des Vereins zur Förderung der Schiffbarkeit auf Rhein und Lek statt, in der der frühere Wasserbauminister Dr. Lely den Hauptvortrag hielt. Er wies darauf hin, daß man schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bemüht gewesen sei, eine Wassertiefe von 2,7 m zu erreichen, aber erst auf Grund der Pläne von 1889 habe man das Ziel erreichen können, indem man die Waal wesentlich schmaler machte. Man setzte die Breite von 310 auf 260 m herab und erreichte nicht nur eine Tiefe von 3 m, sondern darüber hinaus sogar 3,6 m. Den Niederrhein vertiefte man ebenso auf 2½ m, indem man seine Breite auf 130 m herabsetzte. Auf diesem Wege will die holländische Regierung weiter fortschreiten und hat Pläne ausgearbeitet, um den Kanal von Pannerden von 170 m auf 140 m und den Niederrhein von 130 auf 100 m zu verschmälern. Dadurch hofft man bei gewöhnlichem Wasserstand eine Tiefe von mindestens 3 m, vielleicht sogar 4 m, zu erreichen.

Hinsichtlich der Größe der Schiffsgefäße sei noch erwähnt, daß man bei der Maaskanalisierung der Forderung Rechnung tragen will, daß Kohlenschiffe von 2000 t bis in die Kohlenbezirke fahren können; für die anschließenden Kanäle rechnet man mit nur 1000-t-Schiffen. Auf den Kanälen in Twenthe und für die Binnenschiffahrt genügen 600-t-Schiffe, für Westfriesland rechnet man mit nur 300 t.

Die Kosten für die Verbesserungen des Rheines und des Lek werden auf 6—8 Millionen Gulden geschätzt. („N. Rt. Ct." Nr. 156/24.)

Übrige europäische Länder.

— **Selbständigmachung der dänischen Staatsbahnen.** Ähnlich wie in Deutschland und Schweden machen sich auch in Dänemark Bestrebungen geltend, die darauf hinzielen, die Staatsbahnen zu einem selbständigen Unternehmen umzugestalten, das zwar unter staatlicher Kontrolle stehen soll, in seiner Verwaltung und im Betriebe aber von der politischen Richtung des Landes unabhängig ist. Dasselbe Streben machte sich bereits 1919 auch in Norwegen geltend und führte dort zum Abschied des verdienten, in weiten Kreisen auch des Auslandes bekannten Eisenbahnfachmannes, Generaldirektor Platou, dessen Pläne keinen Widerhall im norwegischen Parlament fanden.

Der dänische Verkehrsminister Friis-Skotte, der übrigens der erste Eisenbahnfachmann an der Spitze der dänischen Staatsbahnen ist, arbeitet seit vielen Jahren daran, den Staatsbahnen eine freiere und damit mehr kaufmännische Stellung im dänischen Staatsbudget zu geben. Kürzlich äußerte er sich darüber gegenüber einem Berichterstatter des „Politiken", der wir folgendes entnehmen: Dänemark ist in seinen Vorschlägen nicht soweit, wie das 1920 ins Leben getretene schwedische Sozialisierungskomitee unter Brantings Leitung gegangen. Der dänische Verkehrsminister ist der Ansicht, daß die schwedischen Vorschläge den Grundsatz eines wirtschaftlichen Betriebes übertreiben. Er will im Gegensatz zu Schweden auch ferner die Festsetzung der Gehälter nicht der freien Vereinbarung, sondern dem Reichstagsbeschluß überlassen. Er befürchtet bei freier Vereinbarung einen harten Interessenkampf zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Beamtenorganisationen. Wohl aber verweigert er das Streikrecht. Im übrigen hält er es für das wichtigste, daß man freie Hand über die Einstellung und Entlassung und die Höhe des Personals hat.

Auch ist der dänische Verkehrsminister ein Gegner der von Schweden in Vorschlag gebrachten Generalversammlung (29 Mitglieder, der Vorsitzende und 8 vom König gewählt, 8 vom Reichstag, 6 vom Personal und 6 von Vertretern des Handels und der Industrie), die ihrerseits eine Verwaltung, eine Art Vorstand, von 6 Mitgliedern wählt, aus deren Mitte der Generaldirektor durch Wahl hervorgeht. Das Hauptziel der dänischen Selbständigmachung der Eisenbahnen ist vielmehr nur die Einführung kaufmännischen Betriebes. Dieser Grundsatz soll aber nicht — und hierin herrscht Übereinstimmung mit den schwedischen Vorschlägen — für alle Linien gelten. Vielmehr soll dieses Erfordernis wie auch das der Verzinsung des Anlagekapitals nicht an die sogen. reinen Kulturbahnen, sondern nur an die „Erwerbsbahnen" gestellt werden.

Für wichtig hält er es dagegen, daß die Eisenbahnverwaltung das Recht der Tarifhoheit ohne Zuziehung des Reichstages lediglich durch Genehmigung des Ministers erhält, zum minde-

sten innerhalb der gesetzlich festgelegten Höchstsätze. Die Garantie für den Reichstag soll darin liegen, daß diese Höchstgrenze ohne seine Genehmigung nicht überschritten werden darf.

Im übrigen soll die Eisenbahnverwaltung davon entbunden sein, dem Finanzminister einen eingehenden Voranschlag einzureichen. Zurzeit muß sich die Verwaltung bereits im Juni für das am 1. April des nächsten Jahres beginnende Etatsjahr festlegen. Auf diese Weise müssen Summen, die vielleicht erst nach 1¾ Jahren gebraucht werden, bereits jetzt angefordert werden. Dadurch tritt für die Staatsbahnen eine wenn auch abänderliche Bindung ein. Der Voranschlag soll künftig nur die großen Posten aufweisen, ohne auf das Einzelne einzugehen, so daß für den Betriebs- und Anlagefonds eine gewisse Bewegungsfreiheit besteht.

Also vor allem müsse auf diesen beiden Gebieten, in Tarif- und Budgetfragen der Staatsbahnverwaltung gegenüber dem bisherigen Zustande eine größere Freiheit gewährt werden, sofern man das Erfordernis der Verzinsung des Anlagekapitals und damit eines mehr kaufmännischen Betriebs stellt.

Im übrigen müsse die Verwaltung noch vereinfacht werden, in welcher Weise, läßt der Minister dahingestellt. Die Leitung sei zwar auch gegenwärtig dezentralisiert auf die einzelnen Bezirksverwaltungen. Es fehle jedoch noch die nötige Bewegungsfreiheit.

Die dänischen Verhältnisse seien den schwedischen nicht gleichzustellen. In Schweden mußte die Reaktion eine stärkere sein, da man dort lange den kaufmännischen Grundsatz allzusehr vernachlässigt habe. Mit den eingehenderen Vorschlägen für die Umgestaltung der dänischen Staatsbahnen hofft das damit beauftragte Komitee, das unter der Leitung des Ministers steht, später an die Öffentlichkeit zu treten.

— **Beschleunigung des Fischtransportes von Norwegen nach Deutschland.** Zurzeit schweben zwischen der norwegischen und schwedischen Staatsbahnverwaltung Verhandlungen über die Beschleunigung des Fischtransports durch erhebliche Verkürzung der Fahrtdauer durch Schweden. Man beabsichtigt, die Beförderung ebenso schnell wie vor dem Kriege zu gestalten.

— **Motorwagen in den nordischen Ländern.** Um den Verkehr auf Vorortstrecken und kleineren Strecken, die einen geringeren Verkehr aufweisen, wirtschaftlicher zu gestalten, ist man in den nordischen Ländern in letzter Zeit immer mehr dazu übergegangen, Motorwagen einzuführen, die zum großen Teil auch von deutschen Fabriken geliefert werden. Auf diese Weise ist es insbesondere der schwedischen Staatsbahn gelungen, auf der 17 km langen Strecke Malmö-Lund den Wettbewerb mit dem Automobilverkehr aufzunehmen und durch Herabsetzung des Fahrpreises um 50 Öre bei Benutzung der Motorwagen den Verkehr wieder der Eisenbahn zuzuführen.

Die norwegische Staatsbahn veranstaltete dieser Tage Probefahrten auf der Vorortstrecke Kristiania-Ljan-Ski. Auf der dänischen Strecke Hälsingör-Hornboek-Gilleleje erhofft man ebenfalls bessere wirtschaftliche Ergebnisse durch die Einführung von Dampfmotorwagen und glaubt, auf diese Weise die Verkehrseinstellung auf der erst kürzlich eröffneten, aber sehr schwachen Verkehr aufweisenden Verlängerungsstrecke Hornboek-Gilleleje vermeiden zu können.

— **Dampffährenverkehr Saßnitz-Trälleborg im verflossenen Winter.** Der lange und strenge Winter verursachte starke Eisbildung in der Ostsee. Infolgedessen traten Ende Februar und Anfang März die größten Störungen in der Verbindung Schwedens mit dem Festlande ein, die je vorgekommen sind, seit diese Strecke (1909) mit Dampffähren betrieben wird. Die Unregelmäßigkeiten begannen am 25. Februar, als „Konung Gustaf V." und „Deutschland" im Eise außerhalb Rügens stecken blieben. Doch glückte es dem deutschen Kreuzer „Braunschweig" am folgenden Tage, sie freizumachen. In den folgenden Tagen mußte „Konung Gustaf V." wegen Propellerschaden infolge Treibeises aus dem Verkehr genommen werden. Am 1. März versuchten die beiden übrigen Fähren, „Deutschland" und „Drottning Viktoria", aus dem Hafen von Trälleborg herauszukommen, aber es erwies sich dies als unmöglich.

In den Tagen nach dem 25. Februar hatten sich etwa 200 Güterwagen, mit Heringen und Fleisch beladen, in Trälleborg angesammelt. Es standen also große Werte auf dem Spiele, wenn die Eisblockade nicht durchbrochen werden konnte. In dieser Lage war rasches Handeln vonnöten. Die schwedische Eisenbahndirektion mietete am 3. März auf 14 Tage den größeren Eisbrecher der Stadt Stockholm, und Generaldirektor Granholm begab sich persönlich nach Trälleborg, um die Entwicklung der Sache zu überwachen. Während der Eisbrecher unterwegs war, blieb auch „Konung Gustaf V." auf dem Rückwege von der Ausbesserung zwischen Malmö und Trälleborg im Eise stecken und kam nicht mehr los. Damit war eine Lage in Trälleborg eingetreten, die die Ausstellung eines Verbotes der Annahme von Wagenlasten nach Deutschland über Trälleborg-Saßnitz nötig machte. Zugleich suchte man die in Trälleborg stehenden Wagen über Dänemark zu leiten, aber die dänischen Staatsbahnen waren außerstande, mehr als 15 Wagen täglich über Gjedser-Warnemünde zu überführen.

Der Eisbrecher hatte nach seiner Ankunft in Trälleborg hart zu arbeiten, da das Eis fast bis auf den Grund der Rinne reichte. Bei jedem Stoß wurde nur 1 m Weg gewonnen, und am Abend wollte man die Arbeit mit dem Eisbrecher als aussichtslos aufgeben. Doch Generaldirektor Granholm ließ sie fortsetzen, und der Erfolg gab ihm recht, denn nach weiteren 24 Stunden war der Eisbrecher im Hafen angelangt. Am 7. März gingen alle drei Fähren in Begleitung des Eisbrechers mit Güterwagen vollbeladen nach Saßnitz. Dann gingen die Fahrten bis zum 10. März Tag und Nacht weiter, bis alle Güterwagen drüben waren.

Die geschilderten Umstände haben wieder die Bedeutung der Saßnitzlinie für die Verbindung Schwedens mit dem Festlande erwiesen. Es steht zwar auch der Weg über Dänemark zu Gebote, aber man kann da nicht mit einer größeren Anzahl von Güterwagen rechnen, da Dänemark natürlich seine eigenen Interessen an erster Stelle befriedigt. Wie im Güterverkehr haben die Störungen auch im Personenverkehr sich bemerkbar gemacht. Es ist daher von größter Bedeutung, daß die unmittelbare Verbindung Schwedens mit dem Festland ohne Störungen und Verspätungen aufrechterhalten wird.

— **Besserung der Einnahmen der schwedischen Bahnen.** Im April wiesen die Einnahmen der Staatsbahnen, abgesehen von der Lapplandbahn Lulea-Riksgränsen einen Überschuß von 3,8 Mill. Kronen gegenüber 1,4 Mill. im Vorjahr auf. Selbst bei Berücksichtigung der Verzinsung des Anlagekapitals ergibt sich für die Zeit von Januar bis April d. J. ein Überschuß von 1,3 Mill. Kronen gegenüber einem Zuschuß von 4,2 Mill. im Jahre 1923.

Auch die Ergebnisse der Privatbahnen weisen eine erhebliche Besserung auf. Im März d. J. ergab sich ein Überschuß von 0,6 Mill. Kronen, für das erste Vierteljahr 1924 ein solcher von 1,22 Mill. Kronen, während der Betrieb im ersten Vierteljahr 1923 einen Zuschuß von 0,97 Mill. Kronen erforderte.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1922.** Nachdem im vorigen Jahre durch Erscheinen von drei Jahresberichten ein von den Kriegsjahren herrührender Rückstand nachgeholt worden ist, sind diese Berichte wieder zu dem von früher gewohnten Gang zurückgekehrt. Wir bringen daher im folgenden Angaben aus dem Jahresbericht für 1922.

Das wirtschaftliche Ergebnis des finnischen Staatsbahnbetriebes im Jahre 1922 war besonders gut. Die Gesamteinnahmen stiegen von 461,5 Millionen Finnmark auf 559,5 Millionen, d. i. um 21,2 %. Den Löwenanteil an dieser Steigerung hatte der Güterverkehr, der mit 358,8 gegen 273,4 Millionen Finnmark i. V. beitrug, während der Personenverkehr bedeutend weniger beteiligt war (mit 185,4 gegen 164,3 Millionen i. V.). Im Verhältnis zu dieser Steigerung der Einkünfte nahmen die Ausgaben bedeutend weniger zu, nämlich von 418,5 auf 455,3 Millionen. Es ergibt sich sonach folgende Übersicht:

	1921	1922	Zunahme	%
Gesamteinkünfte	461 472 202	559 520 034	98 047 832	21,25
Gesamtausgaben	418 461,183	455 307 108	36 845 925	8,81
Betriebsüberschuß	43 011 019	104 212 926	61 201 907	142,29

Ein Verhältnis zwischen dem wirtschaftlichen Ergebnis der Staatsbahnen und den Anlagekosten aufzustellen, ist wegen der Änderung des Geldwertes nach wie vor schwierig, da die Anlagekosten größtenteils bei höherem Geldwert als dem gegenwärtigen entstanden sind. Der Kapitalwert der dem öffentlichen Verkehr dienenden Staatsbahnen betrug Ende 1922 864 620 820 Finnmark.

Die Länge der finnischen Staatsbahnen hat im Berichtsjahre einige Zunahmen erfahren, nämlich durch die vorläufige Betriebseröffnung der 74 km langen Bahnstrecke Matkaselkä-Suojärvi mit den Nebenbahnen nach Harlu (10 km) und Roikonkoski (2 km), dann durch vorläufige Betriebseröffnung der Bahnstrecke Tornea-Kukkola der Tornea-Karunkibahn. Die Gesamtlänge stieg von 3989,96 km auf 4091,26 km. Bei den Privatbahnen (96,12 km Vollspur und 203,87 Schmalspur mit 0,785, dann hauptsächlich 0,75 und etwa 0,6 m Spurweite) ist eine Änderung nicht eingetreten. Die Gesamteisenbahnlänge Finnlands war sonach 4391,25 km oder auf 100 qkm 1,15 km und auf 10 000 Einwohner 12,83 km. Im Jahre 1900 waren die betr. Zahlen noch 0,79 und 10,69 gewesen.

Am Ende des Berichtsjahres besaßen die Staatsbahnen buchmäßig 567 Lokomotiven, 964 Personen- und 14 289 Güterwagen,

gegen das Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die Lokomotiven legten in Tarifzügen 16 101 000 (i. V. 15 381 000) km zurück. Die Wagenachskilometer haben von 580 826 000 auf 694 064 900 zugenommen. Steinkohle wurde im Berichtsjahr wieder nicht verwendet, wir lesen aber, daß der Beratungsausschuß die Frage der Verwendung von Steinkohle als Lokomotivbrennstoff auf gewissen Bahnen und die der Einführung von Steinkohle aus dem Ausland für diesen Zweck behandelt hat. Als Brennstoff überwiegt nach wie vor Holz, und zwar wurden 1 421 688 cbm gegen 1 289 565 i. V. verbraucht. Daneben wurde noch etwas Torf verwendet, nämlich 44 219 Zentner gegen 25 120 i. V., immerhin eine verhältnismäßig wesentliche Mehrung.

Die geleisteten 911 204 000 Personenkilometer (682 547 000 i. V.) verteilen sich mit 0,03, 7,62 und 92,35 % auf die drei Wagenklassen. Die zweite Wagenklasse hat auf Kosten der beiden anderen einen geringen Zuwachs erfahren. Die Gesamtzahl der Reisenden hat um 17,2 % zugenommen. Einen neuen Fahrplan haben die finnischen Staatsbahnen im Berichtsjahre überhaupt nicht bekommen. Der am 1. Juni 1921 aufgestellte dauerte weiter.

Die Anzahl der 1922 geleisteten Tonnenkilometer war 1 135 283 000 gegen 834 740 000 i. V., also eine Zunahme um 36 %, nachdem das Vorjahr 10,4 % Minderung gebracht hatte. Der Güterverkehr verteilt sich auf die einzelnen Güterarten wie folgt: Holzwaren 57,05 % (i. V. 54,35), übrige Industrien 24,01 % (i. V. 23,48), Landwirtschaft 12,49 % (i. V. 14,23) und schließlich sonstige Nahrungs- und Genußmittel 3,07 % (i. V. 3,46).

Die Anzahl der Bediensteten betrug 13890 (i. V. 13 613), die der im Tagelohn Beschäftigten 8794 (i. V. 8315). Die Anzahl der Unglücksfälle ist von 85 auf 87 gegangen, verunglückt sind 97 (90) Personen, darunter 39 (26) tödlich.

Am 28. Januar wurde für die Staatsbahnen ein neues Verkehrsreglement aufgestellt, das am 1. April an Stelle des alten seit 1897 gültigen trat.

— **Das rumänische Eisenbahnnetz.** Einem Aufsatz des Ingenieurs Gabrielescu über die Lokal- und Industriebahnen, erschienen im April-Juniheft des Buletinul A. G. J. R., entnehmen wir die nachstehende Tabelle über das rumänische Eisenbahnnetz:

Gebiet	Vom Staat betriebene Linien	Hiervon in Staatsbesitz	Im Privatbesitz	Privatbahnen für den öffentlichen Verkehr	Industriebahnen verschiedener Spurweite	Auf je 10 000 Einwohner entfallen: dem öffentl. Verkehr dienende Bahnen	Auf je 10 000 Einwohner entfallen: Industriebahnen	Auf je 100 qkm entfallen: dem öffentl. Verkehr dienende Bahnen	Auf je 100 qkm entfallen: Industriebahnen
	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Siebenbürgen	5 320	2100	3309	302	3736	11 0	7,2	5,5	3,7
Bukowina . .	630	55	575	—	234	7,8	2,9	6,1	2,3
Bessarabien .	1 240	950	290	—	—	5,3	—	2,8	—
Altreich . . .	4 110	3886	224	228	1075	5,5	1,4	3,1	0,8
Zusammen	11 300	6902	4398	530	5045	7,3	3,1	4,0	1,7

Hiervon haben zusammen 11 208 km Vollspur und 5667 km Schmalspur. Von den Schmalspurbahnen haben 65 % eine Spurweite von 0,76 m (bosnische Spur), außerdem gibt es aber noch 17 verschiedene Spurweiten, die zugunsten der bosnischen Spur nach Möglichkeit abgebaut werden sollen.

— **Eine Wasserstraße von Turin nach dem Ligurischen Meere.** In Oberitalien besteht auch eine Unternehmergesellschaft, die sich die Schaffung einer Wasserstraßenverbindung von Turin nach Savona am Mittelmeer zur Aufgabe gemacht hat. Diese Gesellschaft tagte kürzlich in Turin unter Anwesenheit zahlreicher hervorragender Fachleute und einflußreicher Personen. Der Präsident, Senator Frola, machte die Mitteilung, daß bereits ein Plan für diese Wasserstraße vorliege, der nun von den Ingenieuren Bonelli und Vicari überprüft werde. Der Präsident der Abordnung der Provinz Turin, der zugleich Vizepräsident des italienisch-schweizerischen ständigen Komitees für eine Wasserstraße vom Lago Maggiore zur Adria ist, teilte mit, daß dieses Komitee in seinem Programm auch die Studien für eine Wasserstraße vom Lago Maggiore nach Turin und von Turin nach Savona aufgenommen habe, um nötigenfalls für einen gebrochenen Verkehr zwischen dem Mittelmeer und Turin einzutreten, ähnlich demjenigen, der geplant ist für die Strecke vom Lago Maggiore nach Basel für die Verkehrslinie von der Adria zum Rhein.

— **Der neue Hafen von Lyon.** Der auf Betreiben der Lyoner Handelskammer in Angriff genommene neue Hafen an der Saone oberhalb der Mündung in die Rhone wird bereits zum kommenden Herbst fertiggestellt sein. Die Lyoner Kaufmannschaft setzt derartig große Hoffnungen auf diesen Hafen, daß sie mit Bestimmtheit annimmt, er werde in allerkürzester Zeit der bedeutendste Binnenhafen ganz Frankreichs sein. Die vom Staate unternommene Ausführung der Erdarbeiten werden teilweise von der Stadt Lyon finanziert. Die nötigen Umschlagseinrichtungen wird die Lyoner Handelskammer stellen, welcher auch die Leitung des Betriebes obliegen wird. Die Kais liegen auf der linken Seite des Flusses, in der Nähe des Güterbahnhofes Perrache und am Ausgangspunkte der Eisenbahnlinien nach St. Etienne, Grenoble und Roanne sowie der Paris-Mittelmeer-Bahn.

— **Der belgische Kohlenbergbau im Jahre 1923.** Der belgische Kohlenbergbau stand während des Jahres 1923 unter dem Einflusse der vollständig ungewöhnlichen Marktlage, welche die mit den Ruhrereignissen erfolgte Zerrüttung der Versorgung Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier hervorgerufen hatte, wozu dann noch im Verlaufe des Jahres der Ausstand der Grubenarbeiter im Saargebiete trat. Gefördert wurden insgesamt 22 917 000 t gegen 22 390 000 t im Vorjahre. Eine weitere Steigerung, wie sie durch die Marktlage geboten schien, wurde beeinträchtigt durch einen dreiwöchigen Ausstand im Borinage-Becken und im übrigen durch den Mangel an Arbeitskräften unmöglich gemacht. Gegen den Jahresanfang verfügten die Kohlengruben bloß über eine Belegschaft von 136 000 Arbeitern. Ein erheblicher Teil der Belegschaft war im Verlaufe der Krisis von 1922 nach Frankreich abgewandert. Die Gruben mußten sich infolgedessen nach Ersatz im Auslande umsehen, und bereits im November 1923 betrug die Zahl der im belgischen Kohlenbergbau beschäftigten fremden Arbeiter 16 962. Die Erzeugung von Kohle nahm in ganz außerordentlichem Maße zu: sie erreichte 4 156 000 t gegen 2 560 000 t im Vorjahre und 3 523 000 t im Jahre 1913. Für die Koksbereitung wurden 2½ Mill. Tonnen Feinkohlen aus England eingeführt, d. h. eine Tonnenmenge, welche die Lieferungen der heimischen Zechen beträchtlich überstieg; überdies wurden ½ Mill. Tonnen aus Deutschland, 170 000 t aus Frankreich und 50 000 t Kokskohlen aus Holland bezogen. Der Preis für halbgewaschenen Hüttenkoks, der Anfang Januar auf 120 Fr. lag, erhöhte sich in rasch ansteigender Kurve auf 203,50 Fr. im September und ging mit dem Jahresende auf 194 Fr. zurück. In der Preßkohlenerzeugung ist infolge des hohen Standes der Teerpreise und der erweiterten Absatzmöglichkeiten für halbfette und viertelfette Fein- und Staubkohlen ein scharfer Rückgang eingetreten; die Gesamterzeugung, die noch im Jahre 1922 2 677 000 Tonnen erreichte, sank auf 1 782 000 t herab. Die Preise für Briketts erhöhten sich in stetem Fortschreiten von 130 Fr. auf 192 Fr.

Im Außenhandel ist eine auffallende Zunahme der Einfuhr bei einer fast gleichlaufenden Abnahme der Ausfuhr zu verzeichnen. Eingeführt wurden 9 318 000 t Kohlen, Koks und Briketts gegen 8 297 000 t im Vorjahre; davon entfallen auf England 4 890 000 t, auf Deutschland 2 543 000 t, auf Frankreich 1 107 000 t, auf Holland 707 000 t. Ausgeführt wurden 3 718 000 t gegen 4 533 000 t im Vorjahre; davon gingen nach Frankreich 2 860 000 t, nach Holland 374 000 t, nach der Schweiz 336 000 t. Erklären läßt sich dieser Vorgang zum Teil aus der mit Luxemburg eingegangenen Wirtschaftsunion. Da der Ausschluß Luxemburgs am 1. Mai 1922 erfolgte, so treten dessen Wirkungen auf die Handelsbilanz nur für die beiden letzten Drittel des Jahres 1922, dagegen voll für das abgelaufene Jahr in die Erscheinung. Durch das Einbeziehen Luxemburgs in das belgische Wirtschaftsgebiet haben sich die Einfuhrmengen natürlich gesteigert. Der Rückgang der Ausfuhr ist dagegen zum größten Teil auf die beträchtliche Zunahme des Inlandsverbrauches zurückzuführen. Dieser betrug rund 28 276 000 t. Um die Inlandsversorgung zu sichern, wurde im August die Ausfuhr von Steinkohlen und Briketts unter Lizenz gestellt und die Ermächtigung zur Ausfuhr auf die Erzeuger beschränkt. Daraufhin besserte sich die Lage am heimischen Markte rasch. Das Ausnahmeregime wurde allmählich abgebaut und im Dezember wieder abgeschafft. Für die Ausfuhr von Koks wurde ab Februar eine behördliche Ermächtigung vorgeschrieben, welche zurzeit noch erforderlich ist.

— **Ausstellungszulagen bei der Metropolitan-Eisenbahn.** Die Londoner Schnellbahnen haben infolge der Ausstellung in Wembley diesen Sommer ungewöhnlich starken Verkehr zu bewältigen. An einem der letzten Sonnabende galt es z. B., 6 690 000 Fahrgäste nach Wembley zu befördern, und am Sonntag danach waren es 4 710 000, 130 000 mehr als am bisher verkehrsstärksten Sonntag. Zur Bewältigung dieses Verkehrs müssen von den Angestellten erhöhte Leistungen verlangt werden. Die Verwaltung hat daher als Entgelt allen Angestellten und Ar-

beitern, die Wochenlohn beziehen, eine Sonderzulage auf die Dauer der Ausstellung bewilligt. Bei den vierzehntägigen Lohnzahlungen wird ein Zuschlag von 10 % eines Wochenlohns gezahlt werden. Die Zulage ist mit Wirkung vom 1. Juni an bewilligt worden und wird zum ersten Mal Ende Juni für zwei Zeiträume von 14 Tagen berechnet. Sie wird nicht nur dem unmittelbar am Betrieb und Verkehr beteiligten Personal, sondern auch für dasjenige im Werkstätten- und Unterhaltungsdienst gewährt. Die anderen Eisenbahnen, die den Verkehr nach Wembley bedienen, werden nicht umhin können, dem Beispiel der Metropolitan-Eisenbahn zu folgen und ihren Arbeitern und Angestellten entsprechende Zulagen zu bewilligen.

Fremde Erdteile.

— **Eröffnung der Eisenbahn Baku-Dschjulfa.** Anfang Juni ist die von der Regierung von Aserbeidjan erbaute Eisenbahn Baku-Dschulfa dem Betriebe übergeben worden. Man erwartet von ihr eine Förderung des Verkehrs zwischen Persien und Rußland. Sie erleichtert den Zugang zur Mugan-Steppe und erschließt ein Gebiet, wo Blei, Kupfer, Silber, Naphtha und Kohle gefunden wird.

— **Die Kiautschau-Tsinan-Eisenbahn.** Diese Eisenbahn ist 400 km lang und hat noch eine Zweigbahn, die durch einen Bergwerksbezirk führt. Die Kohlenförderung dieser Zechen bringt der Eisenbahn jährlich etwa 3 Mill. Dollar ein, d. i. etwa ein Drittel ihrer Gesamteinnahme, die im Jahre 1923 etwa 9,8 Mill. Dollar betrug; ihr stehen 8,7 Mill. Dollar an Ausgaben gegenüber, von denen 2,6 Mill. auf Gehälter und 520 000 Dollar auf Reisegebührnisse und Löhne für entlassene japanische Angestellte entfallen. Die Eisenbahn beschäftigt 1480 Beamte, das sind 512 mehr als zu der Zeit, wo sie in japanischem Betriebe stand; ebenso ist die Zahl der Arbeiter von 4944 auf 5923 erhöht worden. Der Betriebsmittelpark besteht aus 102 Lokomotiven, 196 Personen- und 1637 Güterwagen; ungefähr 15 % der Fahrzeuge sind mehr oder weniger in schlechtem Unterhaltungszustand. Die schweren Lokomotiven, von denen die neueren aus Amerika bezogen worden sind, richten manchen Schaden an den solcher Belastung nicht gewachsenen Brücken an, von denen auf der ganzen Strecke etwa tausend vorhanden sind. Der Güterverkehr überwiegt den Personenverkehr sehr erheblich; die Tageseinnahmen aus beiden Verkehrsarten verhalten sich etwa wie 3 : 1.

— **Bau einer Staatsbahnlinie zwischen Djokjakarta und Soerakarta (Solo).** Die beiden Staatsbahnnetze auf Java waren bislang nur durch die 60 km lange Linie Djokjakarta-Soerakarta der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft verbunden. Die Staatsbahnen beabsichtigen nunmehr eine eigene Linie zwischen den genannten Orten anzulegen, deren Kosten auf etwa 4 Millionen Gulden geschätzt werden.

— **Verkürzung der Arbeitszeit in den amerikanischen Eisenbahnwerkstätten.** Der Unterhaltungszustand der Eisenbahnbetriebsmittel in den Vereinigten Staaten ist in der letzten Zeit so viel besser geworden, daß die Werkstätten nicht mehr voll beschäftigt werden können. Um aber trotzdem keine Arbeiter entlassen zu müssen, wird geplant, eine fünftägige Arbeitswoche einzuführen, also einen Tag in der Woche zu feiern.

— **Unbesetzte Bahnsteigeingänge in New York.** Die Haltestellen der New Yorker Schnellbahnen haben häufig an beiden Enden des Bahnsteigs Ein- und Ausgänge, in den Außenbezirken wird aber zuweilen einer von ihnen in verkehrsschwachen Stunden so wenig benutzt, daß es nicht lohnt, einen Bahnsteigschaffner aufzustellen. Sie sind daher mit selbsttätigen Fahrkartenverkäufern und selbsttätigen Sperrvorrichtungen ausgestattet, die ebenso wie die ähnlichen Vorrichtungen bei der Londoner Untergrundbahn Passimeter genannt werden.

Neben dem Eingang, der in den verkehrsstarken Stunden mit einem Bahnsteigschaffner besetzt ist, beim Abflauen des Verkehrs aber durch ein Scherengitter verschlossen wird, ist ein Drehkreuz eingebaut, das so von Gittern umgeben ist, daß man weder darüber klettern, noch darunter durchkriechen kann; seitlich ist es von Blechwänden umgeben, so daß man auch nicht daneben zum Bahnsteig gelangen kann. Der Fahrgast wirft einen „Nickel", ein Fünfcentstück, in einen Schlitz; dadurch wird das Drehkreuz für den Durchgang einer Person freigegeben. Durch einen leichten Anstoß wird es in Umdrehung versetzt und bleibt dann so stehen, daß die Zahlvorrichtung für den nächsten Nickel bereit ist. Daneben ist in einem dritten Durchgang ein gewöhnliches Drehkreuz eingebaut, durch das die ankommenden Fahrgäste den Bahnsteig verlassen. Inschriften in der Nähe der Durchgänge belehren die Benutzer der Schnellbahn, wie sie sich zu verhalten haben, wenn die Bahnsteigsperre besetzt und wenn sie unbesetzt ist. Schon von weitem wird ihnen durch ein besonderes Zeichen angezeigt, ob dies oder jenes der Fall ist, damit sie sich, wenn nötig, mit Kleingeld zum Einwerfen in die Zahlvorrichtung versehen können.

— **Schienenlängen und Schienengewichte in Amerika.** Die Southern Pacific-Eisenbahn hat für 7 Millionen Dollar 131 245 t Schienen und Zubehör bestellt, ein Auftrag, der in seiner Größe nur selten übertroffen worden sein dürfte, es sei denn von denjenigen der Pennsylvania- und der New York Central-Eisenbahn, die jährlich etwa 200 000 t Schienen zu bestellen pflegen. Der Auftrag der Southern Pacific-Eisenbahn wird auch deshalb als bemerkenswert bezeichnet, weil darunter ein erheblicher Bruchteil Schienen, etwa zwei Drittel der Gesamtmenge, von 55 kg/m Gewicht in Stücken von 11,9 m (39 Fuß) Länge enthalten ist. Die bisher allgemein verwendete Schiene für Strecken mit starkem Verkehr wiegt 45 kg/m; dieser Querschnitt reicht aber für neuzeitlichen Verkehr nicht mehr aus. Es ist richtiger, in einem solchen Fall gleich einen größeren Schritt vorwärts zu gehen und dadurch für einen längeren Zeitraum in der Zukunft Vorsorge zu treffen, als öfter den Schienenquerschnitt in kleineren Stufen zu erhöhen, namentlich auch wegen der dabei nötig werdenden Veränderungen an Kreuzungen und Weichen. Das Streben der amerikanischen Oberbaufachmänner geht in der neueren Zeit darauf hinaus, längere Schienen zu verwenden; der Schienenausschuß des amerikanischen eisenbahntechnischen Verbandes hat sich aber nicht entschließen können, eine bestimmte Schienenlänge zur Einführung zu empfehlen, er schwankt zwischen 11,9 m (39 Fuß) und 13,7 m (45 Fuß). Die große Bestellung der Southern Pacific-Eisenbahn auf Schienen der kürzeren Länge dürfte wesentlich zur Entscheidung der Frage, welche Länge allgemein einzuführen ist, beitragen.

— **Verbindungsbahn zwischen Argentinien und Bolivien.** Am 10. Mai ist der Verkehr auf der Eisenbahnstrecke Villazon (La Quinaca)-Tupiza über die argentinisch-bolivische Grenze mit großen Festlichkeiten eröffnet worden. Damit ist wieder ein Glied in die Kette von Eisenbahnen eingefügt worden, die eines Tages New York und Buenos Ayres in durchgehende Schienenverbindung bringen sollen. Von Tupiza bis Atocha folgt auf die soeben eröffnete Strecke derjenige Teil der Eisenbahn, dessen Bau die größten technischen Schwierigkeiten macht. Erst wenn dieses Glied fertig gestellt sein wird, werden die Eisenbahnnetze von Argentinien und Bolivien wirklich miteinander verknüpft sein. Zurzeit wird die hier noch bestehende Lücke durch einen Kraftwagenverkehr überbrückt, der für die Reisenden manche Unbequemlichkeit zur Folge hat und nicht ganz ungefährlich zu sein scheint.

Allgemeines.

— **Die Kohlenförderung der Welt.** Aus den statistischen Zusammenstellungen über die Kohlenförderung ergibt sich die Tatsache, daß die Kohlenförderung in sämtlichen Kohlenländern der Welt, mit Ausnahme Deutschlands, gegenwärtig höher steht als vor dem Kriege. Die veränderten Kohlenverhältnisse Deutschlands infolge der Abtrennung großer Kohlengebiete wie auch der Ruhrbesetzung sind bekannt, sie sind für den Rückgang der Kohlenförderung verantwortlich. Der Monatsdurchschnitt der deutschen Kohlenerzeugung betrug vor dem Kriege 15,8 Millionen Tonnen, 1922 weniger als 10 Millionen, 1923 2,3 Millionen. Für die ersten Monate 1924 sind die Zahlen 3, 3,3, 3,3, 5 Millionen. Die englische Kohlenförderung war im April geringer als im Monatsdurchschnitt 1913, in den vorangehenden Monaten hat sie ihn jedoch beträchtlich überschritten. Belgien erreichte bereits im November 1923 die Friedensförderung und steht seitdem noch etwas höher, 2 Millionen Tonnen je Monat. Frankreich erreichte erst vor kurzem die Friedenskohlenförderung. Im März betrug die Förderung 3,7 Millionen Tonnen gegenüber 3,4 Millionen im Frieden. In der Tschechoslowakei war die Förderung im Jahre 1923 durch den großen Bergarbeiterstreik unterbunden. 1924 betrug sie in den ersten Monaten 1,3 bis 1,4 Millionen Tonnen gegenüber 1,1 im Jahre 1923. Polens Kohlenförderung betrug 1923 durchschnittlich 3 Millionen je Monat. Die Förderung des laufenden Jahres war durch den Bergarbeiterstreik ungünstig beeinflußt. Holland hat seine Kohlenförderung verdreifachen können, von 156 000 t im Jahre 1913 auf 460- bis 480 000 t. In den Vereinigten Staaten betrug der Monatsdurchschnitt 43 Millionen Tonnen, 1923 49 Millionen; die Förderungszahlen für die ersten drei Monate 1924 sind: 54, 48 und 43 Millionen. Da seitdem die Kohlenförderung weiter gesunken ist, dürfte auch jene der Vereinigten Staaten gegenwärtig geringer sein als vor dem Kriege. Die Kohlenerzeugung Südafrikas, Indiens und Japans hat sich zwar seit dem Kriege etwas gehoben, doch sind die geförderten Mengen an sich nicht hoch. (Japan 1,8 bis 2 Millionen Tonnen je Monat, Indien 1,3 bis 2 Millionen, Südafrika 0,66 bis 0,90 Mil-

lionen.) Die Braunkohlenförderung hat sich in sämtlichen Braunkohlenländern, wie Deutschland, Ungarn und Österreich wesentlich erhöht, während sie in der Tschechoslowakei erst vor kurzem den Vorkriegsstand erreichen konnte.

Rechtspflege.

— Bedeutung der in einer Verrechnungskarte bei Einlösung des Frachtbriefes über den Empfang des Gutes geleisteten Quittung für die Frage, ob eine Annahme des Gutes im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. erfolgt ist. (RG. 16. 4. 1924 — I 216/1923 — Köln.)

Aus den Gründen: Die Abweisung der Klage stützt das Berufungsgericht auf § 97 Abs. 1 EVO., wonach alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist. Die Fracht sieht es durch die Aufnahme des Betrages in das Verrechnungsverfahren als bezahlt an. Die Abnahme des Gutes erblickt es darin, daß der Angestellte der Nebenintervenientin J. in der Verrechnungskarte über den Empfang des Gutes Quittung geleistet hat. Ausstellung und Annahme der Quittung seien — so führt der Vorderrichter aus — als Ausdruck der Einigung darüber aufzufassen, daß das Frachtverhältnis beendigt sei. Bleibe das Gut nach der Quittungsleistung noch im Gewahrsam der Eisenbahn, so bestehe das an das Frachtverhältnis sich anschließende Verwahrungsverhältnis nicht für den Absender, sondern nur für den Empfänger. Hier könne nur der Empfänger, nicht die Kl. Ansprüche aus dem Verwahrungsvertrage herleiten. Dabei sei es gegenüber der Eisenbahn ohne Bedeutung, ob R., wie es in der Klageschrift heiße, ihr Angestellter gewesen sei oder sonst Vertretungsbefugnis für sie gehabt habe.

Gegenüber diesen Ausführungen rügt die Revision mit Recht, daß das Berufungsgericht den Begriff der Abnahme des Gutes im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. und die rechtliche Bedeutung der Quittungsleistung verkannt habe. In § 84 EVO. ist in Übereinstimmung mit § 456 HGB. — die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Gutes dahin geregelt, daß die Eisenbahn grundsätzlich für den Schaden haftet, der in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Diese allgemeine Haftpflicht ist von einem Verschulden der Bahn nicht abhängig; sie endigt mit dem Zeitpunkte der Ablieferung des Gutes. Über den Begriff der Ablieferung verhält sich der § 76 Abs. 1 EVO., wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, am Orte der Ablieferung dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Empfangsbescheinigung zu übergeben. Unter Ablieferung hat man demnach, wie im Schrifttum und in der Rechsprechung feststeht, denjenigen Vorgang zu verstehen, durch den die Bahn den Gewahrsam an dem beförderten Gut im Einverständnis mit dem Empfangsberechtigten wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, über das Gut zu verfügen (Rundnagel, Haftung der Eisenbahn für Verlust usw., §§ 2 und 5, 3./4. Aufl., S. 8 und 21; Eger, Eisenbahn-Verkehrsordnung, § 84, Anm. 446, 3. Aufl., S. 462). Der Ablieferung, die begrifflich eine Tätigkeit der Eisenbahnbediensteten voraussetzt, steht auf seiten des Empfängers die Annahme (§ 438 HGB.) oder, wie die EVO. sich in § 97 Abs. 1 ausdrückt, die Abnahme des Gutes gegenüber. Als abgenommen hat ein Gut zu gelten, wenn der Empfänger es in seine Verfügungsgewalt übernommen hat (Rundnagel, § 32, S. 161, Eger § 97 Anm. 505 S. 539). Hierzu ist nicht unbedingt erforderlich, daß der Empfänger den Besitz des Guts körperlich ergriffen hat. Es genügt vielmehr, daß er ein Verhältnis hergestellt hat, das ihm rechtlich die beliebige Einwirkung auf das Gut gestattet. Das ist beispielsweise auch dann der Fall, wenn er das Gut, nachdem zwischen ihm und der Bahn Einverständnis über die Beendigung des Frachtgeschäftes erzielt worden ist, weiter im Gewahrsam der Bahn beläßt, mit ihr also einen Verwahrungsvertrag abschließt. An die Abnahme des Guts und die ihr gewöhnlich vorausgehende Bezahlung der Fracht und der sonstigen auf dem Gut haftenden Forderungen knüpft der § 97 Abs. 1 EVO. die Rechstfolge, daß alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn erloschen sind.

Den Eintritt dieser Rechtsfolge nimmt der Vorderrichter im vorliegenden Falle schon deshalb an, weil zu der unstreitig erfolgten Entrichtung der Fracht noch die Ausstellung und Aushändigung einer Quittung über den Empfang des Guts hinzugekommen ist. Diese Quittungsleistung erachtet er für gleichbedeutend mit der Abnahme des Guts. Darin liegt eine Verkennung der rechtlichen Bedeutung einer Quittung. Diese stellt sich nur als das einseitige Bekenntnis des Empfangsberechtigten dar, daß er die Leistung empfangen habe (§ 368 BGB.). Sie ist also nur ein Beweismittel für den Empfang; dagegen vermag sie nicht eine Rechtshandlung zu ersetzen. Deshalb kann auch im vorliegenden Falle eine Abnahme des Guts nicht schon darin gefunden werden, daß J. als Angestellter der vom Empfänger bevollmächtigten Nebenintenvenientin über den Empfang des Guts auf der Verrechnungskarte Quittung geleistet hat. Hierdurch hat er, sofern nicht andere Tatsachen einen weitergehenden Schluß gestatten, lediglich dem Verlangen nach Quittungsleistung entsprochen, das die Bahn gemäß § 76 Abs. 1 EVO. an jeden Empfänger stellt, bevor sie zur eigentlichen Ablieferung durch Übergabe des Guts oder sonstige Übertragung der Verfügungsgewalt an den Empfänger schreitet. Tatsachen, die den Willen des J., das Frachtverhältnis als beendigt anzusehen, erkennen ließen, hat der Vorderrichter nicht festgestellt. Die Quittung kann daher als bloßes Beweismittel durch Gegenbeweis entkräftet werden (Warneyer Rechtsprechung 1911 Nr. 13). Diese Auffassung steht zwar scheinbar im Widerspruch mit der vom Berufungsgericht angezogenen Entscheidung des erkennenden Senats vom 28. Mai 1921 I 411/20 (RGZ. Bd. 102 S. 206), in welcher der Auffassung des damaligen Berufungsgerichts, daß in der Bezahlung der Fracht und der Quittierung über den Empfang des Guts rechtlich eine Ablieferung und Abnahme des Guts erblickt werden könne, mangels eines besonderen Revisionsangriffs nicht entgegengetreten worden ist. Dort ist aber die jetzt zur Entscheidung stehende Frage nur gestreift worden. Sofern der Senat damals tatsächlich die Bezahlung der Fracht und die Quittungsleistung als rechtswirksamen Ersatz für die Abnahme des Guts grundsätzlich hat anerkennen wollen, kann an seiner Auffassung auf Grund der erneuten Prüfung der Rechtsfrage nicht festgehalten werden.

Hilfsweise würdigt das Berufungsgericht den Streitfall auch von dem an sich richtigen Standpunkt aus, daß der Quittung nur die Bedeutung eines Beweismittels für die wirkliche Ablieferung des Guts zukomme und ein Gegenbeweis an sich möglich sei. Hier bürdet es aber der Kl. die Beweislast dafür auf, daß der Empfänger R. und die von ihm mit der Abfuhr beauftragte Nebenintervenientin auch hinterher das Gut nicht bekommen haben. Das erscheint rechtsirrig. Der Gläubiger, der eine Quittung in Erwartung der Leistung ausstellt, braucht, um der Quittung die Beweiskraft zu entziehen, nur zu beweisen, daß die Quittung im voraus ohne wirklichen Empfang der Leistung ausgestellt ist. Gelingt ihm dieser Beweis, so ist die Unrichtigkeit des Inhalts der Quittung festgestellt und ihr damit die Bedeutung eines Empfangsbekenntnisses für die Leistung entzogen. Der Gläubiger braucht dann nicht, wie das Berufungsgericht es verlangt, den Nachweis zu führen, daß seine Forderung tatsächlich noch fortbesteht (RGRäte BGB. Anm. zu § 368, Leipz. Zeitschr. 09 Sp. 311 Nr. 16). Allerdings kann in besonders gearteten Fällen die Tatsache, daß der Gläubiger die in Erwartung der Leistung ausgestellte Quittung längere Zeit hindurch unbeanstandet in den Händen des Schuldners belassen hat, als ein Beweisumstand für die später tatsächlich erfolgte Ausführung der Leistung dienen. Ob eine solche Würdigung Platz zu greifen hat, bleibt aber Sache des tatsächlichen Ermessens im Einzelfalle. Es kommt hiernach wesentlich auf die Feststellung an, ob J. die Quittung in Erwartung der späteren Ablieferung des Guts ausgestellt hat. Gelingt der Kl. dieser Beweis, so wird es Sache des Bekl. sein, die Umstände darzulegen, aus welchen trotzdem eine Ablieferung des Guts im Sinne des § 76 Abs. 1 EVO. oder eine Abnahme im Sinne des § 97 Abs. 1 EVO. gefolgert werden könnte

Zu beanstanden ist endlich auch die Ansicht des Berufungsgerichts, daß äußerstenfalls nur eine Haftung der Eisenbahn für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit in Betracht komme, da der Empfänger R., der durch Postkarte vom 7. Juni vom Eintreffen des Guts benachrichtigt und zu dessen Abholung aufgefordert sei, erst am 14. Juni die zur Abnahme des Guts erforderlichen Maßnahmen getroffen habe, also in Annahmeverzug geraten sei (§§ 295, 300 BGB.). Diese Umstände reichen jedoch angesichts der besonderen Regelung, die die Haftung der Eisenbahn in der Eisenbahnverkehrsordnung gefunden hat, zur Annahme einer herabgeminderten Haftung nicht aus. Nach § 76 Abs. 1 tritt die Rechtsfolge der Ablieferung auch ein, wenn die Hinterlegung des Guts bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause erfolgt. Im § 81 Abs. 1, 3 ist der Eisenbahn bei Ablieferungshindernissen, wozu auch Annahmeverweigerung oder verzögerte Einlösung des Frachtbriefs seitens des Empfängers gehört, zur Pflicht gemacht, unverzüglich den Absender zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen. Ist die Benachrichtigung des Absenders untunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen, wobei sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen hat. Sie hat aber auch das Recht, unanbringliche Güter unter Nachnahme der darauf lastenden Kosten und Ausgaben bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause für Rechnung und Gefahr des Verfügungsberechtigten zu hinterlegen. Durch diese Vorschriften ist die Haftung der Bahn für den Fall eines Abliefe-

rungshindernisses ohne Rücksicht auf die Frage des etwaigen Annahmeverzugs des Empfängers abschließend geregelt. Die grundsätzliche Haftung der Bahn bis zur Ablieferung bleibt trotz des Annahmeverzugs des Empfängers bestehen. Die Bahn kann aber einen der Ablieferung gleichen Rechtszustand dadurch herbeiführen, daß sie unter den oben angegebenen Voraussetzungen das Gut entweder selbst auf Lager nimmt oder es bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause hinterlegt. Bis dies geschehen ist, dauert die Haftung der Bahn ungemindert fort, so daß ein etwaiger Annahmeverzug des Empfängers auf sie einen Einfluß nicht zu üben vermag (Rundnagel a. a. O. § 9 S. 30 f., derselbe in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. 5 Abt. 2 S. 422). Erst wenn die Ablieferung erfolgt oder ein ihr gleichstehender Rechtszustand herbeigeführt ist und damit die allgemeine Haftungspflicht der Bahn ihr Ende erreicht hat, greifen die Vorschriften des BGB. über die verminderte Haftpflicht des Schuldners bei Annahmeverzug des Gläubigers Platz (Rundnagel § 2 Anm. 13 S. 10).

Bücherschau.

— **Ratschläge über die Verladung von Maschinen, Fahrzeugen und blanken Hüttenprodukten.** Im Verlag von Bernhard Friedrich Voigt, Leipzig, ist ein vom Ingenieur R. R. von Paller, gerichtlich vereidigter Sachverständiger und Gutachter für das bayerische Netz der Reichsbahn in München, verfaßtes Handbüchlein erschienen, das Ratschläge über die Verladung der vorgenannten Gegenstände erteilt. Man kann häufig beobachten, wie mangelhaft gerade diese Gegenstände verladen werden. Die Folge hiervon ist, daß selbst bei den geringsten im Eisenbahnbetriebe unvermeidlichen Erschütterungen und Stößen Verschiebungen der verladenen Gegenstände und Beschädigungen vorkommen. In vielen Fällen gehen übrigens die Ansichten über die zweckmäßigste Verladung der genannten Güter auseinander. Das Handbüchlein, dessen Preis sich auf etwa 27 Goldpfennig stellt, ist deshalb besonders wertvoll, weil der Verfasser auf Grund langjähriger Werkstattpraxis und der reichen Erfahrungen, die er als Begutachter bei Transportschäden sammelte, das Beste ausgewählt hat. Bei Beachtung der Ratschläge werden den Verfrachtern viele unangenehme Enttäuschungen bei ihren Transportgeschäften erspart bleiben. Auch den Eisenbahnbediensteten kann die Anschaffung des Handbüchleins wärmstens empfohlen werden.

— **Juniheft der Hanomag-Nachrichten.** Aus dem interessanten Inhalt des neuen Heftes seien erwähnt: Lokomotive Type O K 22 der Polnischen Staatsbahn von Dr. Metzeltin. — Der Aufdornstehbolzen von Dr. A. Troß. — Hängeeisen oder Kuhnsche Schleife von K. Ewald. — Das neue Heft zeichnet sich wieder durch reichen Bilderschmuck und sorgfältige Ausstattung aus. Die Hanomag-Nachrichten erscheinen im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden.

— **Entwickelung der Dreizylinder-Lokomotiven.** Das Maiheft der Hanomag-Nachrichten bringt in einem reich mit Bildern versehenen ausführlichen Aufsatz von Dipl.-Ing. Severin einen Überblick über die Entwickelung der Dreizylinder-Lokomotive. Der Vorteil der Dreizylinder-Lokomotive liegt neben der symmetrischen Anordnung und der bequemen Unterbringungsmöglichkeit der drei Zylinder vor allem in der gleichförmigen Drehkraft an der Treibachse, aus der sich eine raschere Beschleunigung beim Anfahren und ein beständigeres Laufen während der Fahrt ergibt. Die Gesamtzahl aller in Deutschland in Dienst gestellten Dreizylinder-Lokomotiven beträgt über 2000 und ist von keinem anderen Lande auch nur annähernd erreicht. Die neuen großen P 10-Lokomotiven, die man jetzt vor den Schnellzügen sieht, sind auch Dreizylinder-Lokomotiven. Das Maiheft der Hanomag-Nachrichten kostet 20 ₰, Porto 10 ₰, und ist im Buchhandel zu haben oder durch den Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

— **Eine neue Broschüre über die Technische Nothilfe (T. N.).** Die Hauptstelle der T. N. hat eine Broschüre, betitelt: „Die Technische Nothilfe, Wesen, Aufbau, Wirken“ herausgebracht, in der das Problem der T. N. von den verschiedensten Seiten her einer Betrachtung unterzogen wird. Wie schon aus dem Titel hervorgeht, gibt die Schrift einen Überblick über das gesamte Gebiet der T. N. Die einzelnen Abschnitte sind durch Verwendung bildlicher Darstellungen besonders anschaulich und übersichtlich gestaltet. Von der Gliederung der T. N. ausgehend und den Grundsätzen, die für sie maßgebend sind, wird geschildert, wie ein Einsatz vorbereitet wird, wie er abläuft, in welchem Umfange die praktische Einsatztätigkeit in den verschiedenen Landesteilen und in den verschiedenen lebenswichtigen Betriebsgruppen von 1919 bis 1923 erfolgte, wie sich die Nothelferschaft zusammensetzt, wie sie sich betätigt hat und mit welchem Erfolg.

— **Budweis-Linz-Gmunden.** Ein eisenbahngeschichtliches Gedenkblatt von Josef Sames. (Sonderabdruck aus der „Oberösterreichischen Rundschau“.) Die interessante Abhandlung stellt die Geschichte der ältesten Eisenbahn Österreichs und des europäischen Festlandes dar und bietet dem Heimatfreunde sowie dem Fachmann reiche Belehrung und Anregung.

Druckfehlerberichtigung.

In dem in Nr. 28 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze: Der Grunderwerbskommissar muß es auf S. 523, 2. Spalte, Zeile 30 von oben statt Nach-Bestimmung Noch-Bestimmung und in Zeile 8 von unten statt unterschrieben **unbeschrieben** heißen.

Ferner muß es in dem Aufsatz derselben Nummer: Beschleunigung des Wagenumlaufs auf S. 524, 1. Spalte, Absatz 3, Zeile 3 statt ungünstigeren heißen: günstigeren.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Weiershagen (Strecke Osberghausen-Wissen [Sieg]) wird zum 15. Juli 1924 für einige Personenzüge wieder eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 135 vom 12. Juli 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend: Antrag des Schriftleiters des technischen Vereinsorgans auf Erhöhung der Bezüge für die Schriftleitung.

Nr. I 136 vom 11. Juli 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den: Bezugspreis für das 6. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Nr. I 137 vom 11. Juli 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend: Verlagsvertrag des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Nr. I 138 vom 12. Juli 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend: Antrag des Eisenbahn-Zentralamts auf Ergänzung des § 13, Ziffer 1 unter 3a) der Anlage II des neuen VWÜ, Verladung von Holz mit regelmäßigen Lagerflächen über die Stirnwände offener Wagen.

Nr. III 116 vom 9. Juli 1924 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, betreffend: Die Niederschrift 79 des Satzungsausschusses, Mariazell, den 24./25. Juni 1924.

Nr. III 116 vom 9. Juli 1924 an die gemäß § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen, betreffend: Niederschrift 79 des Satzungsausschusses, Mariazell, den 24./25. Juni 1924.

Nr. IV 211 vom 9. Juli 1924 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend: Abrundung der Beträge in den Anmeldungen zur Vereinsabrechnung; Verzugszinsenberechnung in der Markwährung. Zur Niederschrift des Satzungsausschusses Nr. 79, Ziffer VII.

Nr. IV 218 vom 12. Juli 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Neufestsetzung der Höchst- und Mindestbeträge des Übk. zum VBR. in ungarischen Kronen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Juli 1924 wird der zwischen den Stationen Döringau und Neustädtel der Strecke Freystadt (Niederschlesien)-Waltersdorf neuerrichtete Personenhaltepunkt Emmagrube eröffnet.

Der Haltepunkt bleibt unbesetzt und dient nur dem Personenverkehr. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch den Zugführer. (855)

Frankfurt (Oder), den 11. Juli 1924.
Reichsbahndirektion Osten.

2. Nachruf

Am 11. Juli 1924 verschied im 62. Lebensjahre der

Oberregierungsbaurat

Herr Erwin Schwarzer.

Der Verstorbene war seit dem Jahre 1912 im Bezirk der Eisenbahndirektion Saarbrücken tätig. Vier Jahre gehörte er als Mitglied der Eisenbahndirektion des Saargebietes an.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen pflichttreuen Beamten und liebenswürdigen ehemaligen Mitarbeiter. (847)

Sein Andenken wird von uns dauernd in Ehren gehalten werden.

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion des Saargebietes.**

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Weiershagen (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg)) wird zum 15. Juli 1924 für einige Personenzüge wieder eröffnet. (833)

Elberfeld, den 7. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. Ia VWÜ. Infolge Vermurung war vom 30. Juni bis zum 1. Juli 1924 die Strecke Haus-Gröbming unfahrbar.

Innsbruck, den 5. Juli 1924. (834)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Für die Zeit der Außerbetriebsetzung der Reichsbahnfähre Swinemünde-Ostswine wird für die hierdurch bedingte Umleitung des Durchgangsverkehrs die Lieferfrist für Stückgut und Wagenladungen um 24 Stunden verlängert. Näheres enthält die am 17. Juli 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (854)

Berlin, den 14. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 20. Juli tritt Ausnahmetarif 8 für frisches Fleisch in Wagenladungen zur Durchfuhr durch Deutschland nach Holland in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (830)

Altona, den 9. Juli 1924.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1924 an wird die Grenzübergangsstation Ebersbach in den Geltungsbereich des oben genannten Tarifs einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Juli 1924. (842)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1924 an wird der Ausnahmetarif 51 für Holzschliff usw. auch Frachtsätze für 10 t enthalten. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. Juli 1924. (850)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 tritt die Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn dem Ausnahmetarif 10b für Zeitungsdruckpapier bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juli 1924. (837)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Abschnitt IV Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 6 u für Kohlen im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit sofortiger Wirkung folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner nach den Stationen der Troßinger Bahn.

Köln, den 11. Juli 1924. (843)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Juli 1924 treten die Ausnahmetarife für Tabak von den Niederlanden nach Österreich bzw. der Tschechoslowakei außer Kraft. (851)

Köln, den 12. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Im Wechselverkehr zwischen Regie und unbesetztem Reichsbahngebiet sowie zwischen Regie und der Kölner Zone wird mit Geltung vom 16. Juli dieses Jahres ab bei Gütern der Klassen E. und F. sowie bei Kohlen, auch soweit diese Güter zu Ausnahmetarifen gefahren werden, die deutsche Reichsbahnfracht um die Hälfte der eingerechneten Abfertigungsgebühr gekürzt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (849)

Elberfeld, den 12. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im vorletzten Absatz des Ausnahmetarifs 43 „Wenn sich hiernach die Frachtsätze usw." die Worte „Güter der Klasse C" in „Güter der Klassen C und D" abzuändern.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 9. Juli 1924. (836)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs für Düngemittel wird ab 20. 7. 1924 geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 9. Juli 1924. (835)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für einige badische Stationen Entfernungskürzungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (832)

Dresden, am 8. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. Juli 1924:

Aufnahme von Holzwickede, Brühl Übergang, Buir Übergang, Kierberg Übergang, Porz-Urbach Übergang in A. T. 35, Brühl Übergang und Buir Übergang in A. T. 49, Goldmühl und Kierberg Übergang in A. T. 52, Bad Schandau, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Großschönau (Sa), Gottleuba, Kupferhammer-Grünthal Langenhennersdorf, Niederbobritzsch, Niedersedlitz, Ottendorf-Okrilla, Plattling, Reichenbach (Oberlaus.), St. Egidien, Schwaben, Schwarzenberg-Neuwelt, Waldheim, Wendischfähre und Wolkenstein in A. T. 60, Brühl Übergang, Buir Übergang, Großkönigsdorf, Kalscheuren, Kierberg Übergang, Köln-Bonntor, Köln-Ehrenfeld, Köln-Eifeltor, Porz-Urbach und Porz-Urbach Übergang in A. T. 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Juli 1924. (831)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Abschn. IV „Geltungsbereich" des Ausnahmetarifs 6 u für Kohlen im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit sofortiger Wirkung folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner nach den Stationen folgender Bahnen:

Ravensburg-Weingarten-Baienfurt,
Weingarten-Baienfurt-Niederbiegen,
Santhofen-Oberstdorf,
Markt-Oberdorf-Füssen,
Walhallabahn (Stadtamhof-Donaustauf-Wörth [Donau]),
Fürth-Zirndorf-Cadolzburg,
Isartalbahn (München-Bichl),
Meckenbeuren-Tettnang,
Bad Aibling-Feilnbach,
Murnau-Kohlgrub-Oberammergau,
Türkheim-Wörrishofen.

Als Zuschlag gilt der im Heft C I b vorgesehene allgemeine Zuschlag für Wagenladungen, 10 ₰ für 100 kg, soweit nicht für einzelne Stationen Ausnahmen vorgesehen sind. (828)

Köln, den 7. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Abschnitt IV „Geltungsbereich" des Ausnahmetarifs 6 u für Kohlen im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit sofortiger Wirkung folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner nach den Stationen folgender Bahnen:

1. Nebenbahn Achern-Ottenhöfen,
2. „ Biberach-Oberharmersbach,
3. „ Haltingen-Kandern,
4. „ Krozingen-Münstertal-Sulzburg,
5. „ Möckmühl-Dörzbach,
6. „ Mosbach-Mudau,
7. „ Oberschefflenz-Billigheim,
8. „ Orschweier-Ettenheimmünster.

Köln, den 9. Juli 1924. (844)
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Mit sofortiger Wirksamkeit ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite	Bayerische (Staats-) Lokalbahn-Stationen	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km	Größte zulässige feste Radstände für Güterwagen m	Raddrücke für Güterwagen kg
5	Altreichenau	Deggendorf Bahnhof	108	4,5	6250
7	Erlauzwiesel	"	91	4,5	6250
7	Fischhaus	"	71	4,5	6250
7	Frauenberg	"	111	4,5	6250
7	Freyung	"	100	4,5	6250
7	Fürsteneck	"	70	4,5	6250
8	Haidmühle	"	117	4,5	6250
9	Jandelsbrunn	"	96	4,5	6250
9	Karlsbach	"	93	4,5	6250
11	Neureichenau	"	103	4,5	6250
12	Röhrnbach	"	77	4,5	6250
14	Waldkirchen (Ndb.)	"	86	4,5	6250

Seite 12 heißt die Station nicht Rauenstein, sondern Rauhenstein.

München, 11. Juli 1924. (846)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit ab 17. Juli 1924:
Aufnahme von Bedburg Erft) Übergang, Brühl Übergang und Porz-Urbach Übergang in A. T. 30; Buir Übergang und Kierberg Übergang in A. T. 31; Bedburg (Erft) Übergang, Buir Übergang und Kierberg Übergang in A. T. 32; Neustadt (Saale) in A. T. 33; Brühl Übergang in A. T. 34; Benshausen, Steinbach-Hallenberg, Viernau, Sosnitza, Sosnitza Grenze und Hiltrup in A. T. 35; Berga-Kelbra und Ellrich in A. T. 53. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Juli 1924. (841)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande.
Mit sofortiger Gültigkeit wird als Ziff. 5 der Anwendungsbedingungen aufgenommen: „5. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes werden im Rückvergütungswege für Holz gewährt, das in den auf deutschem Boden gelegenen Grenzeinbruchsstationen aus der Tschechoslowakei oder darüber hinaus gelegenen Ländern ankommt und nach Einlagerung in den dortigen Zolltransitlagern unverändert oder als Schnittware während der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs unmittelbar nach den Niederlanden oder darüber hinaus weiterverfrachtet wird. Der Antrag auf Vergütung des Frachtunterschiedes ist innerhalb zweier Monate nach der Auflieferung unter Beifügung der Frachtbelege und eines amtlichen Ausweises über die Herkunft des Holzes bei der Reichsbahndirektion Dresden zu stellen.“ Die bisherigen Ziff. 5 und 6 werden Zif. 6 und 7.

Dresden, am 12. Juli 1924. (839)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Am 15. Juli 1924 werden die Entfernungen für einige Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft ermäßigt. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 12. Juli 1924. (840)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. — Durchfuhrtarife: 1. D 93 für den Verkehr Österreich-Schweiz und bayerische Donauumschlagplätze-Schweiz. 2. D 95 für den Verkehr Österreich-Frankreich und bayerische Donauumschlagplätze-Frankreich. 3. D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze - Niederlande. 4. D 99 für den Verkehr Tschechoslowakei-Schweiz. 5. D 101 für den Verkehr Tschechoslowakei-Frankreich.
Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1924 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhr-Ausnahmetarife für bestimmte verkehrswichtige Güter in Kraft. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Vergünstigungen werden im Rückvergütungswege bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb 30 Tagen gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifen zu entnehmen. Die Tarife D 93 und 95 können zum Preise von je 30 Goldpfennig, die Tarife D 97, 99 und 101 zum Preise von je 20 Goldpfennig von der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München bezogen werden.

München, den 5. Juli 1924. (829)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Der Bayerische Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Regensburg, gibt hiermit bekannt, daß er neue Ersatzleistungs-Bestimmungen für Lagergüter herausgegeben hat. Die Feuer-Versicherung durch den Lagerhalter ist obligatorisch. Näheres bei der Direktion und den Dienststellen. (848)
Regensburg, den 12. Juli 1924.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn Aktiengesellschaft.
Ab 1. Juli lfd. Js. tritt der Nachtrag II zum Binnen-Personentarif in Kraft.

Berlin, im Juni 1924. (852)
Die Direktion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 erscheint ein Berichtigungsblatt zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II, enthaltend Einführung des Lichtbildzwanges für Monats- und Schülermonatskarten.
Nähere Auskunft erteilen die Stationen sowie das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 12. Juli 1924. (845)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsstoffen für die Reichsbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für die Zeit vom 1. Juli 1924 bis 30. September 1924, und zwar:
a) 306 000 kg bunte Putzbaumwolle, 8850 kg weiße Putzlappen, 29 600 Stück Putztücher, 18 500 Stück Scheuertücher,
b) 13 100 kg Kernseife, 56 000 kg Schmierseife.

Eröffnung der Angebote zu a) am Freitag, den 25. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, zu b) Donnerstag, den 24. Juli d. J., vormittags 11 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Präsidialbüro gegen 0,50 ℳ bar für Angebote zu a) oder b) ab. Zuschlagfrist bis 7. August 1924.

Hannover, den 10. Juli 1924. (838)
Reichsbahndirektion.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Werkzeuge:

100 Stück Nagelbohrer mit Handgriff,
80 „ Zentrumbohrer für Bohrdraufe,
65 „ Löffelbohrer für Bohrdraufe,
220 „ Spiralbohrer für Bohrdraufe mit Doppelmesser,
30 „ Schneckenspitzbohrer mit Stangen und Öhr,
8875 „ Spiralbohrer für Metall,
200 „ Spiralbohrer für Metall, Anbohrer,
1325 „ Spiralbohrer für Metall aus Schnelldrehstahl,
10 „ Spiralbohrer für Metall aus Schnelldrehstahl m. metr Konus,
86 „ Spiralbohrer für Metall aus Werkzeugstahl m. metr. Konus,
16 „ Glaserdiamanten,
150 Schrothämmer für Kalthieb, ohne Stiel,
25 Vorschlaghämmer ohne Stiel,
10 Simshobel,
10 Schrubbhobeleisen,
35 Simshobeleisen,
2200 Stück Vorhangschlösser,
200 „ Schlackenschaufelblätter,
60 „ Holzhämmer für Klempner,
30 „ Holzhämmer für Kupferschmiede

soll in verschiedenen Losen verdungen — verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 12. August 1924, vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. September. (853)
Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. | Berlin, den 24. Juli 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Abwehr.

Von Staatsminister a. D. von **Breitenbach.**

Das Gutachten der Eisenbahn-Sachverständigen über die Deutsche Reichsbahn spricht aus, daß die deutschen Eisenbahnen mit „Luxus und Größenwahn“ verwaltet und betrieben seien. Es erwartet von einem Verlassen dieser Geistesrichtung, von einer veränderten Organisation und von einer Voranstellung rein privatwirtschaftlicher Verwaltungsmaximen eine Steigerung des Erträgnisses bis zu einer Höhe, welche die angesonnene außerordentliche Belastung zugunsten der Ententestaaten tragbar und wahrscheinlich machen werde.

In Nr. 21 dieser Zeitung hat Unterstaatssekretär a. D. Franke in einer inhaltvollen Abhandlung die Annahmen und Voraussetzungen des Gutachtens kritischer Würdigung unterzogen. Ich sehe angesichts der im vollen Zuge befindlichen Verhandlungen über die Neugestaltung der Reichsbahnen von einer Beurteilung des Gutachtens in toto ab im Bewußtsein der Verantwortung, die auf jedem lastet, der zu dieser Frage Stellung nimmt, insbesondere auf dem, der in der Vergangenheit berufen war, entscheidend in der Verwaltung der Staatseisenbahnen zu wirken.

Aber aussprechen will und muß ich, daß die im Eingang wiedergegebene Kennzeichnung der Verwaltungsmethode für den Bereich der vormaligen Preußischen Staatsbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen als unzutreffend abzulehnen ist, daß ich eine gleiche Auffassung bei den früheren Leitern der vormaligen deutschen Staatsbahnen voraussetze.

Als Fachmann und Kenner einer in einem halben Jahrhundert bewährten und blühenden Institution, die für die Bundesstaaten des alten Reiches und für das Reich selbst ein lebensvolles, reichsten Segen spendendes Friedensinstrument gewesen ist, steht für mich fest, daß das harte Urteil der Gutachter unzutreffend ist, daß eine sorgsame Nachprüfung derjenigen Momente gefehlt hat, welche Gestaltung und Einrichtung des deutschen Eisenbahnwesens bedingten, wie sie sich darstellten.

Daß die Zeit nach dem Weltkrieg für die Beurteilung der Verwaltung eines Eisenbahnsystems keine Unterlage bietet, wird auch dem nicht fachmännischen Beurteiler, geschweige denn dem fachmännischen einleuchten. Die deutschen Eisenbahnen befanden sich nach dem Kriege sachlich und persönlich im Zustande der Herunterwirtschaftung und Erschöpfung, Folgen, welche durch die in dem Friedensvertrag sanktionierten schwersten Eingriffe gesteigert wurden. Außerordentlicher Maßnahmen, die in Normalzeiten als unwirtschaftlich zu verwerfen waren, bedurfte es, um den Apparat in Gang zu halten. Eine ruhige, vernünftige Verwaltung konnte nur angestrebt werden. Die fortschreitende Entwertung der Mark, der Einbruch in das Ruhrrevier, die Absperrung der Rheinlande, die Regieverwaltung stellten alles auf den Kopf und verlängerten den Zustand der Unvollkommenheit und Unwirtschaftlichkeit bis in die Gegenwart.

Dieser ganze Zeitraum stand und steht wohl mehr im Zeichen der Armseligkeit als des Luxus und trägt, wenn auch nicht den Stempel des Kleinmuts, so doch keinenfalls des Größenwahns.

Was nach dem Kriege geschah, mußte geschehen, um die Verwaltung vor dem völligen Zusammenbruch zu bewahren, die zurückkehrenden Kriegsteilnehmer unterzubringen und die notleidende Industrie zu stützen.

Die von mir angefochtene Kritik kann daher nur denjenigen Zuständen gelten, die vor dem Kriege oder vor dem Friedensschluß bestanden.

Es kann für mich nicht in Frage kommen, in eine zahlenmäßige

Wiederlegung einzutreten. Dieses scheint angesichts des vor aller Augen liegenden Tatbestandes und vor dem Auditorium der Leser der Vereinszeitung nicht erforderlich, würde vielleicht auch von den hauptsächlichsten Erwägungen ablenken.

„Luxus und Größenwahn" einer Betriebsverwaltung muß sich offenbaren in ihrer

Organisation, in der Personalverwaltung, Betriebsführung und auf dem Gebiete der rein technischen Einrichtungen und Leistungen.

Die Organisation der Preußischen Staatseisenbahnen, welche heute noch in allen wesentlichen Punkten für die Reichsbahn Geltung hat, war das Endergebnis einer jahrelangen Entwicklung nach Durchführung der Verstaatlichung der Privateisenbahnen auf Grund einer Vorarbeit, an der die ersten Sachverständigen der Verwaltung teilgenommen hatten — mit an erster Stelle mein Nachfolger, Staatsminister Hoff. Sie ist nicht wie Athene aus dem Haupte des Zeus entsprungen.

Straffe und prompte Führung der Betriebsverwaltung mit geringstem Personal- und Sachaufwand war ihr Ziel. Dieses wurde erreicht. Die Personalausgaben erfuhren eine für die damalige Finanzlage beträchtliche Minderung von mehr als 20 Millionen Mark jährlich. Der innere geschäftliche Verkehr wurde denkbar weitgehend vereinfacht und beschleunigt mit den günstigsten Rückwirkungen auf die ganze Verwaltungsführung, wie auch auf Betrieb und Verkehr. Daß im wesentlichen das Richtige getroffen war, erhellt aus der Tatsache, daß die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz gleichartige Organisationen mutatis mutandis durchführten, später selbst ausländische Eisenbahnen folgten.

Um eine Organisation haltbar zu machen, sie davor zu bewahren, daß der Personal- und Sachaufwand gegen ihre Grundgedanken wieder zunimmt, ohne daß genügende Rechtfertigung durch das Ansteigen des Verkehrs gegeben ist, bedarf es dauernder, niemals nachlassender Überwachung. Geschieht dieses nicht, so reißt erfahrungsgemäß der alte Schlendrian wieder ein. Die Schutzmittel hiergegen boten die Verwaltungs- und Finanzordnung. Sie wurden mit Strenge angewendet. Der Erfolg war zweifellos. Der Personalaufwand nach tonnenkilometrischen Leistungen auf Einheiten zurückgeführt, ergab für die Preußischen Staatseisenbahnen glänzende von anderen Bahnsystemen kaum übertroffene Leistungen.

Wenn anhaltende Verkehrssteigerungen eine naturgemäße Steigerung der Kopfzahlen brachten, so erfolgten keine Entlassungen. Nur die Annahme neuen Personals wurde gesperrt. Der natürliche Abgang, unterstützt durch eine humane Anwendung günstiger Ruhegehaltsbestimmungen für die Beamten und der Arbeiterpensionskasse, brachte bald den für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Ausgleich.

Daß Personalluxus getrieben, d. h. daß die für die Verwaltung und den Betrieb erforderlichen Arbeitskräfte nicht ausgenutzt wurden, wird weder für die Beamten noch für die Arbeiterschaft bewiesen werden können.

Die Betriebsführung paßte sich unter sorgsamer Kontrolle der Ausnutzung der Züge dem Verkehrsbedürfnis an. Im Personenverkehr wurde den in allen Kulturstaaten gleichmäßig hervorgetretenen Wünschen auf Kürzung der Fahrzeiten bei prompter Zugabfertigung entsprochen, im Güterverkehr wurden fortschreitend die Lieferzeiten durch zweckmäßige Gestaltung von Betrieb und Verkehr gekürzt.

Ein Luxus tat sich hierin nicht kund, sondern nur der berechtigte Wunsch des größten Eisenbahnnetzes der Welt, das Höchste zu leisten, was auf diesem Gebiete geleistet werden konnte. Mit Genugtuung konnte hierbei jahraus, jahrein festgestellt werden, daß die Fortschritte im Betriebe dank der vollendeten neuzeitlichen Sicherheitseinrichtungen zu einer ständigen Minderung der Unfallgefahren führten.

Daß die zur Aufnahme des Verkehrs dienenden Anlagen mit diesem gleichen Schritt zu halten hatten, war eine selbstverständliche Forderung. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands war eine so außerordentliche, daß selbst die leistungsfähigste Verwaltung, wie diejenige der Preußischen Staatseisenbahnen, zeitweilig in Bedrängnis kam und Mühe hatte, mit ihren Anlagen und Einrichtungen ihr zu folgen. Im Jahre 1906 wurde ein umfassendes Bauprogramm für ihr Netz aufgestellt, das mit fünf Milliarden abschloß. Die Durchführung war im Jahre 1912 fast vollendet, als im Herbste eben dieses Jahres eine Verkehrswelle eintrat, die schwere Betriebsstörungen zur Folge hatte. Es war erkennbar, daß trotz der außerordentlichen Neubauten das Geschaffene noch nicht genügte. Insbesondere auf dem Gebiete der Rangierbahnhöfe mußte weiter nachgeholfen werden. Es ist möglich, daß, wenn die Gutachter diese auf einen Verkehr zugeschnittenen Riesenbahnhöfe, der über denjenigen des Jahres 1912 hinausging, teilweise verödet und unausgenutzt gesehen haben, der Eindruck hervorgerufen werden konnte, als ob über Bedürfnis gebaut worden sei. Im Ruhrrevier wurden im Jahre 1913 bis zu 32 000 Wagen zu je 10 Tonnen täglich gestellt; entsprechende Zahlen galten für die übrigen Industriegebiete, wie für die großen Industrie- und Handelsplätze. Heute werden im Ruhrgebiet kaum 20 000 Wagen täglich gestellt.

Bei Ausbruch des Weltkrieges befanden sich die Eisenbahnen auf einem Stande größter Leistungsfähigkeit. Dieses war erreicht, nicht weil sie sich auf den Krieg vorbereitet, sondern weil sie der gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklung des Wirtschaftslebens Rechnung getragen hatten, durch eine reiche Ausgestaltung ihres Netzes, ihrer Betriebs-, Verkehrs-, Werkstattsanlagen und ihres Betriebsparkes.

Die Kriegsbereitschaft ergab sich hieraus als selbstverständliche Folge. Sie bedurfte keiner nennenswerten Nachhilfe.

Anscheinend haben die in den letzten Jahrzehnten entstandenen Hochbauten der Eisenbahnverwaltungen, insbesondere die Empfangsgebäude, den Eindruck hervorgerufen, als ob hier eine übermäßige luxuria sich geltend gemacht hätte. Wohl sämtlich sind diese an die Stelle von Bauten getreten, die, aus der Zeit der ersten Anlage der Eisenbahnen stammend, sich als völlig unzureichend für den Verkehr erwiesen hatten. Daß eine Verwaltung von größter Potenz und außerordentlicher Bedeutung für den Staat bei Neubauten zugleich mit ihrer Anpassung an das gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbedürfnis auch dem Schönheitssinn, der Bedeutung der Städte und der landschaftlichen Umgebung Rechnung trägt, wird nicht anfechtbar sein. Die aus der Berücksichtigung ästhetischen Empfindens erwachsenen Mehrkosten sind verschwindend gegen den Gesamtaufwand, der aus der Anlage einer den neuzeitlichen technischen Anforderungen genügenden Bahnhofsanlage erwächst, wobei nicht nur an die Anlagen für den Personenverkehr, sondern auch an diejenigen für den Güterverkehr und den gesamten Betrieb zu denken ist.

Vor dem Weltkriege befand sich Deutschland auf dem Höhepunkte der Blüte einer Kulturnation. Dieser Hochstand prägte sich in allen seinen Bauten aus, mochte der Staat, die Provinz, die Städte oder Private Bauherren sein. Der aufmerksame Beobachter wird dieses allerorten in Deutschland feststellen können und in diesen Schöpfungen vielfach Denkmäler einer großen Vergangenheit erblicken. Nicht nur in den Hauptstädten der Staaten, sondern in allen Städten mit fortschreitendem Handel und Verkehr hatte sich eine bemerkenswerte städtebauliche Entwicklung vollzogen, die in den Straßenanlagen und ihren Bauwerken zur Geltung kam. Es war nur naturgemäß, daß die Städte bei dem Streben nach Verschönerung innerhalb ihrer Weichbildgrenzen beanspruchten, daß, wenn durch den Verkehr überholte Anlagen beseitigt wurden, der Ersatz auch dem verfeinerten Schönheitssinn der Bevölkerung Rechnung tragen sollte, und so großräumig anzulegen war, daß auf absehbare Zeit eine Umgestaltung nicht erforderlich war.

Es mag sein, daß andere Völker mit gesteigerter realistischer

Auffassung auf diesem Gebiete größere Zurückhaltung geübt haben und üben. Aus der gegenteiligen Auffassung in Deutschland auf Luxus und Größenwahn zu schließen, erscheint abwegig und ungerecht. Auch ohne den furchtbaren Eingriff in die Reichsinteressen, den die geplante Vergesellschaftung der Reichsbahn und ihre Stellung unter ausländische Kontrolle bedeutet, wäre bedingt durch die Finanzlage auch auf diesem Gebiete äußerste Einschränkung erfolgt. Sie ist es bereits!

Die Buch- und Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn.

Von Regierungsbaurat **Otto Buschbaum**, Gleiwitz.

1. Die jetzige Buch- und Wirtschaftsführung.

Bei der eiligen Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1919 behielten die einzelnen Länder die bisherige Wirtschaftsordnung und Organisation ihrer Staatsbahnen bei; nur äußerlich brachte man sie in ein einheitliches Buchungsschema, das im wesentlichen mit dem im Jahre 1895 bei der preußischen Staatsbahn eingeführten übereinstimmt. Das war naheliegend. Hatten sich diese Vorschriften doch durch die Jahrzehnte gewaltiger Verkehrssteigerung hindurch glänzend bewährt und war es doch eine anerkannte Tatsache, daß es kaum einen Privatbetrieb gab, der besser bis ins kleinste durchorganisiert war. So hat allmählich die Meinung immer mehr Boden gewonnen, daß die bekannten guten Leistungen und Überschüsse unserer Staatsbahnen ohne diese Wirtschaftsordnung gar nicht zu erzielen gewesen wären, daß es überhaupt gar nicht anders sein könne und immer so war.

Es ist deshalb in unserer schnellebigen, vergeßlichen Zeit vielleicht nicht unangebracht, darauf hinzuweisen, daß die nach der Verstaatlichung wichtiger preußischer Privatbahnen im Jahre 1880 eingeführte Staatsbahn-Organisation und Wirtschaftsführung sich erheblich von der heutigen unterschied. Als auf Drängen Bismarcks der Reichstag im Juni 1873 beschloß, für alle deutschen Staats- und Privatbahnen eine einheitliche Statistik und Buchungsordnung einzuführen, stellte das neu geschaffene Reichseisenbahnamt zusammen mit Vertretern des zuständigen preußischen Handelsministeriums hierfür einen Entwurf auf. Was lag dabei näher, als daß diese aus der vorzüglichen Schule der preußischen Landes- und Justizverwaltung hervorgegangenen Beamten bei dieser neuen Aufgabe das Heil in einer möglichsten Annäherung an die allgemeinen Verwaltungsgrundsätze erblickten. Der Verein der Privatbahnen erhob jedoch Einspruch; sein Gegenentwurf wurde aber 1877 von der Regierung für ungeeignet befunden. Da jedoch nach Lage der Gesetzgebung freiwillige Vereinbarung nötig war, kam es schließlich doch zu gemeinsamen Verhandlungen und 1878 zu einer eigenartigen Einigung, indem man nämlich die Wirtschaftsergebnisse zweimal aufschrieb, nach jeder der beiden Anschauungen.

Von 1880 ab wurden demgemäß für jede Staats- und Privatbahn und (bis 1895) auch für jede einzelne der 11 großen preußischen Direktionen die statistischen Ergebnisse, die Bauausgaben sowie die Einnahmen und Ausgaben so nachgewiesen, wie es im „Normalbuchungsformular" in sorgfältiger Unterteilung nach Titeln und Untertiteln auf Vorschlag der Privatbahnen festgelegt war. Dabei wurden die Aufschreibungen für Schmalspur- und Anschlußbahnen von denen der vollspurigen öffentlichen Bahnen getrennt, was zweifellos zweckmäßiger als die heutige Zusammenschreibung ist. Die Abrechnung zerfiel in

I. Rechnung des Eisenbahnbetriebs, mit 3 Anlagen:
- Ia. Rechnung des Erneuerungsfonds,
- Ib. Rechnung des Reservefonds,
- Ic. Rechnung des Werkstättenbetriebs und

II. Rechnung des Eisenbahnbaus.

Bei der Rechnung des Eisenbahnbetriebs wurden die Ausgaben sorgfältig im einzelnen und ganzen nach jeder der folgenden 6 Dienstgruppen ermittelt:

1. die allgemeinen Verwaltungskosten,
2. die (recht beträchtlichen) Kosten der Betriebsverwaltung,
3. die Kosten der eigentlichen Transportverwaltung, und zwar nach:
   - a) der äußere Bahnhofsdienst,
   - b) der Expeditionsdienst,
   - c) der Zugbegleitdienst,
   - d) der Zugförderdienst als der umfangreichste.

Es galten also damals Bau, Betrieb und Werkstätten als gesonderte Unternehmungen, mit eigener Rechnung in jedem Direktionsbezirk, die gegeneinander abrechneten. Die Werkstätten-Stoffverwaltung wurde als selbständiger Zweig der Werksverwaltung behandelt. Diese Art der Aufstellung stimmt also überein mit der bei Privatbahnen üblichen und ist ähnlich auch bei den inzwischen in Staatsbesitz übergegangenen Eisenbahnen der Schweiz, Italien, Prag-Nord in Benutzung, welche sämtlich die Buchführung der ehemaligen Aktiengesellschaften ohne wesentliche Änderungen beibehielten.

Als bei unseren rasch wachsenden Staatsbahnen aber an die Stelle der um 1880 übernommenen Privatbahnbeamten immer mehr Beamte aus der allgemeinen Landes- und Justizverwaltung traten, war die Zeit für eine Neuordnung der Verwaltung gekommen. Minister v. Thielen setzte eine Kommission ein, welche in langwieriger, überaus sorgfältiger Arbeit die 1895 in Kraft getretene und im wesentlichen heute noch geltende Organisation und Wirtschaftsvorschriften festlegte. Wir haben hierüber eine ausführliche und lebenswarme Darstellung[1]) von einem der hervorragendsten Mitglieder dieser Kommission, dem kürzlich verstorbenen Eisenbahndirektionspräsidenten Seydel. Er schildert, wie sie damals bei den Beratungen, allerdings nur unter lebhaftem Widerspruch aus den nicht maßgebenden Kreisen der Verwaltung, den Staatsingenieuren, von der Überzeugung ausgingen, daß „der Betrieb nur ein einzelner Zweig der Verwaltungstätigkeit sei", und er sich deshalb den Belangen der allgemeinen Verwaltung innerhalb der Staatsbahn unterordnen müsse (vgl. S. 33). Man hob nun damals nicht nur die vorstehend beschriebenen, von Anfang an wohl nur wenig genutzten Kostenaufschreibungen auf, sondern auch die zweite, 1880 vereinbarte Art, welche eine eigenartige Mischung privatwirtschaftlicher und verwaltungsmäßiger Anschauungen war. Außerdem verschwanden damals auch die Anfänge betriebswirtschaftlicher Untersuchungen, die im Normalbuchungsformular in ausführlichen Tabellen vorgeschrieben waren, mit denen man zum Beispiel in ganz neuzeitlicher Weise mit direkten, mittelbaren und Allgemeinkosten die „Kosten der Zugkraft" oder den Wirkungsgrad der Betriebsführung der einzelnen Bahnen und Direktionen durchleuchten wollte.

Die Buchungs- und Finanzordnung, welche nun 1895 an Stelle der vorerwähnten Bestimmungen trat, beruht auf einem möglichst sorgfältigen Voranschlag der im nächsten Jahr benötigten Köpfe und Sachmengen und der diesen entsprechenden Geldmittel. Davon, ob die der Veranschlagung zugrunde gelegte Schätzung der nächstjährigen Verkehrssteigerung eintrifft oder nicht, hängt natürlich in erster Linie die Richtigkeit des Voranschlags ab. Der Kernpunkt des äußerst umfangreichen Rechnungs- und Kontrollwerkes besteht nun darin, bei jeder einzelnen Stelle die ordnungsgemäße Verwendung und Verrechnung der ihr zugewiesenen Bewilligungen sicherzustellen. Zu diesem Zweck hat man in einem vielbändigen, aus einem Guß bestehenden Werk in bewunderungswürdiger Weise ein Kontrollsystem geschaffen, nach welchem jede einzelne Stelle zu arbeiten hat und kontrolliert wird. Man hat aber auch, über die reine Verwaltung des Vorhandenen hinaus, der Betriebskontrolle insofern Rechnung getragen, als in umfangreichen, sorgfältig durchdachten Aufschreibungen jede Stelle ihren Vorgesetzten fortlaufend über Kopfzahlen und Stoffverbrauch unterrichten muß, stets im Vergleich zum Vormonat oder Vorjahr, oder auch zu Nachbarstellen, selten im Vergleich zur Leistung, nie im Vergleich zu den Kosten. Auch sie dienen meist zur Überwachung der Haushaltungsunterlagen und werden in der Regel unverarbeitet weggelegt.

Die Etatsaufstellung und Abrechnung findet nun bekanntlich jährlich einmal und seit 1919 nur über die ganze Reichsbahn durchgerechnet statt, während ab 1895 die einzelnen Staatsbahnen und 1880—1895 auch die preußischen Direktionen einzeln ihre Einnahmen und Ausgaben feststellten. Es gibt jetzt keine klar getrennte Bau- und Betriebsrechnung und auch keine besondere Rechnungslegung nach Werkstätten oder nach einzelnen Dienstzweigen mehr, denn der Haushalt hat jetzt folgendes Schema:

A. Ordentlicher Haushalt:

I. Einnahmen:
1. der Hauptverwaltung (Minist.).
2. der Betriebsverwaltung.
3. Sonstige Einnahmen.

II. Ausgaben:
1. der Hauptverwaltung.
2. der Betriebsverwaltung, und zwar
   Tit. 1—12) persönliche Ausgaben,
   Tit. 13—18) sächliche und gemischte Ausgaben.
3. Sonstige fortdauernde Ausgaben.
4. Schuldendienst.

[1]) Vgl. F. Seydel: „Die Organisation der preußischen Staatsbahn". Jul. Springer, Berlin 1919.

B. Außerordentlicher Haushalt:

I. Einnahmen.

II. Ausgaben:
1. Hauptfonds (besondere Bauten und Fahrzeuge).
2. Sonstige Baufonds.
3. Rückzahlung der Schulden der Staatsbahnländer.

Die Hauptteilung nach ordentlichem und außerordentlichem Haushalt findet sich meines Wissens bei keiner anderen Bahn. Sie ist eine Verwaltungsmaßnahme, um die sorgfältige Prüfung der meist erheblichen Einzelbeträge des außerordentlichen Haushalts sicherzustellen, die deshalb in der Regel schon zwei Jahre vorher zum Etat angemeldet werden müssen, während gerade bei diesen Ausgaben die Privatbetriebe auf schnelle Entscheidung und Ausführung größten Wert legen, als Quelle ihrer Wettbewerbsfähigkeit oder — großer Verluste. Es werden nun durch die 1895 eingeführte frachtfreie Beförderung des Bau- und Dienstgutes und durch Ersatz- und Ergänzungsbeschaffungen aus Betriebsmitteln, wie bei allen guten Aktiengesellschaften, stille Reserven unbekannter Höhe geschaffen. Aber die bekannten Kennzeichen des wirtschaftlichen Ergebnisses, der Betriebskoeffizient und die Rente des (abgeschriebenen) Anlagekapitals werden dadurch noch problematischer als sie an sich schon sind. Die Betriebsausgaben selbst, der Hauptteil der Ausgaben, werden nun nicht mehr nach Dienstzweigen, sondern nach 18 (früher 12) Titeln mit zahlreichen Untertiteln aufgeschrieben und über das ganze Unternehmen durchgerechnet; ihre Zerlegung erfolgt bei den persönlichen Ausgaben nur noch nach den einzelnen Teilen des Beamteneinkommens oder bei den sachlichen Kosten nach Art des Stoffes u. dgl. Jede Person und Sachmenge wird von einem Verwaltungsbeamten der Direktion nach Maßgabe des Etats „verwaltet" und den ausführenden Stellen zugeteilt. Es besteht nun kein lebendiger Zusammenhang mehr mit der möglichst wirtschaftlichen Ausführung des ständig wechselnden Betriebes.

Voraussetzung hierbei war die gleichzeitige völlige Umorganisation der Verwaltung. Es überschreitet den zur Verfügung gestellten Platz, die interessanten Darstellungen des Präsidenten Seydel näher zu beleuchten, mit denen die Notwendigkeit einer Änderung erhärtet werden soll. Die Frage ist schwierig zu entscheiden, weil es ja eine sorgfältig ausgebaute und genutzte Wirtschaftsführung nicht gab, die darauf Auskunft gegeben hätte.

Es arbeiteten 1880—1895 unter den zuletzt 11 großen Direktionen, die, ähnlich wie es jetzt in Nordamerika oder England geschieht, so gewählt waren, daß die großen Hauptstrecken (z. B. Frankfurt a. M.-Berlin) in einer Hand waren, 70—80 Betriebsämter. Diese waren eine kleine Behörde für den Außendienst, in welcher die vier Fachrichtungen: Bau, Betrieb, Fahrdienst und Verkehr, durch je einen Oberbeamten vertreten waren. Sie faßten ihre Beschlüsse kollegial, ähnlich wie heute noch bei den Schweizer Bahnen, wobei einer von ihnen als Betriebsdirektor den Vorsitz führte, übrigens in vier Fünftel der Fälle ein Ingenieur. Seydel zeigt nun an vier interessanten Beispielen aus der Praxis, wie schwer es damals „den zu bürokratischer Schwerfälligkeit neigenden Direktionen" fiel, ein klares Bild von den Vorgängen im Außendienst zu erhalten. Es kam ihnen offenbar nicht in den Sinn, daß der Ausbau und nicht der Abbau der Wirtschaftsführung und Betriebskontrolle dazu der geeignetste Weg gewesen wäre; sie vermehrten vielmehr durch Anforderung umfangreicher, aus guten Gründen nicht immer mit den Tatsachen übereinstimmender Berichte das Schreibwerk außerordentlich. Außerdem wirkten sie aber auch häufig hemmend, wie die Beispiele erweisen, wenn „die vielfach mit aufstrebenden Elementen besetzten Betriebsämter" wertvolle Vorschläge machten, wozu die kollegiale, den Gesichtskreis weitende Zusammenarbeit der vier Fachrichtungen reichlich Gelegenheit bot.

Bei den Werkstätten, welche direkt unter der Direktion standen, war damals unsere neueste „Neuordnung" in vieler Beziehung weiter durchgeführt als es heute der Fall ist. Sie hatten ein großes technisches Büro, selbständige Lagerverwaltung und, ebenso wie die Betriebsämter, eigenen Etat. Große Werkstätten, wie z. B. Köln-Nippes, hatten zwar vier Oberbeamte, aber nur einen Vorstand; sie hatten auch eine Eisenbahnschule mit einem hauptamtlichen, akademisch gebildeten Lehrer.

Es läßt sich daher vielleicht die Notwendigkeit bezweifeln, im Jahre 1895 die Betriebsämter aufzulösen und durch 500 nebeneinander wirkende Inspektionen (Ämter) der einzelnen Fachrichtungen, noch dazu mit nicht übereinstimmendem Bezirk und Sitz, zu ersetzen.

Immerhin haben Allgemeinheit und Industrie keinen Anlaß, über die Staatsbahnen zu klagen, denn die Entwicklung der Tarife für Personen und Güter war weit günstiger als die gleichzeitige Preisentwicklung industrieller Stoffe. Aber die Tarife waren in ganz Europa etwa gleich hoch und ihre allmähliche Senkung war eine internationale Erscheinung, die also kein schlüssiger Beweis für die innere Güte des Unternehmens ist. Das ist jedenfalls klar, daß es irgendwie in dem finanziellen Ergebnis zum Ausdruck kommen muß, wenn nun 1895 Verkehr und Betrieb völlig getrennt und infolge der nun rein verwaltungsmäßigen Auffassung der Verkehrsaufgaben in den Verkehrsämtern der Betrieb in zunehmendem Maß zu unproduktiven Leistungen und Bauten für die nachträgliche Ordnung des Verkehrs gezwungen wurde. Denn die Ausgaben der Verwaltung sind nur wenig von den Nutzleistungen oder gar von Etatsvoranschlägen und deren Kontrolle abhängig, sondern letzten Endes von der technischen Frage der erforderlichen Gesamt-Betriebsleistungen. Diese in den früheren Veröffentlichungen[2]) des Verfassers angeschnittene Frage wird an anderer Stelle eingehender behandelt werden; hier sei nur erwähnt, daß die dort gezeigte erhebliche Verschlechterung im Jahre 1895 einsetzt, also offenbar im Zusammenhang mit der damaligen Neuordnung steht. Zweifellos ist es eine gute Leistung der Staatsingenieure, daß sie bei den engen, ihnen nun gezogenen Grenzen trotzdem den Verkehr fast klaglos abwickelten. Aber daß es bessere Wege gibt, haben uns die nordamerikanischen Privatbahnen gezeigt, die 1895 ebenso ungünstig dastanden, damals aber durch vorausschauende Anwendung betriebswirtschaftlicher und technischer Mittel den Grund dazu legten, daß sie heute ihre Güter zur Hälfte unserer Kosten befördern können.

Unsere Wirtschaftsführung gibt auf diese wirtschaftlichen Fragen keine Antwort. Man hat sie auch kaum gesucht, denn allmählich trat der Sinn für den Wert wirtschaftlicher Rechnungen immer mehr zurück. Und doch wäre nirgends mehr Anlaß, die Wirtschaftlichkeit jeder Investition vorher und nachher sorgfältigst nachzuprüfen und den Betrieb und etwaige Verbesserungen fortlaufend wirtschaftlich zu überwachen, als bei den Eisenbahnen, denn diese benötigen nach Art ihres Betriebes 5—20mal mehr Kapital als andere Betriebe, so daß also dessen Niederhaltung besonders wichtig ist. Deshalb muß unsere nächste Aufgabe die Schaffung einer neuen Buch- und Wirtschaftsführung sein, welche diesen Aufgaben gerecht wird.

(Fortsetzung folgt.)

Über Störungen im Streckenblockdienst.

Von **W. Rühling**, Ministerialamtmann im RVM.

Trotz der gewaltigen Fortschritte der Technik im Eisenbahnbetriebe beweisen zahlreiche Unfälle, daß hinsichtlich der Sicherung noch nicht alles erreicht ist, was angestrebt werden muß. Dies scheint die Frage zu rechtfertigen, ob sich nicht durch Eingliederung weiterer Einrichtungen im Blocksystem die Sicherheit des Betriebes erhöhen läßt.

Wenn versucht wird, dieses Thema hier in einer dem verfügbaren Raum entsprechenden Kürze zu behandeln, so darf die Einrichtung eines Sicherheitsblockes wohl als bekannt vorausgesetzt und daher von seiner näheren Beschreibung abgesehen werden.

Der Streckenblock ist ein Hilfsmittel bei der Regelung der Zugfolge. Er soll durch mechanische und elektrische Einrichtungen die Durchführung des fahrdienstlichen Grundsatzes sicherstellen, daß kein Zug von einer Zugfolgestelle abgelassen werden darf, bevor der vorausgegangene Zug sich unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet. Zu diesem Zwecke sind auf den mit Streckenblock ausgerüsteten Linien die Signale zweier hintereinanderliegender Zugfolgestellen so in gegenseitige Abhängigkeit gebracht, daß jedes einen besetzten Streckenabschnitt deckende Signal einer Zugfolgestelle so lange in der Haltestellung festgelegt bleibt, bis es von der in der Fahrrichtung vorwärts gelegenen Zugfolgestelle unter Mitwirkung des Zuges freigegeben wird.

Eine gut wirkende und richtig bediente Blockeinrichtung ist eine zuverlässige Sicherungsmaßnahme gegen die Unzulänglichkeit aller menschlichen Betätigung. Sie versagt ihrem Beherrscher den Gehorsam, wenn er ihr einen die Betriebssicherheit gefährdenden Auftrag erteilen will. Sie schützt ihn vor Fehlgriffen und schließt, sofern nicht Eingriffe in sie erfolgen, die Möglichkeit von Unfällen vollständig aus. Treten aber Störungen im Mechanismus des Blocks auf und muß er infolgedessen ganz oder teilweise ausgeschaltet werden, dann entstehen

---

[2]) Vgl. z. B. Ztg. d. V. D. E.-V. 1915, S. 434; desgl. 1920, S. 121; Ztschr. d. V. D. Ingen. 1919, S. 1217.

gesteigerte Schwierigkeiten infolge der Verlängerung der Zugfolgestrecken (Ausschaltung von Zwischenblockstellen) und der Anwendung des immerhin umständlichen Zugmeldeverfahrens. Auf Strecken mit mäßigem Verkehr lassen sich diese Schwierigkeiten leicht überwinden; dagegen wirken sie sich bei dichter Zugfolge um so empfindlicher aus; besonders im Nah- und Vorortverkehr großer Städte mit ihrer äußerst gespannten Zuglage machen sie die Aufrechterhaltung des Betriebes manchmal unmöglich.

Die Streckenblockdienstanweisung sieht für Störungsfälle vor:
„Ist festgestellt, daß die Freigabe eines Blockfeldes durch eine Störung im Blockwerke behindert ist, so darf die Bedienung des Blocks nur in der Weise versucht werden, daß nach Abnahme der Plombe am Blockfenster und Abschraubung des letzteren der Zeiger vor der Blockscheibe so lange auf- und abwärts bewegt wird, bis der Farbwechsel der Blockscheibe vollzogen ist. Dieser Eingriff darf jedoch nur mit ausdrücklicher Genehmigung der beiden benachbarten Stationen und unter gleichzeitiger Zustimmung der etwa dazwischen liegenden Zwischenblockstellen erfolgen. Die Erlaubnis zu diesem Eingriff ist für jeden einzelnen der Gattung und Nummer nach anzugebenden Zug besonders zu erholen. Auch nach diesem Eingriff können sich die Züge im Blockabstande folgen, sofern kein sonstiges Hindernis für die ordnungsgemäße Bedienung des Blocks vorliegt.

Kommen Störungen an den Druckknopfsperren in der Weise vor, daß nach Vorbeifahrt eines Zuges die Scheibe für die Druckknopfsperre nicht weiß zeigt und das Entblocken behindert ist, so ist nach Lösung der Plombe das bei der Scheibe für die Druckknopfsperre befindliche Hebelchen zu drehen und alsdann das Freigabefeld zu bedienen. Dieser Eingriff darf jedoch nur erfolgen, wenn die vorwärts gelegene Blockstelle hiervon verständigt und von ihr das Eintreffen des Zuges, hinter dem die Blockbedienung vorgenommen werden soll, unter Angabe der Gattung und Nummer des Zuges mitgeteilt worden ist. Auch nach diesem Eingriff können sich die Züge im Blockabstande folgen.“ (Streckenblockdienstanweisung der Reichsbahndirektionen im Bereiche der Gruppe Bayern.)

Dieser Eingriff setzt also voraus, daß der Fahrdienstleiter sich mit den Nachbarstellen unter genauer Beachtung der Fahrdienstvorschriften ins Benehmen setzt. Es besteht aber die Gefahr, daß er nach Abnahme der Plombe und bis zu deren Wiederanbringung die Verständigung mit den Nachbarstellen unterläßt und unter Außerachtlassung der Sicherheitsbestimmungen in den Fahrdienstvorschriften durch selbständige Eingriffe den Betrieb gefährdet. Diese Befürchtung ist um so begründeter, als bei außergewöhnlichen Vorkommnissen die Geistesgegenwart nur zu leicht zu versagen droht, wobei auch geringe Versehen schwerwiegende Folgen nach sich ziehen können.

Es liegt daher wohl der Gedanke nahe, hier eine weitere mechanische Störungssperre einzurichten, die im Falle des Versagens des menschlichen Geistes die Ausführung betriebsgefährdender Handlungen nicht zuläßt. Sie hätte eine doppelte Aufgabe zu erfüllen:

1. Sie muß die Beweglichkeit des Blockfensters oder des Zeigers vor der Blockscheibe oder des Fensters vor der Druckknopfsperre so lange verhindern, bis von der Nachbarstelle die Zustimmung eingetroffen und von dort die Auslösung auf elektrischem Wege erfolgt ist.
2. Ist die Zugfahrt, wegen der der Eingriff stattfand, vollzogen, dann muß die Sperre sofort selbsttätig und zwangsläufig wieder in Kraft treten, d. h. eine wiederholte unerlaubte Bedienung des Blocks unmöglich machen.

Es muß sonach in solchen Störungsfällen eine fernmündliche Verständigung der Nachbarstelle über das Eintreffen des Zuges und das Freisein der Blockstrecke unbedingt vorausgehen, wobei gleichzeitig die Auslösung der Störungssperre zu veranlassen ist. Dadurch, daß die Störungssperre nach jedesmaligem Gebrauch wieder selbsttätig wirkt, also für jede Zugfahrt besonders ausgelöst werden muß, ist eine Gewähr dafür gegeben, daß der Fahrdienstleiter niemals ohne Mitwirkung der Nachbarstelle imstande ist, Züge in die Blockstrecke einzulassen. Unterhalb des Blockfensters wäre ein Sperrfenster anzubringen, hinter dem die Sperrscheibe sich befindet, die, je nachdem sie auf Sperrung oder Entsperrung geschaltet ist, verschiedene Farben, vielleicht gelb und grün, zeigen muß.

Zur Erläuterung mag nachstehendes Beispiel dienen:

Vorgang bei der Blockbedienung:

Ohne Blockstörung:	Bei Blockstörung nach dem jetzigen Verfahren:	Bei Blockstörung nach dem gesicherten Verfahren:
I. In der Station A: 1. Das Ausfahrsignal wird auf Fahrt gestellt. 2. Der Zug fährt aus. 3. Das Ausfahrsignal wird auf Halt gestellt. 4. Das Belegfeld wird bedient. (Das Belegfeld in A und das zugehörige Freigabefeld in B werden rot. Die Scheibe der Druckknopfsperre in B wird rot.)	I. In der Station A: 1. Das Ausfahrsignal wird auf Fahrt gestellt. 2. Der Zug fährt aus. 3. Das Ausfahrsignal wird auf Halt gestellt. 4. Das Belegfeld wird bedient. (Das Belegfeld in A und das zugehörige Freigabefeld in B werden rot. Die Scheibe der Druckknopfsperre in B wird rot.)	I. In der Station A: 1. Das Ausfahrsignal wird auf Fahrt gestellt. 2. Der Zug fährt aus. 3. Das Ausfahrsignal wird auf Halt gestellt. 4. Das Belegfeld wird bedient. (Das Belegfeld in A und das zugehörige Freigabefeld in B werden rot. Die Scheibe der Druckknopfsperre in B wird rot.)
II. Auf der Zwischenblockstelle B: 5. Das Blocksignal wird auf Fahrt gestellt. 6. Der Zug fährt am Blocksignal vorbei. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst, die Scheibe der Druckknopfsperre wird weiß.) 7. Das Blocksignal wird auf Halt gestellt.	II. Auf der Zwischenblockstelle B: 5. Das Blocksignal wird auf Fahrt gestellt. 6. Der Zug fährt am Blocksignal vorbei. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst, die Scheibe der Druckknopfsperre wird weiß.) 7. Das Blocksignal wird auf Halt gestellt. 7a. Störung im Block. (Bedienung des Blocks nicht möglich.)	II. Auf der Zwischenblockstelle B: 5. Das Blocksignal wird auf Fahrt gestellt. 6. Der Zug fährt am Blocksignal vorbei. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst, die Scheibe der Druckknopfsperre wird weiß.) 7. Das Blocksignal wird auf Halt gestellt. 7a. Störung im Block. (Bedienung des Blocks nicht möglich.) 7b. Station A wird veranlaßt, das Sperrfeld nach B zu bedienen und die Sperre auszulösen unter gleichzeitiger Rückmeldung des durchgefahrenen Zuges nach Gattung und Nummer. 7c. Station A nimmt die Plombe ab und bedient das Sperrfeld nach B. 7d. Das Sperrfeld in A und das Sperrfeld in B werden grün.
8. Zwischenblockstelle B bedient das Freigabe- und das Belegfeld mittels der Gemeinschaftstaste. (Hierdurch werden das Freigabefeld in B und das Belegfeld in A weiß, das Belegfeld in B und das Freigabefeld in C rot. Die Scheibe der Druckknopfsperre in B zeigt wieder rot. Die Scheibe der Druckknopfsperre in C wird rot.)	8. Zwischenblockstelle B löst die Plombe, nimmt das Fenster ab und verfährt nach den Bestimmungen der Streckenblockdienstanweisung, wie sie für Störungsfälle vorgesehen sind.	8. Zwischenblockstelle B löst die Plombe, nimmt das Fenster ab und verfährt nach den Bestimmungen der Streckenblockdienstanweisung, wie sie für Störungsfälle vorgesehen sind. Hiernach tritt die Sperrselbsttätigkeit wieder ein.

Ohne Blockstörung:	Bei Blockstörung nach dem jetzigen Verfahren:	Bei Blockstörung nach dem gesicherten Verfahren:
	8a. Wenn die Plombe einmal abgenommen ist, stehen dem Fahrdienstleiter die unerlaubten Eingriffe auch ohne Einhaltung der Sicherheitsvorschriften der F. V. frei. Eine mechanische Sicherung ist nicht vorhanden.	8a. Zwischenblockstelle B bedient das Sperrfeld nach A. (In B und A zeigen die Sperrfelder gelb.)
III. In der Station C:	III. In der Station C:	III. In der Station C:
9. Das Einfahrsignal wird auf Fahrt gestellt.	9. Das Einfahrsignal wird auf Fahrt gestellt.	9. Das Einfahrsignal wird auf Fahrt gestellt.
10. Der Zug fährt in Station C ein. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst; die Scheibe wird weiß.)	10. Der Zug fährt in Station C ein. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst; die Scheibe wird weiß.)	10. Der Zug fährt in Station C ein. (Die Druckknopfsperre wird durch den Zug gelöst; die Scheibe wird weiß.)
11. Das Einfahrsignal wird auf Halt zurückgestellt.	11. Das Einfahrsignal wird auf Halt zurückgestellt.	11. Das Einfahrsignal wird auf Halt zurückgestellt.
12. Das Freigabefeld wird bedient. (Hierdurch werden das Freigabefeld in C und das Belegfeld in B weiß; die Scheibe der Druckknopfsperre in C zeigt wieder rot.)	12. Das Freigabefeld wird bedient. (Hierdurch werden das Freigabefeld in C und das Belegfeld in B weiß, die Scheibe der Druckknopfsperre in C zeigt wieder rot.)	12. Das Freigabefeld wird bedient. (Hierdurch werden das Freigabefeld in C und das Belegfeld in B weiß, die Scheibe der Druckknopfsperre in C zeigt wieder rot.)

Die technische Durchführung der vorgeschlagenen Einrichtungen dürfte ohne besondere Schwierigkeiten möglich sein. Sie wird auch in finanzieller Hinsicht nicht allzu schwer ins Gewicht fallen, ganz abgesehen davon, daß bei einem auf der Höhe stehenden Eisenbahnbetrieb die Kostenfrage stets zurückzutreten hat, wenn Menschenleben auf dem Spiele stehen.

Wie mir nach Fertigstellung des Aufsatzes bekannt geworden ist, ist auch Herr Quint in Hannover mit einer ähnlichen Anregung hervorgetreten.

Das Eisenbahnvereinswesen bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Oberregierungsrat **Gehr**, Erfurt.

In der ehemals Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung war die große Mehrzahl aller Beamten und Arbeiter Mitglied der an allen Orten bestehenden Eisenbahnvereine, deren Zweck in erster Linie die Pflege des Zusammenhaltes der verschiedenen Gruppen von Angestellten auf geselligem Gebiete war. Die Vereine, die von der Verwaltung lebhaft gefördert wurden, erfreuten sich lange Zeit großer Beliebtheit bei dem Personal. Trotz der Erhebung sehr bescheidener Beiträge konnte im Laufe der Zeit eine umfassende Tätigkeit auf sozialem Gebiete entwickelt werden. Die Schaffung von Erholungsheimen und Kinderheimen ermöglichte einer großen Anzahl wirtschaftlich knapp gestellter Familien einen gesunden Ferienaufenthalt; darüber hinaus wurden kränkliche Kinder vielfach ganz auf Kosten der Vereine in Sommerfrischen und Kuranstalten untergebracht; die Frauenvereine, die bei den meisten Eisenbahnvereinen gebildet wurden, nahmen sich der notleidenden Familien, der Witwen und Waisen an, und eine gerne gelesene Zeitschrift, „Die Eisenbahn“, brachte Unterhaltung und Belehrung auch bis in das abgelegenste Bahnwärterhäuschen mit guten Ratschlägen für Küche, Haushalt und Garten. Eine besonders segensreiche Einrichtung war die von dem Verbande der Eisenbahnvereine ins Leben gerufene Verbandskrankenkasse, deren Vorteile für viele von ausschlaggebender Bedeutung für ihren Beitritt zu dem Eisenbahnverein wurden.

Schon in der Zeit vor dem Kriege wurde die Förderung dieses Vereinswesens durch die Verwaltung in manchen Kreisen unliebsam empfunden. Die Gewährung von praktischen Vorteilen ließ man sich gerne gefallen. Auf dem Gebiete der inneren Vereinsverwaltung bestanden diese Vorteile im wesentlichen darin, daß die dafür erforderlichen Arbeitskräfte unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurden. Das berührte die große Masse wenig, wohl aber empfand sie es mißlich, daß die Vorsitzenden der Vereine auch persönlich von der Verwaltung ausgesucht und bestellt wurden; die Natur eines freien Vereins wurde dadurch beeinträchtigt, und es kamen vielleicht hier und da Persönlichkeiten an die Spitze der Vereine, die dafür nicht das nötige Verständnis und Interesse mitbrachten. Einer ganz besonderen Beliebtheit erfreuten sich die Sommerausflüge, zu denen die Familienangehörigen der Vereinsmitglieder freie Fahrt in unentgeltlich gestellten Sonderzügen erhielten. Die Teilnahme der Vorgesetzten und ihrer Angehörigen an solchen Ausflügen und sonstigen Veranstaltungen erschien aber nicht immer als deren aktive Betätigung in ihrer Eigenschaft als Mitglieder der Vereine, sondern manchen Beteiligten als eine gelegentlich sogar unliebsam empfundene Anwesenheit von Vorgesetzten, für die eine besondere Rücksicht durch Bereithaltung von Ehrenplätzen und dergleichen gefordert oder wenigstens befürchtet wurde. So hatten Gegner dieses Vereinswesens verschiedentlich die Möglichkeit, gegen eine allzugroße Abhängigkeit von der Verwaltung zu eifern.

Es ist einleuchtend, daß in der Zeit der Umwälzung sich die Abneigung gegen Einrichtungen verstärkte, in denen ein sich willig unterordnendes Verhalten auch außerhalb des engeren Dienstgebietes gefordert und gepflegt wurde. Dazu kam, daß schon im Kriege die Fürsorgemaßnahmen der Eisenbahnvereine als solche an Wirkung verloren, weil sie vielfach in der allgemeinen staatlichen Fürsorge für soziale Aufgaben aufgingen; die betriebliche Überlastung der Eisenbahn und ihres Personals machte die erst in letzter Zeit wieder zugelassenen Sommerausflüge unmöglich, und zu geselligen Veranstaltungen fehlte Zeit, Sinn und Geld. Die Zeit nach dem Kriege, besonders aber auch der Währungsverfall, machten ihre zerstörende Wirkung auch auf das Eisenbahnvereinswesen in verstärktem Maße geltend, und das Verbandsorgan „Die Eisenbahn“, das ein wichtiges Bindeglied der Mitglieder an ihren Verband gewesen war, mußte sein Erscheinen einstellen. So konnte man ohne Übertreibung von einem Verfall des Vereinslebens sprechen.

Aber der Gedanke, der vor etwa 30 Jahren diese Art von Eisenbahnvereinen hat erstehen lassen, zeigte seine Lebenskraft, seine Fähigkeit zu neuen Trieben schon in der Zeit, in der der Niedergang seinen Tiefstand noch nicht erreicht hatte. Zunächst gelang es, den Vereinen eine selbständige, von der Verwaltung unabhängige neue Verfassung zu geben, und es war eine erfreuliche Erscheinung, daß manche der vorher amtlich bestellt gewesenen Führer aus dem freien Vertrauen der Mitglieder heraus von neuem auf ihre Posten berufen wurden. Ganz besondere Anerkennung verdient auch die stille Opferwilligkeit, mit der eine sehr erhebliche Zahl von Bediensteten aller Gruppen des Beamten- und des Arbeiterstandes ihre Zeit und Kraft der sich immer schwieriger gestaltenden inneren Vereinstätigkeit, besonders auch der Verwaltung der Vereinseinrichtungen, der Erholungsheime und der Kinderfürsorge zur Verfügung stellten. In weiser Mäßigung hat die Leitung der inzwischen zur Deutschen Reichsbahn gewordenen Unternehmung sich jeden Eingriffes in dieses neu erwachende Vereinsleben enthalten, ihm jedoch auch in seiner neuen Gestaltung ihr Wohlwollen und im Rahmen des bisher Möglichen ihre Förderung angedeihen lassen.

So hat denn auch der Verlust sämtlicher Geldmittel, den die völlige Entwertung der Papiermark im vorigen Jahre gebracht hat, es nicht vermocht, die Lebenskraft des Eisenbahnvereinswesens in dem Gebiet der ehemals Preußisch-Hessischen Staatsbahnen zu zerstören. Die Erholungsheime sind infolge der Besoldungsverhältnisse zwar weniger von beurlaubten Bediensteten besucht worden, waren aber dafür in um so

größerem Umfange mit Ausgewiesenen und Flüchtlingen aus den von den Franzosen besetzten westlichen Gebieten gefüllt, die dort zu sehr mäßigen Sätzen liebevolle Aufnahme fanden. Die feste Währung gestattet es wieder, auch die bescheidenen Beiträge der Vereinsmitglieder zur Erfüllung sozialer Aufgaben anzusammeln. Ein neu gegründeter „Knabenhort“, der sich dem als besondere Stiftung unabhängig vom Eisenbahnvereine bestehenden „Eisenbahn-Töchterhort“ zur Seite stellt, will gerade die in der heutigen Zeit besonders hilfsbedürftige männliche Jugend aus Eisenbahnerkreisen in seine Obhut nehmen. Allerdings ist die Zahl der Vereinsangehörigen etwas zurückgegangen, zumal die Verbandskrankenkasse sich von der Mutterorganisation losgelöst hat und dadurch der Genuß ihrer Vorteile nicht mehr von der Zugehörigkeit zu dem Eisenbahnverein abhängt. Auch ist es bisher wegen der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse nicht gelungen, die nicht-preußischen ehemaligen Länderbahnen in die Stammorganisation einzubeziehen. Aber der immer noch die große Mehrzahl der ehemals preußisch-hessischen Bediensteten umfassende Kern der alten Eisenbahnvereine, die in den Direktionsbezirken zu Bezirksverbänden und von Anbeginn an zu einem Gesamtverbande der Eisenbahnvereine unter der bewährten Leitung des Hauptvorstandes in Cassel zusammengefaßt sind, zeigt eine neue und verstärkte Tätigkeit. Der am 15. und 16. Mai d. J. in Breslau abgehaltene Verbandstag mit wichtiger Tagesordnung bedeutete eine erfreuliche Etappe auf dem Wege des Wiederaufbaues der Eisenbahnvereine und ihrer bedeutsamen Einrichtungen geselliger und gemeinnütziger Art.

Gleisbögen mit sehr kleinen Halbmessern.

In der „Verkehrstechnischen Woche“ berichtet Ingenieur Moeslein in Mannheim über eine neue Anordnung scharf gekrümmter Gleisbögen in Industriegleisen, die von der Firma Joseph Vögele A.-G. in Mannheim hergestellt werden. Wir lassen die Mitteilungen im Wortlaut folgen:

Gleisbögen mit kleinen Halbmessern, bei denen eine besondere Konstruktion erst die Verwendbarkeit ermöglicht, sind nichts Neues. Bei Straßen- und Kleinbahnen waren sie daher schon immer in Gebrauch, wenn eine normale Verlegung der Gleise nicht möglich war. Neu ist, daß solche Gleisbögen nunmehr mit Erlaubnis der Eisenbahnbehörde unter gewissen Bedingungen auch in vollspurige Industriegleise eingebaut werden dürfen. Diese neue, ungünstigen Gleisverbindungen Rechnung tragende Erlaubnis eröffnet manche Aussicht zur Erstellung neuer Anschlußgleise und zum Ausbau oder zur Verbesserung bereits bestehender Anlagen, deren Verwirklichung man bisher schweren Herzens als unmöglich ansah.

Der Einbau besonders scharfer Krümmungen wird in Frage kommen, wenn geplante Gleisführungen sich unter solchen Winkeln treffen, daß die Verbindung wegen der beschränkten örtlichen Verhältnisse nicht durch Bogen mit normalen Halbmessern erreicht werden kann. Jeder vorkommende Fall muß indessen einer allen Bedürfnissen Rechnung tragenden Prüfung unterworfen werden. Vor allem kommt es hierbei auf die Ansicht der jeweils zuständigen Eisenbahndirektion an, da die Behörde von dem wohl begreiflichen Wunsch geleitet wird, jeden außergewöhnlichen Verschleiß des rollenden Materials zu verhindern. Dieser Wunsch war auch die Richtschnur für die herausgegebenen Vorschriften, daß über solche Krümmungen nur Einzelwagen mit dem Höchstradstand von 4½ m oder mit Vereinslenkachsen von 6 m in Schrittgeschwindigkeit gezogen werden dürfen. Diese Bestimmungen beschränken in manchem Fall den Gebrauchswert der Gleiskrümmung oder machen ihn bedeutungslos, weil die Beibehaltung der bisher gebräuchlichen Drehscheiben sich als bedeutend zweckmäßiger erweist.

Was einer solchen Kurve in bezug auf Verschubarbeit zugemutet wird, wurde bei der amtlichen Abnahme eines von der obengenannten Firma gelieferten Gleisbogens in folgender Weise erklärt:

Im Fabrikhofe von Brown, Boveri & Cie., Mannheim, vermittelt eine Drehscheibe die Verbindung zweier sich rechtwinklig schneidender Gleise. Der Betrieb wurde daher durch das regelmäßig erforderliche Drehen jedes einzelnen Fahrzeuges um 90 Grad stark behindert. Zur Verbesserung wurde eine Gleiskrümmung von 70 m Länge eingebaut, die tangential an das eine Gleis anschließt und mit dem anderen unter Zwischenschaltung einer Geraden durch eine Krümmung von großem Halbmesser verbunden ist.

Die der Firma geschützte Bauart der Gleiskrümmung weicht von den üblichen Gepflogenheiten des normalen Gleisbaues nicht ab. Sie ist Gleisstrang im Gleis. Die beiden Schienenstränge laufen in dem zum Gleisbau verwendeten Schienenprofil durch, wodurch Fahrkante und Gleisunterbrechung vermieden sind. Der innere Bogenstrang zeigt eine Zwangschiene, welche die Führung der Fahrzeuge übernimmt. Die Zwangschiene reicht nicht über Schienenoberkante, und zwar aus zwei Gründen. Einmal ist der Hebelarm der Spurkranzreibung im Gegensatz zu überhöhten Radlenkern bedeutend verkleinert und dadurch der Fahrwiderstand nicht unerheblich verringert, andererseits darf auf dem gepflasterten Hofe der Fuhrwerksverkehr durch eine über die Gleishöhe ragende Zwangschiene nicht gestört werden. Im äußeren Schienenstrang ist auf die ganze Bogenlänge ein Stahlfutter und eine Beischiene angeordnet. Dieses Stahlfutter, auf dem der äußere Spurkranz läuft, reicht bis 20 mm unter Schienenoberkante und ist so breit, daß keines der beiden Räder an eine der beiden Schienen des äußeren Stranges anstreift. Trotzdem sind diese beiden Schienen erforderlich, denn bei der beim Eisenbahnbetrieb gewohnten und erforderlichen Sicherheit werden sie bei übermäßig ausgefahrenen Radreifen gegebenenfalls ein Entgleisen verhindern. Außerdem ergibt der auf diese Weise ausgebildete Querschnitt des äußeren Stranges eine so breite Basis, daß dem auftretenden starken Kippmomente in sicherster Weise entgegengetreten ist. Ferner wird in Verbindung mit den sich übergreifenden Schienen und Futterstößen ein starres Ganzes geschaffen. Die Rücksichten auf den Fuhrwerksverkehr im gepflasterten Hofe machen überdies die Verwendung dieser Beischiene erforderlich und lassen eine glatte breite Fläche einer Breitkopfschiene als äußerst ungeeignet erscheinen, ungeachtet der Nachteile, die sich aus Obengesagtem ergeben. Schlanke, besonders abgestimmte Aufläufe heben und senken beim jeweiligen Beginn und Ende der Kurve stoßlos die Räder.

Bei der durch die Eisenbahnbehörde vorgenommenen Prüfung und Abnahme standen an rollendem Material zur Verfügung eine zweiachsige Werkslokomotive von 3 m Achsenstand, ein zweiachsiger Wagen mit 4½ m und 6 m festem Achsenstand sowie ein solcher von 6 m mit Vereinslenkachsen, ein vierachsiger Drehschemelwagen mit 2,5 m Drehgestell- und 8½ m Drehzapfen-Abstand, ein Dampfkran mit 3½ m Abstand.

Die Wagen waren teils leer, teils beladen. Sie wurden als Einzelwagen erst im Schritt, dann im gewöhnlichen Verschubschritt von der Lokomotive durch die Kurve gezogen, dann wurden zwei Wagen zusammengehängt und in mehreren Versuchen mit verschiedener Geschwindigkeit ebenfalls von der Lokomotive gezogen. Die Versuche bestätigten die Rechnung und ergaben die Richtigkeit der erstellten Gleiskurve sowie der beigegebenen Vorschriften für den Betrieb.

Wegen der Schrägstellung der Fahrzeuge zueinander muß die Bremse vollständig geöffnet, ferner die Kupplung bei den gewöhnlichen Wagen ganz ausgedreht werden, während bei solchen von mehr als 11 m Gesamtlänge eine etwa 2 m lange Schlaufe oder eine besondere Kupplungskette eingeschaltet werden muß. Bei den Wagen mit Drehschemeln müssen die Hilfsketten ausgehängt werden, weil die Ablenkung des Wagenkastens bedeutend größer ist als bei den bisher gebräuchlichen Krümmungen, ferner ist darauf zu achten, daß etwaige Gebäudeecken mit Rücksicht auf die große Ablenkung langer Wagenkasten von der Gleismitte die erforderliche Entfernung haben.

Zweckmäßig scheint es, die Lokomotive mit großen Puffertellern auszurüsten, damit nicht ein etwaiges Abrutschen und Verfangen der Pufferteller eintreten kann.

Das Auffahren der Spurkränze auf die Stahlfutter ging nicht nur stoßlos, sondern sogar völlig unmerklich vonstatten. Die Spurkränze der Räder zeichneten auf dem Stahlfutter mathematisch übereinstimmende Bögen, ein Umstand, der sich auf eine genaue Ermittlung der Spur- und Rillenweite für diesen besonderen Fall gründet, während anderorts eine Spur von schlingernden Zickzackbewegungen beobachtet wird.

An dem inneren Strang erfolgt die Führung des Wagens durch die Zwangschiene an der inneren Seite des Radreifens, also an einer Stelle des Fahrzeuges, deren etwaige Abnutzung von ganz untergeordneter Bedeutung ist. — Da die Krümmung für Wagen mit festem Radstand von 6½ m errechnet war und der Achsstand unterhalb dieses Maßes blieb, konnte festgestellt werden, daß am hinteren Rade keine Kraft ausgeübt wird und das Rad an der Schiene leicht entlang gleitet. Jede Schränkung und dadurch bedingte Beschädigung des Wagens bleibt ausgeschlossen. Gerade diese letzte Feststellung kann nicht genügend unterstrichen werden.

Darauf wurden die Versuche dahin erweitert, daß die Wagen einzeln und zu mehreren geschoben wurden. Alle diese Versuche verliefen anstandslos und ohne den geringsten Zwischenfall.

Ein zum Schluß aus der Geraden abgestoßener Drehschemelwagen durchlief in flotter Fahrt die Krümmung samt der

anschließenden Gegenkrümmung und wurde erst im geraden Gleis durch Hemmschuhe angehalten.

Die Beweisaufnahme ergab, daß die sorgfältig durchgearbeitete Krümmung selbst der aufs höchste gesteigerten Inanspruchnahme tadellos und einwandfrei Genüge leistet.

Der Halbmesser der Gleiskrümmung gründet sich auf den Unterschied des Halbmessers des Laufgleises und desjenigen des Radflansches. Da dieser Unterschied durch das Ablaufen des Rades verschieden ist, so kann selbstverständlich auch der Halbmesser des Gleisbogens unbeschadet verschieden groß sein. Es kann als kleinster Halbmesser ein solcher von 28 m genommen werden. Die Größenzunahme des Halbmessers kann so weit erfolgen, bis die Krümmung in die bis jetzt zugelassene Abmessung von 100 m Halbmesser für Industriegleise normaler Ausführung übergeht.

Mehrachsige Lokomotiven durch die Krümmung fahren zu lassen, erscheint unzweckmäßig. Es sei deshalb zum Schluß darauf hingewiesen, daß es unerläßlich erscheint, überall, wo geeignete Lokomotiven nicht zur Verfügung stehen, den Einbau von Verschubwinden vorzuziehen.

Die Regie.

Bis zum französisch-belgischen Ruhreinbruch am 11. Januar 1923 arbeiteten die deutschen Eisenbahnen im altbesetzten Gebiet unter deutscher Leitung zur Zufriedenheit der rheinischen Bevölkerung. Die Besatzung hatte sich durch Verordnungen der Interalliierten Rheinlandkommission ein Aufsichtsrecht über die Eisenbahnen zur Wahrung der militärischen Interessen festgelegt. Abgesehen von kleinen Reibungen hatten die Besatzungsmächte keinen Anlaß, in den deutschen Eisenbahnbetrieb einzugreifen, da die Deutsche Reichsbahn auch ihre Bedürfnisse zu ihrer Zufriedenheit wahrnahm. Das wurde anders mit dem 11. Januar 1923, dem Tage des Einbruchs der Franzosen und Belgier ins Ruhrgebiet. Nach den bekannten Verordnungen der Reichsregierung und der Länder und den einschlägigen Anordnungen des Reichsverkehrsministeriums durften die Eisenbahner den Befehlen der Einbruchsmächte keine Folge leisten und traten vom Dienst ab. Dies geschah durchweg in der zweiten Hälfte des Monats Januar 1923 und der ersten Woche des Monats Februar 1923. Da die Besatzungsmächte jedoch den Eisenbahnbetrieb für ihre militärischen Zwecke äußerst notwendig gebrauchten, setzten sie französische und belgische Eisenbahntruppen zu seiner Weiterführung ein. Hierzu hatten sie bereits Truppen auf den rheinischen Reichsbahnlinien auf Grund des Rheinlandabkommens vor der Ruhraktion vorgebildet. Zur Verstärkung wurden dazu noch aus Belgien und Frankreich Zivileisenbahner kommandiert, die jedoch nur einen völlig ungenügenden Betrieb durchführten. Die Bahnhöfe waren durch Liniensoldaten besetzt, die für die Bewachung sorgten; eigentlicher stationärer Betriebsdienst wurde nirgendswo wahrgenommen. Die Lokomotivführer waren einzig und allein für die Sicherheit des Zuges verantwortlich, indem sie die Strecke auf Hindernisse bei der Fahrt beobachteten. Um Unregelmäßigkeiten möglichst zu beheben, wurden die Hauptfahrstraßen durch Verkeilen abzweigender Weichen festgelegt. So ging der Betrieb im Februar 1923 in ganz beschränktem Maße vonstatten. Da weder für die Bevölkerung ein Personen- noch Güterverkehr eingerichtet war, konnte dieser Betrieb den militärischen Interessen allein genügen. Die Rheinlandkommission wollte sich hiermit jedoch nicht zufrieden geben, sondern versuchte den Betrieb zu verbessern. Sie schuf mit den Verordnungen 149 und 150 die belgisch-französische Eisenbahnregie, die die Aufgabe hatte, den technischen, kommerziellen und finanziellen Dienst der Eisenbahn durchzuführen. Von Mitte April 1923 ab trat die Regie (amtliche Bezeichnung: Regie des Chemins de fer de Territoires occupées abgekürzt R. C. F. T. O.) öffentlich unter diesem Namen in die Erscheinung und die Chemins de fer de campagne verschwanden. Die Regie, die eine reine Zivileinrichtung nach der sie schaffenden Verordnung war, nahm jedoch während des Ruhrkampfes auch militärische Rechte für sich in Anspruch. Die Kleidung der Regiebediensteten war eine militärische und eine 50. section (Feldeisenbahntruppe) war anwesend. Das Personal bestand aus: Feldeisenbahnsoldaten, französischen und belgischen Berufseisenbahnern, deutschen übergelaufenen Eisenbahnern, französischen und belgischen Arbeitslosen und rheinischen Sonderbündlern. Die beiden letzten Gruppen konnten nur mit einfachen Arbeiten beschäftigt werden, da sie im Eisenbahnbetrieb keine Vorkenntnisse besaßen.

Im April 1923 trat deutlich im Regiedienst folgende Organisation in Erscheinung: Die Oberleitung lag in den Händen der Generaldirektion, die anfänglich ihren Sitz in Düsseldorf und später in Mainz hatte. Unter der Generaldirektion standen Direktionen in Essen, Düren, Trier, Mainz, Ludwigshafen und Aachen. Während die erstgenannten Direktionen rein französische Einrichtungen waren, unterstand Aachen den Belgiern. In der gleichen Weise war auch der Außendienst besetzt, d. h. überall war französisches Personal, nur im Gebiete zwischen Aachen, Stolberg, Jülich, Crefeld, dem Rhein von Rheinhausen bis zur holländischen Grenze und dann der deutsch-holländischen bzw. belgischen Grenze bis Aachen folgend, waren ausschließlich Belgier beschäftigt.

Unter den Direktionen standen: „Inspections", „districts de voie", „dépots". Im Dürener Direktionsbezirk waren Inspektionen in Neuß, Düren, Euskirchen, Bonn und Coblenz gebildet. Die „districts de voie" hatten ihren Sitz in Neuß, Düren, Jünkerath, Bonn, Troisdorf, Remagen und Coblenz. Schließlich befanden sich „dépots" in allen vorgenannten Orten außer Remagen. Daneben arbeiteten noch eine Reihe Spezialdienste, wie „service électrique" usw., die im Bezirk ebenfalls Unterstellen hatten.

Als Dienststellen waren während des Ruhrkampfes nur die „gares" vorhanden. Der Fahrkartendienst lag ebenfalls in ihren Händen. Da der Güterbeförderungsdienst während der Zeit des passiven Widerstandes nur einige französische Güter zu befördern hatte, brauchten hierfür keine besonderen Einrichtungen getroffen zu werden. Die Bahnhöfe besorgten dies mit. Erst bei Beendigung des passiven Widerstandes konnten die Deutschen, ohne gegen Anordnungen oder Interessen ihres Vaterlandes zu verstoßen, auf den Regiebahnen Güter zur Beförderung aufliefern. Nunmehr wurden die Güterabfertigungen je nach Bedürfnis des Verkehrs eröffnet.

In den anderen Direktionsbezirken war die Organisation die gleiche. Es würde zu weit führen, alle kleineren Bezirke hier aufzuführen. Die Direktionen besaßen Fachabteilungen; die wichtigsten waren: secretariat, personnel, exploitation, mouvement, traction, service électrique, comptabilité, die je einem besonderen Chef unterstanden, während an der Spitze der Direktionen ein Präsident stand.

Die Werkstätten waren an Privatunternehmer verpachtet, und zwar so, daß die Regie darauf keinerlei unmittelbaren Einfluß mehr besaß.

Die Ausführung des Betriebes erfolgte natürlich hauptsächlich nach dem deutschen Betriebssystem, denn vom Rechtsverkehr ließ sich nicht ohne weiteres auf den Linksverkehr übergehen. Auch das Signal- und Sicherungswesen wurde beibehalten, weil Änderungen darin unmöglich waren. Deswegen wurden auch die deutschen Betriebsvorschriften ganz oder auszugsweise benutzt. Im Verkehrsdienst verwendete man teilweise die Eisenbahn-Verkehrsordnung und ergänzte unbequeme Bestimmungen darin durch Sonderanordnungen. Einzelne davon sind sogar zu Verordnungen der Rheinlandkommission gemacht worden (vgl. Verordnung 182, 244). Alle Anordnungen wurden zwei- und sogar dreisprachig herausgegeben: deutsch, französisch, flämisch, damit das Personal sie verstehen konnte.

Im großen und ganzen kann gesagt werden, daß die Behauptung der Regie, die verwalteten Strecken würden nach deutschem Muster verwaltet, unzutreffend ist. Überall ist in organisatorischer Hinsicht das Eisenbahnsystem von Frankreich und Belgien zum Vorbild genommen worden, und nur da, wo dies nicht ohne Schwierigkeiten, wie im Betrieb, durchgeführt werden konnte, blieb es bei den deutschen Einrichtungen. Die rheinischen Nachrichtenblätter brachten vor kurzem ein angeblich aus der Feder eines amerikanischen Professors stammendes Lob auf das belgisch-französische Organisationsgenie. Als Beweis sollte das hervorragende Arbeiten der Regie dienen. Hier darf wohl von Fachkennern gesagt werden, daß die Leistungen der Regie während des passiven Widerstandes auch nicht den mindesten Anforderungen des rheinischen Verkehrs entsprachen, und daß sich die Leistungen erst hoben, als die deutschen Eisenbahner infolge der bekannten Anordnungen des Reichsverkehrsministeriums nach Abbruch des passiven Widerstandes bei der Regie in Dienst traten. Weiter erleichterten die Vereinbarungen über den Wechselverkehr zwischen Regie und englischer Zone das Arbeiten der Regie. Und trotzdem sind ihre Leistungen heute noch keineswegs befriedigend. Sie werden es auch bei der Eigenart der Organisation, der sprachlichen Verschiedenheit des Personals, seiner vielfach ungenügenden Berufsfähigkeit, der Unklarheit im System und anderen Gründen nie werden. Daß vorstehende Behauptung richtig ist, beweist, daß die rheinischen Verkehrtreibenden die Regie möglichst zu umgehen suchen, weil ihre Arbeit zu unzuverlässig ist. Um Deutschland wieder in einen reparationsfähigen Stand zu setzen, ist die Übernahme der Regiestrecken in den Reichsbahndienst dringend nötig.

Tagung des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Technische Ausschuß tagte vom 25.—27. Juni unter dem Vorsitz des Ministerialrats, Direktors von Samarjay (Kgl. ungarische Staatseisenbahnen) in Mariazell in Österreich, das infolge seiner elektrisch betriebenen Alpenbahn manches Interessante auf technischem Gebiet bot. Einen weiteren Reiz erhielt diese 102. Sitzung des Ausschusses dadurch, daß aus dem Eisenbahnwesen drei Vorträge mit Lichtbildern gehalten wurden, die für alle Teilnehmer deshalb besonderen Wert hatten, weil sie gegenwärtig hochwichtige Angelegenheiten behandelten. Sektionschef Dittes, Direktor der Elektrisierungsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen, sprach über „die elektrische Zugförderung in Österreich“, Ministerialrat Staby, München, über „Die Entwicklung der Güterzugbremse“ und Regierungsbaurat Wagner vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin über „Abdampftriebtender bei Dampflokomotiven“. Kurze Auszüge aus diesen Vorträgen sind in der Niederschrift über die Sitzung enthalten, ausführliche Berichte werden demnächst im technischen Fachblatt des Vereins, dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (Kreidels Verlag, Berlin) erscheinen.

a) Aus den Beratungsgegenständen sei als wichtigster der Antrag auf Umarbeitung des Radstandsverzeichnisses hervorgehoben. Das bisherige Radstandsverzeichnis — jetzt Achsdruckverzeichnis genannt — ist auf eine völlig neue Grundlage gestellt. Es enthält nicht mehr alle, sondern nur diejenigen Strecken, bei denen Ausnahmen bestehen. In Zukunft soll grundsätzlich nicht mehr vom Raddruck, sondern vom Achsdruck gesprochen werden, weil dies für die Bediensteten bei der Berechnung der zulässigen Werte einfacher ist. Sinngemäß soll statt vom Radstand in Zukunft vom Achsstand gesprochen werden. Neu ist der Begriff „Metergewicht“ der Wagen anstelle von „Gewicht auf ein Meter Länge“. In Zukunft soll nicht mehr vom „Lademaß“ und „Wagenquerschnittmaß“ wie im alten Radstandsverzeichnis gesprochen werden, sondern nur noch vom Lademaß als derjenigen Umgrenzungslinie, die kein Teil des Wagens und der Ladung bei Mittelstellung im geraden Gleis überragen darf. Das Lademaß ist zugleich das größte Wagen-Querschnittsmaß. Im neuen Verzeichnis werden diese Bezeichnungen genau erläutert; sie sollen allmählich in die übrigen Dienstvorschriften übernommen werden. Da angestrebt werden soll, daß wenigstens der 20-t-Kohlenwagen mit Kunze-Knorr-Bremse, der bei einem Eigengewicht von rd. 11 t und einer Tragfähigkeit von 21 t ein Gesamtgewicht von 32 t, also einen größten Achsdruck von 16 t hat, tunlichst freizügig verkehren kann, werden im neuen „Achsdruckverzeichnis“ nur diejenigen Strecken aufgeführt werden, für die bei den Wagen nur ein kleinerer Achsdruck als 16 t zugelassen werden kann. Im ganzen Vereinsgebiet kommt nur an ganz vereinzelten Strecken ein anderes Lademaß als das Lademaß I in Betracht, demnach sollen im neuen „Achsdruckverzeichnis“ nur noch diejenigen Strecken aufgeführt werden, bei denen nicht das Lademaß I gilt. Das neue Achsdruckverzeichnis wird demnach in seiner Handhabung wesentlich einfacher sein, als das bisherige Radstandsverzeichnis. Wie bisher werden auch Angaben über den Verkehr von Wagen und Ladungen nach vereinsfremden Bahnen, einschließlich der fremden Ladeprofile, in das Verzeichnis aufgenommen werden. Nach dem vom Technischen Ausschuß aufgestellten Muster wird nunmehr die Geschäftsführende Verwaltung das weitere wegen Herausgabe des neuen Achsdruckverzeichnisses veranlassen. Wenn möglich sollen die Arbeiten so beschleunigt werden, daß das Verzeichnis noch im Laufe dieses Jahres neu erscheint.

b) Eine Reihe von Anträgen hatte den Zweck, die Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen (T. V.) weiter fortzubilden. Es wurden Beschlüsse gefaßt:

1. Über Abänderung des § 81 der T. V. wegen Anbringung von Signalstützen.

   Es wird empfohlen, feste Signalstützen an beiden Wagenenden anzubringen und auch die Wagen ohne Handbremse mit diesen festen Stützen auszurüsten. Von einer bindenden Bestimmung hierfür wurde abgesehen. Für die Umgrenzung der Signallaternen wurde eine neue Zeichnung aufgestellt, die als Blatt Xb in den T. V. Aufnahme finden soll.

2. Über Neufassung des § 134a der T. V. betreffend den Bau von Kessel- und Topfwagen.

   Diese Bestimmungen sind gänzlich umgestaltet worden und sind eingeteilt in Vorbemerkungen, Allgemeine Vorschriften, Vorschriften für Kesselwagen und solche für Topfwagen. Im Zusammenhang hiermit steht eine Änderung in den Anschriften an den Kesselwagen, so daß die entsprechende Vorschrift hierfür im § 140 Abs. 1c der T. V. ebenfalls zu ändern ist.

3. Über den Verschluß der Personenwagen im § 137 der T. V.

   Der Inhalt dieser Bestimmungen deckt sich im allgemeinen mit den kürzlich vom internationalen Eisenbahnverband angenommenen Vorschriften.

4. Über Ergänzung des § 83 der T. V. hinsichtlich der lichten Weite der Hauptbremsleitung an Fahrzeugen.

   Sie ist auf 26 mm l. W. festgesetzt.

5. Über Abänderung des § 75 der T. V. betreffend Zughaken.

   Gemäß dem Antrag wurde beschlossen, im § 75 der T. V. die Worte: „Auch Ersatzhaken für unverstärkte Zugvorrichtungen sind vom 1. Januar 1925 ab nach diesem Blatt herzustellen; es wird empfohlen, Ersatzhaken auch vor dieser Frist nach Blatt VII anzufertigen“ zu streichen.

6. Über Änderung der Seilösen für das Verschieben von Güterwagen im § 80 der T. V.

   An Stelle des bisherigen Blattes Xa ist eine neue Zeichnung genehmigt worden, die für verschiedene Flanschenbreiten nur eine Ausführungsform der Seilöse vorsieht.

7. Über Änderung der Höchstgrenze des Übersetzungsverhältnisses der Handbremsen in § 131 Abs. 7 der T. V.

   Der Antrag geht dahin, daß das Übersetzungsverhältnis in keinem Falle 1 : 2000 überschreitet. Die Angelegenheit befindet sich noch in Vorberatung des Fachausschusses.

c) Mehrere Anträge laufen auf Abänderung des Vereinswagenübereinkommens hinaus, worüber vom Technischen Ausschuß Gutachten aufgestellt worden sind.

1. Antrag auf Änderung des Systems der Sitzplatznumerierung.

   Für die Sitzplatznumerierung sind die Beschlüsse der Europäischen Wagenbeistellungskonferenz in Straßburg am 9. und 10. März 1898 und in Rom am 4.—7. März 1908 auch weiterhin als grundlegend anerkannt worden. Sie lauten: „Damit die Reisenden den ihnen bei der Vorausbestellung zugesicherten Platz in den D-Zügen stets an ein und derselben Stelle, am Fenster, am Seitengang und der Mitte, rechts oder links vom Seitengang vorfinden, auch wenn aus irgendeiner Veranlassung der ursprüngliche für den betreffenden Zug vorgesehene Wagen gegen einen anderen ausgewechselt werden mußte, ist die Platznumerierung der in den deutschen D-Zügen verwendeten Wagen einheitlich ausgeführt. In Wagen mit Abteilungen verschiedener Klassen (AB4ü, ABC4ü, BC4ü) beginnt die Numerierung der 1. Klasse mit 1, der 2. Klasse mit 21 und der 3. Klasse mit 49, in den Wagen mit nur einer Klasse (B4ü, C4ü) stets mit 1.“

   Für die zusätzlichen dritten Plätze in der 1. Klasse oder vierten Plätze in der 2. Klasse wird die Art der Numerierung jeder Verwaltung selbst überlassen, jedoch mit der Maßgabe, daß die hierfür verwendeten Nummern stets innerhalb der Nummernreihe des betreffenden Wagens und der betreffenden Klasse selbst liegen.

2. Antrag auf Aufnahme von Bestimmungen in das Vereinswagenübereinkommen (VWÜ) für das Verladen gefüllter Fässer.

   Der Antrag wurde zurückgezogen, weil es nach den bisherigen Besprechungen kaum möglich erscheint, die Frage wegen der verschiedenen Faßarten, der verschiedenen Ladegüter und der verschiedenen Ansichten der Gutachter einheitlich zu regeln.

3. Antrag auf Ergänzung des VWÜ für das Verladen von Holz mit regelmäßigen Lagerflächen.

   Die Ziffer 12 des § 9 unter B 1 der Anlage II des neuen VWÜ — Ausgabe 1924 — regelt die Verladung von Holz mit regelmäßigen Lagerflächen auf Wagen mit Rungen oder Gabelstützen und weist darauf hin, daß die Verladung oberhalb der Borde nach den Bestimmungen der Ziffern 3—5 des § 9 zu erfolgen hat. Es fehlt dieser Bestimmung aber ein Hinweis darauf, daß der die Bordhöhe überragende Teil der Ladung keinesfalls auf den Stirnborden auslagern darf.

   Über die Nichtauflagerung des die Bordhöhe übersteigenden Teiles der Ladung auf den Stirnborden besteht kein Zweifel. Um jedoch jedes Mißverständnis auszuschließen, ist § 9 Ziffer 12 der Anlage II des VWÜ wie folgt gefaßt: „Wagen mit Seitenborden und Rungen oder Gabelstützen sind oberhalb der Borde nach den Bestimmungen der Ziffern 3—5 und Schlußsatz der Ziffer 11 — zu beladen. (Abb. 17.)“

4. Antrag auf Ergänzung des § 16 Ziffer 2 des VWÜ, betreffend Behandlung der heißgelaufenen Wagen.

Der Ausschuß gab sein Gutachten dahin ab, das VWÜ wie folgt zu ergänzen: „Heißläufer sind, sofern die Lagerschale unbeschädigt blieb, von der Verwaltung, in deren Bezirk der Heißläufer entstanden ist, wieder herzustellen. Für beschädigte Lagerschalen ist Ersatz mit Einguß von der Heimatverwaltung anzufordern."

5. Antrag auf Anbringung von Bremsfunkenschutzblechen an Wagen.

Der Ausschuß empfiehlt von der Anbringung solcher Bleche abzusehen. Er wird jedoch die Frage der Zweckmäßigkeit des Baustoffes für Bremsklötze weiter verfolgen, um so wenigstens die Gewähr zu haben, daß durch die Wahl des geeigneten Baustoffes die Gefahr der Funkenbildung auf das geringste Maß herabgemindert wird.

d) Abgesehen von einigen Angelegenheiten, deren Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen waren oder die die innere Organisation des Ausschusses selbst betrafen, wurden noch zwei Gegenstände allgemeiner Art behandelt:

1. Einarbeitung mathematischer und technischer Zeichen in die Meldebogen für die Güteprobensammlung.

Um in Übereinstimmung mit den von der deutschen Industrie im Dinormblatt 1350 bekanntgegebenen Zeichen zu kommen, ist beschlossen worden, diese auch in die Drucksachen des Vereins für die Güteprobensammlung zu übernehmen.

2. Antrag auf Prüfung der Frage der zweckmäßigen und wirtschaftlichen Ausgestaltung des Oberbaues auf Holzquerschwellen.

Über diese Angelegenheit war ein ausführlicher Fragebogen aufgestellt, aus dessen Beantwortungen Schlußfolgerungen gezogen worden sind. Von einer Wiedergabe dieser muß hier jedoch aus Raumersparnisgründen abgesehen werden.

Soweit die vorstehenden Beschlüsse nicht noch in einem anderen Ausschuß weiter zu bearbeiten sind oder zur schriftlichen Abstimmung unter den Vereinsverwaltungen gestellt werden, werden sie der nächsten Vereinsversammlung im Jahre 1925 zur Genehmigung unterbreitet werden.

e) Die nächste Sitzung des Technischen Ausschusses wird auf Einladung der Generaldirektion der niederländischen Eisenbahnen im Mai nächsten Jahres in Utrecht stattfinden.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Am 3. u. 4. Juli 1924 ist in Königsberg (Pr.) die 135. Sitzung der ständigen Tarifkommission abgehalten worden. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Ein Antrag, bei Versendung gleichartiger Güter bis zu fünf Wagenladungen auf einen Frachtbrief aufgeben zu dürfen, wurde abgelehnt.

2. Gleichfalls abgelehnt wurde ein Antrag auf Einführung des Bedeckungszwanges für nicht feuergefährliche Güter in feuergefährlicher Verpackung.

3. Es wurde beschlossen, Zelluloid und Filme von Verpackungsvorschriften freizulassen, dagegen durch entsprechende Fassung der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A vorzuschreiben, daß Zelluloidabfälle und Filmabfälle bei Aufgabe als Stückgut in Kisten, Kübeln, Fässern oder in festen Leinwand- oder Segeltuchsäcken verpackt sein müssen.

4. Der Zuschlag für die Beförderung der Wagenladungsgüter in bedeckten Wagen soll von 10 auf 5 % herabgesetzt werden. Dabei soll es dem Ermessen der Eisenbahn überlassen bleiben, ob sie statt des prozentualen Gewichtszuschlages einen festen Zuschlag in der Weise erheben will, daß bei Anwendung der 5-t-Klassen 200 kg, der 10-t-Klassen 400 kg und der Hauptklassen 600 kg dem der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewicht zugeschlagen werden.

5. Geld und Münzen mit Geldwert aus unedlen Metallen werden durch entsprechende Änderung der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 EVO. nicht mehr als Kostbarkeiten angesehen.

6. An die Stelle des Absatzes (2) des § 18 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B tritt folgende neue Vorschrift:

„Für die Sicherheitsmaßnahmen, die die Eisenbahn bei der Beförderung von Sprengstoffen nach den Bestimmungen der EVO. zu treffen hat, wird eine Gebühr von 0,20 Goldmark für das Tarifkilometer erhoben. Werden von demselben Absender nach derselben Bestimmungsstation gleichzeitig mehrere Wagenladungen Sprengstoffe aufgegeben, so gelten sie hinsichtlich der Erhebung der Gebühr als eine Sendung."

7. Die Fracht für die Beförderung leerer Privatwagen wird von 2 ℳ auf 5 ℳ erhöht.

8. Zur Beseitigung von aufgetretenen Zweifeln wird als neue Ziffer (7) in § 49 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B aufgenommen:

„Die für eisenbahnseitig gestellte Wagen vorübergehend gültige Bestimmung zu § 6 (1) gilt auch bei Verwendung von Privatwagen."

9. Ein Antrag, bei Topfwagen, die durch die aufgestellten Töpfe räumlich ausgefüllt sind, deren Ladung aber unter 15 000 Kilogramm bleibt, gleichwohl Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen zuzulassen, wurde abgelehnt.

10. Privat-Kühlmaschinenwagen werden künftighin zur eilgutmäßigen Beförderung angenommen, wenn sie gleichzeitig mit beladenen Kühlwagen als Eilgut aufgeliefert werden und zu deren Versorgung mit Kälte während der Beförderung bestimmt sind. Als Fracht wird das Doppelte der nach § 53 (5) der Allgemeinen Tarifvorschriften (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) zu erhebenden Fracht berechnet.

11. Der Antrag, in der frachtfreien Beförderung von Ladegeräten eine Beschränkung vorzunehmen, wurde abgelehnt.

12. Im Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B treten folgende Änderungen ein:

a) In Ziffer 4b (Fahrzeuge usw.) ist in der Stelle „Boote usw." hinter Kraftbetrieb zuzusetzen: „und zerlegte Faltboote." (Dadurch bleiben diese Boote vom Sperrigkeitszuschlag befreit.)

b) Lampenschirmgestelle werden unter Ziffer 7 gestrichen und dadurch vom Sperrigkeitszuschlag befreit.

c) Hinter dem Wort „Sessel" unter Ziffer 10 wird angefügt: „auch mit Sitz oder Lehne aus anderen Stoffen".

13. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) werden neu aufgenommen:

a) „Möbel und Möbelteile."

b) „Abortpapier."

c) „Krepp-Papier in Rollen."

d) „Rohr, folgendes: Stuhlrohr (spanisches Rohr), auch gewaschen, gebleicht oder gespalten."

(Dadurch wird im Verzeichnis III die Ziffer 41 entbehrlich und deshalb gestrichen.)

e) „Gebogene Hölzer" und „Teile der in den Ziffern b) 4 bis 7 der Stelle „Fahrzeuge" der Klasse D genannten Fahrzeuge" (durch Ergänzung der Stelle „Holzwaren").

14. Abgelehnt wurde die Aufnahme von „Papier in Rollen" und „Teigwaren" in das Verzeichnis II.

15. Im Verzeichnis III (der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter) wird die Ziffer 6b wie folgt gefaßt:

„Kraftwagen, Untergestelle für Kraftwagen auf Rädern mit eingebautem Krafterzeuger, Anhängewagen für Kraftwagen, Untergestelle für Anhängewagen auf Rädern, Wohnungswagen usw. wie bisher."

16. Im Verzeichnis IV (der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter) erhält die Ziffer 7 folgende neue Fassung:

„Azetaldehyd und Azetal, beide auch in alkoholischer Lösung." Außerdem werden in dieses Verzeichnis neu aufgenommen: „Rohterpentin (Kienöl)" und „Nadelholzteer."

17. „Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Aluminium" wird durch die Aufnahme in das Verzeichnis V zur Beförderung in Privatwagen zugelassen.

18. Die Wiederaufnahme von Aluminium, Rohkupfer und Rohzinn in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

19. Auch ein Antrag, Kaffee-Ersatzmittel in die ermäßigte Stückgutklasse aufzunehmen, fand nicht die Billigung der Versammlung.

20. In Ziffer 6a der ermäßigten Eilgutklasse werden in der 2. Zeile die Worte „frische Fische, auch zerkleinert" gestrichen. Außerdem wird in der gleichen Ziffer in der vierten Zeile zwischen den Worten „Seetiere" und „sowie" eingeschoben: „ferner beim unmittelbaren Versand an Fischzuchtanstalten zur Verfütterung: Fischabfälle, auch zerkleinert, und zerkleinerte frische Fische." Endlich werden in § 37 (3) der Allgemeinen

Tarifvorschriften die Eingangsworte „die Beförderung von zerkleinerten frischen Fischen“ ersetzt durch: „die Beförderung von Fischabfällen und zerkleinerten frischen Fischen.“

21. Die Einführung von Frachterleichterungen für landwirtschaftliche Maschinen sowie für Tabakstaub wurde abgelehnt, ebenso ein Antrag, Bücher in die Klasse B und die ermäßigte Stückgutklasse aufzunehmen.

22. In der Stelle „Salze“ der Klasse D und in Ziffer 2 der Stelle „Salze“ der Klasse E werden die Worte „ausgenommen doppelt gereinigtes und chemisch reines“ ersetzt durch „ungereinigt“.

23. Eine Änderung der Frachtberechnung für Getreide und Mehl entweder durch Versetzung von Mehl in die Klasse B und Belassung von Getreide in Klasse C oder durch Abtarifierung von Getreide in Klasse D oder endlich durch Abtarifierung von Getreide und Mehl in Klasse D wurde abgelehnt.

24. Für Holz bestanden bis 1917 bezw. 1919 verschiedene Ausnahmetarife, während heute Rundholz und Schnittholz der Klasse D zugewiesen sind. Die Streckensätze der Klasse D verhalten sich zu denen der Klasse A wie 55 : 100. Es wurde beschlossen, dem Herrn Reichsverkehrsminister die Einführung einiger Holzausnahmetarife zu empfehlen, und zwar:

a) eines für das gesamte Reichsgebiet gültigen Ausnahmetarifs für Rundholz;
b) eines für das gesamte Reichsgebiet gültigen Ausnahmetarifs für Schnittholz;
c) eines Ausnahmetarifs für Schnittholz aus Ostpreußen nach Groß-Berlin (Ostbahnstaffel);
d) eines Ausnahmetarifs für Schnittholz innerhalb der Direktionsbezirke Oppeln, Breslau und Osten (Schlesische Staffel).

Die Verhältniszahl zu a) soll 45 (statt 55) und die zu b) 50 (statt 55) betragen. Zu c) und d) soll Schnittholz ebenso tarifiert werden wie Rundholz, d. h. den Ausnahmetarifen soll eine Verhältniszahl von 45 zugrundegelegt werden. Eine weitere Frachtermäßigung für Rundholz bis 2,5 m Länge von Aspe, Birke, Erle und Linde beim Versand von Ostpreußen an Schälplatten-, Zündholz- und Bleistiftfabriken wurde abgelehnt, ebenso die Einführung einer Frachtermäßigung für Faßholz (Daubholz) und für Rundholz bis 2,5 m Länge beim Versand an Schuhleisten- und Packmittelfabriken. Auch ein Antrag, das in Ziffer 1 der Stelle „Holz“ der Klasse E heute 1,50 m betragende Höchstmaß zu erhöhen sowie für Papierholz eine weitere Ermäßigung zu gewähren, fand nicht die Billigung der Versammlung.

Grubenholz gehört zurzeit zur Klasse E (Ziffer 7 der Stelle Holz). Außerdem besteht im Versand an bestimmte Kohlengruben-Anschlußstationen usw. für Rundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte, roh oder getränkt, von mehr als 20 cm bis 30 cm Durchmesser am dünnen Ende ohne Rinde gemessen, und bis zu 5 m Länge der Ausnahmetarif 1a. Es wurde beschlossen, den Ausnahmetarif 1a aufzuheben und die Ziffer 7 der Stelle „Holz“ der Klasse E wie folgt zu fassen:

„Folgende zur bergbaulichen Ausrichtung, Vorrichtung und zum Abbau der inländischen Minerallagerstätten bestimmte Hölzer: Rundhölzer, auch entrindet, bis zu 22 cm Durchmesser am dünnen Ende ohne Rinde gemessen, und bis zu 7 m Länge, Schwellchen bis zu 3,5 m Länge, 16 cm Breite und 13 cm Höhe, Schwartenbretter und Schwartenpfähle, je bis zu 6 m Länge, Brettchen bis zu 1,50 m Länge und 25 mm Stärke, sämtlich auch getränkt:

a) beim Versand unmittelbar an inländische Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb;
b) beim Versand unmittelbar an inländische, von der Eisenbahn anerkannte Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen.

Im Falle b) wird das Holz zunächst als Holz seiner Art tarifiert. Kann die Abfertigung hiernach nicht nach der Klasse E erfolgen, so wird diese Klasse nachträglich gewährt, wenn nachgewiesen wird, daß das Holz — auch nach einfacher Zurichtung oder Haltbarmachung — unmittelbar an inländische Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb weitergeleitet worden ist.

Anmerkung:

1. Als einfache Zurichtung gilt nur das Kürzen auf bestimmte Längen, das Spalten, das Auftrennen mit der Säge in der Längsrichtung und das Reißen.
2. Die von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager, Wasserumschlagstationen und Tränkungsanstalten werden im Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II, veröffentlicht.“

Die bereits in der 133. Sitzung der ständigen Tarifkommission beschlossene Versetzung von Eisenbahnschwellen aus Klasse E in Klasse D wurde bestätigt.

Stangenholz bis zu 7 cm Durchmesser, am dicken Ende ohne Rinde gemessen, gehört zur Klasse E der Stelle „Holz“. Diese Fassung soll aber durch folgende ersetzt werden:

„Stangenholz bis zu 7 cm Durchmesser, 1 m über dem Abhieb gemessen.“

25. In der Eisentarifierung treten folgende Änderungen ein:

a) in Ziffer 15 der Stelle „Eisen und Stahl“ der Klasse C wird vor „Fieldkesselröhren“ eingeschaltet: „Backofenröhren, an einem oder an beiden Enden zugeschweißt, auch mit Wasserfüllung.“
b) als Ziffer 1a werden in die Klasse B und die Ziffer 9a der ermäßigten Stückgutklasse aufgenommen: „Bau- und Dachbeschläge, auch verzinkt.“
c) die Ziffer 12 der Klasse B sowie in Ziffer 9a der ermäßigten Stückgutklasse werden die Worte „Huf- und Schiefernägel“ gestrichen.
d) in die Klasse B werden als Ziffer 15a und in die Ziffer 9a) der ermäßigten Stückgutklasse aufgenommen: „a) Nägel, b) Stifte, sämtlich, soweit nicht in Klasse C genannt.“

Ferner wird durch das Ersetzen der Worte „in der Klasse C“ durch „in den Klassen C bis E“ im § 28 der Allgemeinen Tarifvorschriften zum Ausdruck gebracht, daß auch die zur Verschrottung auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeuge die Fracht nur für zwei Drittel ihres Gewichts zu zahlen brauchen.

Endlich wird in der Klasse E der Stelle „Metallabfälle, metallhaltige Abfälle und Altwaren von Metallen“ der Schluß wie folgt gefaßt: „. . . . . Altwaren aus solchen Blechen, Abfall von Bimetalldraht und Abfallstücke von messingplattierten Röhren aus Eisen oder Stahl.“

26. Wegen der Tarifierung der Holzwaren wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) Die Aufnahme von Feder- und Griffelkasten in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.
b) Rohe Holzhülsen zur Verpackung einzelner Gläser werden den Holzschachteln tarifarisch gleichgestellt. Zu dem Zweck wird in Ziffer 17 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse D hinter den Worten „(ausgenommen Satzschachteln)“ eingefügt: „Verpackungshülsen, je.“
c) Für Stäbe und Brettchen der Ziffer 5 der Stelle „Holz“ der Klasse E ist ein Hobeln zurzeit nicht zugelassen. Künftighin soll aber „das Abrichten durch die Fugenmaschine auf einer Seite“ als weitere Bearbeitung zugestanden werden.
d) In Ziffer 7 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse C wird zwischen „gefärbt“ und „gewichst“ eingeschaltet: „gestrichen,“ so daß künftighin auch g e s t r i c h e n e Haus- und Küchengeräte unter die Klasse C fallen.
e) Unter die Holzwaren der Klasse C und der ermäßigten Stückgutklasse werden neu aufgenommen:
„Rahmen, Einsätze und Gestelle aus Fichten- oder Pappelholz zur Herstellung von Koffern bestimmt, auch mit Bügeln, diese auch gestrichen oder poliert.“
f) Durch Änderung der Ziffer 15 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse D wird zugestanden, daß die dort genannten Kisten, Flaschenkasten usw. auch gebeizt und getränkt sein dürfen.
g) Die Beschlußfassung über einen Antrag betreffend Frachtberechnung für Holzschuhe wurde vertagt.
h) Die Aufnahme von „Sensenschärfern mit Schärfmassebelag“ in die Klasse C und die Klasse II sowie eine Änderung der Tarifierung von Särgen wurden abgelehnt.
i) Die Ziffer 20 der Klasse „Holzwaren“ der Klasse C wird wie folgt gefaßt: „Stühle, gewöhnliche, Stuhl- und Sofagestelle, gewöhnliche, auch mit Sitz oder Lehne aus andern Stoffen, ausgenommen zerlegte.“ Ferner wird als neue Ziffer 5 in Klasse B aufgenommen:
„Stühle, Stuhl- und Sofagestelle, wie in Ziffer 20 der Klasse C genannt, zerlegt.“

Der Absatz „Sessel und Stühle usw.“ in Ziffer 10 des Verzeichnisses I wird wie folgt gefaßt: „Sessel und Stühle, auch mit Sitz oder Lehne aus anderen Stoffen, ausgenommen zerlegte.“

27. Es wurde beschlossen:

I. in die Stelle „Glas“ der Klasse B
  a) als Ziffer 1 aufzunehmen:
    1. Flachglas, folgendes: Mattglas und Musselinglas, außer dem Mattieren nicht weiter bearbeitet,
  b) vor „Hohlglaswaren usw.“ die Ziffer 2 zu setzen;

II. in der Stelle „Glas“ der Klasse C
  a) die Ziffern 1—3 „Rohglas“, „Spiegelrohglas“ und „Tafelglas“ zu streichen und als neue Ziffer 1 aufzunehmen:
    „1. Flachglas, nicht unter 0,5 mm stark, nicht weiter bearbeitet, ausgenommen optisches Glas;“

b) als neue Ziffer 2 aufzunehmen:
„2. Fußboden- und Wandplatten (Fliesen), auch gelocht, nebst zugehörigen Leisten, Rinnen- und Eckstücken, nicht weiter bearbeitet;“
c) die jetzige Ziffer 4 mit 3 zu bezeichnen und wie folgt zu ändern:
„3. Drahtglas, nicht weiter bearbeitet;“
d) die Zifferbezeichnung 5 zu ändern in 4;
e) die jetzige Ziffer 6 mit 5 zu bezeichnen und wie folgt zu ändern:
„5. Dachpfannen (Dachziegel), auch mit Drahteinlage;“
f) die Zifferbezeichnung 7—10 zu ändern in 6—9.

III. Die Anmerkung bei Klasse B: „Als weitere Bearbeitung gilt usw.“ als Anmerkung zur Klasse B und zur Klasse C zu drucken.

Die Erläuterungen sollen entsprechend geändert werden.

28. Die Stellen „Abfälle von Elektrodenkohlen (Elektrodenkohlenreste) unverpackt“ und „Retortenkohle (Retortengraphit)“ werden aus Klasse D in die Klasse E versetzt, ebenso die Stelle „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewicht von mindestens 3 kg und Elektrodenkohlenmasse“ aus Klasse C in D. Die Stelle „Koks, soweit nicht in Klasse E genannt“ in Klasse D wird gestrichen und endlich wird die Stelle „Koks aus Steinkohlen und Braunkohlen, auch gemahlen, Koksstaub“ der Klasse E wie folgt gefaßt: „Koks, auch gemahlen, Koksstaub.“ Die bisherige Anmerkung zu dieser Stelle fällt weg.

29. Kunstbaumwolle wird aus Klasse C in Klasse D versetzt.

30. Die Aufnahme von gewürztem kohlensauren Futterkalk in die Klasse E und die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

31. Dikalziumphosphat = gefällter phosphorsaurer Kalk, zu Dünge- oder Futterzwecken bestimmt, wird in die Klasse E und die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen.

32. Als neue Tarifstelle wird in Klasse C aufgenommen: „Baumwollpolsterwatte und Baumwollpolstervließe, auch mit Jutezusatz. Anmerkung: Verbandwatte gehört zur Klasse A.“

Ferner wird die Stelle „Polstervließe und Polsterwerg“ in Klasse E gestrichen und mit folgendem Wortlaut in die Klasse D übernommen: „Jutepolstervließe.“ Auch die Ziffer 36 des Verzeichnisses III wird geändert in „Jutepolstervließe.“

33. In die Klasse E wird neu aufgenommen: „Ausstampfmasse.“

34. Bauxit wird aus Klasse E in Klasse F versetzt.

35. Ein Antrag, die Wagenstandgeldsätze auf den Grenzstationen zu erhöhen, wurde abgelehnt.

36. Für den Schriftwechsel infolge Fehlens oder ungenügender Ausfertigung der Ausfuhranmeldescheine wird eine Schreibgebühr in Höhe der entsprechenden Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften (Abschnitt IX des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) eingeführt.

37. Die gebührenpflichtigen Bahntelegramme sollen in ihrer Höhe der von der Reichspostverwaltung festgesetzten Mindestgebühr für ein Privattelegramm angeglichen werden und künftighin betragen:

a) für die telegraphische Bestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen . . . . 0,60 ℳ
b) für die telegraphische Bestellung von Abteilen . . 1,20 „
c) für die telegraphische Bestellung von Plätzen . . 0,60 „
d) für die telegraphische Bestellung von Bettplätzen 1,20 „
e) für die telegraphische Vormeldung von Tiersendungen zwecks Fütterung oder Tränkung . . . . . 0,60 „

38. Die unter Ziffer IX B und C des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I B vorgesehenen Abfertigungs- und Vorführungsgebühren werden in folgender Weise festgesetzt:

B. Abfertigungsgebühr: G.-M.
a) für jede Stückgutsendung . . . . —,50
b) für jede Wagenladung 1,50
wenn der Wagen im Zuge oder auf den Zuggleisen abgefertigt wird, für jeden Wagen . . . . . . 1,—

Die Anmerkung 1b wird wie folgt geändert:
„b) Beim Grenzausgang für Ausfuhrgüter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist oder die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterworfen sind, sowie für Durchfuhrgüter.“

C. Vorführen der Güter: G.-M.
1. von Stückgut, für je — auch nur angefangene — 100 kg . . . . —,10
von Frachtstücken im Einzelgewicht von mehr als 200 kg, für je 100 kg . . . . —,20
von verpacktem Geflügel, für je 100 kg . . . . . —,20
bei Vorführung im Wagen wie für Wagenladungen;
2. von Wagenladungen, für den Wagen . . . . . . 2,—
wenn der Wagen im Zug oder auf den Zuggleisen oder wenn der zur Entladung gestellte Wagen auf dem Entladegleis oder der zur Beladung gestellte Wagen auf dem Verladegleis vorgeführt wird . . —,80

Außerdem werden die im Nebengebührentarif zum Eisenbahn-Tiertarif, Teil I unter Ziffer XI 1) und 2) vorgesehenen Gebühren wie folgt festgesetzt:

1. Abfertigungsgebühr: G.-M.
für 1 Stück Kleinvieh . . . . —,20
für 1 Stück Großvieh . . . . —,40
mindestens für die Frachtbriefsendung . . . . . . —,50
höchstens für die in einen Wagen verladenen Tiere einer Sendung 1,50
2. Vorführen der Tiere:
für 1 Stück Kleinvieh . . . . —,20
für 1 Stück Großvieh . . . . —,40
höchstens für die in einen Wagen verladenen Tiere einer Sendung . . . . 3,—

Die Ziffer 1 b) der Anmerkung wird wie folgt gefaßt:
„b) Beim Grenzausgang für Ausfuhrsendungen, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, oder die einer zollamtlichen Behandlung unterliegen, sowie für Durchfuhrsendungen.“
In Ziffer 2 der Anmerkung ist an Stelle des Wortes „Ausführung“ zu setzen: „Betreibung“.

39. Wenn der Absender Decken unbenutzt zurückgibt oder die Sendung erst nach Ablauf der Beladefrist zur Beförderung aufgibt, ferner, wenn der Empfänger die Decken erst nach Ablauf der Entladefrist zurückgibt, werden künftighin für jede Decke und jede — auch nur angefangenen — 24 Stunden als Verzögerungsgebühr erhoben:

für die ersten 24 Stunden . . . . 0,70 Goldmark
für die zweiten 24 Stunden . . . . 1,— „
für jede weiteren 24 Stunden . . . 1,50 „

Ferner werden für jede Decke, die erst nach 12 Uhr mittags des dem gewünschten Verwendungstage vorangehenden Werktags wieder abbestellt wird, 0,70 Goldmark erhoben.

40. Die Ausführungsbestimmung 1 zu § 42 EVO. wird wie folgt neu gefaßt:
„Der Nachweis der Berechtigung zur Empfangnahme des Gutes kann verlangt werden. Der Empfang ist auf der Expreßgutkarte zu bescheinigen, soweit nicht die Eisenbahn für einzelne Stationen eine Empfangsbescheinigung in einer anderen Form vorschreibt.“

41. In der zuschlagpflichtigen Beförderung von Tieren tritt eine Änderung ein. In der Ausführungsbestimmung II zu § 48 EVO. werden die bisherigen Ziffern 1 und 2 vereinigt. Außerdem wird als neue Ziffer 2 aufgenommen:
„Der Zuschlag wird nicht erhoben, wenn die Eisenbahn Tiersendungen, die eine Verzögerung in der fahrplanmäßigen Beförderung erleiden, oder durch den planmäßigen Ausfall von Güterzügen infolge der Sonntagsruhe im Güterzugdienst eine Unterbrechung ihrer Beförderung erfahren, auf Strecken, für welche Beförderung in zuschlagpflichtigen Zügen nicht beantragt ist, mit zuschlagpflichtigen Zügen befördert.“

42. Eine Erweiterung der Fahrpreisermäßigung für gemeinnützige Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen wurde abgelehnt.

43. Die heute noch im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, enthaltenen Bestimmungen über den Vereinsreiseverkehr werden gestrichen, weil diese Einrichtung nicht mehr besteht.

44. Die Beschlußfassung über einen Antrag, die Tarifbestimmungen über die Lochung der Fahrkarten bei Fahrtunterbrechung zu ändern, wurde vertagt.

45. Die Aufbewahrung von Krankenfahrstühlen und Selbstfahrern (auch mit Hilfsmotorenantrieb) von Kriegsbeschädigten, die auf Monats- oder Wochenkarten fahren, soll dann kostenlos erfolgen, wenn eine Bescheinigung des Versorgungsamtes beigebracht wird, daß die Krankenfahrstühle oder Selbstfahrer den Kriegsbeschädigten vom Reiche wegen ihrer Kriegsbeschädigung geliefert worden sind.

Die Beschlüsse werden, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich zum 1. September 1924 durchgeführt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der Reichsverkehrsminister hat unterm 28. Juni d. J. (Reichsgesetzbl., Teil II, Seite 156) eine Ermäßigung der Frachtzuschläge des § 60 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für unrichtige Inhaltsangabe im Frachtbrief und Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften der Anlage C dieser Ordnung verfügt. Im allgemeinen sind die Zuschläge wieder in der vorkriegsmäßigen Höhe festgesetzt worden; durch eine andere Abstufung der in der Anlage C aufgeführten Gegenstände ist sogar eine zum Teil weitergehende Ermäßigung der Zuschläge eingetreten.

Gleichzeitig ist durch einen Zusatz zu Abs. (3) des § 70 dieser Ordnung dem Absender das Recht eingeräumt worden, die Erstattung zuviel erhobener Frankaturfrachten auf Grund des etwa ausgestellten Duplikatfrachtbriefs zu beantragen. Die Eisenbahn kann jedoch in diesem Falle bei der endgültigen Erledigung des Erstattungsanspruchs die Vorlage der Urschrift des Frachtbriefs verlangen, um auf ihm die Erledigung zu beurkunden.

Außerdem ist in § 74 folgender neuer Absatz (5) eingefügt worden:

„Wenn die Behinderung der Beförderung vor dem Eintreffen der Anweisung des Absenders aufhört, so ist das Gut der Bestimmungsstation zuzuleiten, ohne daß Anweisungen abgewartet werden.

Der Absender wird hiervon möglichst rasch benachrichtigt."

Diese Vorschrift bezweckt eine im Interesse der Absender liegende beschleunigte Weitersendung der durch Verkehrshindernisse vorübergehend aufgehaltenen Güter.

Schließlich ist durch Streichung der vorübergehend eingefügten Worte „und Ladungen" in § 78 Abs. (1) der Eisenbahn das Recht der zwangsweisen Zuführung von Ladungen in die Wohnung des Empfängers wieder entzogen worden.

— **Kleiderkassenordnung.** Die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung hat nach Benehmen mit dem Hauptbeamtenrat die Kleiderkassenordnung neu bearbeitet und im Reichsverkehrsblatt Nr. 29 veröffentlicht. Sie tritt in der neuen Fassung mit Wirkung vom 1. April d. Js. in Kraft.

— **Der Berliner Ferienverkehr 1924.** Während im Vorjahre auf den fünf Fernbahnhöfen der Berliner Stadtbahn, den übrigen großen fünf Berliner Fernbahnhöfen, auf dem Bahnhof Gesundbrunnen und in den Reisebüros zusammen rd. 656 000 Fahrkarten verkauft wurden, beläuft sich in diesem Jahre die Zahl auf nur rd. 389 000, das sind 41 %. Der gewaltige Rückgang mag neben den mißlichen wirtschaftlichen Verhältnissen auch darauf zurückzuführen sein, daß im Vorjahre bei den kurz aufeinanderfolgenden Fahrpreiserhöhungen der Andrang zu den Ferienzügen ausnahmsweise groß gewesen ist. Gegenüber den Vorkriegsjahren ist der Rückgang nicht ganz so erheblich. Gegen die Jahre 1913 und 1914, die einen normalen Verkehr zeigten, beträgt der Rückgang 24 und 37 %.

— **Durchgangszüge Paris-Warschau-Riga und Paris-Wien.** Nach dem Ergebnis der internationalen Konferenz in Paris am 9. und 10. Juli d. J. sollen die Schnellzüge D 11/12, bisher Paris-Dortmund, und D 54/55, bisher Ostende-Köln, wieder bis und von Warschau bezw. Wien durchgeführt werden, und zwar: D 11 nach Riga und Warschau, ab 21. Juli, D 12 von Riga und Warschau ab 23. Juli, D 54 nach Wien ab 25. Juli und D 55 ab Wien ab 26. Juli. Die Zugzusammensetzung wird die gleiche sein wie im Sommer 1922. Die Fahrpläne werden in Kürze bekanntgegeben werden.

— **Der Verkehr im besetzten Gebiet.** Wie uns unterm 17. d. M. aus dem besetzten Gebiet gemeldet wird, ist die Koks- und Kohlenbeförderung auf Regiestrecken und im Ruhr-Moselverkehr andauernd lebhaft. Seit etwa Mitte Juni ist Eilgutgemüseverkehr in Ladungen aus Holland auf Regiestrecken, besonders nach dem Ruhrgebiet, infolge Einlegung besonderer Züge, lebhafter geworden. Die Maßnahme richtet sich gegen den immer stärker werdenden Autoverkehr, der dadurch nunmehr wieder eingeschränkt ist. Die Regie macht ferner in auffallenden Plakaten Gemüseinteressenten auf die im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Köln getroffenen Maßnahmen für Obst- und Gemüsebeförderung aufmerksam, die die gleichen sind wie 1922. Die Bekanntmachung fährt wörtlich fort: Die Regie wird die nötige Sorgfalt aufwenden, um die Beförderung zur vollen Zufriedenheit der Interessenten auszuführen. Gleichwohl ziehen viele Obstversender trotzdem Schiffsbeförderung vor.

Der sonstige öffentliche Güterverkehr dagegen ist noch geringer als bisher, besonders ist jetzt auch der Stückgutverkehr stark zurückgegangen. Als Folge sieht man auf vielen Personalstationen große Parks von Güterzugpackwagen aufgestellt. Das Wagenstandgeld soll stark erhöht worden sein und nach Angaben von Spediteuren jetzt für den ersten Tag 48 Fr. (bisher 8 Fr.) betragen.

— **Rückkehr der Ausgewiesenen im Direktionsbezirk Köln.** In der Woche vom 6.—12. Juli sind 61 Beamte und 25 Arbeiter zurückgekehrt, von denen bis jetzt keiner bei der Regie wieder eingestellt ist. Insgesamt sind bis jetzt zurückgekehrt 1902 Bedienstete. Von den 1257 Beamten sind 218, von den 645 Arbeitern 178 wieder bei der Regie eingestellt.

— **Gemischter Gerichtshof.** Nach Mitteilung der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf ist vom Kommandierenden General der Besatzungstruppen der Gemischte Gerichtshof, der nach Verordnung 113 vom 22. April 1924 zur Erledigung von Rechtsstreitigkeiten betreffend die Haftpflicht der Regie, nämlich infolge von Unfällen, Verlusten, Verspätungen, Havarien, materiellen oder körperlichen Schäden und Verschulden j e d e r Art, die aus dem Betriebe der Eisenbahn sich ergeben können, eingesetzt werden sollte, nunmehr endgültig gebildet worden. Er besteht aus je einem französischen, belgischen und deutschen Richter. Als deutscher Richter ist vom Kommandierenden General ernannt worden: Dr. Ludwig Bräutigam in Düsseldorf, Wagnerstraße 3, als Stellvertreter: Rechtsanwalt Dr. Wolff, Düsseldorf, Schadowstraße 41. Die Handelskammer hatte auf Aufforderung davon abgesehen, deutsche Vertreter vorzuschlagen.

Der Kommandierende General hat gleichzeitig mitgeteilt, daß die Gemischte Kommission auch in Abwesenheit der deutschen Mitglieder tagen werde. Wenn die Interessen der deutschen Untertanen durch die Stimmenthaltung der deutschen Mitglieder leiden würden, so trage die deutsche Verwaltung die Verantwortung dafür.

— **Amtliche Auskunftsstelle der Schweizer Bundesbahnen in Berlin.** Die bisherige Amtliche Auskunftsstelle der Schweizer Bundesbahnen in Berlin, Unter den Linden 57/58, die als Schweizer Verkehrsbureau bekannt ist, soll mit einer Amtlichen Verkaufsstelle für sämtliche Fahrtausweise, die den Schweizer Verkehr betreffen, ausgestaltet werden. Nach wie vor wird hier auch Auskunft über den Verkehr nach der Schweiz und nach jenen Ländern, die unter Berührung der Schweiz zu erreichen sind, ferner über die geeigneten Plätze für längeren und kürzeren Aufenthalt, über Hotels und Pensionen, über die für Touristen lohnendsten Touren und Reiseziele und über die Preisverhältnisse in Verkehr und Gaststätten usw. erteilt.

— **Auf deutschen Werften fertiggestellte Tonnage.**

Jahr	Seeschiffe		Flußschiffe		Zusammen	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
	Für deutsche Rechnung:					
1913 . .	656	423 900	71	8 000	727	431 900
1914 . .	550	433 500	88	11 580	638	445 080
1915 . .	310	243 000	19	3 240	329	246 240
1916 . .	265	183 300	17	4 400	282	187 700
1917 . .	186	59 900	11	2 760	197	63 650
1918 . .	180	35 600	6	710	166	36 310
1919 . .	151	150 800	14	2 910	165	153 710
1920 . .	284	241 200	6	1 810	290	243 010
1921 . .	326	404 733	17	5 184	343	909 917
1922 . .	225	598 320	423	111 762	648	710 082
1923 . .	147	380 774	516	92 284	663	481 058
	Für fremde Rechnung:					
1913 . .	170	34 800	17	1 160	187	35 960
1914 . .	81	12 000	19	2 540	100	14 540
1915 . .	12	4 100	1	320	13	4 420
1916 . .	12	7 800	2	440	14	8 240
1917 . .	2	2 100	1	340	3	2 440
1918 . .	11	1 200	1	340	12	1 540
1919 . .	1	1 000	1	250	2	1 250
1920 . .	40	84 700	—	—	40	84 700
1921 . .	50	40 667	4	272	54	40 939
1922 . .	9	26 536	28	5 437	37	31 973
1923 . .	15	37 024	37	7 023	52	44 047

B. B. Z.

— **Ausländische Handelskammern in Deutschland.** Gegenwärtig bestehen folgende fremde Handelskammern in Deutschland: Amerikanische Handelskammer, Berlin W 8; Niederländische Handelskammer, Frankfurt (Main); Österreichische Handels-

kammer, Köln; Britische Handelskammer, Köln; Französische Handelskammer, Mainz; Französische Handelskammer, Köln; Französische Handelskammer, Wiesbaden. Außerdem besteht in Frankfurt (Main) eine Deutsch-Türkische und eine Deutsch-Italienische Handelskammer.

In der Nachkriegszeit haben sich in durchaus erfreulicherweise die Bestrebungen fortgesetzt zur Förderung des Handelsverkehrs mit bestimmten, für die deutsche Ausfuhr wichtigen Auslandsstaaten besondere Wirtschaftsvereinigungen und zwischenstaatliche Handelskammern zu gründen. Nach einer Unterrichtung des „Konfektionär" steht die Bildung einer deutsch-griechischen Handelskammer mit Sitz in Berlin unter Beteiligung der maßgebenden Behörden kurz vor dem Abschluß. Angesichts des soeben abgeschlossenen deutsch-griechischen Handelsabkommens dürfte diese Gründung wesentliche Bedeutung erlangen. — Auch hinsichtlich des Handelsverkehrs mit Schweden steht die Bildung einer schwedischen Handelskammer in Berlin bevor, an der in erster Linie die in der Reichshauptstadt sowie namentlich in Norddeutschland ansässigen schwedischen Kaufleute regen Anteil nehmen.

— **Die englische Kohleneinfuhr über Bremen.** Im Bremer Hafen sind laut „Industrie-Kurier" in den Monaten April, Mai und Juni: 86 435 t Kohlen und 920 t Koks eingetroffen.

— **Funkverbindung Deutschland-Argentinien.** Vom 16. Juli ab werden auf der unmittelbaren Funkverbindung zwischen Deutschland und Argentinien, die bisher nur in der Richtung von Argentinien nach Deutschland für den Privattelegrammverkehr benutzt werden durfte, versuchsweise auch Privattelegramme aus Deutschland nach Argentinien befördert. Wird die unmittelbare funktelegraphische Beförderung für Telegramme zwischen Berlin und Buenos-Aires gewünscht, so ist dies durch den gebührenfreien Leitvermerk „via Transradio Baires" anzuzeigen. Die Beförderung dieser Telegramme ohne Erhöhung der Gebühren auf einem anderen Wege bleibt vorbehalten, wenn es nicht möglich ist, sie funkentelegraphisch unmittelbar an Buenos Aires abzusetzen. Die Wortgebühr beträgt 3 ℳ 20 ₰ Grundwert.

Österreich.

— **Die Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen.** Bei Berücksichtigung der für das Jahr 1923 endgültig ermittelten Einnahmen der Bundesbahnen und bei Hinzurechnung der Einnahmen der Südbahn zu Vergleichszwecken, ergibt sich für die ersten vier Monate des Jahres 1923 eine Einnahmensumme von rund 840 Milliarden Kronen, der im Jahre 1924 für den gleichen Zeitabschnitt eine Einnahmensumme von 1090 Milliarden Kronen gegenübersteht.

— **Fortfall des Kurswagens Wien-Hoek van Holland.** Der bisher bei den Zügen D 405 (ab Wien Westbahnhof um 14 Uhr 5 Minuten) und D 406 (an Wien Westbahnhof um 16 Uhr 20 Minuten) geführte Durchgangswagen I./II. Klasse Wien-Hoek van Holland über Passau-Leipzig ist wegen schwacher Besetzung seit 16. Juli d. Js. in Fortfall gekommen.

— **Unfallstatistik.** Die mit der Verkehrsüberwachung und der statistischen Erfassung der Eisenbahnunfälle betraute Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr stellt eine beträchtliche Anzahl jener Unfälle im Eisenbahn- und Straßenbahnverkehre fest, die lediglich auf eigene Unvorsichtigkeit der Betroffenen zurückzuführen sind. Von im Eisenbahnverkehre in den Monaten April, Mai und Juni 1924 durch eigene Unvorsichtigkeit verunglückten 68 nicht dem Stande der Bahnbediensteten angehörigen Personen wurden mehr als ein Drittel (25) getötet, die übrigen trugen meist schwere Verletzungen davon. Von diesen 68 Verunglückten sind 15 (davon 9 Tötungen) durch unachtsames Ueberschreiten der Gleise bei Wegübersetzungen und Durchkriechungen durch geschlossene Schranken, 8 (davon 5 Tötungen) durch Überschreiten der Gleise an hierzu nicht bestimmten Stellen, 28 (davon 6 Tötungen) durch Auf- und Abspringen, 6 (davon 2 Tötungen) durch Verlassen des Zuges auf der verkehrten Seite, 3 (davon 2 Tötungen) durch Benützung des Bahnkörpers als Fußweg und schließlich 8 (davon 1 Tötung) durch verschiedene andere Unvorsichtigkeiten hervorgerufen worden. Auf den Wiener Straßenbahnen verunglückten durch eigenes Verschulden in den genannten drei Monaten 53 Personen (davon 2 tödlich). Die Ursache dieser Unglücksfälle war in acht Fällen unvorsichtiges Überqueren der Schienen, in 23 Fällen Aufspringen, in 22 Fällen Abspringen während der Fahrt.

— **Zur Einführung des direkten österreichisch-tschechischslowakischen Gütertarifs.** Dem Allg. Tarifanz. (Wien) entnehmen wir zu diesem Gegenstand folgende Ausführungen:

Was die Arbeiten zur Erstellung des direkten Tarifes für den Verkehr Österreich-Tschechoslowakei anbelangt, so sind diese bereits soweit fortgeschritten, daß mit der Einführung des Verbandstarifes, falls keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten, mit 15. August 1924 gerechnet werden kann. Der neue Tarif wird den Verfrachtern der bisherigen Abfertigungsart gegenüber wesentliche Vorteile bringen, die ebensowohl in der Höhe der Frachtsätze als in der beschleunigten Abwicklung der Transporte zum Ausdrucke gelangen werden. Die Ermäßigungen, welche der Verbandstarif gegenüber den Lokalgütertarifen der beteiligten Eisenbahnen enthält, sind, was den tschechoslowakischen Durchlauf anbelangt, bedeutende, insbesondere der Kohlenverkehr wird eine wesentliche Förderung durch Ermäßigung der Frachten von den böhmischen und mährischen Kohlengruben ab nach Österreich zu erfahren. So wird beispielsweise die Ermäßigung bei Verwendung eines 15-Tonnen-Wagens für Steinkohle aus dem Ostrauer Revier rund 120 000 bis 128 000 ö. K. für den Wagen betragen. Auch die Frachten für alle übrigen Güter werden sowohl im Stückgut- als im Wagenladungsverkehr herabgesetzt. Selbstredend werden auch die Ausnahme- und Ausfuhrtarife der tschechoslowakischen Eisenbahnen ebenso wie die Artikel- und Ausfuhrtarife der österreichischen Eisenbahnen weitgehende Berücksichtigung finden.

Der neue Verbandstarif wird nebst Serientarifen, die beinahe alle in der österreichischen und tschechoslowakischen Güterklassifikation angeführten Güter enthalten, ausgerechnete Frachtsätze für die gangbarsten Güter in den in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen bringen. Die Bestimmungen über Frachtberechnung werden soweit sie hinsichtlich des zugrunde zu legenden Gewichtes und dergleichen in den Lokalgütertarifen der beteiligten Bahnen voneinander abweichen, zusammengefaßt und vereinheitlicht werden, wodurch eine direkte Abfertigung auch in diesen Fällen ermöglicht ist.

Der direkte Tarif zwischen Österreich und der Tschechoslowakei wird auch für den Verkehr mit Stationen außerhalb Österreichs und der Tschechoslowakei Bedeutung haben und dessen Anwendung für den Verkehr mit Südslawien und Italien bzw. der Schweiz und Deutschland sowie Polen und Ungarn durch Aufnahme der Grenzübergangsstationen bzw. Staatsgrenzen erleichtert werden. Auch für den Durchgangsverkehr durch Österreich und die Tschechoslowakei wird der neue Tarif nicht ohne Einfluß bleiben.

Zunächst wird — voraussichtlich am 15. August 1924 — das Heft 1 des direkten österreichisch-tschechoslowakischen Gütertarifes, umfassend den unmittelbaren Verkehr zwischen beiden Staaten, erscheinen. Heft 22, enthaltend den Verkehr Tschechoslowakei—Österreich über Deutschland, wird, da die Frage der Verkehrsregelung zwischen dem westböhmischen Gebiet und den Tiroler und Voralberger Stationen noch nicht entschieden ist, erst zu einem späteren Zeitpunkte ausgegeben werden.

— **Verringerung des Passivums der Handelsbilanz.** Im Monat Mai betrug nach einer amtlichen Mitteilung die Einfuhr 183,6 Millionen Goldkronen, die Ausfuhr 108,6 Millionen, das Passivum belief sich demnach auf 75 Millionen Goldkronen. Das Passivum hat sich in den ersten fünf Monaten stetig verringert, es betrug im Durchschnitt Januar-Februar 91,7 Millionen, im März 84, im April 80,7 und im Mai, wie erwähnt, 75 Millionen Goldkronen. In dem Zeitabschnitt Januar-Mai stellt sich der Handelswert der Einfuhr auf 866,4, der Ausfuhr auf 443,3 Millionen, das Gesamtpassivum auf 423,1 Millionen Goldkronen.

Ungarn.

— **Kauschau-Oderberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Kürzlich fand in Budapest die 25. Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. Der Geschäftsbericht stellt die ungünstigen Ergebnisse der Betriebsführung fest. Während der Verlust für das Jahr 1921 180 Millionen tschechische Kronen beträgt, ist diese Zahl im Jahre 1922 auf 191 Millionen tschechische Kronen gestiegen.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1923.** Es hatte zu Beginn des Jahres 1923 den Anschein, als ob der langsame Anstieg, den die durch den Krieg und seine Folgen ganz außergewöhnlich hart getroffene Gesellschaft genommen hatte, nicht von Dauer sein würde, und in der Tat waren die Ergebnisse in den ersten fünf Monaten des Jahres auch durchaus schlecht. Die Besetzung der Bahn und der passive Widerstand machten den Verkehr nach dem Rheinland vollständig unmöglich, und damit wurde ein wesentlicher Teil des Verkehrs mit Vlissingen unterbrochen.

Auch der Verkehr mit Norddeutschland (Hamburg, Berlin und Dresden) kam am 31. Januar zunächst zum Erliegen und konnte erst am 30. März dadurch wieder aufgenommen werden, daß die Niederländischen Staatsbahnen den Vlissinger D-Zug durch das besetzte Gebiet bis Wesel fuhren, wo er von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde. Seit der Einführung des Winterfahrplans (7. Oktober) geht der Zug über Herzogenbusch-Nymwegen-Arnheim-Zutfen-Hengelo nach Bentheim, wo die Vlissinger Wagen auf die Züge nach Hamburg, Berlin und Leipzig-Dresden übergehen. Immerhin waren in den letzten sieben Monaten des Jahres 1923 die Ergebnisse wesentlich besser als im Jahre 1922, so daß auch die Mindererergebnisse der ersten fünf Monate wieder ausgeglichen werden konnten. Weiter wurden mit den in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften Unterhandlungen gepflogen und erreicht, daß die der Gesellschaft zuzuscheidenden Anteile sowohl für den durchgehenden Personen-, als auch für den Güterverkehr erheblich vergrößert wurden. Diese Vorteile werden sich naturgemäß in voller Höhe erst im Jahre 1924 auswirken, und somit werden die geldlichen Ergebnisse wohl etwas besser werden. Allerdings dürfen die Erwartungen nicht zu hoch geschraubt werden, solange der Verkehr von Deutschland und den angrenzenden Ländern mit England immer noch bei weitem nicht die Stärke der Vorkriegsjahre erreicht hat.

Um einen Ausgleich hierfür zu schaffen, hat die Gesellschaft den Touristenverkehr von Holland nach Folkestone und von England zur Insel Walcheren besonders zu fördern gesucht, und zu diesem Zwecke auch beschlossen, das Grand Hotel des bains in Vlissingen anzukaufen und selbst in Betrieb zu nehmen.

Die Zahl der insgesamt beförderten Reisenden stieg von 29 795 im Jahre 1922 auf 38 764 im Jahre 1923, die Einnahme aus diesem Verkehr von 470 224 fl. auf 655 574 fl. Der Verkehr an Kaufmannsgut und Paketen nahm zu von 35 260 t im Jahre 1922 auf 38 210 t im Jahre 1923, die Einnahme von 1 156 678 fl. auf 1 261 983 fl. Die Betriebskosten, die 1922 2 065 458 fl. betragen hatten, stiegen 1923 auf 2 095 213 fl. Die Vergütung für die Post fiel von 592 308 fl. auf 565 088 fl. Insgesamt überstiegen die Einnahmen die Betriebsausgaben um 511 578 fl.; 1922 hatte der Überschuß nur 236 232 fl. betragen. Demgegenüber verlangte der Zinsendienst 206 376 fl. (1923: 205 204 fl.), 455 250 fl. (1923 nichts) wurden auf die Dampfer abgeschrieben, so daß sich ein Gesamtverlust von 146 018 fl. ergab; hierzu kam noch der Verlustvortrag des vorigen Jahres mit 502 579 fl., so daß der Gesamtverlust 648 598 fl. betrug, und eine Dividende nicht verteilt werden konnte.

Übrige europäische Länder.

— **Wechsel des Generaldirektors der norwegischen Staatsbahnen.** Durch Staatsratsbeschluß wurde an Stelle des bisherigen Generaldirektors L. Rasmussen, der auf eigenen Wunsch ausscheidet, am 1. Juli d. J. der Direktor der norwegischen Eisenbahnwagenfabrik Skebo, Eivind Heiberg, zum Generaldirektor der Staatsbahnen ernannt. Heiberg, der 53 Jahre alt ist, trat bereits 1890 nach Beendigung des Studiums auf der Technischen Hochschule in Drontheim in den norwegischen Eisenbahndienst. Er wurde bereits 1894 zum Abteilungsingenieur befördert. Von 1899 an stand er bis zu seiner jetzigen Ernennung zum Generaldirektor an der Spitze der größten norwegischen Eisenbahnwagenfabrik Skebo und kam in dieser Eigenschaft viel mit der Eisenbahnverwaltung in Verbindung. Er wurde häufig in Sachverständigenkommissionen einberufen. Man sagt ihm nach, daß er ein tüchtiger Verwaltungsbeamter ist und außerdem von kaufmännischem Geist beseelt ist, so daß er seine bisherige Stellung mit besonderem Geschick bekleidet hat.

— **Eisenbahnbaupläne in Norwegen.** Kürzlich wurde in Norwegen das neue Eisenbahnbauprogramm aufgestellt (das letzte stammt aus dem Jahre 1908 und ist jetzt ziemlich durchgeführt). Es umfaßt folgende Bahnen:

1. Südlandsbahn (durch den südl. Teil Norwegens, Kristiania mit Stavanger verbindend): a) Hauptlinie Naeslandsvann-Grovene - Kristiansand - Klungland - Ganddalen - Stavanger (einschl. Bakke-Flekkefjord) 402 km, b) Nebenlinie: Skurstöl-Risör 21 km, c) Nebenlinie: Öislebö-Mandal 25 km.
2. Nordlandsbahn: a) Hauptlinie: Grong-Mosjöen-Fanske 462 Kilometer, b) Nebenlinie: Fanske-Bodö.
3. Verlängerung der Reumabahn in Verbindung mit Fährbetrieb: a) Aandalsnes-Molde-Högset (Kristiansund) 92 km (davon Aandalsnes-Molde mit 40 km als Fährbetrieb), b) Aandalsnes-Vestnes-Aalesund 101 km (davon Aandalsnes-Vestnes mit 36 km als Fährstrecke).
4. Orklabahn: Brokak (an der Dovrebahn)-Svorkmo 56 km.
5. Otta-Vagamo-Foßberg (Zubringerlinie zur Linie Kristiania-Drontheim) 61 km.
6. Verbindungsbahn Gjövik-Lillehammer 47 km.
7. Trysilbahn (an der schwed. Grenze) von Elverum nach Trysil 91 km.
8. Hangesund-Etne 64 km.
9. Eine Bahn vom Sognefjord nach dem Nordfjord (in der Bauperiode zu beginnen).
10. Eine Bahn vom Balsfjord nach Saetermoen.

Es ist einem besonderen Parlamentsbeschluß vorbehalten, den Zeitpunkt für den Beginn des Baues der obengenannten Bahnen und ihre Ausführung (ob elektrischer oder Dampfbetrieb) zu bestimmen. Auch soll die Frage geprüft werden, ob nicht der geplante Bau weniger wichtiger Bahnen durch Einrichtung eines Kraftwagenverkehrs ersetzt werden kann.

— **Fährverbindung Saßnitz-Trälleborg.** Infolge der Stabilisierung der Mark und der gegenüber schwedischen Verhältnissen stark verteuerten Lebensverhältnisse in Deutschland ist der Auslandsreiseverkehr stark zurückgegangen. Dies kommt auch deutlich in der Statistik über den Personenverkehr auf der Fährlinie Saßnitz-Trälleborg zum Ausdruck. Nachdem die Valutareisen aufgehört haben, die Ausreise der Deutschen aber bis vor kurzer Zeit durch die Ausreiseverordnung so gut wie unterbunden war, mußte sich dies auch im Personenverkehr Saßnitz-Trälleborg widerspiegeln. Im Juni d. J. fuhren 5296 Reisende nach Deutschland und 4550 nach Schweden. Im Vorjahr war die Zahl 8635 bzw. 6691. Die höhere Zahl der Reisenden von Schweden rührt davon her, daß im Juni die Sommerferien in Schweden beginnen und sich die meisten Schweden bereits im Juni auf die Reise begeben. Die Zahlen des Herbstverkehrs weisen demgemäß einen stärkeren Zustrom nach Schweden auf.

Der Güterverkehr beziffert sich nach Schweden auf 6017 t, von Schweden auf nur 1673 t (im Vorjahr 2465 t bzw. 10 761 t) und ist demnach ebenfalls erheblich zurückgegangen.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. sind auf die Saßnitzlinie zweitägige Rückfahrkarten ausgegeben, die dasselbe wie die einfachen Fahrkarten, d. h. 18 bzw. 12 Kr. in der 1/2. bzw. 3. Klasse kosten. Eine Hebung des Ausflugsverkehrs von der Insel Rügen nach Schweden und umgekehrt wird man erst erwarten können, wenn die kostspieligen Paßvisa und die mit ihnen verbundenen Schwierigkeiten beseitigt sind.

— **Ersparnismaßnahmen der schwedischen Staatsbahnen.** Um den Staatsbahnbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten, hat es sich die schwedische Staatsbahnverwaltung angelegen sein lassen, vor allem den Personalbestand erheblich zu mindern. In letzter Zeit sind Versuche in der Richtung unternommen worden, die Streckenbewachung auf den von den Nachtzügen befahrenen Linien weiter einzuschränken. Die Staatsbahnverwaltung hat jetzt die einzelnen Bezirksverwaltungen mit Rücksicht auf die günstigen Versuchsergebnisse angewiesen, die Streckenbesichtigung auch auf den von Nachtschnellzügen befahrenen Linien auf in der Regel einmal täglich gegenüber der jetzigen zweimaligen Besichtigung zu beschränken.

— **Wiedereinführung des Eilgutsammelverkehrs zwischen Polen und Wien sowie der Tschechoslowakei.** Vor dem Krieg bestand zwischen Wien und galizischen Stationen ein reger Eilgutsammelverkehr, der mit besonders ermäßigten Taxen ausgestattet war, um dem Wettbewerb der Post begegnen zu können. Die eisenbahnmäßige Beförderung wurde von den Parteien jener durch die Post hauptsächlich deshalb vorgezogen, weil die einfachere Abfertigung und die Zustellung der Güter in das Haus des Empfängers einen weiteren Anreiz zur Benutzung des Eilgutsammeldiensts boten.

Wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) erfährt, schweben Verhandlungen zu dem Zweck, diesen Verkehr wieder ins Leben zu rufen und für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Zunächst handelt es sich um die Einführung eines Eilgutsammelladungsverkehrs in der Verkehrsbeziehung Wien-Petrowitz Staatsgrenze über Lundenburg, bei Beförderung der Güter mit Personenzügen zu besonders ermäßigten Preisen. Die einzelnen Frachtstücke dürfen das Gewicht von 20 kg nicht überschreiten. Die Sendungen sind mit mehreren Frachtbriefen aufzugeben, da für jede polnische Verteilungsstation ein Frachtbrief in Frage kommt. Die Einführung dieses Verkehrs wird unter gleichzeitiger Festsetzung der Beförderungsbedingungen und Beförderungspreise in allernächster Zeit Platz greifen.

Es soll aber nicht nur bei dem Verkehr Wien-Polen stehengeblieben werden, sondern anschließend daran ein Tschecho-slowakisch-Polnischer Eilgutsammelladungs-Verkehr eingerichtet werden. Die unregelmäßige und unsichere, mit lästigen Formen und Zeitverlust bei der Aufgabe und Zustellung verbundene postalische Beförderung soll durch einen besser organisierten Bahndienst ersetzt werden.

— **Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife.** Auf Vorschlag des Verkehrsministers wurde vom Ministerrat eine Erhöhung der Eisenbahntarife um 25 %, sowohl für den Güter, als auch für den Personenverkehr beschlossen. Der neue Tarif wird nach Feststellung der Einzelheiten durch die Generaldirektion der Eisenbahnen verlautbart und sofort in Kraft treten.

Wie dem Allg. Tarifanzeiger (Wien) aus Bukarest unterm 11. d. M. gemeldet wird, soll die Erhöhung bereits am 1. August zur Durchführung gelangen. Eine weitere Erhöhung der Gütertarife ist für den 1. September oder 1. Oktober d. Js. in Aussicht genommen. Zu diesem Zeitpunkt sollen die vom 1. August ab um 25% erhöhten Tarife eine weitere Steigerung um 20 bis 25% erfahren.

— **Die Kohlenförderung Bulgariens 1923.** Das Handelsministerium veröffentlicht die Statistik der Kohlenförderung der staatlichen und privaten Gruben Bulgariens für 1923. Bulgarien verfügt über drei staatliche Kohlenwerke, und zwar Pernik, Maritza und Bobov-Dol sowie 25 private Gruben. Die Gesamtförderung hat im Jahre 1923 1 075 418 t Kohle betragen, und zwar 967 397 t in den staatlichen Gruben, 97 441 792 t in den privaten Gruben und 10 579 230 t in den reservierten Betrieben. Bemerkenswert ist die Größe der Steigerung der Fördermengen. In den Jahren 1919 bis 1923 hat sich die Förderung in den staatlichen Gruben von 550 326 t auf 967 397 t und in den übrigen Betrieben von 28 999 t auf 108 021 t gesteigert. Fast die Hälfte der Förderung ist von den bulgarischen Staatsbahnen für Heizzwecke übernommen worden.

— **Italienische Auswanderung.** Eine vom italienischen Auswanderungsamt für 1923 veröffentlichte Statistik zeigt ein bedeutendes Anwachsen der Auswanderung sowohl nach Übersee wie nach anderen Ländern Europas und des Mittelmeergebietes. Die Rückwanderung zeigt wenig Änderung; die Zunahme der Rückwanderer aus Europa wird ausgeglichen durch eine Abnahme der Zahl der aus Übersee gekommenen Rückwanderer. Die Gesamtzahl der Auswanderer war 348 079, um über 100 000 mehr als 1922. Das wichtigste Aufnahmeland der italienischen Auswanderer ist, wie vordem, Frankreich, wohin 1923 142 990 italienische Auswanderer gingen, gegen 85 815 im Jahre 1922.

— **Eisenbahnunglück bei Saronno.** In der Nähe von Mailand, bei Saronno, ist, wie ein Eigenbericht der B. B.-Ztg. meldet, ein Personenzug auf gerader Strecke infolge zu hoher Geschwindigkeit entgleist. Drei Personen wurden getötet, drei schwer verletzt und etwa hundert leichter verwundet. Die Lokomotive ist bei einer Geschwindigkeit von 70 km glatt umgekippt.

— **Die Internationale Schlafwagengesellschaft** hat bei den Ringhofferfabriken in Prag 10 Schlafwagen in Auftrag gegeben im Werte von 9 Millionen tschechischen Kronen.

In ihrer außerordentlichen Hauptversammlung, die kürzlich in Brüssel stattfand, hat die Gesellschaft die Erhöhung ihres Aktienkapitals von 85 937 000 Fr. auf 115 Millionen Franken beschlossen, und zwar durch Ausgabe von 116 250 Anteilen zu je 250 Fr., die zu 575 Fr. im Verhältnis von einem neuen zu drei alten den jetzigen Aktionären angeboten werden sollen.

— **Schiffsverkehr im Rotterdamer Hafen.** Seit dem 1. Januar 1924 sind bis Ende Juni in Rotterdam angekommen 4753 Seeschiffe mit 6 984 142 N.-R.-T. gegenüber 3776 Schiffen mit 5 370 977 N.-R.-T. in der gleichen Zeit des Jahres 1923. Während in den letzten Monaten alle Schiffe in Fahrt gehalten werden konnten, mußten im Juni 1 Motorschoner, 1 fremdes Schiff und eine große Anzahl Dampfer der Holland-Amerika-Linie aufgelegt werden; der Gesamtraumgehalt der aufgelegten Dampfer beträgt zurzeit 39 305 Br.-R.-T. (N. R. C.)

— **Weiteres Sinken des englischen Frachtenindex.** Der Frachtenindex des „Economist" zeigt im Juni ein weiteres Sinken von 114,27 auf 108,62 (1913 = 100). Seit dem Tiefstand im August vorigen Jahres (100,16) hatte sich der Frachtenindex allmählich auf 123,78 im Februar gehoben, sank dann wieder beständig und nähert sich wieder stark dem Friedensstande. Besonders stark sind im letzten Monat die Frachten im Verkehr mit Nord- und Südamerika gesunken, und zwar hauptsächlich infolge der Verminderung der Getreideverschiffungen.

Fremde Erdteile.

— **Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft.** Aus dem Jahresbericht der Gesellschaft für 1923 entnehmen wir nach dem N. R. C. folgendes. Der Verkehrsrückgang, der bereits im Herbst 1921 begann, hielt auch im Jahre 1923 an. Die daraus sich ergebende Verminderung der Einnahmen konnte indes ungefähr gedeckt werden durch eine Herabsetzung der Betriebsausgaben, so daß das gesamte Ergebnis zum Schluß nicht unbefriedigend geworden ist.

Die Einnahmen gingen insgesamt um 4,7 %, die Betriebsausgaben um 8 % zurück; im Personen- und Gepäckverkehr betrug der Rückgang 14 %, im Güterverkehr nur 0,2 %. Wenn auch für 1924 mit einem weiteren Rückgang der Betriebsausgaben zu rechnen sein wird, so ist doch keine Besserung daraus zu erwarten, da die Verzinsung der neuen Linien durch die Einnahmen aus ihnen kaum gedeckt werden kann. Trotz der Inbetriebnahme neuer Linien ist die Zahl der Reisenden um 8 % zurückgegangen, da die Einkommensverhältnisse der Eingeborenen sich verschlechterten und die Arbeitslosigkeit zunahm. Dazu kommt der fortschreitende Wettbewerb der Autolinien. Der Güterverkehr hatte trotz der schlechteren Zuckerernte weniger zu leiden, da der Versand von Petroleum und der Erzeugnisse aus Petroleum wesentlich zunahm und einen Ausgleich herbeiführte; auch der Tabakverkehr war etwas größer als 1922. Die Tarife wurden in einzelnen Beziehungen ermäßigt und der Versuch, den nahen Ortsverkehr durch Herabsetzung der Personentarife zu fördern, fortgesetzt.

Bei einem Aktienkapital von 30 Mill. Gulden, dem Obligationen in Höhe von 51 399 000 fl. gegenüberstanden, ergab das Jahr 1923 einen Reingewinn von 3 598 370 fl. (gegen 4 615 918 fl. im Jahre 1922), aus dem 11 % (1922: 13 %) Dividende verteilt werden sollen. Der Gewinnanteil des Niederländischen Staates für die Strecke Semarang-Vorstenlanden betrug 391 608 fl. (gegen 390 477 fl. im Jahre 1922).

— **Die Uganda-Eisenbahn im Jahre 1923.** Die Uganda-Eisenbahn hat einschließlich ihres Schiffahrtverkehrs auf dem Victoria- und dem Kioga-See im Jahre 1923 einen Betriebsüberschuß von 300 910 £ erzielt, gegen 56 785 £ Überschuß und 8870 £ Verlust in den beiden vorhergehenden Jahren ein sehr erheblicher Fortschritt. Die Betriebszahl war 66,44 %, während sie im Vorjahre 87,21 % betragen hatte. Die höheren Einnahmen sind im wesentlichen auf den Güterverkehr zurückzuführen. Der Personenverkehr ist zwar auch gegen das Vorjahr um 12 % gestiegen, die Einnahmen sind aber zurückgegangen, die Folge einer Herabsetzung der Fahrpreise. Mit den Dampfern auf den Binnenseen sind 106 300 t Güter befördert worden, 55 % mehr als 1922; bei herabgesetzten Tarifen brachte diese Verkehrszunahme um 38 % erhöhte Einnahmen. Die Hauptstrecke der Uganda-Eisenbahn von der Küste nach Nairobi wird auf 523 km Länge mit 40 kg/m schweren Schienen umgelegt; ihr alter Oberbau, der seit 1896 bis 1899 liegt, soll zum Bau von Seitenstrecken wieder verwendet werden. Von diesen sind 267 km im Bau; weitere 550 km sind geplant. Der Neubau ist nunmehr von der Eisenbahnverwaltung selbst in die Hand genommen worden, nachdem er bisher einem von der Eisenbahnverwaltung unabhängigen staatlichen Ingenieur unterstanden hat. Er wird von einer Anzahl kleiner Unternehmer ausgeführt.

— **Schlafwagen für das Speisewagenpersonal.** Bei den auf große Entfernungen durchgehenden Zügen in den Vereinigten Staaten werden die Bediensteten des Speisewagens in der Nacht im allgemeinen entweder im Packwagen untergebracht, oder es werden für sie Schlaflager im Speisewagen selbst aufgeschlagen. Die amerikanische Große Nordbahn hat in ihren „Oriental Limited", der zwischen Chicago und den Städten der Nordwestküste verkehrt, einen besonderen Schlafwagen für die farbigen Bediensteten des Speisewagens eingestellt, der auch Aufenthaltsräume für sie, Waschgelegenheit usw. enthält. Andere Züge derselben Eisenbahngesellschaft sollen in der nächsten Zeit ebenso ausgestattet werden.

— **Ärztliche Untersuchung der Angestellten bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Die Pennsylvania-Eisenbahn, bekanntlich eine der führenden Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten, beschäftigt ein Heer von ungefähr 211 000 Köpfen. Um deren Gesundheitsverhältnisse zu heben und die Dauer ihrer Dienstfähigkeit zu verlängern, hat die Verwaltung alle in ihrem Dienst beschäftigten Personen aufgefordert, sich mindestens einmal im Jahre auf ihren Gesundheitszustand auf Kosten der Gesellschaft untersuchen zu lassen. Es ist ein Plan aufgestellt worden, nach dem die Ärzte der Gesellschaft zu festgesetzten Zeiten bei den verschiedenen Dienststellen kostenlos zur Verfügung stehen. Die Untersuchungen können jederzeit vorgenommen werden, doch wird empfohlen, dafür den Geburtstag oder die Tage in seiner Nähe zu wählen, damit der betreffende Angestellte alljährlich zur rechten Zeit daran erinnert wird, daß er die Untersuchung wiederholen läßt. Die hier erwähnten ärztlichen Untersuchungen haben nichts damit zu tun, daß gewisse Klassen von Betriebsbeamten und -arbeitern in regelmäßigem Abstand auf Seh- und Hörfähigkeit usw. untersucht werden müssen, um festzustellen, ob sie imstande sind, ihren Dienst einwandfrei zu versehen.

Allgemeines.

— Die erste Welt-Kraftkonferenz. Vom 30. Juni bis zum 12. Juli tagte in London die erste Kraftkonferenz. Zur Teilnahme waren sozusagen alle Staaten eingeladen worden, und es hatte sich in der Schweiz sogar für die Vorbereitung hierzu ein nationales Komitee gebildet.

Die Veranstaltung ist schon deshalb erwähnenswert, schreibt die Schweiz. Bauztg., der wir diese Mitteilung entnehmen, weil es die erste wirklich internationale Konferenz ist, indem auch die Deutschen wieder vertreten waren und zum Worte kamen. Sie ist natürlich noch nicht so straff organisiert gewesen, wie z. B. die internationalen Schiffahrtskongresse oder andere internationale Vereinigungen, die schon länger bestehen, aber sie wird doch ohne Zweifel auch ihre guten Früchte tragen, besonders da die Absicht besteht, durch die Welt-Kraftkonferenz jene Fragen lösen zu lassen, die durch die andern internationalen Vereinigungen, wie die „Internationale elektrotechnische Kommission“ und Vereinigung der „Grandes réseaux“, nicht behandelt werden. Dazu gehören besonders auch die eigentlichen Tiefbau-Ingenieurarbeiten. Es ist deshalb mit Recht betont worden, daß es wünschenswert gewesen wäre, wenn diese reinen Bauprobleme noch eingehender behandelt worden wären, als dies bei dieser ersten Konferenz der Fall war. Eine Anzahl von Konferenzteilnehmern wird in der Schweiz in der Zeit vom 19. bis zum 27. Juli die Werke Chancy, Chèvres, Mühleberg und Amsteg besichtigen.

— Einheitliche Papiergrößen. Der Normenausschuß der Deutschen Industrie (Dinorm), der es sich zur Aufgabe gestellt hat, durch Einführung von Normen auf allen Gebieten technischen Schaffens weitgehende Vereinfachungen und größere Wirtschaftlichkeit bei der Gütererzeugung zu erzielen, hat bekanntlich auch Normen für einheitliche Papiergrößen geschaffen und diese in erster Linie den Behörden sowie der Großindustrie zur Einführung empfohlen. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hat bereits im April vorigen Jahres die Einführung der Din-Formate bekanntgegeben, und veranlaßt nunmehr die Reichsbahndirektionen, möglichst bald ihren Kanzleibetrieb — soweit dies noch nicht geschehen — besonders bei der Herausgabe von Umdrucken auf das neue Format umzustellen und ebenso bei Vordrucken und Druckschriften auf das Din-Format überzugehen. Das Eisenbahn-Zentralamt Berlin hat in dieser Beziehung sich bereits vollkommen auf die Papiergrößen nach Din 476 und Din 823 eingestellt. Wie wir hören, hat auch das Ausland sich dem deutschen Vorgehen angeschlossen; so haben z. B. Österreich, Ungarn und die Schweiz, die bisher gesondert vorgegangen waren, die deutschen Normen ebenfalls zu den ihren gemacht, desgleichen die Niederlande, die Tschechoslowakei und Belgien.

— Kraftfahrwesen. Nach einer Statistik, die Regierungsbaurat Dr. Landsberg im Technischen Blatt (Frankf. Ztg.) Nr. 15 mitteilt, besaßen Personen- und Lastwagen:

Holland	Schweiz	Frankreich
1913: 4113	1914: 5410	1913: 105959
1922: 19609	1923: 34796	1921: 287182

In Deutschland nahm der Bestand im letzten Jahre in folgender Weise zu:

	Personen- u. Lastwagen	Personenwagen	Lastwagen	Krafträder über 4 PS
1. 7. 22.	126043	82072	43711	38048
1. 7. 23.	152068	100329	51735	59409

Berlin nimmt hierbei eine den Durchschnitt weit überragende Stellung ein: während in Deutschland 1922 auf je 360 Einwohner ein Kraftfahrzeug entfiel, ist diese Zahl für Berlin 220; über 10% der Personenkraftwagen Deutschlands sind in Berlin beheimatet.

Zweifellos ist die Zunahme in den vom Kriege betroffenen Ländern, insbesondere in Deutschland, hinter dem technisch und wirtschaftlich berechtigten und sogar zu fordernden Maße zurückgeblieben; das scheint auch die voreilende Entwicklung in Amerika zu beweisen, wo die Personen- und Lastwagen von 2 659 064 in 1922 auf 4 014 000 in 1923 zugenommen haben. Damit besitzt Amerika 85% aller in der ganzen Welt eingetragenen Kraftfahrzeuge.

Rechtspflege.

— Voraussetzungen frachtpflichtiger Beförderung leerer Privatgüterwagen. (R.G. 17. 5. 1924 — I. 451/1923 — Karlsruhe.)

Im April 1919 sind acht dem Kl. gehörige Privatkesselwagen „Regensburg Nr. 503 208/15“ leer von ihrer damaligen Heimatstation Passau nach Basel, badischer Bahnhof, an die Basler Lagerhausgesellschaft versandt. Die Versendung der Wagen erfolgte frachtfrei mit „Verfügungsscheinen“. Die Wagen sind von der Basler Lagerhausgesellschaft auf Weisung des Kl. an die Speditionsfirma D. & Co. in Basel abgegeben. Drei Wagen sind dann am 6. Dezember 1919 auf Weisung von D. & Co. nach Kehrholz geschickt, während die übrigen Wagen am 27. Juli 1919 nach Weils-Leopoldshöhe und von dort am 11. Dezember 1919 leer nach Stuttgart versandt sind.

Der Bekl. vertritt den Standpunkt, daß die Beförderung der acht leeren Wagen im April 1919 von Passau nach Basel zu Unrecht frachtfrei erfolgt sei, da die Wagen damals, wie sich nachträglich herausgestellt habe, zum Verkauf in der Schweiz bestimmt gewesen seien. Demgemäß hat die Güterstelle Passau auf Veranlassung der badischen Eisenbahnverwaltung für den genannten Transport nachträglich Frachtbriefe ausgestellt. Auf Grund derselben hat die badische Eisenbahnverwaltung für jeden von Passau nach Basel verschickten Wagen eine Fracht von 415,55, im ganzen 3324,40 Schweizer Franken erhoben, und zwar bei der Firma D. & Co. als Empfängerin der Wagen in Basel. Die genannte Firma hat die Fracht aus dem Guthaben des Kl. bei ihr am 30. oder 31. Juli 1919 bezahlt. Der Kl. will diese Zahlung im Verhältnis zum Bekl. nicht gegen sich gelten lassen, da für den Transport der leeren Privatwagen von Passau nach Basel ein Frachtanspruch der Eisenbahn nicht erwachsen sei. Der Kl. hat die Rückzahlung der erhobenen Frachtbeträge verlangt.

Die Vorinstanzen haben den eingeklagten Anspruch abgewiesen.

Aus den Gründen: Das Berufungsgericht hat sich für die Entscheidung der Frage, ob der Leerlauf der acht Privatkesselwagen von Passau nach Basel frachtfrei war oder nicht, auf eine Reihe von Spezialvorschriften bezogen, deren Wortlaut und Gültigkeit zu der hier maßgeblichen Zeit und nach der hier in Betracht kommenden Richtung hin nicht bemängelt ist. Es sind dies folgende Bestimmungen:

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B, gültig vom 1. April 1918 ab, § 51 Abs. 8 Seite 20:

„Die leeren Privatgüterwagen werden frachtfrei befördert. Frachtpflichtig ist jedoch die Beförderung der leeren Wagen zum Zwecke der Einstellung oder Umstationierung. Als eingestellt gilt ein Wagen auf der Heimatstation.“

b) Bedingungen über die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe:

§ 2.

. . . .

„3. Privatwagen, die zum Zwecke der Einstellung oder Umstationierung leer befördert werden sollen, müssen mit Frachtbrief bei der Versandabfertigung aufgegeben werden.

4. . . . .

Frachtfrei sind alle Leerläufe innerhalb des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, die nicht zum Zwecke der Einstellung oder Umstationierung ausgeführt werden.

§ 1.

. . . .

6. Die (neueinzustellenden) Wagen sind mit der Firma des Einstellers und den Eigentumsmerkmalen der Eisenbahn-Generaldirektion sowie mit dem Namen der Station, auf der sie stationiert werden sollen (Heimatstation) zu versehen. Bei Kesselwagen sind die Aufschriften stets an besonderen Tafeln anzubringen. . . .

§ 7. Umstationierung.

1. Die Stationierung der Wagen auf einer Heimatstation (§ 1 Ziff. 6) bedarf der Genehmigung der Eisenbahn.

2. Geht hierbei der Wagen aus dem Park einer Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes in einen anderen über, so ist der Antrag auf Umstationierung bei der bisherigen Heimatbahn zu stellen.

3. . . . . . Die Anschriften an den Wagen (§ 1 Ziff. 6) sind vor Abgang desselben nach der neuen Heimatstation entsprechend zu ändern.“

c) § 15 Abs. 4 Anl. VII des Vereinswagen-Übereinkommens:

„Eine Umstationierung liegt vor bei neuen aus Fabriken kommenden Güterwagen, ferner bei solchen gebrauchten Wagen, die nach vorheriger Zustimmung der beteiligten Vereinsverwaltungen zum Zwecke der Einstellung in einen anderen Wagenpark leer aus dem Gebiete der einen Verwaltung in das Gebiet einer anderen Verwaltung geschickt werden sollen“ (etwas anders ist der Wortlaut von Anl. VII § 14 Abs. 4 des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 1. April 1897 ab).

Ferner ist verwiesen auf die für den vorliegenden Fall an sich nicht maßgeblichen Bestimmungen:

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B, gültig vom 1. Dezember 1920 ab, § 50 Abs. 8, Seite 19:

„Die leeren Privatgüterwagen werden frachtfrei befördert. Frachtpflichtig ist jedoch die Beförderung der leeren Wagen

zum Zwecke der Einstellung oder Versetzung nach einer anderen Heimatstation."

b) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B, gültig vom 1. Februar 1922, Seite 3, § 50 Abs. 8:

„Die leeren Privatgüterwagen werden unter den nachstehenden Bedingungen gegen eine ermäßigte Fracht von 50 Mark für den Wagen als Frachtgut befördert:

a) Die Wagen müssen in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes als „leer" bezeichnet werden,

b) in der gleichen Frachtbriefspalte hat der Absender folgenden Vermerk einzutragen:

„Eingestellt bei der . . . . Eisenbahn, Heimatstation . . . ."

c) . . . ."

Die angeführten Bestimmungen zeigen im einzelnen sowie im Zusammenhalt, daß sowohl unter „Einstellung" als auch unter „Umstationierung" ein bestimmter, durch speziell geregelte äußerlich erkennbare Merkmale gekennzeichneter Vorgang zu verstehen ist. Insbesondere erschöpft sich der Begriff der „Umstationierung" nicht, wie das Berufungsgericht meint, in der Wegversetzung des Privatgüterwagens von seiner bisherigen Heimatstation. Vielmehr muß hinzukommen, daß der Wagen auf einer neuen Heimatstation im Sinne der „Bedingungen über die Einstellung von Privatwagen" stationiert wird, und zwar nachdem vor Beginn des Transportes die Genehmigung zu diesem von der Eisenbahn eingeholt ist, und die Anschriften auf den Wagen der neuen Heimatstation entsprechend geändert sind. Die Feststellungen des Berufungsgerichtes zeigen, daß eine „Umstationierung" in diesem Sinne nicht erfolgt ist. Daß eine „Einstellung" nicht in Frage kommt, ist zwischen den Parteien unbestritten.

Die Vorschriften betr. die Beförderung leerer Privatgüterwagen sind aber streng auszulegen. Selbst wenn man mit dem Berufungsgericht davon ausgeht, daß grundsätzlich für die Beförderung von Gütern mit der Bahn Fracht berechnet wird, bedeutet die Vorschrift, daß leere Privatgüterwagen frachtfrei befördert werden, eine so klare und eindeutige — und auch durch den Umstand, daß die Bahn ohne eigene Kosten für Anschaffung und Unterhaltung der Privatwagen mit diesen Frachtgüter expedieren und Fracht verdienen kann, verständliche — Durchbrechung jenes Grundsatzes, daß die Ausnahmen von dieser Frachtfreiheit solcher Leerläufe nicht weiter reichen, als der Wortlaut dieser Ausnahmebestimmung zu erkennen gibt. Danach ist die Fracht zu zahlen nur für diejenigen Leerläufe von Privatwagen, welche zum Zwecke der Einstellung oder Umstationierung in dem oben dargelegten Sinne erfolgen. Wollte die Eisenbahn aus den vom Berufungsgericht erörterten Gründen auch in anderen Fällen, z. B. in einem Fall der hier vorliegenden Art, die Beförderung leerer Privatwagen von der Frachtfreiheit ausnehmen, so hätte sie dies klar zum Ausdruck bringen müssen. Denn die Eisenbahn, welche gegenüber dem verkehrsbedürftigen Publikum eine unangreifbare Monopolstellung einnimmt, muß jede unklare und unvollständige Fassung der von ihr selbst bewirkten, oft in kurzen Zwischenräumen umredigierten, vielfach zerstreuten und sich gegenseitig teils ergänzenden, teils einschränkenden Tarifvorschriften gegen sich gelten lassen.

Danach ist die streitige Fracht zu Unrecht von dem Bekl. zu Lasten des Kl. erhoben worden, und ist der Rückerstattungsanspruch begründet.

Bücherschau.

— **Zivilprozeßordnung.** Die Verordnung über das Verfahren in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vom 13. Februar 1924 (RGBl. I. 135), die das Verfahren vor den ordentlichen Gerichten in grundsätzlicher Hinsicht neu ordnet, hat eine Reihe von Erläuterungsbüchern entstehen lassen, die der Praxis namentlich in der Übergangszeit als Unterstützung willkommen sein werden.

1. Volkmar, Dr. Erich, Ministerialrat im Reichsjustizministerium, Verordnung über das Verfahren in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vom 13. Februar 1924, erschienen als Band Nr. 108 der „Sammlung deutscher Gesetze" (SDG), herausgegeben von J. Bensheimer, Mannheim, Berlin, Leipzig 1924. 4 G.-M.

Der Verfasser war in erster Linie berufen, die neue Verfahrensverordnung zu erläutern, weil er als Referent im Reichsjustizministerium einen hervorragenden Anteil an den gesetzgeberischen Vorarbeiten des Gesetzentwurfs gehabt hat. Er will in dem vorliegenden Werke der praktischen Handhabung der neuen Prozeßvorschriften den Weg bereiten, indem er die Zusammenhänge zeigt, die zwischen den einzelnen Bestimmungen der Verfahrensverordnung und ihren Hauptzielen, der Beschleunigung des Rechtsganges und der Hebung der Wirtschaftlichkeit der Rechtspflege, bestehen. Hierzu dient namentlich auch die ausführliche Einleitung des Buches, die einem Vortrage des Verfassers vor dem Preußischen Richterverein entnommen ist. Aber auch die Erläuterungen sind außerordentlich reichhaltig und nach allen Richtungen hin durchdacht. Im Hinblick darauf, daß die neue Verfahrensverordnung zum größten Teil das Werk des Verfassers ist, kann den Erläuterungen gewissermaßen der Wert von Gesetzesmaterialien beigemessen werden. Man wird Volkmar unbedenklich beipflichten können, wenn er zur Rechtfertigung des Leitgedankens der Verordnung, die das „durch jahrzehntelange Gewöhnung vielfach eingeschläferte Bewußtsein von der gerade in heutiger Zeit nicht ernst genug zu nehmenden Gemeinschädlichkeit der Verschleppung von Prozessen" wecken will, schreibt, daß unter der „Fixigkeit" die „Richtigkeit" keineswegs zu leiden brauche; denn ein promptes Verfahren mit der lebendigen, straff konzentrierten mündlichen Verhandlung gewähre auch größere materielle Garantien als ein durch eine ganze Kette von Vertagungen hingeschleppter Prozeß, bei dem sich der Richter auf papierenem Wege aus einer Reihe zeitlich weit auseinanderliegender Schriftsätze und Beweisprotokolle ein Bild des Sachverhalts zusammensetzen muß, das sich nur zu oft vom wirklichen Leben recht weit entfernt.

Das Werk will vornehmlich den Richter und Rechtsanwalt unterrichten. Für den praktischen Gebrauch des mit Prozeßsachen betrauten Verwaltungsbeamten erscheint es weniger geeignet, weil es sich auf die Darstellung der neuen Vorschriften der Verfahrensverordnung vom 13. Februar 1924 beschränkt. Es wird daher oft notwendig werden, daß man neben den Erläuterungen Volkmars noch einen Kommentar zur Zivilprozeßordnung in der bisherigen Fassung zu Rate zieht.

Diesen Nachteil vermeiden die Erläuterungen zur neuen Zivilprozeßordnung von Baumbach und Goldschmidt, bei denen die Änderungen, die auf den Verordnungen vom 22. Dezember 1923 und vom 13. Februar 1924 beruhen, im Zusammenhange mit den in Geltung gebliebenen Prozeßvorschriften dargestellt werden.

2. Baumbach, Dr. Adolf, Senatspräsident am Kammergericht, Taschenausgabe der neuen Zivilprozeßordnung mit Nebengesetzen. Verlag von Otto Liebmann. Berlin 1924. 5 G.-ℳ.

Diese sehr handliche Ausgabe, die auf Dünndruckpapier gedruckt und dauerhaft gebunden ist, enthält die Zivilprozeßordnung in der seit dem 1. Juni 1924 geltenden Fassung sowie die Bekanntmachung zur Entlastung der Gerichte in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1924. Mitabgedruckt sind das Entlastungsgesetz von 1921, das Gerichtsverfassungsgesetz, das Gerichtskostengesetz und die Gebührenordnung für Rechtsanwälte. Die wesentlichen Ergebnisse der Auslegung der Zivilprozeßordnung sind in den Vorbemerkungen und Erläuterungen in gedrängter Form wiedergegeben. Zu den neuen Vorschriften der Verfahrensverordnung, die durch gesperrten Satz hervorgehoben sind, hat der Verfasser selbständig Stellung genommen. Nach seiner Ansicht nimmt die Verordnung vom 13. Februar 1924 unserer Zivilprozeßordnung die Einheitlichkeit und macht daher eine in neuem Geiste geschriebene Prozeßordnung nur vorübergehend entbehrlich. Ein ausgezeichnetes Sachregister erleichtert die Benutzung des Werkes.

3. Goldschmidt, Dr. James, ord. Professor der Rechte an der Universität Berlin. Die neue Zivilprozeßordnung vom 13. Mai 1924 mit systematischer Einleitung. Verlag von Julius Springer, Berlin 1924. 12 G.-M.

Die vorliegende Ausgabe will die vorhandenen — kommentierten und unkommentierten — Ausgaben der Zivilprozeßordnung ergänzen. Ob sie dieses Ziel erreicht, darf bezweifelt werden. Denn die Erläuterungen können nur Anspruch auf eine gewisse Vollständigkeit erheben, soweit sie sich auf die — fettgedruckten — neuen Vorschriften der Verfahrensverordnung vom 13. Februar 1924 beziehen. Auch einzelne Vorbemerkungen sind reichhaltiger. Im übrigen unterscheidet sich das Werk, wenn man von der systematischen Darstellung des neuen Prozeßrechts in der Einleitung absieht, nicht allzusehr von einer Textausgabe. Im Anhang sind die wichtigsten Nebengesetze abgedruckt.

4. Zu dem bewährten in der Guttentagschen Sammlung erschienenen Kommentar zur Zivilprozeßordnung von Sydow-Busch-Krantz (17. Aufl. v. 1922) ist nach der Neuordnung des Verfahrens ein ausführlich erläuterter Nachtrag erschienen, der alle Änderungen enthält, die Zivilprozeßordnung, Gerichtsverfassungsgesetz und Entlastungsverordnung bis zur Bekanntmachung des Textes der Zivilprozeßordnung (in der vom 1. Juli 1924 an geltenden Fassung) vom 13. Mai 1924 (RGBl. I. 437) erfahren haben. (3,60 G.-ℳ). Der Nachtrag bildet für die Übergangszeit eine unentbehrliche Ergänzung des beliebten Kommentars von Sydow-Busch. Es bleibt aber zu wünschen, daß der Verlag möglichst bald eine Neuauflage des gesamten Werkes herausbringt, in der die zahlreichen Änderungen, denen der alte Text der Zivilprozeßordnung in letzter Zeit unterworfen worden ist, verarbeitet sind.

Von Textausgaben zur neuen Zivilprozeßordnung ist zu nennen:

Zivilprozeßordnung und Gerichtsverfassungsgesetz nebst Einführungs- und Nebengesetzen in der vom 1. Juni 1924 ab geltenden Fassung, Textausgabe mit ausführlichem Sachregister 5. Auflage. Verlag: F. Vahlen, Berlin 1924. 4 G.-M. L.

— **Storm, Reiseverbindungen von und nach Berlin für den Sommer 1924.** Preis 50 ₰. Das Buch enthält den Fahrplan nach und von Berlin in allen wichtigeren Verbindungen des In- und Auslandes. Es ist geeignet, schnell über die beste Reiseverbindung zu unterrichten.

— **Das Handbuch für den Güterverkehr mit dem Auslande** ist soeben nach dreijähriger Unterbrechung neu durchgearbeitet im Verkehrsverlag J. Fischer, Dortmund, erschienen. Preis 3,25 GM. Es enthält die Gütertarif-, Frachtberechnungs- und Zollvorschriften im Verkehr mit dem gesamten Auslande und wird durch eine Übersichtskarte der Grenzbahnhöfe, Grenzzollämter usw. ergänzt. Alles, was beim Auslandsversande zu beachten ist, berücksichtigt das 130 Seiten starke Heft, so daß zeitraubende Rückfragen usw. erspart bleiben; es ist für jeden Verfrachter eine brauchbare Unterlage für seine Auslandssendungen.

— **Die Werkbahn,** Zeitschrift für Wirtschaft und Technik der Industriebahnen, Anschlußgleise, Schmalspurbahnen, Wasseranschlüsse und Förderanlagen, Verlag H. Apitz, Berlin W 57. Monatlich 2 Hefte.

Seit Juli erscheint unter dem vorgenannten Titel eine neue Zeitschrift, die, wie in den dem ersten Heft beigegebenen Einführungsworten gesagt ist, ein Gebiet pflegen will, das von den Interessen aller Anschlußgleisinhaber berührt wird. Die Zeitschrift Die Werkbahn geht aber noch weiter und will alle Arten von Bahnen, die hinter dem Anschlußgleis liegen, also auch Schmalspur-, Hänge- und Seilbahnen sowie Fabrikfördervorrichtungen, in den Kreis ihrer Betrachtungen ziehen. Inhalt und Ausstattung der neuen Zeitschrift, die sich die Behandlung einer großen Reihe von Gebieten zum Ziele gesetzt hat, zeugt von dem Streben, dieser Aufgabe gerecht zu werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Das an der Strecke Groß Schwechat-Mannersdorf zwischen den Bahnstationsämtern Götzendorf und Mannersdorf gelegene Bahnstationsamt Götzendorf Lokalbahn wird mit sofortiger Wirksamkeit in eine unbesetzte Personenhaltestelle umgewandelt. Die Auf- und Abgabe von Expreßgut und der bisher zugelassenen Wagenladungsgüter ist ausgeschlossen.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die Ladestelle Jöhstadt, Endstation der Schmalspurlinie Wolkenstein-Jöhstadt, wird vom 1. August 1924 an als Tarifstation für den öffentlichen Verkehr geschlossen und von diesem Zeitpunkt an nur noch als Privatanschlußgleis benutzt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Vom 1. Juli 1924 an hat die Station Beilstein die Bezeichnung Beilstein (Württ.) erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 129 vom 8. Juli 1924 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend:

a) Antrag der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft auf Änderung des Systems der Sitzplatznumerierung in D-Zugwagen;

b) Antrag der Reichsbahndirektion Magdeburg auf Ergänzung der Ziff. 12 § 9, unter B 1 der Anlage II des VWÜ, Verladen von Holz mit regelmäßigen Lagerflächen;

c) Antrag der Reichsbahndirektion Magdeburg auf Ergänzung des § 16, Ziff. 2 des VWÜ, betreffend Behandlung der heißgelaufenen Wagen;

d) Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf Anbringung von Bremsfunkenschutzblechen an Wagen.

Nr. III 123 vom 15. Juli 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausscheiden der Wagen der Graz-Köflacher Eisenbahn aus dem Wagenparke der Österreichischen Bundesbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

In der in Nr. 28, S. 534 abgedruckten Bekanntmachung (Nr. 803) muß es heißen:

Der Abschnitt IV „Geltungsbereich“ des Ausnahmetarifs **6 U** statt 6a.

Der Tarif gilt ferner nach den Stationen folgender Bahnen:

Jagstfeld-Ohrnberg statt Jagstfeld-Neuenstadt-Ohrnberg,
Korntal-Weissach statt Strohgäubahn,
Reutlingen-Eningen statt Reutlingen-Eningen-Pfullingen (Achalm),
Vaihingen-Enzweihingen statt Vaihingen-Entzweihingen.

Köln (Rhein), d. 17. Juli 1924. (875)
Reichsbahndirektion.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der Haltepunkt Wiesenfeld an der Bahnstrecke von Marburg nach Frankenberg (Eder) ist vom 15. Juli d. J. ab geschlossen.

Cassel, den 16. Juli 1924. (861)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ.

Der Fährbetrieb über den Fehmarnsund ist am 14. Juni wieder aufgenommen.

Altona, den 14. Juli 1924. (859)
Reichsbahndirektion Altona.

4. Güterverkehr.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. werden im Binnen- und direkten Güter- und Tierverkehr Entfernungszuschläge mit Ausnahme für die Stationen Belzig Brand. St.-E., Brandenburg - Altstadt, Brandenburg-Neustadt, Neustadt (Dosse) Brand. St.-E., Rathenow Brand. St.-E. und Treuenbrietzen Brand. St.-E. eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung begründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Berlin, den 17. Juli 1924. (874)
Die Direktion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in der Entfernungstafel I für die Verkehrsstellen der Lokalbahnstrecke „Kalteneck-(Freyung)-Haidmühle“ geringfügige Entfernungsänderungen ein. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. Die Station „Räppoldsburg“ wird in der Entfernungstafel I gestrichen.

München, 15. Juli 1924. (856)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5; Nottarif, Tfv. 7.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel und des Nottarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1924 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1924. (873)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif: Tfv. 4b. Heft C. Ib. Tfv. 5. Heft C II. (Ausnahmetarife), Tfv. 6, Heft D (Stationstarif), Tfv. 7, Nottarif, Tfv. 9, Heft B, Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr usw., Tfv. 61 Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif Teil II, Tfv. 66, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 72a, b, c, Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II. Heft 1—3, Tfv. 502. Reichsbahn-Tiertarif.

Am 1. August 1924 wird eine Gütertarifstation Berlin-Spreeufer eingerichtet und in die obengenannten Tarife einbezogen. Nähere Mitteilungen enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juli 1924. (866)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 an werden Roh- und Preßzink- und Zinkbleche aus dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 43 ausgenommen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. Juli 1924. (872)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1924 an wird die Grenzübergangsstation Asch in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide usw. einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. Juli 1924. (858)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 24. Juli 1924: Ausdehnung des A.T. 33 für den Versand von Schwenningen (Neckar) auf alle Waren dieses Ausnahmetarifs. Aufnahme von Soest Thomäter in den A.T. 34 und Berichtigung der Frachtsätze für Lippstadt. Aufnahme von: Hardheim und Lösenbach in den A.T. 35; Mannheim Hbf. in den A.T. 52; Merzdorf (Kr. Bolkenhain) und Neumittelwalde in den A.T. 60; Frankfurt (Main) Hbf. und Muldenstein in den A.T. 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Juli 1924. (871)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1924: Aufnahme von Elgersburg, Gräfenroda Süd, Jena Saalbf., Leipzig-Eutritzsch, Luisenthal (Thür.), Mellenbach-Glasbach, Neuhaus a. R.-Igelshieb, Ohrdruf, Sitzendorf in den A.T. 49; von Cüstrin-Neustadt Hbf., Dießen, Dillingen (Donau), Hasloch (Main), Herford, Hämelerwald, Kallies (Pomm.), Neuwedell, Schramberg in den A.T. 60; von Leipzig-Eutritzsch und Rheinsberg (Mark) in den A.T. 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. Juli 1924. (857)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Um alle diesbezüglichen Zweifel zu beheben, wird nochmals darauf hingewiesen, daß bei Anwendung des Nottarifs im Deutsch-Niederländischen Verkehr bei direkter Abfertigung die Ermäßigung der direkten Guldenfrachtsätze, die vom 1. April 1924 in Kraft sind (Nachtrag 13 zum Teil II Heft 1 des Deutsch-Niederländischen Eisenbahngütertarifs), um 20% stattfindet; dagegen werden bei Umbehandlung auf der Grenzstation die im innerdeutschen Verkehr gültigen Frachtsätze (D.E.G.T. Teil II Heft C Ia) vom 1. März 1924 um 20 % ermäßigt.

Köln, den 15. Juli 1924. (870)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Am 1. August 1924 wird die an der schmalspurigen Linie Wolkenstein-Jöhstadt Ladest. gelegene Verkehrsstelle Jöhstadt Ladest. eingezogen.

Dresden, am 17. Juli 1924. (864)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den im Regiebetrieb befindlichen Stationen im Durchgang durch die englisch-besetzte Zone.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1924 werden im vorgenannten Verkehr die Frachtsätze für die Deutschen Reichsbahnstrecken innerhalb der englisch-besetzten Zone um die volle Abfertigungsgebühr ermäßigt. (863)

Köln (Rhein), den 14. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Norddeutscher Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Tfv. 1109.

Zum 1. August 1924 wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Teil II, enthaltend besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Entfernungs- und Preistafeln, herausgegeben. Das Nähere ist aus dem Tarif zu ersehen.

Lübeck, den 17. Juli 1924. (869)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II Heft C Ic, Seite 14 und 18 unter Flensburg und Kiel, und Besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg § 1 (2).

Sendungen, die im Seehafen bearbeitet werden oder nur innerhalb der Gütertarifstation befördert werden, sind von den Überfuhrgebühren (Eisenbahnfrachten usw.) nicht befreit. Es handelt sich um eine klarstellende Ergänzung, nicht um eine sachliche Änderung.

Altona, den 16. Juli 1924. (862)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 werden die Entfernungen der badischen Stationen Breisach Grenze, Gottenheim, Hugstetten, Ihringen und Wasenweiler geändert.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 17. Juli 1924. (868)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhraufnahmetarife für den Holzverkehr.
D 41 Polen-Niederlande.
D 43 Polen-Frankreich.
D 45 Polen-Schweiz.

Die Frachtsätze der vorstehend aufgeführten Holzdurchfuhrtarife werden mit sofortiger Gültigkeit im Rückvergütungswege für Holz polnischer Herkunft gewährt, das in den auf deutschem Boden gelegenen Grenzeinbruchsstationen mit der Eisenbahn ankommt und nach Einlagerung in den dortigen Zolltransitlägern unverändert oder als Schnittware während der Gültigkeitsdauer der Holzdurchfuhrtarife unmittelbar nach den Niederlanden, Frankreich oder der Schweiz weiterverfrachtet wird.

Der Antrag auf Vergütung des Frachtunterschiedes ist innerhalb zweier Monate nach der Auflieferung unter Beifügung der Frachtbelege und eines amtlichen Ausweises über die Herkunft des Holzes bei der Reichsbahndirektion Breslau zu stellen.

Breslau, den 14. Juli 1924. (867)
Reichsbahndirektion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr Reichsbahn-Norddeutsche Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 erscheint ein neuer Tarif, der den Verkehr zwischen Reichsbahnstationen einerseits und Stationen der Norddeutschen Privatbahnen andererseits, sowie zwischen Reichsbahnstationen im Durchgang über Norddeutsche Privatbahnen umfaßt.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Personen- und Gepäcktarif, Teil II für den Preußisch-Sächsischen Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 1. April 1918 nebst Nachträgen,
2. der Mecklenburg - Preußisch - Oldenburgisch-Sächsische Staatsbahn- und Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif vom 1. April 1918 nebst Nachträgen, soweit er den Verkehr mit und über Privatbahnen umfaßt,
3. die Entfernungsangaben und Tarifsätze für den Verkehr zwischen süddeutschen Reichsbahnstationen und Stationen der Norddeutschen Privatbahnen, enthalten im Bayerisch-Preußischen Personen- und Gepäcktarif vom 1. Juni 1911 nebst Nachträgen, im Norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Personen- und Gepäcktarif vom 1. Mai 1907 nebst Nachträgen, im Frankfurt-Hessisch-Badischen Personen- und Gepäcktarif vom 1. Juli 1913 nebst Nachträgen, im Preußisch-Bayerischen Expreßguttarif vom 1. Mai 1908 nebst Nachträgen und im Preußisch-hessisch-sächsisch-südwestdeutschen Expreßguttarif vom 1. Mai 1920 nebst Nachträgen,
4. die Entfernungsangaben und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bentheimer Eisenbahn und Stationen der Deutschen Reichsbahn sowie zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn über die Bentheimer Eisenbahn, enthalten im Personentarif mit den auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen niederländischer Eisenbahnverwaltungen vom 1. Oktober 1922 nebst Nachtrag,
5. die Entfernungsangaben im Reichsbahn-Binnentarif für die Stationen der
   a) Farge-Vegesacker Eisenbahn,
   b) Grifte-Gudensberger Kleinbahn,
   c) Ilmebahn,
   d) Kreis Oldenburger Eisenbahn,
   e) Kreis Oldenburger Kleinbahn
   im Verkehr unter sich und mit Stationen der Reichsbahn.

Der neue Tarif enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der allgemeinen Ausführungsbestimmungen hierzu. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen sowie die Verkehrsbüros der beteiligten Reichsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen.

Die vorerwähnten Änderungen und Ergänzungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt; ebenso ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahn - Verkehrsordnung (s. RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Hannover, den 7. Juli 1924. (865)
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. | Berlin, den 31. Juli 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Zeitaufnahmen in den Werkbetrieben der Deutschen Reichsbahn.

Von **Dr. Hans A. Martens.**

Für den Aufbau eines neuen Akkordverfahrens, das mit Erlaß vom 26. Februar 1920 zunächst nur für die Werkstätten der ehemaligen preußisch-hessischen Eisenbahnen unter der Bezeichnung „Gedingeverfahren" angeordnet wurde, war die erste Voraussetzung, die Fehler zu beseitigen, die von der Arbeiterschaft lebhaft besprochen und als Hindernisgründe gegen die Einführung eines Akkordes bezeichnet wurden. Unter diesen Angriffspunkten traten zwei besonders hervor: die zentralisierte Festsetzung der Stückzeiten und die nicht genügende Mitbeteiligung der Arbeiterschaft bei der Ermittlung der Stückzeiten.

Der erste Grund wurde in dem neuen Gedingeverfahren vom Jahre 1921 dadurch beseitigt, daß die in den bis 1918 gültigen Stückheften zusammengestellten Stückzeiten nicht mehr verwendet werden durften, sondern daß die Gesamtheit der Stückzeiten neu aufgebaut werden sollte, derart, daß die Stückzeiten von besonderen Zeitermittlern in jedem Falle geschätzt werden sollten. Dabei waren der Zustand des wiederherzustellenden Stückes und die Arbeitsumstände besonders zu berücksichtigen, auch sollte der Arbeiter, der die Gedingearbeit ausführen mußte, vor Annahme der Arbeit, d. h. also vor Festsetzung der Stückzeit gehört werden. Die Stückzeiten sind also individuell in jedem Werk zu ermitteln. In dieser Veränderung gelang es im März 1921 durch den neuen Lohntarifvertrag, der das Gedingeverfahren in einer besonderen Anlage vereinbarte, die Akkordarbeit in den Eisenbahnwerken wieder einzuführen.

Es bestand kein Zweifel über die Schwierigkeit der Durchführung der Gedingearbeit auf der neuen Grundlage. Auf der einen Seite stand die Arbeiterschaft mit ihrem Bestreben, möglichst hohe Stückzeiten zu vereinbaren, um hohe Überverdienste mühelos zu erzielen und auf der anderen Seite stand der Zeitermittler, der auf Grund seiner praktischen Erfahrungen die Gedingezeiten schätzen und mit dem ausführenden Arbeiter vereinbaren sollte. Recht anschaulich kennzeichnet das E A W 1 Breslau den Handel über die Stückzeit zwischen Zeitsetzer und Arbeiter auf einem Blatt über Zeitaufnahmen, das der Besucher der betriebstechnischen Wanderausstellung in Breslau studieren konnte, durch folgendes Gespräch:

Zeitermittler zum Arbeiter: „Sie haben 100 Stehbolzen zu drehen. Ich zahle dafür 11 Std."
Arbeiter: „Wieviel? 11 Std.? Ausgeschlossen. Damit kann ich nicht auskommen."
Zeitermittler (überlegt): „Ich will Ihnen 1 Std. zulegen; dies ist mein letztes Wort."
Arbeiter: „Dann kann ich den Gedingezettel nicht anerkennen."
Zeitermittler: „Das stelle ich Ihnen anheim, mag der Stückzeitausschuß entscheiden."

Wo Sachkunde und Energie beim Zeitsetzer fehlten, mußte der Erfolg auf Seiten der Arbeiterschaft liegen. Um Streitigkeiten bei dieser Vereinbarung der Stückzeit zwischen Zeitsetzer und Arbeiter zu schlichten, sah der Tarifvertrag den Stückzeitausschuß in den Werkbetrieben vor, der aus drei Werkbeamten und drei Arbeitern der Belegschaft bestand.

In dem Lohntarifvertrag war der zweiten Bedingung, die Arbeiterschaft bei der Stückzeitbildung zu beteiligen, noch weiter Rechnung getragen durch folgende Bestimmung: „Die Arbeiterschaft wirkt beim Gedingeverfahren mit durch den Betriebsrat

oder seine Vertrauensleute zur Hebung der wirtschaftlichen Leistungen, insbesondere durch Mitbeteiligung bei Schaffung von Unterlagen für eine sachliche und gerechte Stückzeitbildung durch Arbeits- und Zeitproben."

Mit dieser Vereinbarung kam zum ersten Male die Zeitaufnahme, wie sie von Taylor in die Maschinenfabriken hineingetragen worden ist, auch bei den Eisenbahnwerken zur Anwendung. Diese Vereinbarung ist von außerordentlicher Bedeutung und läßt den Weitblick und die Einsicht der bei den Lohntarifverhandlungen mitwirkenden Männer der Verwaltung und Arbeiterschaft in gleicher Weise erkennen. Denn in der Tat gibt es kein Werkzeug, das zurzeit besser und zuverlässiger die Stückzeit zu ermitteln erlaubt, als die Zeitaufnahme. Aber die Zeitaufnahme dient nicht nur zur Bildung der Stückzeit, sondern in ebenso bedeutsamer Weise dazu, die Arbeitsvorgänge zu untersuchen mit dem Ziel, bei jedem das beste Arbeitsverfahren zu erkennen. Indem diese Doppelbedeutung der Zeitaufnahme dem Werkbeamten und der Arbeiterschaft in der seit 1921 verflossenen Zeit immermehr klar geworden ist, hat diese Erkenntnis selbsttätig dazu beigetragen, den Zeitaufnahmen, denen die Arbeiterschaft und auch ein Teil der Werkbeamten — die Vorgeschichte der Zeitaufnahmen in den Eisenbahnwerken ist jener in den Werken der Privatindustrie durchaus ähnlich — anfangs mit großem Mißtrauen gegenüberstand, immer mehr Boden zu gewinnen. Wer auf die Einsicht, die Ehrlichkeit und Gerechtigkeit in unserer Arbeiterschaft vertraute und geduldig genug sein konnte, um die ruhige Entwicklung und das Eindringen des Gedankens der Zeitaufnahme abzuwarten, konnte über den Erfolg, den die Bewegung in den deutschen Eisenbahnwerkstätten nehmen würde, nicht im Zweifel sein. Es wurde bald erkannt, daß dieses Verfahren denn doch viel sicherer und gerechter die Stückzeiten festzusetzen erlaubt als die Schätzung. Nicht zum wenigsten günstig gewirkt hat die Erkenntnis, daß das persönliche Moment des ausführenden Arbeiters bei der Zeitaufnahme stark in den Vordergrund tritt. Die Gefahr hierbei ist natürlich nicht gering, denn nur zu leicht kann der ausführende Arbeiter geneigt sein, durch verzögertes Arbeiten die Herstellungszeit zu verlängern, um größere Stückzeiten zu erreichen. Das Gegengewicht ist das Sachverständnis des Zeitaufnehmers, des anwesenden Meisters und des Betriebsratsmitgliedes. Auch hier muß man hervorheben, daß an die Ehrlichkeit und Gerechtigkeit des Arbeiters und des Betriebsratsmitgliedes hohe Ansprüche gestellt werden. Sollten unbelehrbare Widersätzlichkeit des Arbeiters eine Zeitaufnahme unmöglich machen, so ist auch hier die Lösung einfach genug, indem ein Werkführer oder Meister an die Stelle des ausführenden Arbeiters tritt. Jedoch hat auch hier wieder derjenige Recht behalten, der der Einsicht und dem Gerechtigkeitssinn des deutschen Industriearbeiters, namentlich in seinen älteren Lebensjahren, vertraut. Die Belegschaften fordern heutzutage die Zeitaufnahmen, und Betriebsräte stehen nicht an, sich für die Zeitaufnahme mit ihrer Person voll einzusetzen.

Es ist daher nicht erstaunlich, wenn drei Jahre nach der Vereinbarung der obengenannten Bestimmung über die Mitwirkung der Arbeiterschaft bei der Stückzeitbildung durch Arbeits- und Zeitproben jetzt bei Abschluß eines neuen Lohntarifvertrages, der am 1. August d. J. in Geltung tritt, die Bestimmung vereinbart worden ist: „Die Stückzeit wird in der Regel auf Grund von Zeitaufnahmen ermittelt. Für die Ausführung der Zeitaufnahmen ist die von der Reichsbahn erlassene Anweisung maßgebend." Diese Anweisung für die Ausführung der Zeitaufnahmen ist sorgfältig vorbereitet worden durch eine von der Zentralinstanz angeordnete Arbeitsgemeinschaft für Zeitaufnahmen, der vier Werkdirektoren als Mitglieder angehörten und die vom Eisenbahn-Zentralamt geleitet wurde. Die Anweisung soll dazu dienen, daß nun die Zeitaufnahmen in den fast 100 Werkbetrieben der Reichsbahn auf einheitlicher Grundlage vorgenommen werden. Zwar haben schon mehrere Werke in dankenswerter Weise sich der Zeitaufnahmen bedient, um die geschätzten Stückzeiten nachzuprüfen oder um Streitfälle mit ihrer Hilfe zu schlichten. Immerhin fehlte diesen Zeitaufnahmen, die nach den Weisungen der Werkdirektoren angestellt waren, wenn sie sich auch allmählich des Verfahrens der Zeitaufnahmen in den genannten Mutterwerken für Zeitaufnahmen bedienten, die Einheitlichkeit der Durchführung. Diese ist aber bei einem so großen Industriekonzern notwendig, um Beschwerden über ungleichmäßiges Verfahren bei der Zeitaufnahme und bei der Bestimmung der Stückzeiten zu vermeiden. Die Anweisung hat daher bindende Kraft und ist nicht nur als ein empfehlender Leitfaden anzusehen, der gewisse Richtlinien übermittelt, von denen man nach Belieben abweichen kann. Zweifellos werden beim Gebrauch der Anweisung Erfahrungen gesammelt werden, die zur Verbesserung des Verfahrens, Zeitaufnahmen zu machen, führen können. Die Verwaltung wird, wenn ihr die Vorschläge und Anregungen zur Abänderung der Anweisung zugehen, gewiß keine Bedenken tragen, nach ihrer Prüfung das Bessere an Stelle des Guten zu gegebener Zeit zu setzen.

Es ist in Aussicht genommen, in einem Kursus Werkbeamte aus jedem Eisenbahnwerk in Zeitaufnahmen auszubilden. Die Kurse werden voraussichtlich in den Mutterwerken Grunewald, Magdeburg-Buckau, Köln-Nippes, Darmstadt und Breslau 1 sowie in einem bayerischen Eisenbahnwerk eingerichtet werden. Auch der Arbeitervertretung jedes Werks wird Gelegenheit gegeben, die Anweisung der Zeitaufnahmen durch sachverständige Erklärung kennenzulernen und die richtige Ausführung von Zeitaufnahmen mitansehen zu können. Bei dem Unterricht werden praktische Übungen vorgenommen, die Schüler erhalten Aufgaben in dem ersten Teil des Kursus, die sie in ihrem Heimatwerk zu lösen haben, worauf die Lösungen den Lehrern des Kursus vorzulegen sind. In dem zweiten Teil des Kursus werden die Lösungen besprochen, insbesondere Fehler erörtert, worauf dann der Kursuslehrer sich entscheidet, ob er den Schüler nunmehr als Zeitaufnehmer ausgebildet anerkennt oder nicht. Die hier ausgebildeten Zeitaufnehmer bilden alsdann nach Bedarf weitere Zeitaufnehmer in ihren Heimatwerken aus.

Aus der Anweisung, welche im August d. J. den Reichsbahndirektionen und Ausbesserungswerken gedruckt zum Dienstgebrauch zugehen und auch im Buchhandel*) käuflich zu haben sein wird, heben wir folgende bemerkenswerte Einzelheiten hervor:

In der Einleitung wird auf den grundlegenden Gedanken, der die Ausarbeitung der Anweisung veranlaßt hat, hingewiesen: Einheitliche Durchführung der Zeitaufnahmen in allen Eisenbahnwerken.

In dem 1. Abschnitt werden in kurzen Schlagworten Ziele und Zweck der Zeitaufnahmen knapp und eindeutig umrissen: Richtige Stückzeiten für das Gedingeverfahren zu ermitteln, die Abwicklung eines bestmöglichen Arbeitsganges festzustellen. Diese beiden Hauptziele werden durch die sechs noch folgenden Zielpunkte eingehend erläutert.

In dem 2. Abschnitt, Begriffsbestimmung, wird eine Reihe von Begriffen erläutert, die bei einer Zeitaufnahme gebraucht werden, damit in allen Werken mit den vorgeschriebenen Worten die gleichen Begriffe verbunden werden, um Mißverständnisse infolge verschiedenartiger Bezeichnung gleicher Begriffe zu vermeiden. Neun Begriffe haben eine klare, jeden Zweifel ausschließende Begriffsbestimmung erfahren.

In dem 3. Abschnitt wird die Vorbereitung zu einer Zeitaufnahme beschrieben. Zunächst fällt die Bestimung auf, nach der die für Gruppengedingearbeiten zu gebenden besonderen Zuschläge wegen der zeitweise nicht stattfindenden Mitarbeit des Vorhandwerkers vor dem allgemeinen Beginn der Zeitaufnahmen in jedem Werk besonders zu ermitteln sind. Die Bestimmung der Gewährung des Zuschlages ist wegen ihrer Wichtigkeit auch in die tarifliche Vereinbarung über die Durchführung des Gedingeverfahrens aufgenommen worden.

Besonders beachtenswert ist die Ziffer B 2, welche die volle

*) Verlag H. Apitz, Berlin W 57.

Kraftanspannung bei der Arbeitsausführung während der Zeitaufnahme vorsieht. Die die Zeitaufnahme leitende Person hat also ganz besonders darauf zu achten, daß der ausführende Arbeiter auch wirklich mit voller Kraftanspannung arbeitet, weil diese volle Kraftanspannung bei der Bildung der Stückzeit mit einem Zuschlage von 20 % zur Gesamtrüst- und Gesamthauptzeit in Rechnung gestellt wird. Auch diese Bestimmung ist in die tarifliche Vereinbarung übergegangen. Wenn nicht mit voller Kraftanspannung gearbeitet wird, so wird der vorgesehene Zuschlag zu Stückzeiten führen, die zu hoch, also unrichtig werden.

Die Anweisung sieht davon ab, den ausführenden Arbeiter hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit, die sich aus Geschicklichkeit und Fachkenntnissen zusammensetzt, ziffernmäßig zu bewerten. Es ist bekannt, daß die Fachleute über die ziffernmäßige Bewertung der Leistungsfähigkeit des ausführenden Arbeiters noch sehr verschiedener Meinung sind. Die Werkstättenverwaltung nimmt den Standpunkt ein, die Leistungsfähigkeit nicht zu bewerten, weil sie sich bisher von der Zweckmäßigkeit der ziffernmäßigen Bewertung der Leistungsfähigkeit des ausführenden Arbeiters nicht hat überzeugen können. Sie überträgt der Werkleitung die Verantwortung, zur Zeitaufnahme einen Arbeiter auszusuchen, der mindestens von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit sein muß, um brauchbare Ergebnisse bei der Zeitaufnahme zu gewährleisten. Aber die Zeitaufnahme macht zur Bedingung, daß der ausführende Arbeiter mit dem Arbeitsgang vollständig vertraut sein muß. Es bleibt dem Zeitaufnehmer unbenommen, auf dem Zeitbogen besondere Wahrnehmungen über den ausführenden Arbeiter textlich niederzulegen, wofür die Ziffer auf dem Bogen unter „Wahrnehmungen" vorgesehen ist.

In diesem Abschnitt folgen dann noch genauere Weisungen über die Vorbereitung zu einer Zeitaufnahme, damit sie an einem Arbeitsgang vorgenommen wird, der sich mit den vorhandenen Einrichtungen im Werk so gut wie möglich abwickelt. Diese erste sogenannte Grobuntersuchung soll grobe Fehler ausmerzen. Die Beobachtung bei der Zeitaufnahme selbst wird dann unter Umständen noch die Möglichkeit einer Verfeinerung des Arbeitsganges erkennen lassen. Die Ergebnisse dieser Grobuntersuchung sind manchmal allein schon so erheblich gewesen, daß sie die Notwendigkeit einer Zeitaufnahme voll rechtfertigen. Die Verantwortung für die Vorbedingungen zu einer Zeitaufnahme trägt nach der Anweisung der Leiter gemeinschaftlich mit dem beteiligten Werkmeister.

Die Zeitaufnahmegesellschaft, „Z G", (Abschnitt 4) hat als Leiter einen in der Fertigung und im Gedingewesen erfahrenen Beamten, der die Vorbereitung einer Zeitaufnahme veranlaßt und ihre Durchführung nebst Auswertung ihrer Ergebnisse überwacht.

Der Zeitaufnehmer wird in seiner Persönlichkeit in diesem Abschnitt sehr scharf erfaßt, denn von seiner Eignung hängt der Erfolg der Zeitaufnahmen im wesentlichen ab. Er kann Werkbeamter sein, was die Regel sein wird, er kann aber auch ein Handwerker sein, sofern er die gleichen Voraussetzungen erfüllt, die an Werkbeamte als Zeitaufnehmer gestellt werden müssen. Hervorzuheben bleibt der praktisch-kritische Blick und die gründliche Kenntnis der Bearbeitungsvorgänge, die er durch Zeitaufnahmen durchforschen und für die er die Stückzeiten ermitteln soll. Nicht weniger wichtig ist die Fähigkeit, den ausführenden Arbeiter hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit und des Grades seiner Kraftanstrengung beurteilen zu können. Zeitaufnehmer, die sich in dieser Beziehung etwas vormachen lassen, sind unter allen Umständen unbrauchbar für diese verantwortliche Tätigkeit. Man darf sich nicht im unklaren sein, daß die Auswahl des Zeitaufnehmers die volle Verantwortung der Werkleitung trifft.

Zu den nichtständigen Mitgliedern der Z G gehört zunächst der ausführende Arbeiter selbst, den die Werkleitung bestimmt, der zuständige Meister und ein fachkundiges Mitglied der Betriebsvertretung oder ein fachkundiger Vertrauensmann, den die Betriebsvertretung aus der Belegschaft bezeichnet. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, daß der ausführende Arbeiter Mitglied der Z G ist und nicht außerhalb ihr steht. Er hat dadurch die Pflicht, durch seinen Rat die Vorbereitung zur Zeitaufnahme zu unterstützen und durch gewissenhafte Ausführung der zu beobachtenden Arbeit ein sachliches Ergebnis sicherzustellen. Die Arbeitsgemeinschaft für Zeitaufnahmen hat die Einbeziehung des ausführenden Arbeiters in die Z G mit voller Absicht vorgeschlagen und die Verwaltung und auch die Gewerkschaften haben diesem Vorschlage zugestimmt.

Damit keine Zweifel über die Entlöhnung des Arbeiters und des anwesenden Betriebsratsmitgliedes auftreten, sind die erforderlichen Bestimmungen in diesen Abschnitt mitaufgenommen.

In dem 5. Abschnitt, Hilfsmittel zur Zeitaufnahme, werden zwei Bauarten der Zeitmesser und ihre Benützung bei einer Zeitaufnahme, die Schreibunterlage des Zeitaufnehmers und der Zeitbogen beschrieben.

Wer sich heutzutage noch von der 100stel Minutenteilung der Stopuhr schrecken läßt, muß als wenig aufgeklärt bezeichnet werden und läuft Gefahr, dem Gespött wohlunterrichteter, neuzeitlich denkender Fachleute zu verfallen. Daß leitende und aufsichtführende Fabrikbeamte sich den Scherz der Rückständigkeit leisten, indem sie sich in stille oder offene Gegnerschaft zu den Zeitaufnahmen stellen, darf man wohl heutzutage kaum annehmen. Die Gegnerschaft hakt ein bei der Aufschreibung kleinster Zeiten, indem sie derartiges Beginnen als kleinlich oder überflüssig hinzustellen sich bemüht. Die $^1/_{100}$ Minutenteilung wird an Stelle der $^1/_{60}$ Teilung gewählt, weil im Dezimalsystem leichter gerechnet werden kann, und die Begründung für die Verwendung einer Bruchteile von Minuten anzeigenden Uhr ist so einfach, daß sie jeder im Industrieleben tätige Beamte und Arbeiter begreifen muß: Bei der Zeitmessung der einzelnen Teilarbeiten, die sich nicht selten sehr schnell und in kurzer Dauer nacheinander folgen, zum Teil auch in größerer Anzahl bei einem Arbeitsgang, würden nicht berücksichtigte Bruchteile von Minuten nicht selten erhebliche Fehler im Gesamtergebnis der Beobachtung machen, die dann zum Teil zu Ungunsten des Arbeiters, zum Teil zu Ungunsten der Verwaltung von Einfluß sein würden. Wenn z. B. bei einer größeren Anzahl von Zeitaufnahmen 100mal ¼ Minute verloren gingen, so würde dieser Verlust infolge ungenauer Zeitbeobachtung im ganzen 25 Minuten ausmachen, ein Wert, der schon recht fühlbar werden kann.

Die Handhabung der Uhren und die Beobachtung der einzelnen Teilarbeitsgänge, namentlich ihre scharfe Abgrenzung gegeneinander zum Zwecke der Bestimmung ihres Zeitaufwandes, werden ganz besonders der Gegenstand des weiter oben erwähnten Kursus für Zeitaufnehmer sein, denn von dem zuverlässigen Ablesen der Zeiten hängt die Richtigkeit des Ergebnisses nicht unerheblich ab. Es sind deshalb schon Lehrfilme von Zeitaufnahmen hergestellt worden, welche die Abgrenzung der einzelnen aufeinanderfolgenden Teilarbeitsgänge genau zu beobachten gestatten. Die Kursusteilnehmer werden voraussichtlich Gelegenheit haben, an diesen Filmen zu lernen.

Für die Zeitbogen, deren Eintragungen während der Zeitaufnahme die naturgetreue Wiedergabe aller Vorkommnisse und Einflüsse bei der Aufnahme darstellen sollen, gibt die Anweisung zwei Muster, deren Handhabung durch eingetragene Beispiele so genau wie nur möglich erläutert ist. Die Praxis muß ergeben, ob die Muster, von denen das eine für 20 Beobachtungen und das andere für 6 Beobachtungen einer Arbeitsausführung gilt, in der vorgeschlagenen Form brauchbar sind.

In dem 6. Abschnitt, Verlustzeiten, werden Weisungen über die Ermittlung der sachlichen und persönlichen Verlustzeiten gegeben. Dieser Abschnitt läßt ganz besonders den Grundgedanken des individuellen Gepräges, das über allen Stückzeiten und ihren einzelnen Teilwerten walten muß, erkennen. Es heißt in Ziffer 2: „Die Verlustzeiten gelten nur für das Werk und den Werkbetrieb, für den sie ermittelt sind." Da die Verlustzeiten, deren

Begriff in dem Abschnitt 2 genau erläutert ist, bei der Bildung der Stückzeit durch besondere Zuschläge berücksichtigt werden, so gehört die Ermittlung der sachlichen und persönlichen Verlustzeiten in jedem Werk zu den Vorarbeiten, die geleistet werden müssen, bevor mit den eigentlichen Zeitaufnahmen begonnen werden kann.

In Abschnitt 7 wird die Zeitaufnahme erläutert an einem Beispiel, welches die Zerlegung des Arbeitsganges in Teilarbeiten lehren soll. Einige allgemeine Vorschriften gehen diesem Beispiel voran.

Der Abschnitt 8, die Auswertung, behandelt sehr ausführlich die wichtige Arbeit, um aus der Beobachtung die Stückzeit zu bilden. Erleichtert wird die Auswertung durch den auf dem Zeitbogen befindlichen Vordruck.

Ein Auswertungsauszug, zu dem auch ein Vordruck anliegt, geht mit den durch die Zeitaufnahme und Auswertung ermittelten Stückzeiten an das Gedingebüro.

Eine weitere Anlage zeigt einen Vordruck für die Unterweisungskarte, in der das Ergebnis der Zeitaufnahme niedergelegt wird, um dem Arbeiter bei der Arbeitserledigung ein Ratgeber zu sein: Wenn er nach dieser Karte arbeitet, so nimmt er das bei der Zeitaufnahme eingehaltene Arbeitsverfahren und wird auch bei entsprechender Anstrengung imstande sein, einen guten Überverdienst zu erzielen. Das Ergebnis der Zeitaufnahme für die Fertigung nicht festhalten zu wollen, hieße nicht nur Zeit und Geld vergeuden, die aufgewendet sind für die Zeitaufnahme, sondern auch für alle Arbeitsausführungen, die nicht dem Arbeitsgang der Zeitaufnahme entsprechen, den man doch als den besten solange anzuerkennen gehalten sein muß, wie er nicht durch weitere Verbesserung verändert worden ist.

Ein sehr wesentlicher Bestandteil der Zeitaufnahme ist die Niederschrift (Abschnitt 9). Über die Wahrnehmungen, die der Zeitaufnehmer oder die anderen Mitglieder der ZG während der Zeitaufnahme gemacht haben, wird eine Niederschrift, soweit erforderlich, angefertigt, zu der die Vermerke auf dem Zeitbogen und auch die Notizen der anderen Mitglieder der Z G die Unterlagen abgeben. Diese Niederschrift enthält das für etwaige Verbesserungen Erforderliche. Falls ihre Auswertung das Arbeitsverfahren erheblich verbessernd zu ändern geeignet ist, wird eine nochmalige Zeitaufnahme nach dem verbesserten Arbeitsverfahren zu machen sein, bevor die endgültige Stückzeit gebildet wird. Lassen sich die Verbesserungen nicht schnell genug durchführen, so bleibt nichts übrig, als sich mit dem derzeitigen Zustande der Herstellung zu begnügen und vorläufig die Stückzeit darauf aufzubauen.

Der letzte Abschnitt 10 betrifft die geschäftliche Behandlung der Zeitaufnahmen. Da steht zunächst zu lesen, daß Anregungen zu Zeitaufnahmen von jeder Abteilung gegeben werden können. Darunter wird man zu verstehen haben, daß nicht nur die technische Abteilung, in deren Gebiet die Durchführung der Zeitaufnahmen fällt, zu Aufnahmen anregt, sondern daß diese Anregungen aus dem ganzen Werk kommen können. Jeder Beamte, jeder Arbeiter ist berechtigt, Zeitaufnahmen anzuregen. Ob die Arbeiter den Weg durch den Betriebsrat zum Werkdirektor wählen, oder ob sie durch ihren Meister bei der eigenen Abteilung vorstellig werden, bleibt sich ganz gleich. Darüber sagt die Anweisung mit Recht nichts. In der Tat ist das Ersuchen, Zeitaufnahmen zu machen, sowohl von Werkbeamten wie von Arbeitern ausgegangen, dem dann die technische Abteilung nach Weisung des Werkdirektors entsprochen hat. Es ist bemerkenswert, daß die Verwaltung der Zeitaufnahme eine so hohe Bedeutung beilegt, daß sie die Anordnung, sie durchzuführen, dem Werkdirektor überträgt und daß sie ebenfalls den Bericht über das Ergebnis an den Werkdirektor zu erstatten, vorschreibt. Dadurch soll erreicht werden, daß der Werkdirektor über die ganze Bewegung der Zeitaufnahme in seinem Werk bestens unterrichtet ist, und daß er besonders durch das Ergebnis der Zeitaufnahmen von dem jeweiligen Stande der Fertigung in seinem Werk Kenntnis erhält.

Da sich die Verfügungen und Vorlagen bei den Zeitaufnahmen in gleicher Form ständig wiederholen, so empfiehlt die Anweisung, durch einen Vordruck die Vereinigung der erforderlichen Verfügungen und Vorlagen hintereinander und nicht für jedes einzelne Muster besondere lose Vordrucke zu verwenden. Durch diesen Vordruck wird die Schreibarbeit vermindert und die Übersichtlichkeit über den jeweiligen Stand einer Zeitaufnahme und ihrer geschäftlichen Behandlung sehr erleichtert.

Es wird nun Aufgabe der Lehrer in dem Kursus sein, die Schüler in den Zeitaufnahmen so zu unterrichten, daß die völlig gleichmäßige Durchführung der Zeitaufnahmen in allen Werken als gesichert anzunehmen ist. Aufgabe der Zentralstelle, die mit der Durchführung der Zeitaufnahmen in allen Werken beauftragt ist, wird es sein, sich hiervon Überzeugung zu verschaffen und im Benehmen mit den Reichsbahndirektionen erforderlichenfalls helfend einzugreifen.

Nachdem die Gewerkschaften durch die Vereinbarung die Zeitaufnahmen als Grundlage der Stückzeiten anerkannt haben, ist nun auch der vorhin erwähnte Stückzeitausschuß zur Schlichtung von Streitigkeiten fallen gelassen worden, denn die Schlichtung von Streitigkeiten über Stückzeiten kann nicht besser vorgenommen werden, als durch eine Zeitaufnahme.

Es ist nun nicht beabsichtigt und wäre wirtschaftlich auch nicht zu rechtfertigen, daß in jedem Werk Zeitaufnahmen nach Bestimmung des Werkdirektors ohne Rücksicht auf die Zeitaufnahmen in anderen Werken gemacht werden. Vielmehr ist es notwendig, nun planmäßig die Gewinnung von Richtstückzeiten mit Hilfe der Zeitaufnahmen in Angriff zu nehmen. Das ist in folgender Weise in Aussicht genommen: In einer geringen Anzahl gut eingerichteter, in der Fertigung führender Eisenbahnwerke werden die Zeitaufnahmen in bestimmten Teilbetrieben durchzuführen sein. Es wird z. B. einem Werk die Ermittlung der Richtstückzeiten in der Hammerschmiede, dem zweiten Werk die gleiche Arbeit für die Kesselschmiede, dem dritten Werk die gleiche Arbeit für Formerei und Gießerei usw. übertragen. Durch dieses Verfahren werden also gleichzeitig die Arbeiten auf der ganzen Linie begonnen, so daß die Richtstückzeiten für alle Arbeitsvorgänge in den Werken in verhältnismäßig kurzer Zeit gewonnen werden können. Die Leitung dieser Arbeiten ist dem Eisenbahn-Zentralamt durch Erlaß vom 2. Juli d. J. im Benehmen mit den Reichsbahndirektionen übertragen worden, um eine gleichmäßige Behandlung aller Fragen zu gewährleisten. Es bleibt natürlich den einzelnen Werken unbenommen, erforderlichenfalls einzelne Zeitaufnahmen selbst zu machen.

Die in den Mutterwerken ermittelten Stückzeiten werden zunächst als vorläufige Richtstückzeiten für den betreffenden Arbeitsvorgang angesehen; auf einer Unterweisungskarte wird der Arbeitsvorgang, der der Zeitaufnahme zugrunde gelegt war, in der Reihenfolge der Teilarbeitsgänge mit allen notwendigen Angaben festgelegt. Zu diesen notwendigen Angaben gehört besonders die Beschreibung der verwendeten Werkzeuge und Werkzeugmaschinen und der benutzten Schnittgeschwindigkeiten. Diese Unterweisungskarte mit Zubehör wird vervielfältigt und den anderen Werken übersandt, damit diese nun denselben Arbeitsvorgang mit dem Arbeitsvorgang der Richtstückzeit vergleichen. Aus diesem Vergleich wird eine Verbesserung des Arbeitsvorganges u. U. sich noch einmal ergeben und auch u. U. dann eine Verkürzung der Richtstückzeit, denn es ist nicht gesagt, daß die ermittelte vorläufige Richtstückzeit unter allen Umständen die beste Stückzeit ist. Mit den Zeitaufnahmen für Verlustzeiten wird jedoch in jedem Werk ohne Verzug begonnen, nachdem es über einen im Kursus ausgebildeten Zeitaufnehmer verfügt. Das individuelle Gepräge der Stückzeiten, das eingangs so stark betont wurde, bleibt also bei der zentral geleiteten Ermittlung der Richtstückzeiten durchaus gewahrt.

Der Werkstättenverwaltung ist nunmehr das große Programm

der nächsten Zukunft auf dem Gebiet der Stückzeiten und der Durchführung der Fertigung in allen Teilbetrieben vorgezeichnet, das bereits durch die Vereinbarung im Lohntarifvertrag von 1921 vorbereitet worden war. Es ist ein Programm, welches in noch kaum vorauszuahnender Weise die Fertigung erheblich beeinflussen wird, durch den zentral geleiteten Austausch der vorläufigen Richtstückzeiten und der zu ihnen gehörenden Arbeitsverfahren, welche die Unterweisungskarte mit Zubehör festhält. Dadurch wird auch zwangsläufig der Fertigung größere Einheitlichkeit gewiesen, die durch die in den vielen Werken gleichlautenden Arbeitsaufträge begründet ist. So werden diese Arbeiten, Richtstückzeiten zu gewinnen, zu einem weitere Erfolge versprechenden Wege führen, der auf andere Weise nur schwer und unsicher gefunden und beschritten werden kann. Er führt zu dem Ziel: zentrale Massenfertigung von Werkstücken aller Art in Zentralfertigungsbetrieben.

Auch die Werkzeuge, Werkzeugmaschinen und sonstigen Einrichtungen werden durch die zentrale Bearbeitung der Richtstückzeiten der Kritik unterworfen, denn sie sind es, deren Verschiedenheit die Verschiedenheit der Stückzeiten zum wesentlichen bedingt. Das Ziel: Einheitliche Formen von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen und Hilfsvorrichtungen wird ebenso selbsttätig wie zwangsläufig vorgezeichnet.

Der wirtschaftlich bedeutsame Einfluß, den die Zeitaufnahmen auf die Fertigung schon jetzt gewonnen haben und der zahlenmäßig einwandsfrei nachweisbar ist, wo verhältnismäßig nur wenige Zeitaufnahmen durchgeführt worden sind, wird erst ganz in Erscheinung treten, wenn die in vorstehendem skizzierten Arbeiten in vollem Gange sind und sich einem gewissen Abschluß nähern. Daß sie jemals endgültig abgeschlossen sein werden, ist nicht zu erwarten, denn jeder Betrieb bedarf dauernder Kritik, zu der die Zeitaufnahmen das beste Werkzeug sind.

Die Buch- und Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn.

Von Regierungsbaurat **Otto Buschbaum**, Gleiwitz.

(Fortsetzung aus Nr. 30.)

2. Vorschläge für eine neue Buch- und Wirtschaftsführung.

Wenn von einer Änderung der Buchführung unserer Reichsbahn die Rede ist, wird meist an den Ersatz der kameralistischen durch eine doppelte kaufmännische Buchführung gedacht, wie sie bei zahlreichen Bahnen in Gebrauch ist. Aus den am Schluß angegebenen Gründen sollte eine solche auch bei der Deutschen Reichsbahn eingeführt werden.

Die Bedeutung und Dringlichkeit dieser Frage wird aber häufig überschätzt, abgesehen davon, daß die kaufmännische Buchführung zu ihrer richtigen Erfassung langjährige Schulung des großen Personals voraussetzt. Es wäre wenig gewonnen, wenn das jetzige Buchungsschema einfach in die Form der kaufmännischen Buchhaltung überführt würde. Dann erhielte vielleicht die durch Kaufleute zu verstärkende Zentralstelle eine klarere Gesamtübersicht; die überwachenden und ausführenden Organe würden aber keinen tieferen Einblick in die Wirtschaftlichkeit ihrer Arbeit gewinnen, was doch die Voraussetzung besserer Wirtschaftlichkeit und daher am dringlichsten ist. Je größer das Unternehmen, desto mehr wird dieser Nachteil überwiegen, weil der Blick der Zentralstelle hier viel weniger in die äußersten Winkel zu dringen vermag und Neuerungen sich viel langsamer durchsetzen können als bei kleineren Betrieben.

Deshalb beschränken sich die folgenden Vorschläge zunächst darauf, die Buchführung unter Beibehaltung der seit 45 Jahren gewöhnten kameralistischen Form derart umzugestalten, daß sie nicht nur eine bessere Übersicht über den Stand des Unternehmens, sondern auch eine gründlichere und ins Einzelne gehende Betriebskontrolle ermöglicht. Erst nach deren praktischer Erprobung wäre sie in kaufmännische Form zu überführen.

Eine Buch- und Wirtschaftsführung für ein so großes und vielgestaltiges Unternehmen wie es die Deutsche Reichsbahn ist, kann aber nicht von oben herab bis in alle Einzelheiten durchdacht und unabänderlich festgelegt werden. Das wäre Arbeit vom grünen Tisch. Es kann sich also hier nur um

a) die maßgebenden Gesichtspunkte für den Aufbau der neuen Ordnung handeln, und um einen Vorschlag, wie diese zunächst etwa in die Praxis umgesetzt werden können, um baldigst einen Anfang zu gewinnen. Alles weitere muß der Zukunft überlassen bleiben, wenn an Hand der praktischen Erprobung und neuer Vorschläge eine Urteilsbildung möglich ist.

In erster Linie steht, daß von der bisherigen Finanzordnung das Gefühl für Ordnung in Geldangelegenheiten und für den Wert scharfer Abrechnung übernommen werden muß. Außerdem muß aber, klarer als in der bisherigen Ordnung, die Feststellung des in den verschiedenen Betriebszweigen arbeitenden Kapitals und eine möglichst eingehende Zerlegung der Betriebsrechnung nach den einzelnen Dienstverrichtungen erstrebt werden, um die mannigfaltigen Arbeitsvorgänge betriebswirtschaftlich untersuchen und den Gang der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Teile fortlaufend verfolgen zu können.

Man muß sich dabei darüber im Klaren sein, daß vorerst die eigentliche Selbstkostenberechnung als Selbstzweck nicht viel Wert hätte, da für die beiden „Haupterzeugnisse“ der Reichsbahn, die nutzbaren Personen- und Tonnen-km die fortlaufende Ermittelung der Selbstkosten erfahrungsgemäß die größten Schwierigkeiten macht und solche Zahlen auch nur dann praktischen Wert haben, wenn sie in Beziehung zur Wagenklasse, Geschwindigkeit, Zugstärke u. dgl. stehen, also betriebswissenschaftlich weiterverarbeitet sind. Vorläufig ist die Hauptaufgabe, durch eine gute „Betriebsbuchhaltung“ alle Kosten der einzelnen Teile zu erfassen und zu durchleuchten. Dabei wird man aber selbstverständlich, wie es jetzt schon geschieht, auf eine möglichste Unterteilung der Aufschreibungen nach Personen-, Gepäck-, Post- und Güterverkehr sowie nach Dampf- und elektrischen Lokomotiven oder nach Triebwagen achten müssen, um die Kosten dieser einzelnen Gruppen wenigstens stichweise, mit tunlichst geringsten Schätzungen feststellen zu können. Erst dann wird man die Wirtschaftlichkeit von Kapitalinvestitionen oder Verbesserungsvorschlägen oder die Güte der Betriebsführung nachprüfen können, unter Berücksichtigung der für Zinsen und Abschreibungen erforderlichen Beträge. Ob Staats- oder Privatbetrieb: Hierin liegt die Voraussetzung für die Möglichkeit einer Herabsetzung der Selbstkosten und Frachtsätze und für die allmähliche Erzielung des größten wirtschaftlichen Nutzens für die Allgemeinheit.

Darin erblicken wir Deutsche, und nicht nur wir deutschen Beamten, die Aufgabe der Staatsbahn. Die Anschauung, daß der Hauptzweck der Eisenbahnen sei, hohe Überschüsse zu erzielen, mag in der jetzigen Zeit des vom Westen zu uns gekommenen, überall sich breitmachenden bedenkenlosen Gelderwerbs viel Anhänger finden. Demgegenüber wird aber unsere alte Grundanschauung wieder ständig an Boden gewinnen, wie sie einer unserer hervorragendsten Wirtschaftskapitäne einst in dem Sinnspruch ausdrückte: „Der Zweck unserer Arbeit soll das Gemeinwohl sein.“ Diese Anschauung, die schon zu Zeiten des „Alten Fritz“, des „ersten Dieners des Staates“, jedem deutschen Beamten selbstverständlich war, halten wir gegenüber dem Krämerstandpunkt für die höher stehende. Wir halten sie für die der Zukunft und sind der Meinung, daß sie auch in denjenigen Ländern bereits auf dem Marsche ist, die wie England, Frankreich oder Nordamerika in letzter Zeit Staatsaufsicht und -einfluß auf ihre Bahnen verstärkt haben.

Der Weiterblickende gibt aber gern zu, daß durch weitgehende Anpassung an die privatwirtschaftlichen Grundsätze des Wettbewerbs unser staatliches Verkehrswesen noch erheblich verbessert werden kann. Man wird auch zugestehen, daß Ausnahmetarife für besondere künstliche Zwecke nicht geschaffen werden sollten, wie es etwa im § 28 des amerikanischen Handelsschiffahrtgesetzes den dortigen Bahnen zur Förderung der heimischen Schiffahrt vorgeschrieben ist; denn das ist im weiteren Sinne nicht „wirtschaftlich“ und ist vom Ingenieurstandpunkt aus auch nicht nötig, da es immer andere geeignete Wege im Rahmen der Selbstkosten und des Gemein-

nutzens gibt. Auch hier ist aber stets Voraussetzung, daß eine Wirtschaftsordnung vorhanden ist, die eine scharfe Prüfung ermöglicht.

Die kommende Zeit der großen Unternehmer und Beamten wird sich allmählich ihre eigenen Gesetze und Ordnungen schaffen. Unsere neue Wirtschaftsordnung sollte sich deshalb nicht so ängstlich an überkommene, innerlich überwundene Formen klammern, wie es die Ordnung von 1895 zum Nachteil des Ganzen tat. Denn wir messen die Vermögen nicht mehr, wie die alten Römer, nach dem toten Besitz von Gold und Sklaven, den wir nicht arbeiten lassen; wir kennen auch nicht mehr den brachliegenden Landbesitz der Standesherren und mittelalterlichen Klöster, in deren „Kammern" diese toten Vermögen in kameralistischer Buchführung zu- und abgeschrieben, „verwaltet" wurden. Wir denken heute in Geld. Und Geldwert hat für uns nur derjenige Besitz, der arbeitet, und er ist um so wertvoller, je intensiver und mit je besserem Wirkungsgrad er arbeitet. Für dieses, unser abendländisches Empfinden ist das auf den römischen Besitzanschauungen sich aufbauende römische Recht eine längst versunkene Welt.

Mitten in dieser steht der Mensch, mit warmem Blut und der Angst im Herzen, zur Maschine zu werden und den lebendigen Zusammenhang mit Zweck und Erfolg seiner Arbeit zu verlieren. Diese „große Wunde"[3]) an unserem sozialen Volkskörper zu schließen, dazu kann auch die künftige Wirtschaftsordnung beitragen, wenn in ihr zum Ausdruck kommt, daß geistige und Handarbeit gleichberechtigt nebeneinander stehen, beide gegenüber dem Kapital, das ihre gemeinsame Arbeit in Geld und damit wieder in neue Unternehmungen und Arbeitsgelegenheit ummünzt.

In dem „Grundplan der Selbstkostenberechnung", wie ihn der Verein deutscher Ingenieure zur Erzielung einer gleichmäßigen Preisermittlung kürzlich aufstellte und wie ihn auch die Staatsingenieure neuerdings einem dankenswerten Versuch in den Eisenbahnwerkstätten zugrunde legten, finden sich diese Gedankengänge von ferne angedeutet; sie werden auszubauen sein. Dem Anlage- und Baukonto, welches das arbeitende Kapital darstellt, steht in der Betriebsrechnung der Wert der Arbeit gegenüber, die „Fertigungskosten". Die Betriebsrechnung muß nun, um die Selbstkosten der Fertigung ermitteln und eine genaue Betriebskontrolle durchführen zu können, eine möglichst weitgehende Zerlegnng des Unternehmens nach „Kostenstellen", wie sie der „Grundplan" bezeichnet, vorsehen. Als solche würden hier die einzelnen Dienstzweige gelten, wie etwa: Unterhaltung der Hochbauten, der Lokomotiven oder die Bahnbewachung, Abfertigung u. dgl. Auch müßte dann eine ständige Verteilung der Kosten auf die „Kostenträger", die Aufträge erfolgen, als welche im einzelnen die Reparatur einer Lokomotive oder einer Gruppe von solchen, die Zusammenstellung eines Güterzuges und ähnliches gelten können, letzten Endes aber die Kosten eines Personen- oder Tonnen-km. Hierbei stellen nun die den einzelnen Aufträgen (Kostenträgern) unmittelbar oder mittelbar zuzuteilenden Kosten persönlicher oder sachlicher Art in der Hauptsache die Kosten der Handarbeit dar, während die für Teile oder das ganze Unternehmen nur allgemein feststellbaren Unkosten, die „Gemeinkosten", nebst einem Teil der mittelbaren Ausgaben, als Kosten der geistigen Arbeit angesprochen werden können. Beide zusammen, die „Fertigungskosten". Dem Überschuß aus dem Verkauf dieser Arbeit stehen die Aufwendungen für den Dienst des darin arbeitenden Kapitals gegenüber.

b) Danach ergibt sich folgender Aufbau der neuen Buchungsordnung: Es wäre zunächst eine Baurechnung und ein Baukonto zu führen, mit genauer Unterscheidung der als Ersatz oder Ergänzung auf laufenden Betrieb umzubuchenden Beträge[4]) von den für Vermehrung der Anlagen bestimmten Investitionen. Erlös für Altmaterial oder ausgemusterte Fahrzeuge wäre bei den betreffenden Positionen abzuziehen und die Selbstkosten der Baugutbeförderung zuzuzählen, wie es vor 1895 geschah. Die bisherige Unterteilung der Baukosten nach XIV (XVIII) Titeln ist wegen der verschiedenen Höhe der Abschreibungen und um die wertvolle, möglichste Kontinuität der Aufschreibungen zu erhalten, zweckmäßig beizubehalten; innerhalb dieser Titel müßten aber die Baukosten nach denselben Dienstzweigen wie die Betriebskosten besonders aufgeschrieben werden, damit für jeden dieser Betriebszweige eine eigene Rechnung aufgestellt werden kann.

---

[3]) Vgl. Prof. Horneffer: „Die große Wunde", Verlag Oldenbourg 1922; ausführl. Bespr. St. u. Eis. 1923/1001.

[4]) Falls die Beträge auf ein Baukonto bewilligt sind, aber auf Betriebskonto gehören, oder umgekehrt. Solche Umbuchungen fanden im Jahre 1918 bei etwa $^1/_{15}$ der Baukosten der Schweizer Bundesbahnen statt. (Vgl. schweizer Geschäftsbericht 1918, S. 79).

Auf die Betriebsrechnung werden alle Kosten zu verrechnen sein, welche sich auf die laufende Betriebsführung und die zugehörige Verwaltung beziehen. Die jetzige Trennung nach ordentlichem und außerordentlichem Haushalt kann dann entfallen, da sie nur die Übersichtlichkeit stört. Dagegen wird die vorhandene Zerlegung der Betriebsausgaben in Kosten der Hauptverwaltung und die des eigentlichen Betriebsdienstes zweckmäßig noch weiter ausgebaut. Die Kosten der Hauptverwaltung (Ministerium), zu welcher aber noch alle zentralen Behörden hinzugerechnet werden müßten, deren Geschäftskreis sich über die ganze Reichsbahn erstreckt, sind nämlich verhältnismäßig gering im Vergleich zu den Verwaltungskosten in den Provinzialstellen, wie ihre besondere Buchung in den Jahren 1880—95 erweist. Deshalb sollten die Kosten der Direktionen und, falls Gruppen- oder Landesdirektionen mit mehreren unterstellten Betriebsdirektionen geschaffen werden, auch deren Verwaltungskosten einschl. derjenigen ihrer zentralen Landesstellen je für sich eine besondere Buchungsnummer erhalten. Meines Erachtens besteht keinerlei Anlaß, daß diese selbstwirtschaftenden Gruppen genau übereinstimmende Organisationsformen haben müßten; im Gegenteil dürfte eine gewisse, natürlich begrenzte Mannigfaltigkeit im Interesse gesunden Fortschrittes liegen. Die vorgeschlagene Unterteilung der Verwaltungskosten würde dann den Vergleich zwischen Verwaltungs- und Betriebskosten und das Urteil über die Güte der Organisationsformen sehr erleichtern.

Der Rechnung des eigentlichen Betriebsdienstes (der Transportverwaltung, wie es 1880—95 hieß) wären demnach an Verwaltungskosten nur diejenigen der ausführenden Stellen, also der Ämter und äußeren Dienststellen direkt zuzubuchen. Diese werden zwar in der eigenen Rechnung des Amtsbüros erfaßt, so daß auch sie nachgeprüft werden können; sie erhalten aber im Gegensatz zu den reinen Verwaltungskosten der aufsichtführenden Behörden keine besondere Buchnummer, sondern werden vom Amt auf die unterstellten Dienststellen verteilt, die sie wieder den verschiedenen, von ihnen zu beaufsichtigenden Dienstzweigen nach Schlüsseln zuteilen. Sie verschwinden also beim Amt und bilden bei den Dienststellen mit deren eigenen Kosten die Gesamtkosten des betreffenden Dienstzweiges.

Damit nun die Betriebsrechnung ein möglichst klares Bild gibt, sollte alles, was nicht zu ihren eigentlichen Aufgaben — der Beförderung von Personen und Gütern auf Eisenbahnschienen — gehört, hier ausgeschieden und als Nebenbetrieb in Sonderrechnungen verwiesen werden. Dieser Gedanke war schon in der Ordnung von 1880 „der öffentlichen Normalspurbahnen Deutschlands" enthalten; auch die schweizer und italienischen Bahnen verweisen die Schmalspurbahnen, den Verkehr auf dem Bodensee oder der Straße von Messina in eine besondere Statistik und Rechnung. Bei uns sind sie jetzt über den ganzen Geschäftsbericht zerstreut und erschweren den Überblick.

Als solche Nebenbetriebe kämen für die Deutsche Reichsbahn etwa folgende 8 Gruppen in Betracht:

1. die fremden, von der Reichsbahn betriebenen Bahnen,
2. die vollspurigen Anschlußbahnen,
3. die Schmalspurbahnen und ihre Anschlüsse,
4. Fähranstalten, Häfen und Schiffahrt,
5. Postbeförderung durch die Reichsbahn,
6. der Kraftwagenverkehr der Reichsbahn,
7. Bergwerke u. dgl. mehr.

Als 8. Gruppe sollte noch der Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortverkehr auf vollspurigen Staatsbahngleisen hinzutreten. Die betreffenden Kosten werden meines Wissens jetzt schon zum großen Teil gesondert ermittelt. Nicht nur, daß die Aufgaben dieser Vorortbahnen, wie schon Minister v. Breitenbach betonte, mehr in das Gebiet der Gemeinde- als in das der Staatsverwaltung fallen, sie verdunkeln auch durch ihren Umfang völlig das Ergebnis des eigentlichen Fernverkehrs, entfielen auf sie im Jahre 1921 doch etwa ¼ aller in Deutschland ausgeführten Personenfahrten[5]).

Durch die gesonderte Rechnungslegung dieser 8 Nebenbetriebsgruppen wird es möglich sein, für jede von ihnen und auch für die eigentliche Hauptbahn die Wirtschaftlichkeit festzustellen und besonders zu überwachen. Wenn man dann am Jahresschluß das Plus- oder Minus-Endergebnis in den Hauptabschluß der Reichsbahn in je einer Zahl übernimmt, erkennt man auch ihren Einfluß auf das Schlußergebnis. Am meisten Schwierigkeiten dürfte hiervon die gesonderte Postrechnung machen, weil die Postbeförderungskosten von den eigentlichen Betriebskosten schwer zu trennen sind; für diese Abrechnung

---

[5]) Vgl. Geschäftsbericht der D. R. B., 1921, S. 75/76, 101/102.

zwischen 2 Staatsbetrieben genügt aber völlig ein Näherungsverfahren.

Die Ausgabenseite der Betriebsrechnung sollte nun wieder, wie vor 1895, nach Dienstzweigen unterteilt werden. Das müßte schon deshalb geschehen, weil die seit 1895 übliche Erfassung der Ausgaben nur nach Kostenarten für den einzelnen Amtsvorstand und Dienststellenvorsteher außerordentlich unbefriedigend ist. Auf ihnen liegt in erster Linie die Sorge für die wirtschaftliche Führung und Ausgestaltung des Betriebes; doch sie haben lediglich die ihnen zugewiesenen Kopf- und Materialzahlen zu verwalten und keinerlei Übersicht über das wirtschaftliche Ergebnis ihrer Arbeit. Es würde sicherlich bei den Befähigteren unter ihnen sehr zur Hebung der Dienstfreudigkeit beitragen, wenn jeder Leitende monatlich seine eigene vereinfachte Betriebsrechnung vorzulegen hätte.

Eine gute Betriebsbuchführung soll aber für das Unternehmen richtunggebend sein. Deshalb wäre es verfehlt, wollte man einfach die frühere Einteilung übernehmen, wenn man ernsthaft vor hat, neue Wege zu beschreiten, wie Verfasser in den vorerwähnten Aufsätzen 1915 und 1919/20 vorgeschlagen hat und demnächst an praktischen Beispielen eingehend erläutern wird. Will man also in dem besonders wichtigen und verbesserungsbedürftigen Güterverkehr zunächst eine Herabsetzung der Kosten der Zugbildung im Vergleich zur Zugförderung und außerdem eine Ermäßigung der letzteren sich zum Ziele setzen und das wirtschaftliche Ergebnis der beabsichtigten Maßnahmen im voraus berechnen und später fortlaufend verfolgen können, dann wird etwa folgende Unterteilung der Betriebskosten nach Hauptkostenstellen als zweckmäßig vorzuschlagen sein:

A) Bahnunterhaltung,
B) Fahrzeugunterhaltung,
C) Zugbildung,
D) Zugförderung,
E) Geld- und Kassenverkehr.

Jede dieser 5 Hauptkostenstellen ist dann wieder in mehrere Untergruppen zu zerlegen. Das sollte von Anfang an ohne Rücksicht auf die vorhandene, bei den verschiedenen deutschen Bahnen ja auch gar nicht übereinstimmende Dienststellenorganisation geschehen, sondern nach den einzelnen Abschnitten der Transportabwicklung, so weit sich diese praktisch klar trennen lassen. Die so entstehenden 19 Unterkostenstellen, nach denen die Betriebskosten gebucht werden sollen, werden vorerst mit der Organisation nicht überall übereinstimmen, und es wird ein Amt oder ein Dienststellenvorsteher oft mehrere Rechnungen zu schreiben haben; doch das ist unerheblich. Später aber, wenn die Einteilung erprobt ist, wird es zweckmäßig sein, die Organisation dem anzupassen und die Verantwortlichkeiten für jede Rechnung sicherzustellen. Dazu gehört auch, daß Zusammengehöriges unter einheitliche Leitung kommt und daß jedes Arbeitsgebiet in sich geschlossen wird, mit verantwortlicher Spitze in der Direktion und in der Zentralstelle.

Um in die Arbeitsvorgänge und Kostenentstehung noch tiefer eindringen zu können, kann man nun in jedem Dienstzweig die Arbeit noch weiter zergliedern nach direkten Fertigungskosten, das sind die bei der Arbeitsausführung direkt aufzuwendenden persönlichen und sachlichen Kosten der Handarbeit und in die indirekten Hilfskosten hierzu für Aufsicht und Büro. Hierzu kommen nun noch die am besten von der vorgesetzten Stelle zuzuteilenden eigenen Gemeinkosten der Dienststelle, zuzüglich des Anteils an den Gemeinkosten sämtlicher vorgesetzten Stellen. Auch diese für das Eindringen in die Wirtschaftlichkeit so wichtige Unterscheidung läßt sich in der Buchungsordnung sicherstellen sowie durch genaue Vorschriften, was als direkte, als Hilfs- und Gemeinkosten anzusehen ist; da diese beiden letzteren doch vielfach nur nach Schlüsseln den Unterkostenstellen zugeteilt werden können, dürfte hierfür eine Buchnummer je Hauptkostenstelle genügen.

Auf einer solchen ständigen und klaren Erfassung der direkten, Hilfs- und Gemeinkosten der einzelnen Dienstzweige, ergänzt durch einen Teil der bisherigen Aufschreibungen nach Köpfen und Stoffverbrauch und stets verglichen mit den Leistungen, beruht jede neuzeitliche Betriebsüberwachung. In gutgeleiteten Privatbetrieben hat jeder Leiter einer bisweilen recht kleinen Abteilung das größte Interesse für seine von der Betriebsbuchhaltung errechneten Monatszahlen und stellt jede Unstimmigkeit sofort durch Rückfrage klar. Nur so kann bei Verschlechterungen sofort eingegriffen und den Ursachen guter Ergebnisse nachgegangen werden.

Die Betriebsrechnung ließe sich nun dadurch noch durchsichtiger gestalten, daß man alle nicht direkt mit der Ausführung des Betriebes zusammenhängenden, sich aber über das ganze Reich erstreckenden Hilfszweige, wie insbesondere die Stoffverwaltung und die Ausbesserungswerke, als besondere Hilfsbetriebe führen würde. Es wäre dann also jedes dieser Arbeitsgebiete im Rahmen der Betriebsrechnung in eine über die ganze Reichsbahn sich erstreckende Sonderrechnung zusammenzufassen. Voraussetzung dabei ist, daß auch jeder Hilfsbetrieb von unten herauf geschlossen organisiert ist, bis zu einer verantwortlichen Spitze in der Zentralstelle. Eine zentrale Bewirtschaftung des betreffenden Arbeitsgebietes ist deshalb nicht erforderlich. Als solche Hilfsbetriebe kämen nach dem Beispiel der schweizer Bundesbahnen etwa folgende 8 Gruppen in Frage:

A) Rechnung der Drucksachenverwaltung,
B) „ „ Oberbaustoffverwaltung,
C) „ „ Betriebsstoffverwaltung,
D) „ „ Werksstoffverwaltung,
E) „ „ Ausbesserungswerke,
F) „ „ Kraftwerke und Gasanstalten,
G) „ „ Bau- und Dienstgutbeförderung,
H) „ „ Kranken- und Pensionskassen.

Jeder dieser Hilfsbetriebe ermittelt bei jeder seiner untersten selbständigen Dienststelle monatlich seine Gesamtselbstkosten und setzt sie seinen Abnehmern in Rechnung. Er arbeitet also, wie es für ihn als Teil der Betriebsrechnung selbstverständlich ist, ohne Gewinn oder Verlust. Monatlich werden derart Einnahme, Ausgabe und Bestand bei jeder Stelle eines Hilfsbetriebs aufgestellt und dann direktionsweise für den zuständigen Dezernenten und zentral für den obersten Leiter des Hilfsbetriebs aufgerechnet, so daß auch hier jeder Verantwortliche monatlich eine klare Übersicht seines Arbeitsgebietes erhält.

Damit nun der einzelne Dienstzweig oder Hilfsbetrieb nicht ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der andern auf eigene gute Buchergebnisse hinarbeitet, müssen die Rechnungen der aufeinander angewiesenen Dienstzweige miteinander verknüpft werden. Dies sollte derart geschehen, daß später nach ausreichender Erprobung den Beteiligten zu ihrem festen Gehalt Prämien gewährt werden können, deren Höhe von dem gemeinsam erreichten Wirkungsgrad abhängt. Vorschläge dazu werden demnächst an anderer Stelle gemacht werden.

Außerdem sollte aber zur Förderung des Wettbewerbes möglichst bald wieder die vor 1919 erfolgte Abrechnung der Einnahmen und Ausgaben nach Ländern oder Gruppen aufgenommen werden. In der Reichsverfassung ist festgelegt, daß zur besseren Berücksichtigung der Sonderbelange der so verschiedenartigen Wirtschaftsbezirke des Reiches diese ihre eigene Wirtschaftsvertretung haben sollen. Dies konnte noch nicht durchgeführt werden; aber es sind sorgfältige Untersuchungen darüber angestellt[6]), so daß diese Frage als ausreichend geklärt angesehen werden kann. Es sollten nun, diesen Wirtschaftsbezirken entsprechend, die vorhandenen Eisenbahndirektionen zu Gruppendirektionen zusammengefaßt werden, jede mit eigener Wirtschaftsführung. Dies wird um so eher möglich sein, als bis 1919 eine solche vollständige Abrechnung für jede der 9 deutschen Staatsbahnen vorgenommen wurde und die betreffenden Abrechnungsstellen zum großen Teil noch vorhanden sein dürften. Es wird sich aber empfehlen, die Zahl der Wirtschaftsbezirke, welche Dr. Baumann zu 11 ermittelt, durch Zusammenfassungen auf 5—7 zu verringern, weil sonst die Gruppen zu ungleich nach Größe und Bedeutung werden und der Umfang der Abrechnung und der Einfluß von Verkehrszufälligkeiten zu sehr wächst.

Die Wirtschaftsführung dieser 5—7 Gruppen hätte genau der Hauptrechnung der Reichsbahn zu entsprechen, die dann einfach eine Zusammenstellung dieser Gruppen darstellt. Sie hätten also auch ihre eigenen zentralen Stellen für den ganzen Gruppenbezirk, die aber sämtlich in entsprechenden zentralen Stellen der Hauptverwaltung eine Spitze haben würden.

Zwischen den Fachgebieten der verschiedenen Gruppen würde dann bald ein reger Gedankenaustausch und Wettbewerb einsetzen, den die Zentralstelle an Hand der monatlichen Wirtschaftsergebnisse sorgfältig überwachen könnte. Wenn dann noch innerhalb jeder Gruppe die Wirtschaftsführung der einzelnen Dienstzweige monatlich sorgfältig geprüft wird, dann wird es den maßgebenden Stellen nicht schwerfallen, bei Mängeln festzustellen, bei welchen Dienstzweigen und Kostenarten die Ursache liegt und sofort wirksam einzugreifen.

Die sämtlichen Ausgaben der Deutschen Reichsbahn wären also, ob Baukonto oder Betrieb, ob Dienststelle, Amt oder Ministerium, nach folgendem Buchungsschema zu buchen und zu errechnen:

[6]) Vgl. z. B. Dr. Baumann, Verk.-Woche 1923, S. 247/268.

Buchungs-No.				Dienstzweig	
1.	je I/V	A/H	a/e	Bauausgaben der vollspurigen öffentlichen Bahnen.	
2.-9.				Bauausgaben der 8 Nebenbetriebe (vgl. unten 12—19).	
			Sa.1/9:	Bauausgaben insgesamt:	
11.				Betriebsrechnung der vollspurigen öffentlichen Bahnen.	
	I			Hauptverwaltung (zentrale Stellen)	
	II	A		Gruppendirektions-Verwaltung	
		B		Betriebsdirektions- „	
	III			Betriebsdienst der vollspur. Bahnen.	
		A		Bahnunterhaltung:	
			a	Hilfskosten zu A, b—e = ...%	
			b	Erhaltung des Unterbaues	
			c	„ „ Oberbaues	direkte Kosten
			d	„ der Signale	
			e	„ „ Hochbauten	
		B		Fahrzeugunterhaltung:	
			a	Hilfskosten zu B, b—e = ...%	
			b	Erhaltung der Fahrzeuge in den Hauptwerkstätten	
			c	„ „ „ in den Bahnbetriebswerken	direkte Kosten
			d	„ „ „ durch Wagenmeister	
			e	„ „ maschinellen Anlagen im Außenbetrieb	
		C		Zugbildung:	
			a	Hilfskosten zu C, b—e = ...%	
			b	Stations- und Verschiebedienst	
			c	Sicherungsdienst im Außenbahnhof	direkte Kosten
			d	Wagendienst (Gestellung, Umlauf)	
			e	Äußere Abfertigung (Ladung, Wägung)	
		D		Zugförderung:	
			a	Hilfskosten zu D, b—e = ...%	
			b	Wartung der betriebsfähigen Fahrzeuge	
			c	Fahrdienst vor dem Zug	direkte Kosten
			d	Zugbegleitung	
			e	Bahnbewachung und Sicherung der freien Strecke	
		E		Geld- und Kassenverkehr:	
			a	Hilfskosten zu E, b—d = ...%	
			b	Kassendienst und Geldverkehr	
			c	Verkauf von Fahrkarten und Frachtbrief-Abrechnung	direkte Kosten
			d	Entschädigungen aus Pers.-, Gepäck- und Güterverkehr	
	IV			Besondere Ausgaben infolge höherer Gewalt	
		A		bei der Bahnerhaltung	
		B		„ „ Fahrzeugerhaltung	
		C		„ „ Zugbildung	
		D		„ „ Zugbeförderung	
		E		beim Geld- und Kassenverkehr.	
	V			Rechnungen der Hilfsbetriebe der Vollspurbahnen.	
		A		Rechnung der Drucksachen-Verwaltung	
		B		„ „ Oberbaustoff- „	
		C		„ „ Betriebsstoff- „	
		D		„ „ Werksstoff- „	
		E		„ „ Ausbesserungswerke	
		F		„ „ Kraftwerke und Gasanstalten	
		G		„ „ Bau- und Dienstgutbeförderung	
		H		„ „ Wohlfahrtsanstalten.	
			Sa.11	Betriebsausgaben der öffentl. Vollspurbahnen, insges.	
				davon Hilfskosten = ...%	
				Rechnung der Nebenbetriebe der Reichsbahn:	
12	je I/V	A/H	a/e	Rechnung der Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortbahnen	
13				„ „ fremden, betriebenen Bahnen	
14				„ „ vollspurigen Anschlußbahnen	
15				„ „ Schmalspurbahnen und ihrer Anschlüsse	
16				„ „ Fähranstalten, Schiffahrt und Häfen	
17				„ „ Postbeförderung durch die Reichsbahn	
18				„ des Kraftwagenverkehrs der Reichsbahn	
19				„ der Bergwerke und dgl.	
		Sa.	11/19	Gesamt-Betriebsausgaben der Deutschen Reichsbahn:	

Hierbei sind also die Bauausgaben (Buch Nr. 1—9) und die Betriebsausgaben der Nebenbetriebe (Buch Nr. 12—19, in der gleichen Unterteilung nach Unterbuch-Nr. I—V, A—H, und a—e aufzuschreiben, wie es in vorstehendem Buchschema für die Betriebsausgaben der öffentlichen Vollspurbahnen (Buch Nr. 11) angegeben ist, so daß schließlich für jeden Hilfs- und Nebenbetrieb eine Sonderrechnung mit Bau- und Betriebsrechnung, direkten und Hilfskosten aufgestellt werden kann. Als Buchnummer sind, der besseren Unterscheidung von den bisherigen Aufschreibungen für den Etat, die bekanntlich nach Zahlentiteln erfolgen, für die in der Praxis meistgebrauchten Unter-Buchnummern Buchstaben vorgesehen, denn es ist angenommen, daß wenigstens vorläufig die bisherigen Aufschreibungen für den Etat neben den neuen nach Dienstzweigen weitergeführt werden. Aus der Anlage 1 geht hervor, wie sich beide Aufschreibungsarten so vereinigen lassen, daß jede Zahl nur einmal geschrieben, aber sowohl nach Kostenstellen als auch nach Kostenarten aufgerechnet werden kann, so daß also keine wesentliche Vermehrung des Schreibwerks hierdurch erfolgt.

Die Einnahmeseite der Rechnung ändert sich weniger, da ja eine Feststellung der Einnahmen nach Dienstzweigen nicht in Frage kommt, sondern es bei den bisherigen Hauptgruppen der Betriebseinnahmen nach Einnahmen aus Personen-,

Anlage 1.

Betriebsrechnung für den Monat ....

Bahnmeisterei ....

Kostenarten:			Hilfskosten			Direkt zuzuteilende Kosten für die laufende Unterhaltung						Arbeiten		Gesamtkosten
Titel	Ziffer	Unterziffer	verschiedene (indirekte)	der Bahnerhaltung	der Bahnbewachung	des Unterbaues	des Oberbaues	der Signale	der Hochbauten	d. Bahnanlagen zus.	Bahnbewachung zus.	für andere Dienststellen	für Dritte	
			B. Nr.	III A a	III D a	III A b	A c	A d	A e	III A b-e	III D e			
1														
2														
.														
.														
12														
persönl. Ausg. zus.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
in %, d. Ges.-Ausg.:			.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%	.....%
13	1	1												
		2												
	2	1												
.	.	.												
.	.	.												
18	16													
sachl. Ausg. zus.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ausgaben Sa.			a	—	—	F	G	H	I	B	C	D	E	
Aufteilung[1]) der „verschied. Hilfskosten“				b	c					b	c	d	e	
Aufteilung[2]) der Hilfskosten der Bahnerhaltung						f	g	h	i					
Eigene Betriebskosten[3]) insgesamt						—	—	—	—	—	—	—	—	Sa. —
Davon Hilfskosten										.....%	.....%	.....%		
Hierzu: Von anderen Dienststellen						—	—	—	—	—	—	Diese Zahlen sind den Dritten monatlich in Rechnung zu stellen + den vom Amt zuzusetzenden Gemeinkosten.		—
„ Dritten						—	—	—	—	—	—			—
Gesamt-Betriebskosten						—	—	—	—	—	—			Sa. —
„ „ für 1 km Strecke						—	—	—	—	—	—			

1) a = b + c + d + e, im Verhältnis B : C : D : E.
2) b = f + g + h + i, im Verhältnis F : G : H : I.
3) Die Gemeinkosten werden vom Amt aufgestellt.

Gepäck- und Güterverkehr und sonstigen Einnahmen verbleiben muß. Dagegen muß das Hauptschema der Einnahme dem der Ausgaben angepaßt werden, damit diese jeweils von den Ausgaben in Abzug gebracht werden können. Die Gesamteinnahmen der Reichsbahn würden also, genau wie die Ausgaben zerfallen in

Tit. 1. Einnahmen auf Baukonto der Vollspurbahnen,
Tit. 2—9. „ „ „ „ 8 Nebenbetriebe,
Tit. 11. „ „ Betriebskonto d. Vollspurbahnen,
Tit. 12—19. „ „ „ der 8 Nebenbetriebe

wobei bei jedem dieser 19 Haupttitel unterschieden werden muß nach den Untertiteln

I. Einnahmen der Hauptverwaltung,
II. A/B „ „ Gruppen- und Bezirksverwaltung,
III. „ des Betriebsdienstes (Verkehrseinnahmen),
IV. „ anläßlich Arbeiten infolge höherer Gewalt,
V. „ der Hilfsbetriebe.

(Schluß folgt.)

Elektrischer Betrieb auf der Strecke Berlin—Bernau.

In nächster Zeit wird auf der Vorortstrecke Berlin Stettiner Bahnhof-Bernau (Fernstrecke Berlin-Stettin) der elektrische Zugbetrieb aufgenommen werden. Dies Ereignis ist als erster Schritt auf dem Wege der geplanten umfassenden Umgestaltung des gesamten Betriebes der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen von einer gewissen Bedeutung.

Als vor Jahren der Entschluß gefaßt wurde, die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Berliner Bahnen energisch in Angriff zu nehmen, da der von Monat zu Monat steigende Verkehr mit den vorhandenen Mitteln nicht mehr zu bewältigen war, hielt man es für angezeigt, einen in sich abgeschlossenen Teil des Bahnbetriebes beschleunigt auf elektrische Zugförderung umzustellen, um Erfahrungen mit der neuen Betriebsform zu sammeln und für die Einzelheiten der Fahrzeugausrüstung ein Versuchsfeld zu haben. Es wurden die sogen. Nordstrecken für einen Versuch ausgewählt, weil sie sich aus dem Gesamtbetrieb verhältnismäßig einfach herauslösen lassen. Gleichzeitig erhoffte man eine Besserung der stark beengten Betriebsverhältnisse des Stettiner Vorortbahnhofes. Sind doch gerade bei Kopfbahnhöfen die Vorteile des elektrischen Betriebes infolge des Wegfallens aller Lokomotivmanöver beim Wenden der Züge besonders ins Gewicht fallend.

Die Strecke Berlin-Bernau wird, wie später voraussichtlich alle Berliner Strecken, mit Gleichstrom von 800 Volt Spannung betrieben. Bei der Wahl des Stromsystems gaben außer anderen Gründen die günstigen Betriebserfahrungen der Berliner und Hamburger Hoch- und Untergrundbahn den Ausschlag. Man hatte die Möglichkeit, manches Erprobte aus diesem Betriebe unmittelbar zu übernehmen, und es kann als sicher angenommen werden, daß die Wahl gleicher Spannung und Stromart für das gesamte Berliner Schnellverkehrsnetz in Zukunft große Vorteile bringen wird. Der Strom für die neue Anlage wird von dem Elektrizitätswerk Moabit in der Form von Drehstrom von 30 000 Volt Spannung bezogen. Durch längs der Bahnlinie verlegte Kabel wird die Energie Umformerwerken zugeführt und dort mittels Einanker-Umformer in Gleichstrom von 800 Volt umgewandelt. Die Kabel sind doppelt vorhanden und sind so bemessen, daß bei Ausfall eines Kabels durch das andere noch die volle Leistung übertragen werden kann. Für die Strecke Berlin-Bernau sind Umformerwerke in Pankow und Röntgenthal vorgesehen. Das erstere bedient gleichzeitig einen Teil der Strecke Berlin-Oranienburg und wird später auch einen Teil des Nordringes mit Energie zu versorgen haben. Für die Versorgung der Strecke Berlin-Oranienburg ist in Hermsdorf und Borgsdorf je ein Um-

formerwerk errichtet. Bei der Gestaltung der Gebäude für die Umformerwerke mußte auf größte Einfachheit und Billigkeit Wert gelegt werden. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb ist es durch verständnisvolles Eingehen des entwerfenden Architekten auf die technischen Zwecke der Bauten gelungen, eine vornehm wirkende einwandfreie Lösung zu finden. Den Fahrzeugen wird die Energie mittels der sogen. dritten Schiene zugeführt, die aus einer Weicheisenschiene besonders hoher Leitfähigkeit besteht. Die Stromabnehmer der Fahrzeuge bestreichen die Schiene von unten, von oben und den Seiten her schützt ein Holzkasten gegen ein unvorsichtiges Berühren. Gleichzeitig ist die Stromabnahmefläche den Einflüssen der Witterung entzogen, so daß man gegen den schlimmsten Feind des Stromabnehmers, die Glatteisbildung im Winter, gesichert ist. Für den Betrieb auf der Strecke werden zunächst die Züge verwendet, die eine Zeitlang als Probezüge auf der Berliner Stadtbahn mit Dampf

gefahren sind. Die Züge, über die eine größere Anzahl Veröffentlichungen bereits erschienen sind, bestehen aus zwei Halbzügen, jeder dieser Halbzüge wird aus zwei vierachsigen Triebwagen und drei zweiachsigen Beiwagen gebildet. In den Enddrehgestellen jedes Halbzuges sind die Motoren untergebracht (vier in jedem Halbzug). Die sehr leichten, in moderner Weise ganz aus Eisen gebauten Wagen besitzen eine große Anzahl von Schiebetüren. In einem Ganzzuge finden bei normaler Besetzung etwa 1500 Menschen Platz. Infolge des verhältnismäßig großen Stehraums sind die Wagen außerordentlich ausnutzungsfähig, gelegentlich sind über 2500 Reisende in einem solchen Zuge gezählt worden. Die Steuerung der Züge erfolgt in üblicher Weise von einem Führerstand am Kopfende des vordersten Wagens aus. Neu ist indessen, wenigstens für Deutschland, die Verwendung der sogen. halbselbsttätigen Steuerung. Bei dieser braucht der Führer beim Anfahren die Kurbel seines Fahrschalters nur in die Endstellung zu legen. Das stufenweise Weiterschalten der Motoren erfolgt selbsttätig nach Maßgabe einer vorher ein für allemal festgelegten Stromstärke. Bei dieser Bauart kann der Führer die Motoren nicht überlasten, und wenn man ihn durch Merkzeichen auf der Strecke zum Ausschalten im richtigen Augenblick veranlaßt, kann man mit Sicherheit erreichen, daß der vorher durch Versuche ermittelte sparsamste Energieverbrauch auch im Betriebe dauernd eingehalten wird. Der Führer ist durch diese Vereinfachung der Handhabung wirksam entlastet und kann seine ganze Aufmerksamkeit auf die Beobachtung der Strecke verwenden.

Die Motoren erteilen den Zügen eine durch einen Apparat einstellbare Anfahrbeschleunigung bis zu 0,5 ms^{-2}, ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/Std. Es wird daher möglich sein, sobald der elektrische Betrieb voll durchgeführt ist, die Fahrzeiten um etwa 25 % zu verkürzen. Eine solche einzelne Versuchsstrecke kann natürlich nicht in vollem Maße die wirtschaftlichen Vorteile bringen, die ein größeres elektrisch betriebenes Netz mit Sicherheit in Aussicht stellt. Immerhin ist es ein erfreulicher Anfang, wenn man auf der einen Strecke Berlin-Bernau monatlich etwa 15 000 Goldmark nur an Kohlen erspart, dazu kommen noch erhebliche Beträge, die sich durch Verminderung des Zugpersonals ergeben werden.

Die Ausführung der Arbeiten hat unter den schwierigen Zeitverhältnissen eine gewisse Verzögerung erlitten. Es kann aber damit gerechnet werden, daß im Laufe des nächsten Sommers auch die Strecke Berlin-Oranienburg auf elektrischen Betrieb umgestellt wird. Es ist sicher anzunehmen, daß die Strecke Berlin-Tegel-Hermsdorf folgen wird, sobald die Streckenumbauarbeiten dort zu einem gewissen Abschluß gekommen sind. Erst dann werden die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorzüge des elektrischen Betriebes voll zur Wirkung kommen.

Schlemmer.

Der Sammelladungsverkehr vom tarifarischen Standpunkte aus betrachtet.

Von Regierungsrat **Paetzolt**, Berlin.

Bekanntlich ist mit der Tariferhöhung am 1. Januar 1923 auch eine Änderung des Spannungsverhältnisses zwischen Stückgut- und Wagenladungsfracht eingetreten. Während die beiden Stückgutklassen I und II zur Wagenladungsklasse A sich früher verhielten wie 180 : 140 : 100, ist das Verhältnis mit dem erwähnten Zeitpunkte auf 150 : 120 : 100 herabgesetzt worden. Diese Änderung war notwendig, weil durch die in der Zeitfolge eingetretenen prozentualen Zuschläge die Stückgutfrachten gegenüber den Wagenladungsfrachten eine unverhältnismäßige Höhe erreicht hatten und dadurch eine starke Drosselung des Stückgutverkehrs eingetreten war, der sowohl für das verkehrtreibende Publikum wie für die Eisenbahn selbst unerwünschte Folgen ausgelöst hatte.

Die Begünstigung des Stückgutverkehrs wurde von der Verkehrswelt mit Befriedigung aufgenommen. Nur bei den Sammelladungsspediteuren, die in der Herabsetzung der Stückgutfrachten eine erhebliche Schädigung ihrer Interessen erblickten, ist die Tarifmaßnahme auf lebhaften Widerspruch gestoßen. In ihren wiederholten, auch in der Presse veröffentlichten Vorstellungen, die in letzter Zeit auch von mehreren Handelskammern und Industrieverbänden unterstützt worden sind, wird besonders darauf hingewiesen, daß die zwischen Stückgut- und Wagenladungsklassen vorhandene geringe Spanne durch den 10prozentigen Zuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen weiter heral gedrückt und durch die Unkosten des Sammelladungsverkehrs beinahe beseitigt werde, so daß eine gewinnbringende Verfrachtung von Sammelgut auf nahe und mittlere Entfernungen fast unmöglich und die Verfrachtung auf weite Entfernungen nur mit geringem Nutzen aufrechtzuerhalten sei. Bei der Kritik der eisenbahnseitigen Tarifmaßnahmen wird von den Spediteuren besonders auch der Gesichtspunkt in den Vordergrund gestellt, daß die starke Beschränkung des Sammelladungsverkehrs nicht nur das Spediteurgewerbe, sondern in erster Linie auch die Eisenbahn selbst benachteilige. Es sei daher dringend erforderlich, den Sammelladungsverkehr wieder wie früher tarifarisch zu begünstigen, und zwar entweder durch Änderung der horizontalen Staffel (Erhöhung der Stückgut- oder Ermäßigung der Wagenladungsklassen) oder durch Detarifierung des Sammelgutes.

Die Spediteure weisen in der Hauptsache darauf hin, daß der Stückgutverkehr zu kostspielig und daher für die Eisenbahn unwirtschaftlich sei. Diese müsse daher selbst ein Interesse daran haben, den Stückgutverkehr so weit wie möglich durch Begünstigung des Sammelladungsverkehrs von ihren eigenen Schultern abzuwälzen.

Durch die verhältnismäßig hohen Stückgutfrachten begünstigt, hatte der Sammelladungsverkehr in der Zeit vor dem 1. Januar 1923 eine ganz ungewöhnliche Höhe erreicht. Bei der Güterabfertigung Berlin Hamburg-Lehrter Bahnhof, die von den Berliner Bahnhöfen für den Sammelladungsverkehr hauptsächlich in Betracht kommt, betrug er z. B. in den Monaten:

	Stückgut	Sammelgut	Prozent des Stückgutverkehrs
März 1922:	4000 t	7479 t	186,5
April 1922:	3808 „	7300 „	191,7
September 1922:	4438 „	7281 „	164,1
Oktober 1922:	4495 „	5938 „	132,1

also in einzelnen Monaten fast das Doppelte des Stückgutversandes. Daß hierin durch die von den Spediteuren bekämpfte Tarifmaßnahme eine wesentliche Änderung zu ungunsten des Sammelladungsverkehrs eingetreten ist, ist an sich wohl richtig. Dies kann aber nicht als Tarifhärte gegen das Speditionsgewerbe angesehen werden, sondern ist die unausbleibliche Folge einer gerechten Tarifgestaltung. Der Rückgang des Sammelladungsverkehrs ist im übrigen nicht so bedeutend, wie er in den der Eisenbahn zugegangenen Eingaben hingestellt wird; denn er bewegt sich auch jetzt noch auf einer ganz ansehnlichen Höhe, durch entstehenden doppelten Rollgelder wirken natürlich hemmend auf den Sammelladungsverkehr ein.

	Stückgut	Sammelgut	Prozent des Stückgutverkehrs
November 1923:	3068 t	1103 t	35,9
Dezember 1923:	3560 „	1262 „	35,4
Januar 1924:	3629 „	1499 „	41,3
Februar 1924:	4162 „	1320 „	31,7
März 1924:	5460 „	1418 „	26,0
April 1924:	4758 „	1472 „	31,0

Diese Zahlen lassen ferner erkennen, daß der Sammelladungsverkehr trotz des veränderten Spannungsverhältnisses noch aufrechtzuerhalten ist und auch noch lohnend sein muß. An Plätzen, wo den Spediteuren keine Sammelläger zur Verfügung stehen, wie dies z. B. auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin der Fall ist, liegen die Verhältnisse für den Sammelladungsverkehr allerdings nicht so günstig. Hieran ist aber nicht die Eisenbahn, sondern der Mangel eigener Speicher schuld, wodurch die Spediteure gezwungen sind, die von den Versendern erhaltenen Sammelgüter zunächst ihren Geschäftsräumen zuzuführen. Die dadurch entstehenden doppelten Rollgelder wirken natürlich hemmend auf den Sammelladungsverkehr ein.

Zu der Behauptung der Spediteure, daß der Sammelladungsverkehr für die Eisenbahn finanziell vorteilhafter sei als der Stückgutverkehr, sei erwähnt, daß die von der Eisenbahn angestellten Berechnungen ausnahmslos ergeben haben, daß der Stückgutverkehr, selbst wenn man für die erhöhten Betriebskosten infolge des Mehrverbrauchs an Wagen einen ansehnlichen Betrag einsetzt, immer noch gewinnbringend ist, und zwar steigt der Überschuß aus den Beförderungen mit der zunehmenden Entfernung. Jede Begünstigung des Sammelladungsverkehrs würde daher mit nicht unerheblichen Einnahmeausfällen für die Eisenbahn verbunden sein.

Die Berechnungen der Güterabfertigungen Berlin Anhalter

Bahnhof und Berlin Hamurg-Lehrter Bahnhof für die Monate Januar—Februar d. J. haben z. B. folgendes Ergebnis gehabt:

Abgefertigtes Sammelgut 3402 t		
Erhobene Fracht		205 682,00 M
Die Stückgutfracht hätte betragen		252 668,00 M
Unterschied		46 986,00 M
An Mehrausgaben durch die Behandlung als Stückgut würden entstehen:		
a) Kosten für die Annahme, Ver- und Entladung sowie Ausgabe	6121,62 M	
b) Abfertigungskosten	4857,00 M	
c) erhöhte Betriebskosten	12 607,41 „	23 586,03 M
Mithin hätten die Mehreinnahmen betragen		23 399,97 M

Besondere Umladekosten sind in den Mehrausgaben zu a) und b) nicht enthalten, weil es sich hier nur um Güter nach solchen Orten handelt, nach denen auch die Eisenbahn geschlossene Wagen abrichtet. Die für die geringere Ausnutzung der Wagen eingestellten erhöhten Betriebskosten sind unter Zugrundelegung einer Durchschnittsbelastung und einer mittleren Entfernung berechnet worden.

Durch die Begünstigung des Sammelladungsverkehrs würden aber nicht nur finanzielle Ausfälle für die Eisenbahn eintreten, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs würde darunter ganz erheblich leiden. Zunächst könnte das Personal nicht in der gleichen Weise ausgenutzt werden wie sonst, weil wohl die Arbeiter, nicht aber das Aufsichtspersonal entsprechend der Abnahme des Stückgutverkehrs vermindert werden könnten. Auch bei schwachem Verkehr muß eine gewisse Anzahl Aufsichtsbeamter zur Besetzung der einzelnen Dienstposten vorhanden sein. Es kommt auch hier der allgemeine Grundsatz zur Geltung, daß die Bewältigung des Verkehrs um so billiger wird, je stärker er ist.

Weiter würde auch die Belastung der eisenbahnseitig geladenen Wagen, die schon jetzt hinter der der Sammelgutwagen zurückbleibt, noch weiter zurückgehen. Nach neueren Ermittelungen beträgt bei einigen größeren Güterabfertigungen des Direktionsbezirks Berlin die Belastung der Sammelgutwagen etwa 6,8—7,4 t, die der Ortswagen etwa 4,6—5,0 t. Zieht man den gesamten Stückgutverkehr bei diesen Dienststellen in Betracht, also auch die Kurs- und Umladewagen, dann ergibt sich ein Durchschnittssatz von etwa 3,4 t. Es ist ohne weiteres anzunehmen, daß bei einer Begünstigung des Sammelladungsverkehrs die Spediteure gerade denjenigen Teil des Stückgutverkehrs der Eisenbahn entziehen würden, der jetzt in Orts- und Umladewagen verladen wird. Insbesondere würden die Schwergüter und solche Güter der Eisenbahn verloren gehen, die sich gut verladen lassen, während ihr die übrigen, darunter die leichten und sperrigen, vor allem die Leergüter, verbleiben würden. Die Eisenbahn wäre daher gezwungen, entweder die Wagen mit noch geringerer Belastung, als es jetzt schon der Fall ist, laufen zu lassen, oder aber die Güter zunächst auf eine näher gelegene Umladestelle abzurichten. Besonders benachteiligt würde jedenfalls der Verkehr auf weitere Entfernungen, der naturgemäß die größten Überschüsse abwirft. Die Folge davon würde sein, daß die Beförderung des der Eisenbahn verbleibenden Stückgutverkehrs nicht nur verlangsamt, sondern auch kostspieliger werden würde.

Weiter würden, wie es auch bereits vor dem 1. Januar 1923 der Fall war, die für den Stückgutverkehr bestehenden Einrichtungen und Anlagen nicht mehr genügend ausgenutzt werden, sofern nicht eine gleichzeitige Verkehrssteigerung den Ausfall wieder ausgliche, was aber kaum anzunehmen ist. Überfüllungen der Güterböden, auf die von den Spediteuren bei dieser Gelegenheit mehrfach hingewiesen worden ist, sind bei der jetzigen Verkehrslage und selbst bei einer erheblichen Steigerung des Verkehrs nicht zu befürchten.

Aus alledem ergibt sich, daß vom Standpunkt der Eisenbahn, die doch nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet werden soll, einer Begünstigung des Sammelladungsverkehrs nicht das Wort geredet werden kann.

Auch aus volkswirtschaftlichen Gründen empfiehlt es sich nicht, an den jetzigen Frachtverhältnissen etwas zu ändern. Eine Änderung der horizontalen Staffel zugunsten des Sammelladungsverkehrs würde naturgemäß den Stückgutverkehr verteuern, und diese Maßnahme würde gerade diejenigen Kreise treffen, die diese Belastung am wenigsten vertragen könnten, namentlich kleinere Spediteure, den Kleinhandel und die Kleinindustrie in kleineren Orten sowie Privatleute, die keine Gelegenheit haben, sich des Sammelladungsverkehrs zu bedienen. Alle diese Kreise hätten schließlich auch unter der oben bereits erwähnten Verschlechterung der Beförderungsverhältnisse zu leiden.

Es kann hiernach wohl angenommen werden, daß sich die Eisenbahnverwaltung auch weiterhin den Bestrebungen der Spediteure und Handelskammern gegenüber, die Spanne zwischen Stückgut- und Wagenladungsfrachten zu erweitern, ablehnend verhalten wird.

Auch eine Detarifierung von Sammelgut kann nicht in Frage kommen, weil einmal erhebliche und finanziell nicht tragbare Einnahmeausfälle mit einer solchen Maßnahme verbunden sein würden, und weil es vor allem ganz unmöglich ist, den Begriff „Sammelgut“ tarifarisch zu fassen. Ganze Wagenladungen hochwertiger Güter, die bei Spediteuren eingehen, könnten ohne weiteres als Sammelgut weiterlaufen, wenn ihnen auch nur eine leere Kiste beigeladen würde. Auf diese Weise würden aber die wichtigsten, zur Hebung der Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn im Laufe der Zeit getroffenen tarifarischen Maßnahmen einfach wirkungslos gemacht werden. Die hochwertigen Güter der Klasse A könnten über den Weg des Sammelgutes ohne weiteres nach niedrigeren Tarifklassen verfrachtet werden, zumal eine Detarifierung des Sammelgutes selbstverständlich nicht nur den Spediteuren, sondern in gleichem Maße auch dem Handel und der Industrie (Fabriksammelgut) zugute kommen würde. Im übrigen wird auf die eingehenden Verhandlungen in der außerordentlichen Sitzung der Ständigen Tarifkommission in Bad Schachen vom 19./20. Mai 1921 (vgl. Niederschrift 124 a) verwiesen.

Das neue Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV.).

Nachdem am 1. Februar 1924 das neue Vereinswagenübereinkommen in Kraft getreten ist, hat auch der Internationale Güterwagenverband sein seit dem 1. Januar 1922, wie das bisherige VWÜ, geltendes Wagenrecht, das RIV, einer eingehenden Nachprüfung unterzogen. In einer Ausschußsitzung zu Vevey vom 18. bis 30. März und in Ausschußsitzungen und der Vollversammlung zu Perugia vom 12. bis 18. Juni 1924 ist der Wortlaut des neuen RIV festgestellt worden.

Als die beiden Wagenrechte VWÜ und RIV im Jahre 1921 erstmalig nach dem Kriege gefaßt wurden, ging man in verschiedenen Beziehungen ganz neue Wege, insbesondere in bezug auf die Vergütung für die Wagenbenutzung, für Wagenschäden usw., und es war jetzt zu prüfen, ob diese Beschlüsse sich bewährt hatten. Es beweist die Sachkunde und den praktischen Sinn der Verfasser der bisherigen Vorschriften, daß man in dieser Beziehung im wesentlichen den gewählten Weg beibehalten hat. In manchen anderen Richtungen haben jedoch die Erfahrungen der Praxis Änderungen wünschenswert gemacht. Das zeitlich frühere Vorgehen der Vereinsverwaltungen mit der Umarbeitung hat die Folge gehabt, daß viele grundsätzliche Beschlüsse des VWÜ vom RIV-Verbande übernommen worden sind. Daß das neue RIV auch in der äußeren Einteilung im wesentlichen dem VWÜ gefolgt ist, wird sich für die praktische Arbeit der Dienststellen, die mit beiden Übereinkommen zu tun haben, als außerordentlich wertvoll erweisen. Besonders wesentlich ist es, daß der RIV-Verband die Notwendigkeit der Festlegung des Begriffs der schwerbeschädigten Wagen (§ 16) anerkannt und ihn in grundsätzlicher Übereinstimmung mit dem VWÜ nach Schadenseinheiten umschrieben hat. Damit werden zahlreiche Zweifelsfragen für die Folge beseitigt werden. Eine sachliche Übereinstimmung der beiden Wagenübereinkommen ergibt sich auch daraus, daß die Mietsätze und sonstigen Entschädigungen, Gebühren usw. in Goldwährung, nämlich in Goldmark und Goldfranken, festgesetzt worden sind.

Es konnte andererseits nicht ausbleiben, daß der Internationale Güterwagenverband in manchen Fragen seine eigenen Wege ging. Auf Grund von Berechnungen über die Selbstkosten des Betriebes sind verschiedene Verwaltungen unabhängig voneinander in neuerer Zeit zu dem Ergebnis gekommen, daß diese Kosten so hoch sind, daß dadurch eine weitgehende Ausnutzung fremder Wagen auf dem Rücklauf als ein Gebot der Wirtschaftlichkeit erscheint. Dieser Erkenntnis tragen die geänderten Bestimmungen im § 4 des RIV Rechnung, die einmal gestatten, Wagen leer, auch über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus, abzulenken, um sie für Sendungen nach einem anderen Lande oder der Heimatbahn zu verwenden. Sodann ist für alle rückverwendeten Wagen, wenn sie der Heimat näher gebracht werden, keine Leerlaufentschädigung mehr zu gewähren, sofern die Wagen auf dem Hin- oder Rückwege die Strecken der am Rücklauf beteiligten Bahnen wenigstens zum Teil beladen durch-

laufen haben. Weiter ist die Mietebefreiung im Falle der Beschädigung von Wagen (§ 10) wesentlich eingeschränkt worden. Für Ausbesserungsarbeiten ohne fremde Ersatzstücke wird Mietebefreiung nur bis zu sieben Tagen gewährt, bei Anforderung von Ersatzstücken für die Ausbesserungsarbeiten überhaupt nicht, sondern nur für die Zeit von der Anforderung der Ersatzstücke bis zu deren Eingang. Hinsichtlich der Abrechnung bringt das neue RIV, dem Gedankengange des neuen VWÜ folgend, insofern eine grundlegende Neuerung, als alle aus der Anwendung des Übereinkommens sich ergebenden Beträge durch die Wagenmieteabrechnung zu verrechnen sind (§ 11). Bei Verzögerungen in der Anmeldung von Schulden hat sich die säumige Verwaltung mit 1 % Verzugsstrafe für jeden Monat selbst zu belasten. Es darf angenommen werden, daß diese Vorschriften zu einer glatten und schnellen Abrechnung des gesamten internationalen Güterwagenverkehrs und aller daraus entstehenden Forderungen wesentlich beitragen werden. Eine weittragende Änderung ist hinsichtlich der losen Wagenbestandteile (§ 15) beschlossen. Die Haftung für solche Bestandteile ist versuchsweise aufgehoben. Man war sich jedoch klar darüber, daß dieses Verfahren, das sich durch den Fortfall der Aufschreibungen und Rechnungsarbeiten im Verkehr zwischen einzelnen RIV-Verwaltungen als wirtschaftlich erwiesen hat, zu großen Härten für andere Verwaltungen führen könnte. Es ist deshalb vorgesehen, daß die Verwaltungen über die Wirkung dieser Vorschrift genaue Aufschreibungen führen und auf Grund derselben vom 1. Januar 1926 ab mit dreimonatiger Frist verlangen können, daß im Verkehr mit den Verwaltungen, mit denen sie nach den neuen Bestimmungen zu ungünstige Erfahrungen gemacht haben, die Haftung wieder eingeführt wird. Leider ist der RIV-Verband den Beschlüssen des VWÜ zu § 16 hinsichtlich der Bewertung der Wagen im Falle des Abbruchs (Ziffer 10) nicht gefolgt; während das VWÜ bekanntlich eine wesentliche Erleichterung für die Abrechnung solcher Wagen dadurch erreicht hat, daß es zur Berechnung der Vergütung vom Preise eines gleichartigen neuen Wagens ausgeht, hat der RIV-Verband das bisherige Verfahren im wesentlichen beibehalten, das von dem Buchwert des abgebrochenen Wagens ausgeht und überdies noch Unterscheidungen der vor 1916, der in den Jahren 1916 und 1917 und der von 1918 ab in Dienst gestellten Wagen, sowie besondere Kursberechnungen für die vor dem 1. Juli 1914, die vom 1. Juli 1914 bis 31. Dezember 1918, die von 1919 bis 1924 und die von 1925 ab in Dienst gestellten Wagen erforderlich macht. Neu ist die Zerlegung der Vorschriften für Privatwagen in allgemeine Vorschriften (§ 18) und besondere technische Vorschriften (§ 19). Die „Technische Einheit“ ist in das RIV (Anlage I) in ihrer ursprünglichen Form aufgenommen, während sie im VWÜ, den Erfordernissen des praktischen Dienstes angepaßt, abgeändert und auf die Anlagen I (Vorschriften für Bauart und Unterhaltungszustand der Wagen) und II (Beladevorschriften) verteilt ist.

Es wird nun Sache der Vereinsverwaltungen sein, sich darüber schlüssig zu machen, inwieweit sie die Neuerungen des RIV übernehmen können. Zunächst wird der Technische Ausschuß (Wagenübergangsausschuß) und sodann der Vereinswagenausschuß in seiner Tagung im September hierüber zu beschließen haben. Beide Übereinkommen sollen in ihrer endgültigen Fassung zum 1. Januar 1925 in Kraft gesetzt werden. Im RIV-Verbande war man sich darüber einig, daß man es vermeiden wollte, vor der ersten Vollversammlung, d. h. innerhalb der nächsten 5 Jahre, eine Änderung des Übereinkommens vorzunehmen.

Gleichzeitig mit dem neuen RIV treten auch neue wesentlich erweiterte Satzungen dieses Verbandes in Kraft, die den Belangen der größeren Verwaltungen dadurch Rechnung tragen, daß in der Vollversammlung jede Verbandsverwaltung außer einer Grundstimme auf je volle 1000 km Bahnlänge eine Zusatzstimme erhält. Der Ausschuß des RIV besteht wie bisher aus je einer Verwaltung der folgenden Staaten: Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Belgien.

Neu ist, daß der Ausschuß, wie dies im Verein seit langem der Fall ist, auch Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Übereinkommens und Streitfälle, die sich aus der gegenseitigen Wagenbenutzung ergeben, unter Ausschluß des Rechtsweges zu entscheiden hat. An dem Grundsatz, daß das RIV von den Mitgliedverwaltungen nur zwischen solchen Verwaltungen angewendet wird, die dies gegenseitig vereinbaren, ist festgehalten worden.

Dr. Simon.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Empfang von Beamten- und Arbeitervertretern bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn.** Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, daß Abordnungen von Beamten und Arbeitern bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn ohne rechtzeitige Anmeldung vorstellig geworden sind und außerdem Wünsche vorgetragen haben, zu deren Behandlung andere Stellen zuständig waren. Die Hauptverwaltung der Reichsbahn bringt deshalb ihren Erlaß vom 8. Oktober 1920 in Erinnerung, demzufolge Beamte, Angestellte und Arbeiter, die bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vorstellig werden wollen, auf dem Dienstweg rechtzeitig anzufragen und vor Ausführung der Reise die Entscheidung der Hauptverwaltung abzuwarten haben. Besonders hervorgehoben sei, daß sich dies auch auf Beamtenräte oder Betriebsräte bezieht. Auf die Genehmigung des Empfanges kann im allgemeinen nicht gerechnet werden, wenn es sich um Angelegenheiten handelt, zu deren endgültigen Erledigung andere Stellen, insbesondere die Reichsbahndirektionen oder die Gruppe Bayern der Deutschen Reichsbahn zuständig sind oder deren Entscheidung in letzter Instanz zwar der Hauptverwaltung zusteht, mit denen aber die zunächst zuständigen Stellen noch nicht befaßt waren. Werden gleichwohl in einer solchen Angelegenheit Beamte, Angestellte oder Arbeiter oder Personalvertretungen oder sonstige Personalabordnungen bei der Hauptverwaltung vorstellig, so werden sie von dieser ohne sachliche Verhandlung an die zuständigen Dienststellen verwiesen.

— **Alkoholreklame und Bahnhofsmission.** Gegen die ausgedehnte Alkoholreklame auf den Bahnhöfen wendet sich ein Erlaß der Reichsbahn-Hauptverwaltung. Die Freigabe weiterer Reklameflächen soll davon abhängig gemacht werden, daß sie nicht für Alkoholreklamen Verwendung finden. — Auch der Verkauf von Postkarten durch die Helferinnen der Bahnhofsmission auf den Bahnsteigen, in den Bahnwirtschaften und in den Zügen ist wegen der Belästigung der Reisenden beanstandet worden. Der Postkartenverkauf, der nur in den Bahnhofsgebäuden, nicht aber auf den Bahnsteigen und in den Zügen gestattet ist, soll in absehbarer Zeit eingestellt werden.

— **Selbstverschuldete Unfälle auf der Eisenbahn.** Die Unfälle von Reisenden infolge eigener Unvorsichtigkeit nehmen in letzter Zeit erschreckend zu. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin sind dadurch in den letzten sechs Wochen 66 Reisende zu Schaden gekommen. Beim unbefugten Betreten der Bahnanlagen sind fünf Personen, davon drei tödlich verunglückt, 50 Personen haben beim Aufspringen auf fahrende Züge oder beim vorzeitigen Abspringen teilweise schwere Verletzungen erlitten. Von drei angetrunkenen Reisenden, die beim Hin- und Hergehen auf dem Bahnsteig dem Zuge oder der Bahnsteigkante zu nahe kamen, ist einer tödlich verunglückt, gleichwie ein Reisender beim Fahren auf dem Trittbrett. Vier Reisende erlitten durch unvorsichtiges Zuschlagen der Abteiltüren durch Mitreisende Verletzungen, zwei Personen fielen beim Herantreten an die Bahnsteigkante kurz vor Einfahrt eines Zuges ins Gleis, konnten indessen durch Eisenbahnbedienstete mit eigener Lebensgefahr gerettet werden. Ein Reisender wurde vom Publikum beim Ansturm auf einen einfahrenden Leerzug auf das Gleis gedrängt, schwerverletzt und dabei noch seines Handgepäcks beraubt. Alle diese Fälle sind auf eigene Unvorsichtigkeit oder grobe Rücksichtslosigkeit der Mitreisenden zurückzuführen.

— **Reisen Schwerkriegsbeschädigter mit der Eisenbahn.** Abteile für Schwerkriegsbeschädigte, also auch für Kriegsblinde, werden in allen Personenzügen vorgehalten, in denen nach Bestimmung der Reichsbahn dafür ein Bedürfnis besteht. Solche Abteile auch in allen Schnellzügen vorzuhalten, geht über das Bedürfnis hinaus. Wo Sonderabteile nicht bestehen, soll das Zugpersonal sich die Unterbringung der Beschädigten besonders angelegen sein lassen. Für die Begleiter von Kriegsblinden ist darauf aufmerksam zu machen, daß für sie als Ausweis dem Zugpersonal gegenüber nicht die Bescheinigung der Fürsorgestelle, sondern eine auf den Namen des Kriegsbeschädigten lautende, von der Eisenbahn ausgestellte Bescheinigung gilt. Begleiter, die nach Unterbringung eines Kriegsbeschädigten allein nach dem Wohnort zurückkehren, müssen außerdem im Besitz einer Bescheinigung der Ortsbehörde sein.

— **Unbefugte Veröffentlichung des Statuts der Reichsbahngesellschaft.** Wegen der Veröffentlichung des Statuts der Reichsbahngesellschaft durch die „Rote Fahne“, wodurch ein Staatsgeheimnis unbefugt preisgegeben worden ist, wird, nach Meldung der Tageszeitungen, der Oberreichsanwalt gegen die für die Veröffentlichung verantwortlichen Personen einschreiten.

— Wiedereinlegung durchgehender Züge von Paris und Ostende über Berlin nach Riga und Warschau. Die Zugverbindungen von Paris 7.40 nm., von London 2.00 nm., von Ostende 9,40 nm. und von Calais 6.53 nm. finden mit dem Zuge D 11, wie schon in Nr. 30, S. 569, d. Ztg. mitgeteilt, jetzt wieder unmittelbare Fortsetzung von Köln über Berlin nach Warschau und auch nach Riga. Die Ankunft in Berlin, Schlesischer Bhf., erfolgt am nächsten Tage 6.44 nm., die Weiterfahrt nach Warschau 7.00 und nach Riga 7.12 nm., die Ankunft in Warschau 9.11 und in Riga gegen 11 Uhr nm. am zweitfolgenden Tage. Die Rückfahrt von Warschau findet 9.05 nm., von Riga 8.00 nm., die Ankunft in Berlin, Schlesischer Bhf., 11.50 und 11.10 vm. am nächsten Tage statt. Bei Weiterfahrt von Berlin, Schlesischer Bhf., um 12.25 nm. wird in Köln der Anschluß an die Verbindungen erreicht, mit denen Ankunft in Ostende 9.32 vm., Paris 10.56 vm. und London 4.30 nm. am anderen Tage erfolgt. In den Zügen wird je ein durchgehender internationaler Schlafwagen von Paris sowie von Ostende nach Riga und nach Warschau befördert, die auf dem Schlesischen Bhf. ausgetauscht werden.

— Wiedereinlegung von Schnellzügen London-Holland-Wien. Die seit dem Ruhreinbruch ausgefallenen Züge D 54/55 London-Ostende-Holland-Wien-Bukarest verkehren seit 26. Juli wieder täglich: London ab 9.15 vm., Vlissingen 5.10 bis 5.42, Amsterdam ab 5.07 nm., Köln an 11.29 nachts und London ab 8.50 vm., Dover 10.40 bis 11.10, Ostende 3.00 bis 4.04, Brüssel ab 6.14, Köln an 12.01 nachts. Weiterfahrt Köln ab 1.00 nachts über Wiesbaden, Frankfurt, Aschaffenburg, Passau, Wien West an 10.20 nm., Budapest an 6.20 morgens. In der Gegenrichtung bestehen folgende Verkehrszeiten: Budapest ab 11.20 nachts, Wien West ab 8.35 vm., Köln 5.07 bis 5.33, Brüssel an 11.23 vm., Ostende an 1.35, Dover an 6.15, London an 8.25 vm. und Köln ab 7.12 vm., Amsterdam an 2.34, Vlissingen 2.19 bis 2.30, Folkestone 8.00 bis 8.15, London an 9.55 nm. In Würzburg besteht Anschluß nach und von München durch die Züge D 87/88 mit Wagenübergang in beiden Richtungen zwischen München-Vlissingen und München-Ostende. Die Züge führen Kurswagen 1.—2. Klasse zwischen Ostende, Amsterdam, Vlissingen und Wien, Budapest, Bukarest.

— Fortfall des Schlafwagens Berlin-Kissingen. Wegen völlig unzureichender Benutzung ist der Schlafwagenlauf zwischen Berlin und Kissingen (Berlin ab 6.40 nm. und Bad Kissingen ab 11.00 nm.) aufgehoben. Der Schlafwagen verkehrte letztmalig von Berlin am 25. Juli, von Kissingen am 26. Juli.

— Einrichtung von Schlafwagenläufen. Im Schnellzug D 8 Berlin, Friedrichstraße, 10.47 nm. nach Köln, läuft jetzt wieder ein Schlafwagen Berlin-Duisburg-Crefeld nach München-Gladbach. Er geht in Duisburg auf den Regiezug 66 über und trifft in München-Gladbach 9.39 vm. ein. In der Gegenrichtung läuft der Wagen im Regiezug 67 München-Gladbach ab 9.34 nm., geht in Duisburg auf den Zug D 7 über und erreicht Friedrichstraße 8.33 vm. — Der in den Zügen D 138 und D 137 zwischen Leipzig und Arnheim verkehrende Schlafwagen Leipzig ab 9.50 nm. und Arnheim ab 8.52 nm. wird jetzt nach und von Vlissingen durchgeführt.

— Die Reichsfinanzen in der zweiten Julidekade. Der Ausweis der Reichsfinanzverwaltung über die Geldbewegung bei der Reichshauptkasse in der Zeit vom 11. bis 20. Juli zeigt einen neuen Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben von 22,74 Millionen Goldmark gegen 9,85 Goldmillionen in der Vordekade. Dieses Ergebnis ist um so erfreulicher, als die Reichsfinanzverwaltung anfänglich mit keinem Überschuß in der zweiten Julidekade zu rechnen schien; denn in den Erläuterungen zu dem Ausweis über die e r s t e Julidekade wurde ausgeführt, daß der dort ausgewiesene Überschuß von 9 Millionen nur daraus zu erklären sei, daß die Steuerüberweisungen an Länder und Gemeinden vorerst mit nur 30 Mill. Mark eingesetzt wären, größere Überweisungen aber bevorständen, so daß der Überschuß bald wieder verschwinden würde. Die A u s g a b e n des Reichs sind auch von 96,83 Goldmillionen in der Vordekade auf 143,81 in dieser Dekade gestiegen, und zwar hauptsächlich durch die Steigerung der Steuerüberweisungen an Länder und Gemeinden, die 80,41 Millionen gegenüber den 30 Millionen in der Vordekade betrugen. Die Ausgaben für die allgemeine Reichsverwaltung dagegen haben sich nur ganz unwesentlich erhöht.

Die E i n n a h m e n des Reichs haben aber in der zweiten Julidekade mit den gesteigerten Ausgaben Schritt gehalten. Sie betrugen 166,555 Goldmillionen gegenüber 106,68 in der Vordekade, und zwar hauptsächlich darum, weil am 10. Juli eine außergewöhnlich große Anzahl von Steuerzahlungen fällig war, so u. a. eine Vorauszahlung auf die Einkommensteuer aus Grundbesitz und aus Gewerbe und Bergbau, ferner die Vorauszahlung auf die Körperschaftssteuer, u. a. eine Umsatzsteuervorauszahlung, deren Eingang anscheinend günstiger gewesen ist, als die Reichsfinanzverwaltung erwartet hatte. Durch den neuen Dekadenüberschuß von 22,74 Goldmillionen ist der G e s a m t f e h l b e t r a g seit dem Beginn des neuen Rechnungsjahres (1. April 1924) bis auf 2,46 Goldmillionen herabgedrückt worden.

Für die n ä c h s t e Dekade allerdings ist es mit den Einnahmen schlecht bestellt. Außer dem am 25. Juli abzuführenden Steuerabzug vom Arbeitslohn werden in dieser Dekade keinerlei besondere Steuereinnahmen wie in der Vordekade fällig. Doch muß man damit rechnen, daß noch ganz erhebliche Restbeträge auf die am 10. Juli fällig gewesenen Zahlungen eingehen dürften, so daß vermutlich auch der Juli für die Reichsfinanzverwaltung mit einem günstigen Ergebnis abschließen wird. D.A.Z.

— Freiheit dem Verkehr. Die niederländischen Konsulate in Deutschland sind ermächtigt, die Einreiseerlaubnis nach Holland für die Dauer von höchstens einem Monat zu erteilen. Für einen längeren Aufenthalt muß die Bewilligung bei der Reichspaßstelle im Haag eingeholt werden, die sie rasch, in dringenden Fällen und bei ausreichender Legitimation sogar drahtlich erteilt. Die Reisepässe dürfen keinesfalls nach Holland geschickt werden, sondern müssen im Besitz der Eigentümer bleiben.

— Württembergischer Eisenbahnerverband. Wie aus Stuttgart gemeldet wird, hält dieser Verband am 2. und 3. August in Friedrichshafen, seine diesjährige Generalversammlung ab. Durch die Übernahme der Eisenbahn in Reichsbetrieb und wegen der Durchführung der Deutschen Reichsbahn A.-G., wie sie im Sachverständigengutachten vorgesehen ist, sieht sich die Leitung gezwungen, auch die bisherige Organisationsform als selbständiger württembergischer Eisenbahnerverband in eine zentrale Gliederung mit der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, mit Vorbehalt der landsmännischen Selbständigkeit, umzustellen und die Organisation als solche den neuen Verhältnissen anzupassen.

— Vorläufiges Handelsabkommen zwischen Deutschland und Spanien. W. T. B. meldet: Zwischen der deutschen und der spanischen Regierung ist gestern ein Handelsabkommen geschlossen worden, durch das die spanische Regierung der deutschen die zweite Kolonne des Zolltarifs für ihre Waren einräumt, ohne irgendwelchen Aufschlag. Außerdem gewährt sie ihr für eine nennenswerte Reihe von Waren Zollermäßigungen bis zu 20 % unter der zweiten Kolonne. Die deutsche Regierung hat der spanischen Regierung gegenüber die allgemeine Meistbegünstigung und für eine Reihe von Waren Ermäßigungen bzw. Konsolidierungen von Positionen des deutschen Zolltarifs zugestanden. Das Abkommen ist bis zu seiner Ratifizierung vorläufig durch einen Notenaustausch als Modus vivendi vom 1. August 1924 ab in Kraft gesetzt worden.

— Durchgangswagen nach der Schweiz. Nach dem Eisenbahnunfall von Bellinzona war von Schweizer Seite gewünscht worden, daß nur noch Wagen mit elektrischer Beleuchtung von den angrenzenden Ländern nach der Schweiz übergehen möchten. Die Deutsche Reichsbahn hat die von ihr für den Übergang nach der Schweiz zu stellenden Kurswagen auf elektrische Beleuchtung umgebaut, so daß alle mit Gasbeleuchtung versehenen Personen- und Packwagen nunmehr zurückgezogen werden können. In allen von Deutschland zu stellenden Zügen, die nach und durch die Schweiz laufen, werden vom 1. August ab nur noch Wagen mit elektrischer Beleuchtung verkehren.

— Tagung der französischen Handelskammer Düsseldorf. Die französische Handelskammer Düsseldorf hielt am 21. Juli in Anwesenheit von Vertretern der französischen Handelskammern Wiesbaden und Köln eine Hauptversammlung ab, die sich vor allem mit der Festlegung von allgemeinen Richtlinien der gemeinsamen Handelskammern für den Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Frankreich und Deutschland sowie insbesondere mit der Unterstützung der Einfuhr- und Ausfuhrfirmen befaßte. Es wurde darauf hingewiesen, daß für die deutschen Interessenten eine besondere Abteilung bei den obengenannten Handelskammern eingerichtet worden sei; zur Anregung der Ein- und Ausfuhr würde übrigens eine der Handelskammern eine Monatszeitschrift erscheinen lassen. Auch ein Ausschuß von Vertretern der Handelskammern wurde gebildet, der die ständige Förderung gemeinsamer Industrie- und Handelsinteressen zur Aufgabe hat.

— Personalnachrichten. Bei der Reichsbahnverwaltung sind folgende Veränderungen eingetreten:

V e r s e t z t sind: der Oberregierungsbaurat R u t h e m e y e r in Cassel als Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, die Regierungsbauräte S c h l e n k e in Berlin als Vorstand der Bauabteilung des Eisenbahnwerks nach Brandenburg West, L i l g e

in Stendal, z. Zt. Eschwege, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Leinhausen, Krohn in Wittenberge als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Frankfurt (Oder), Werner in Magdeburg-Salbke als Vorstand zum Maschinenamt Eisenach, Friedmann in Frankfurt (Oder) zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Wittenberge, Weyand in Eisenach als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, Walter König in Gotha als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Magdeburg-Salbke, Richard Richter in Erfurt zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Gotha, — die Ministerialamtmänner, Rechnungsrat Röhling in Berlin (Reichsverkehrsministerium) als Kassenrat zur Reichsbahndirektion Cassel, Westphal in Berlin (Reichsverkehrsministverium) als Kassenrat zur Reichsbahndirektion Hannover, — die Eisenbahnamtmänner Jargon in Oppeln als Vorstand zum Verkehrsamt 3 Berlin, Feldmann in Münster (Westf.) als Vorstand zum Verkehrsamt Gummersbach, — die Eisenbahnoberinspektoren Josef Schäfer in Frankfurt (Main) als Vorstand zum Verkehrsamt Cüstrin, Chall in Frankfurt (Oder) als Vorstand zum Verkehrsamt 2 Stettin, Heinrich Bauer in Elberfeld als Vorstand zum Verkehrsamt Fulda.

Der Oberregierungsbaurat Schnabl in Würzburg ist in den Ruhestand getreten.

Österreich.

— Kommission für die Aufteilung des rollenden Eisenbahnmaterials der vormaligen österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Staatskorrespondenz teilt mit: Die Friedensverträge von St. Germain und Trianon sehen die Aufteilung des Fahrparks der ehemaligen österreichischen bzw. ungarischen Staatsbahnen unter die neuerrichteten Staaten (Österreich, Polen, Tschechoslowakei und Ungarn) und jene Staaten vor, denen infolge der Auflösung des früheren Staates Gebietsteile desselben zugesprochen worden sind (d. s. Italien, Rumänien, das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen).

Die Aufteilung hat durch eine Sachverständigenkommission nach den in den Friedensverträgen niedergelegten Grundsätzen zu erfolgen. Die Einsetzung dieser aus Vertretern der sieben beteiligten Staaten und einem den Vorsitz führenden Vertreter Großbritanniens bestehenden Kommission ist durch Beschluß des Obersten Rates vom 14. Oktober 1919 erfolgt. Die ihr obliegende Aufgabe bestand darin, festzustellen, welche der vorhandenen Fahrzeuge für die Aufteilung in Betracht kommen, das zu verteilende Material nach Kategorien einzuteilen und die Zahl der zu jeder Kategorie gehörigen Einheiten für die Erhaltung, die Übergabe und die Übernahme des Materials festzusetzen. Die erste Sitzung dieser Kommission hat am 21. Oktober 1919 unter Vorsitz Sir Francis Dents in Wien stattgefunden. Da die Aufteilung auf Grund des Standes, den das rollende Material am 3. November 1918 aufgewiesen hatte, und unter Berücksichtigung der infolge des Krieges und auf andere Weise erlittenen Verluste erfolgen sollte, mußten zunächst die darauf bezüglichen Daten beschafft werden. Zu diesem Zweck mußten in jedem der sieben Staaten und sogar in anderen Teilen Europas besondere Zählungen vorgenommen werden, deren Vorbereitung und Durchführung viel Sorgfalt und Mühe bereiteten. Die Aufarbeitung des hierzu beschafften, sehr umfangreichen Urkundenmaterials hat trotz der Anwendung der neuesten technischen Methoden geraume Zeit in Anspruch genommen.

Um die bei der Ungewißheit der Eigentumsverhältnisse sich ergebenden Schwierigkeiten der Verwendung der Fahrzeuge nach Möglichkeit zu vermindern, wurde schon während der Vorbereitung und Durchführung der Zählung die endgültige Aufteilung eines Teiles des Fahrparks vorgenommen, der gegen 41 % der Lokomotiven und 33 % der Güterwagen des nach dem Stande vom November 1918 aufgestellten Inventars des österreichischen Fahrparks ausmachte. Zudem sind die sieben beteiligten Staaten anläßlich der Konferenz von Portorose (im November 1921) übereingekommen, die am 1. Januar 1922 auf ihren Gebieten befindlichen ehemaligen österreichischen und ungarischen Fahrzeuge mit den auf ihren Netzen gebräuchlichen Kennzeichen zu versehen und die derart neu gekennzeichneten Fahrzeuge von diesem Tage an als dem Netze zugehörig anzusehen, dessen Kennzeichen sie führen. Diese Maßnahme stellt sich ihrem Wesen nach als eine vorläufige Aufteilung aller Güterwagen dar, die nicht nur ihre zweckmäßige Verwendung im internationalen Verkehr gestattete — da nunmehr die Möglichkeit der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Stresa gegeben war, dem sich, soweit sie diese Art des Verkehrs betrifft, zu jener Zeit alle anderen Staaten Europas angeschlossen hatten —, sondern vor allem auch die Frage der Erhaltung des Materials löste.

Im November 1922 mußten die Sitzungen der Kommission unterbrochen werden, da das Präsidialbureau infolge des Ausbleibens einer durch den Vorsitzenden von der Botschafterkonferenz geforderten Entscheidung über die Deckung der Kosten dieses Bureaus seine Tätigkeit eingestellt hatte. Gleichzeitig ergaben sich gelegentlich der Feststellung der jedem Staate zukommenden Anteile am Fahrpark durch die Kommission Meinungsverschiedenheiten, die ihren Grund darin hatten, daß die einschlägigen Bestimmungen des Friedensvertrages eine Auslegung zuließen, die von jener des Statuts der Kommission in einzelnen Punkten abwich. Beide Streitfragen wurden durch den Beschluß der Botschafterkonferenz vom 16. Mai 1923 beigelegt, so daß die neuerliche Bildung der Kommission am 9. Juli 1923 erfolgen konnte. In der Zwischenzeit hatten die Vertreter der sieben Staaten ihre Arbeiten, wenn auch in inoffizieller Form fortgesetzt. Die neue Kommission setzte sich mit Ausnahme Großbritanniens aus den früheren Delegierten zusammen. Auf die Mitteilung Sir Francis Dents, daß er an den Arbeiten der Kommission nicht mehr teilnehmen könne, hatte die Konferenz beschlossen, daß die Vertreter der sieben Staaten den Vorsitz abwechselnd nach einer bestimmten Reihenfolge zu führen haben.

Bei der konstituierenden Sitzung am 9. Juli fiel das Amt des Ersten Präsidenten der Kommission dem österreichischen und das ihres Ersten Vizepräsidenten dem rumänischen Vertreter zu. Diese Kommission beschaffte zunächst die noch ausständigen, zur Lösung der in den Verträgen aufgestellten Probleme erforderlichen Unterlagen und kam dadurch in die Lage, am 31. Mai über die Aufteilung des Hauptteiles der den beiden vorbestandenen Fahrparks angehörigen Fahrzeuge: die vollspurigen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, eine Entscheidung zu fällen. Es sei hier erwähnt, daß es keineswegs leicht war, eine allseits befriedigende Lösung zu finden, da die Gegensätzlichkeit der hier vertretenen Interessen noch dadurch vermehrt und verschärft wurde, daß außer den Bedingungen der Friedensverträge noch die von den einzelnen Staaten in der langen Übergangszeit zwecks Erleichterung des Verkehrs und Regelung der Frage der Erhaltung des Materials verfügten Maßnahmen berücksichtigt werden mußten. Die seit der vorläufigen Besitzergreifung der Fahrzeuge am 1. Januar 1922 für die Erhaltung und die den besonderen Erfordernissen jedes Netzes entsprechenden Adaptierungen aufgelaufenen und von den einzelnen Staaten verausgabten Beträge hatten auch tatsächlich eine bedeutende Höhe erreicht, so daß auf Schwierigkeiten Bedacht genommen werden mußte, die sich aus einer nicht zu rechtfertigenden Übergabe einer unverhältnismäßig großen Zahl gründlich ausgebesserter oder umgebauter Fahrzeuge hätten ergeben können.

Die von der Kommission nun gefundene Lösung beruht auf dem Grundsatze, die tatsächliche Übergabe von Material auf das unerläßliche Mindestmaß zu beschränken, und setzt voraus, daß sich alle Vertreter zu gewissen Zugeständnissen bereitfinden, was auch der Fall war. Diese Zugeständnisse dürften durch die Erwartung, daß die Einmütigkeit, mit der diese Lösung aufgenommen wurde, die Gewähr für deren rasche und vollständige Durchführung bietet, mehr als aufgewogen werden. Das noch nicht aufgestellte Material umfaßt nur noch Postwagen, Dienstwagen, andere Spezialwagen, schmalspurige Fahrzeuge und solche für elektrischen Betrieb. Diese Arbeit läßt sich angesichts der geringen Zahl dieser Fahrzeuge in verhältnismäßig kurzer Zeit erledigen, so daß damit zu rechnen ist, daß die Kommission ihre Arbeiten noch vor Jahresschluß beendet haben wird.

— Kürzung der Fahrzeit Wien-Berlin. Kürzlich fand in Nürnberg eine für den österreichisch-deutschen Reiseverkehr außerordentlich wichtige Konferenz statt, bei der die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen, von den deutschen Eisenbahnen die Reichsbahndirektionen Halle und Dresden sowie das Verkehrsamt München vertreten waren.

Es wurde in der jetzt bestehenden Verbindung Wien-Linz-Passau-Regensburg-Leipzig-Berlin eine neuerliche Verbesserung erzielt, die sich dahin auswirkt, daß vom 1. Oktober d. J. ab die Fahrzeit in beiden Richtungen um 2 Stunden 10 Minuten gekürzt wird. Der bisher von Wien-Westbahnhof um 14 Uhr 5 Min. abgehende D-Zug 405/155 wird nach dem Winterfahrplan erst um 16 Uhr 15 Min. von Wien abgehen und in Berlin trotzdem wie bisher um 9 Uhr 8 Min. eintreffen. In der Gegenrichtung wird die Abfahrt von Berlin statt um 21 Uhr erst um 21 Uhr 39 Min. und die Ankunft in Wien schon um 14 Uhr 40 Min., also um 1 Stunde 40 Min. früher erfolgen. Dieser Zug wird in Berlin einen neuen günstigen Anschluß von Stockholm und Christiania herstellen.

Niederlande.

— Die Niederländischen Eisenbahnen (Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, SS, und Holländische Eisenbahngesellschaft, HSM) **im Jahre 1923.** Nachdem kürzlich die Generalversammlung der vereinigten Gesellschaften den Jahresabschluß genehmigt hat, entnehmen wir dem gemeinsamen Jahresbericht folgendes. Der Druck, der seit langem auf dem Wirtschaftsleben der Niederlande lastet, und der weit über den Kreis der am Kriege beteiligt gewesenen Länder hinausgeht, hat auch im Jahre 1923

nicht nachgelassen. Dazu kam der steigende Wettbewerb durch den Automobilverkehr, der kalte und nasse Vorsommer und die Besetzung des Ruhrgebietes, die den Eisenbahnverkehr mit dem besetzten Deutschland zeitweise ganz zum Erliegen brachte. Auch erreichten mit der Einführung der Rentenmark die deutschen Eisenbahntarife wieder einen hohen Stand, während die Ausnahmetarife für deutsche Seehäfen außerordentlich niedrig gehalten wurden. Als verkehrssteigernd standen demgegenüber nur die Jubiläumsfeste und die verhältnismäßig gute Ernte. Trotz dieser Schwierigkeiten ist es den Gesellschaften gelungen, einen geringeren Verlust zu erzielen als 1922, indem sie weiter mit Erfolg bemüht geblieben sind, die Ausgaben zu verringern und auf diese Weise den weiteren Rückgang der Einnahmen mehr als auszugleichen.

Die Gesamteinnahmen der Gesellschaften betrugen im Jahre 1923: 162 137 747,74 fl. gegen 175 358 760,69 fl. im Jahre 1922; das bedeutet einen Rückgang von 7,54 %, während 1922 der Rückgang im Verhältnis zu den Einnahmen des Jahres 1921 noch 9,71 % betragen hatte. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sanken um 5,69 %, also mehr als im Jahre 1922, wo der Rückgang nur 3,62 % betragen hatte. An der Verminderung dieser Einnahmen ist die erste Klasse mit 8,81 %, die zweite mit 11,72 % und die dritte mit 1,78 % beteiligt. Im Güterverkehr betrug der Einnahmerückgang 7,83 % gegen 16,37 % im Jahre 1922, und zwar gingen zurück die Einnahmen aus dem Binnenverkehr um 6,66 % (1922 um 11,51 %), die aus dem Verkehr mit Deutschland um 24,51 % (gegen 22,18 % im Vorjahre), die aus dem Durchgangsverkehr um 97,57 % (1922: 84,65 %). Dagegen stiegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit Belgien und Frankreich, die 1922 um 4,69 % gefallen waren, um 25,73 %. Insgesamt betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 82 383 566,23 fl., die aus dem Güterverkehr 71 477 442,53 fl. Auch in diesem Jahre überwogen wieder, wie früher, außer in den Jahren 1919—1921, die Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Demgegenüber sanken die Betriebsausgaben von 172 656 396,97 Gulden im Jahre 1922 auf 150 789 524,80 fl., d. i. um 12,66 % im Jahre 1923; das bedeutet gegenüber 1922/1921 noch eine kleine Verbesserung, da hier der Rückgang nur 11,06 % betragen hatte. Der Vergleich dieses Jahres mit den Gesamteinnahmen ergibt für 1923 eine Betriebszahl von 93,00 % (1922: 98,46 %, 1921: 99,95 %). Von den Betriebsausgaben kamen, wie in den vorigen Jahren die Hauptanteile, nämlich 72 % auf die Ausgaben für das Personal (1922 ebenfalls 72 %), dabei nahm die Anzahl der insgesamt beschäftigten Personen (am 31. Dezember 1923: 44 549 gegen 47 567 am 31. Dezember 1922) um 6,34 % ab.

Der Überschuß der Betriebsrechnung betrug demgemäß 11 348 222,94 fl.; er war also um 8 645 859,22 fl. höher als 1922, in welchem Jahre er um 2 605 457,38 fl. gegenüber 1921 gestiegen war. Demgegenüber erforderte jedoch allein der Zinsendienst eine Aufwendung von 22 808 215,63 fl., also 1 750 358,04 fl. mehr als im Jahre 1922, ferner waren zu zahlen an Pacht und für Mitbenutzung der Eisenbahnen 7 274 228,13 fl., während die Abschreibungen auf die rollenden Betriebsmittel 3 537 237,20 fl. erforderten. Dazu kommen noch weitere Ausgaben kleineren Umfanges, so daß der Gesamtverlust 20 956 918,74 fl. gegen 28 472 285,41 fl. im Jahre 1922 beträgt. Dieser Verlustbetrag ist auf die beiden Gesellschaften im Verhältnis ihrer Aktienkapitalien (SS: 18 Mill., HSM 22,5 Mill. Gulden) zu verteilen, so daß auf SS 9 314 186,11 fl., auf HSM 11 642 732,63 fl. entfallen. Damit die Gesellschaften aber die ihnen gewährleistete Dividende von 5 % zahlen können, muß somit der Staat zuschießen bei SS 10 218 922,95 fl. und bei HSM 12 767 732,63 fl. Beide Gesellschaften verteilen somit wieder wie in den vorigen Jahren 5 % Dividende; SS erübrigt außerdem für die 500 Gründeranteile eine Zahlung von je 9,48 fl. auf das Stück.

Hinsichtlich der Personentarife sei noch erwähnt, daß am 1. Februar 1923 die Preise bei Reisen über 200 km um 25 %, bei Fahrten über 300 km sogar um 50 % herabgesetzt wurden. Im übrigen blieben die Sätze, die das Doppelte der Friedenstarife darstellen, unverändert. Ferner wurde zum 1. April 1923 versuchsweise auf etwa 40 Strecken ein billiger Tarif für den Nahverkehr eingerichtet.

Neue Linien wurden im Jahre 1923 nicht in Betrieb genommen; das Netz der beiden Gesellschaften umfaßt somit insgesamt 3685 Kilometer Bahnen, von denen 2547 km Hauptbahnen, 889 km Nebenbahnen und 249 km Kleinbahnen sind. Von den Bahnen stehen 757 km im Eigentum der Gesellschaften, vornehmlich der HSM; 1829 km gehören dem Staate, 1077 km sind von privaten Gesellschaften gepachtet; 1688 km sind zweigleisig.

— **Antwerpen-Holland.** Zur Verbesserung der Verbindung der Antwerpener Häfen mit dem holländischen Eisenbahnnetz, beabsichtigen die belgischen Staatsbahnen den Bau einer Linie zwischen dem Schijuhafen und der Station Austruweel (Richtung Rosendaal).

Übrige europäische Länder.

— **Ermäßigte Sonntagsrückfahrkarten in Dänemark.** Entgegen den bisherigen dauernden Tariferhöhungen hat man sich in Dänemark entschlossen, um den Sonntagsverkehr wieder zu heben, vom ersten Sonntag des August an versuchsweise, zunächst nur für August und September d. J., ermäßigte Sonntagsrückfahrkarten einzuführen. Bisher (seit 1912) waren verbilligte Sonntagsrückfahrkarten nur zwischen besonderen Stationen und nur für besondere Sonntagszüge vorgesehen. Jetzt werden die Sonntagsrückfahrkarten ganz allgemein zwischen beliebigen Orten ausgegeben, deren Entfernung mindestens 30 km beträgt. Man löst eine einfache Fahrkarte, die jedoch gleichzeitig für die Rückfahrt gilt, so daß eine Ersparnis von 50 % erzielt wird. Nur die Benutzung von Eil-, Schnell- und einigen wenigen Personenzügen, die keinen stärkeren Verkehr aufnehmen können, ist ausgeschlossen.

Man will zunächst das wirtschaftliche Ergebnis dieser Neuordnung abwarten, bevor man sie dauernd einführt. Dieser Versuch der dänischen Staatsbahnen geschieht auf lebhaften Wunsch der Presse, die auf die beliebten Sonntagsrückfahrkarten in Deutschland hinweist. Im Gegensatz zu Deutschland aber handelt es sich nicht um sog. Wochenendkarten, sondern die Fahrt kann erst am Sonntag angetreten und muß bis 12 Uhr nachts beendet sein. Trotz der starken Preisermäßigung der Sonntagskarten ist die Wirtschaftlichkeit auf den Strecken, auf denen sie bereits eingeführt waren, sehr günstig gewesen.

Die schwedischen Staatsbahnen führten bereits mit Wirkung vom 1. Januar 1924 an, wie hier nachgetragen sei, ermäßigte Rückfahrkarten ein. Im Gegensatz zu Dänemark gelten sie jedoch nur für Entfernungen unter 70 km und werden nur zwischen bestimmten Stationen ausgegeben. Die Rückfahrkarten gelten zwei aufeinanderfolgende Wochentage lang sowie an dem dazwischenliegenden Sonn- oder Feiertag, der nicht mitgerechnet wird. Eine am Sonnabend früh gelöste Rückfahrkarte gilt demnach bis Montag nachts 12 Uhr. Die Ermäßigung gegenüber den gewöhnlichen Karten beträgt 33—50 %. Eine einfache Karte von Stockholm nach Uppsala (66 km) kostet in der 3. Klasse 4 Kr., Hin- und Rückfahrt demnach 8 Kr., bei Benutzung einer Rückfahrkarte jedoch nur 5,50 Kr., so daß es sich also um eine recht erhebliche Ermäßigung handelt. Allerdings ist bei Rückfahrkarten die Aufgabe von 25 kg Freigepäck nicht gestattet, wie dies in Schweden bei gewöhnlichen Fahrkarten der Fall ist.

— **Beschleunigung der Fischbeförderung von Schweden und Norwegen nach Deutschland.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 29, S. 550 d. Ztg. wird berichtet, daß auf der inzwischen stattgefundenen Konferenz in Gotenburg folgende Vereinbarungen zwischen der norwegischen und schwedischen Staatsbahnverwaltung getroffen sind: 1. Die Beförderungszeit ist im wesentlichen die gleiche wie vor dem Kriege. Die Beförderung selbst erfolgt über Koonsjö-Gotenburg-Malmö-Trälleborg-Saßnitz. 2. Der norwegischerseits geäußerte Wunsch einer Herabsetzung der Tarife für die Fischbeförderung wird den Gegenstand weiterer Verhandlungen bilden. Man will sich insbesondere mit der Deutschen Reichsbahn in Verbindung setzen, damit auch diese ihre Schnitttarife herabsetzt, zumal sie im Verhältnis zu den norwegischen und schwedischen unverhältnismäßig hoch sind.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizer Bundesbahnen** stellte sich wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
im Monat Mai		
Einnahmen aus dem Personenverkehr	10 298 000	11 206 488
Einnahmen aus dem Güterverkehr	20 107 000	17 182 820
Verschiedene Einnahmen	1 595 000	1 384 671
Zusammen	32 000 000	29 773 979
Betriebsausgaben	21 504 000	20 621 056
Betriebsüberschuß	10 496 000	9 152 923
im Monat Juni		
Einnahmen aus dem Personenverkehr	11 174 000	10 550 951
Einnahmen aus dem Güterverkehr	19 698 000	18 734 135
Verschiedene Einnahmen	2 061 000	2 086 032
Zusammen	32 933 000	31 371 118
Betriebsausgaben	21 901 000	22 115 455
Betriebsüberschuß	11 032 000	9 255 663

Fremde Erdteile.

— **Die deutsche Flagge in japanischen Häfen.** Wie wir dem „Wirtschaftsdienst“ entnehmen, hat sich der Anteil der deutschen Schiffe am Seeverkehr der japanischen Häfen im letzten Jahre beträchtlich vergrößert. Die Verkehrstonnage der deutschen Schiffe ist von 196 000 B. R. T. im Jahre 1922 auf 458 000 B. R. T. im Jahre 1923 gestiegen, hat sich also mehr als verdoppelt. Die

deutsche Flagge rückte damit unter den am japanischen Seeverkehr beteiligten Nationalitäten an die fünfte Stelle. Recht beachtenswert ist auch die Zunahme der amerikanischen Flagge in den japanischen Häfen. Daß diese Steigerung des amerikanischen Verkehrsanteils sich weiterhin fortsetzen wird, ist angesichts der gegenwärtigen Spannung zwischen Japan und den Vereinigten Staaten einigermaßen zweifelhaft geworden.

— **Der längste Eisenbahntunnel in den Vereinigten Staaten.** Im vergangenen Jahre wurde der Moffat-Tunnel im Staate Colorado in Bau genommen. Der Tunnel soll zwei Punkte an der Eisenbahn Denver—Großer Salzsee verbinden und wird das Continental-Divide-Gebirge, das diese Linie jetzt in 3540 m Höhe über dem Meeresspiegel überschreitet, durchstechen. Die Länge der bisherigen Teilstrecke von 36,8 km wird, wie die Ztschr. d. V. d. Ing. nach Engg. News-Record Nr. 10/24 berichtet, dadurch auf 9,6 km vermindert und an Höhe werden 730 m gespart. Die Bahnlinie war namentlich in der Nähe des höchsten Punktes bei Corona stets sehr starken Schneeverwehungen ausgesetzt, so daß nicht weniger als 41% der Betriebskosten auf die Bekämpfung dieser Verkehrsstörungen aufgewendet werden mußten.

Der Tunnel fällt vom Scheitelpunkt in der Mitte mit 0,3% nach Osten und mit 0,9% nach Westen ab. Die Steigung der Zufahrtsstrecken soll 2% nicht übersteigen, während die jetzige Strecke 4% Steigung aufweist, so daß selbst bei Verwendung von 4 kräftigen Mallet-Maschinen die Zuglast nur höchstens 22 Wagen mit einem Gesamtgewicht von 1200 t betragen darf. Künftig soll das gleiche Zuggewicht in der halben Zeit über die Strecke befördert werden. Für den Verkehr durch den Tunnel ist elektrische Zugkraft vorgesehen, Dampflokomotiven sollen jedoch nicht ausgeschlossen werden. Das Tunnelprofil wird bei 4,25 m Weite und 7,30 m Höhe Holzverkleidung erhalten, nur an den Portalen wird Beton verwendet.

Der Bau soll 1926 vollendet sein. Die Moffat-Linie ist nur 390 km lang und erst in den Jahren nach 1902 gebaut worden. Sie schafft die Verbindung zwischen dem an Naturschätzen reichen Gebiete des oberen Coloradobeckens und dem Mississippital. Der Tunnel wird voraussichtlich Granit oder Gestein von Granitcharakter durchfahren. Die Vertragssumme beträgt 5 250 000 Dollar und es sollen täglich rund 9 m Länge geleistet werden. Es sind Vertragsstrafen und Prämien im Vertrag vorgesehen, Ersparnisse sollen gleichmäßig zwischen Unternehmen und der Staatskommission geteilt werden.

Allgemeines.

— **Der gegenwärtige Stand der Welthandelsflotte.** Nach den bereits vorliegenden englischen Angaben über den gegenwärtigen Stand der Welthandelsflotte (Stichtag 30. Juni 1924) beläuft sich nach einer Mitteilung der B. B. Z. die Welttonnage an Handelsschiffen auf 32 956 Schiffe mit 64 023 567 Br.-R.-T. und zeigt damit erstmalig einen Rückgang, denn für den 30. Juni 1923 waren 65 166 238 Br.-R.-T. ausgewiesen. Hieraus ergibt sich in gewissem Sinne eine Anpassung an die schlimmen Verhältnisse auf dem Weltfrachtenmarkt. Allerdings, wie gesagt, nur bedingt, denn auch heute noch übersteigt die Welthandelsflotte den Vorkriegsstand um nicht weniger als 15 Millionen Br.-R.-T. bei einer noch anhaltenden Einschnürung des Welthandels von etwa 15% gegen 1913. Für dieses krasse Mißverhältnis muß noch immer ein Ausgleich durch Auflegen von Tonnage gesucht werden, wenn man sich auch seit dem vorigen Jahre in steigendem Umfange zum Abwracken von Schiffen entschlossen hat. Diese Abwracktätigkeit hat bereits, wie der Rückgang der Welthandelsflotte beweist, einen Umfang angenommen, der die Neubautätigkeit übersteigt. Aus diesen Verhältnissen folgt eine an sich erfreuliche Tatsache, nämlich eine Verbesserung der Welthandelsflotte durch Abwracken alter und unmoderner Schiffe und den Neubau von Tonneneinheiten, die auf der Höhe der heutigen Technik stehen. Auf diesem Wege vollzieht sich langsam eine Anpassung der Flottenbestände an die Weltmarktlage — und verschärft gleichzeitig die Wettbewerbslage durch bessere Schiffe. Dies ist ein Gesichtspunkt, der für die deutsche Schiffahrt von großer Wichtigkeit ist. Ein Hauptwettbewerbsumstand für die deutschen Reedereien ist heute die technische Vollkommenheit der neu erstandenen Flotte, die ja leider bereits wieder — wenn auch vollkommen unbegründet — den Neid des Auslandes hervorgerufen hat. Trotzdem die Lage doch heute so ist, daß auch die anderen Länder wegen der Unmöglichkeit einer vollen Ausnutzung ihrer Tonnage nur die besten Schiffe im Verkehr haben. In der Rentabilität werden allerdings diese Schiffe durch die Unkosten verursachende aufliegende Tonnage behindert. Durch Abwracken von Schiffen versucht man diesem Übelstande abzuhelfen. In der Tat haben sich die Zahlen der aufliegenden Tonnage in den meisten Ländern während der letzten Monate verringert.

Für Deutschland wird ein Tonnagebestand von 2 856 000 Br.-R.-T. ausgewiesen, wobei nur Schiffe aus Stahl oder Eisen und unter Ausschaltung der Segelschiffe berücksichtigt sind. Die entsprechende Zahl 1914 stellte sich auf 5 098 000 Br.-R.-T., so daß der heutige Tonnageumfang noch einen Unterschied von 2 242 000 Br.-R.-T. ausweist. Diese Angaben umfassen die in Betracht kommende seetüchtige Tonnage, die heute also für Deutschland etwa 55 % der Vorkriegshandelsflotte ausmacht. Für die Welthandelsflotte wird eine seetüchtige Dampfertonnage aus Stahl und Eisen in Höhe von 57 530 000 Br.-R.-T. gegen 42 514 000 Br.-R.-T. am 30. Juni 1914 ausgewiesen. Es ergibt sich hiernach — und diese Prozentziffer gibt einen besseren Vergleichsmaßstab ab als der Vergleich der deutschen Tonnage — für die deutsche Handelsflotte ein Anteil von 5 % an der Welttonnage. Vor dem Kriege ergab sich ein Verhältnis von 12 %. Rechnet man nun schematisch den Anteil Deutschlands um, so würde Deutschland jetzt auf eine Größe seiner Handelsflotte von nahezu 7 Millionen Br.-R.-T. gekommen sein, wenn man nur die Entwickelung der Welthandelsflotte im ganzen betrachtet. Hieraus allein ergibt sich schon zahlenmäßig die erheblich stärkere Verkleinerung der deutschen Seegeltung, als sie bei einem Vergleich mit der deutschen Vorkriegsflotte ersichtlich wird. Allerdings ist die Hauptflotte der Welt, die englische, gegenüber 1914 jetzt kaum verändert. Es ergibt sich nur eine Vergrößerung um 40 000 Br.-R.-T. Großbritannien zeigt damit die nicht nur verhältnismäßig, sondern auch tatsächlich kleinste Veränderung seiner Handelsflotte seit 1914. Die amerikanische ist um nahezu 10 Millionen Tonnen gewachsen, die japanische um 2 Millionen, die italienische um 2 Millionen, die französische um 1,3 Millionen. Diese größten Steigerungen entfallen durchweg auf Länder mit protektionistischer Schiffahrtspolitik. Die Rentabilität dieser Flotten steht im umgekehrten Verhältnis zu der Stärke der protektionistischen Bestrebungen. Verlustwirtschaft vor allem in Amerika und Frankreich (hier nur abgemildert und verdeckt durch die Inflationserscheinungen). Die Folgen dieser Verhältnisse zeigen sich bei einem Vergleich zum Vorjahre. In den letzten zwölf Monaten sind trotz der durchweg zu beobachtenden Vergrößerung der Tonnage bei a l l e n Ländern außer Deutschland gegenüber 1914 entsprechend der Ermäßigung der gesamten Welttonnage die Flottenbestände zurückgegangen. Neben Deutschland weist nur noch Japan eine Vergrößerung auf. Die stärksten Rückgänge sind in den Vereinigten Staaten (1 066 491 Br.-R.-T.), in Frankreich (239 000 Br.-R.-T.) und in Italien (201 530 Br.-R.-T.) zu verzeichnen.

Nach der Reihenfolge der einzelnen Schiffahrtsländer gerechnet, nimmt Deutschland heute den fünften Platz ein. Seit dem vorigen Jahre sind somit zwei Länder wieder überflügelt worden.

Bücherschau.

— **Die Sachverständigen-Gutachten.** Die Berichte von D a w e s und M a c K e n n a nebst allen Anlagen mit einer volkswirtschaftlichen Einführung, ausführlicher Inhaltsübersicht und alphabetischem Sachregister. 80 Seiten Quartformat.

Dieses Sonderheft der „Deutschen Wirtschafts-Zeitung", herausgegeben vom Deutschen Industrie- und Handelstag, enthält außer den beiden Berichten nebst Anlagen eine von berufener Seite geschriebene orientierende Einleitung über den Stand der Reparationsfragen, mit denen die Sachverständigenvorschläge zusammenhängen, ferner eine ausführliche Inhaltsübersicht über die beiden Sachverständigenberichte sowie ein Sachregister. Die Sachverständigen-Gutachten werden einen neuen und entscheidenden Abschnitt in der Entwicklung der Reparationsfrage einleiten. Sie bilden gegenwärtig nicht nur den Kernpunkt für alle Verhandlungen der Regierungen untereinander, sondern auch für die Verhandlungen der Parlamente. Für jeden Deutschen bedeutet das, was sich auf Grund dieser Sachverständigen-Vorschläge entwickeln wird, eine Lebensfrage. Eine möglichst weite Verbreitung genauester Kenntnis über den Inhalt dieser Gutachten ist im vaterländischen Interesse dringend zu wünschen. Das genannte Heft kann im Buchhandel zum Preise von 3 ℳ oder vom Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, bezogen werden. Bei Partiebezug ermäßigter Preis.

— **Sven Hedin, Von Peking nach Moskau.** Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig. Preis, gebunden in Halbleinen 13 ℳ, in Ganzleinen 15 ℳ.

In dem vorliegenden Buch beschreibt Sven Hedin seine Fahrt von Peking nach Moskau und Petersburg, die er von Mitte November bis Mitte Dezember 1923 zurücklegte. Sie bildet einen Teil der Reise um die Erde, die der kühne Forscher im Jahre 1923 unternommen hat. Wie aus dem im März 1924 geschriebenen Vorwort des Buches hervorgeht, hat Sven Hedin sich entschlossen, das Buch über Rußland zuerst herauszugeben und Amerika und China warten zu lassen, da die russische Frage jetzt von besonderem Interesse ist. Hedin beschreibt ausschließ-

lich, was er mit eigenen Augen gesehen hat. Das Buch ist ein Tagebuch, in dem „ein Reisender Tag für Tag erzählt, was er erlebt hat“.

Jeder, der das Buch liest, wird es am Schluß nur ungern aus der Hand legen. Versteht es doch Sven Hedin meisterhaft, mit Frische und Lebendigkeit seine Eindrücke zu schildern und das Interesse des Lesers zu fesseln, einerlei, ob er seine Fahrt im Automobil im Schneesturm durch die Wüste Gobi beschreibt, oder ob er ein Bild von dem Wiedersehen mit seinem alten Freunde Koslow, dem großen russischen Entdeckungsreisenden, in Asien gibt, der sich anschickt, von Urga aus eine neue Expedition zu rüsten, oder ob er erzählt von der Tätigkeit der schwedischen Schwestern in Urga, von seiner Fahrt im sibirischen Expreß, in dem er die Schneegefilde durchrast und den Ural überklettert, von seiner Unterhaltung mit den führenden Männern des neuen Rußland, oder schließlich von seinen Fahrten bei Tag und Nacht durch Moskau. Hedin selbst sagt zwar, daß er nur eine „Blitzfahrt“ durch die Mongolei, Sibirien und das europäische Rußland schildert, man gewinnt aber bei dieser fesselnden Schilderung zugleich einen vollen Eindruck von Land und Leuten, einen Einblick in die Sitten und Gebräuche, man wird bekannt mit den politischen, handelspolitischen und sozialen Verhältnissen der Länder sowie mit ihrer Geschichte, Religion und Kultur. Man kann Schlüsse aus seinen politischen und handelspolitischen Mitteilungen ziehen, wenn diese auch sehr vorsichtig niedergelegt sind.

Die ersten Kapitel des Buches behandeln Hedins Fahrt mit der Eisenbahn von Peking nach Kalgan auf einer Linie, die „ein Werk chinesischer Ingenieure ohne die geringste Hilfe von europäischer Seite“ ist. Es folgt sodann die höchst spannende Schilderung der Fahrt im Auto von Kalgan über Ude und Urga nach Werchne Udinsk, der Station der Sibirischen Bahn. Es ist dies eine Strecke von 1770 km, ebenso weit wie von Stockholm nach Florenz oder von Moskau nach dem Nordkap. Wir lernen bei diesen Beschreibungen die kraftvolle Natur des Schweden Larson kennen, mit dem Sven Hedin Freundschaft seit 1897 verbindet. Als einfacher Bauernsohn geboren, später Missionar, hat Larson sich zu einem selbständigen, mächtigen Handelsherrn emporgeschwungen, der von Hedin wegen seines machtgebietenden, auch politischen Einflusses der „ungekrönte Herrscher der Mongolei“ genannt wird.

Einen interessanten Einblick gewährt Hedin in die politischen Verhältnisse der Mongolei. Die mongolische Volksrepublik hat keinen Präsidenten. „Bogdo Gigen“, der lebende „Buddha“, ist eine Art Monarch über die Republik. Das große Grasland, eingekeilt zwischen China und Rußland, in dem 1921 der abenteuerliche Baron Ungern-Sternberg eine kurze Zeit Diktator war, steht jetzt unter dem Einfluß der Russen, „die Chinesen bleiben aber nach wie vor auf ihrer Forderung bestehen, daß Rußland die Mongolei wieder der Herrschaft China zurückgeben soll“. Erschreckend ist Hedins Schilderung über die Gesundheitsverhältnisse des mongolischen Volkes. Von dem jetzigen Bogdo Gigen, dem höchsten geistlichen Würdenträger, sagt Hedin, daß er „ein verächtliches und verachtetes Individuum, eine Schande für Götter und Menschen, ein Greuel für Mönche und Laien, das Zerrbild eines Landesprimas des Lamaismus“ sei.

In Werchne Udinsk bestieg Hedin den sibirischen Expreß und legte in ihm die Reise bis Moskau zurück. Wir erfahren, daß der Zug aus Lokomotive, Gepäckwagen, Speisewagen, fünf Wagen mit harten Bänken und einem Schlafwagen bestand. Hedin lobt die Sauberkeit des Schlafwagens, die gute Verpflegung und die tadellose Verfassung, in der sich die längste Eisenbahnlinie der Welt befindet.

Fesselnd ist das Bild und die Beschreibung, die Hedin von seinem Aufenthalt in Moskau gibt. „Die Woche“, sagt Hedin, „die ich in Moskau zubrachte, war an Eindrücken reicher und konzentrierter, als ich je eine erlebt habe. Jeder Tag hatte sein eigenes Programm, in jeder Stunde machte ich neue Bekanntschaften, und icht traf sehr freundliche nette Menschen. Wie falsch ist nicht das Bild, das man sich im Abendland von den Moskowitern macht! Man urteilt und verurteilt, obgleich man nichts darüber weiß. Für mich war es, als besuchte ich einen großen Carneval, und mit steigendem Interesse betrachtete ich den endlosen Zug, der an mir vorüberzog.“ Mit dem Volkskommissar für auswärtige Angelegenheiten Tschitscherin hatte er in deutscher Sprache eine zweistündige Unterredung über „den Weltkrieg im allgemeinen und über die europäische Politik im besonderen“. Im Simin-Theater wohnte er der Monatssitzung des Moskauer Sowjets bei, in der der Vorsitzende Kamenew und der rote General Budjonnij als Redner hervortraten. Mit dem Volkskommissar für Volkskultur Lunatscharski unterhielt er sich „über kulturelle Fragen, jedoch mit keinem Wort über Politik“. Hedin selbst, der in Moskau sehr gefeiert wurde, hielt drei wissenschaftliche Vorträge. Die Beschreibung seines Besuches der Oper „Aida“ schließt er mit den Worten: „Ich glaube, ich übertreibe nicht, wenn ich behaupte, daß auf keiner Opernbühne der Welt gegenwärtig Aida besser gegeben werden kann als im Großen Theater in Moskau“. Auch das Leben und Treiben in Moskau wird von ihm günstig beurteilt. Gleichwohl ist deutlich zu erkennen, daß Hedin, „wenn er auch keine Antwort auf vielseitige Fragen über das Prinzip des Bolschewismus, über seine Theorie und praktische Durchführung“ geben will, die verhängnisvollen Folgen des Bolschewismus erkannt hat und diesen verurteilt. „Wenn Lenin kurz vor seinem Tode,“ heißt es auf Seite 219, „imstande gewesen ist, klare Gedanken zu fassen, dann muß er mit seinem Gewissen ins Gericht gegangen sein und sich eingestanden haben, daß er gescheitert ist. Mag es wahr sein oder nicht, daß sein letztes Wort: Prosti, gospodi, prosti! Vergib o Gott, vergib! gewesen ist — an der Schwelle der Ewigkeit muß er sich von allen Seiten von einer grauenhaften Finsternis umgeben gefühlt haben. Ein Volk von 130 Millionen Menschen hatte er bei der Übertragung phantastischer Ideen in das praktische Leben als Versuchskaninchen benutzt. Er lebte hinreichend lange nach der Revolution, um einzusehen, daß ohne Kapitalismus, ohne freien Handel und freien Wettbewerb materielle Blüte in unserer Zeit unmöglich ist. Er zerschmetterte das Selbstherrschertum, aber im Wohlstand warf er Rußland um ein paar Jahrhunderte zurück. Die Freiheit, die er seinem Lande schenkte, war von Armut und Not begleitet.“ Die russische Revolution hält er für „eine natürliche Folge der Ungerechtigkeiten seit Jahrhunderten. Von diesem Gesichtspunkt aus war der Umsturz berechtigt“, während er die deutsche Novemberrevolution des Jahres 1918 als unberechtigt bezeichnet, „denn durch sie wurde Deutschlands Schicksalsstunde entfacht, als das g a n z e Volk, unabhängig von Klassen und Parteien, für seine Selbständigkeit und sein Dasein kämpfte; daher waren diejenigen, die diese elende Revolution hervorriefen, Verräter an ihrem eigenen Lande“ (S. 309). „Die dem Deutschen Reiche in Versailles auferlegten Bedingungen verurteilt er auf das schärfste (S. 221).

Hedin gibt seinen Landsleuten den dringenden Rat, mit den Russen freundschaftliche und feste Bande zu knüpfen. Er weist insbesondere auf die günstigen Folgen eines von seinem Freunde Larson erhofften Handelsvertrages zwischen Schweden und Rußland hin, der sich um so günstiger gestalten würde, wenn die in der Sowjetregierung in Vorbereitung befindlichen Pläne, schon in diesem oder nächsten Jahr die Eisenbahnlinie zwischen Werchne-Udinsk und Urga zu bauen, zur Ausführung kommen. Dann wäre es nur noch eine Frage der Zeit, wann die Linie von Urga nach Kalgan verlängert würde, das jetzt schon durch einen Schienenstrang mit Peking, der Küste und ganz China in Verbindung stehe. Auch für die Deutschen finden sich wertvolle Hinweise für die Aufnahme des Handels mit Rußland.

Das Buch ist reich ausgestattet mit gutem Druck auf bestem weißen Papier und mit 77 Abbildungen und einer Karte versehen. Es wird jedem Genuß bieten. W.

— **Das Wesen der Eisenkohlenstofflegierungen.** Die Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk“, Berlin W 57, bringt in ihrem Heft 11/1924 eine Ausarbeitung über das Wesen der Eisenkohlenstofflegierungen nach Vorträgen des Regierungs- und Baurats Füchsel und Regierungsbaurats Dr.-Ing. Kühnel vom Eisenbahn-Zentralamt. Die Arbeit ist dazu bestimmt, das Werkstattpersonal besonders derjenigen Abteilungen, die mit der Formgebung und Feuerbehandlung des für die Fahrzeuge wichtigsten Werkstoffes, Eisen, zu tun haben, als Gießerei, Schmiede, Werkzeugmacherei, Schweißerei, in knapper Darstellung mit den wissenschaftlichen Grundlagen der bei der Werkstattarbeit sich abspielenden Vorgänge vertraut zu machen. Den Schlüssel zu ihrem Verständnis gibt die Betrachtung des Kleingefüges, besonders der Veränderung der Kristallbildung unter dem Einfluß der Wärmezufuhr und Wärmeabfuhr. In 22 Abbildungen, die leicht auf Wandtafeln aufgezogen werden können, sind die Schaulinien der Kristallisationsvorgänge in Beziehung zur Temperatur und die wichtigsten Gefügebilder des schmiedbaren Eisens und Gußeisens wiedergegeben. Lehr- und Handbücher der Fachgelehrten behandeln wohl den Stoff in breiterer Ausführlichkeit, aber nur einzelne Betriebsleiter kennen sie. Weitere Werkstattkreise, für die der Stoff weder auf Hoch- noch Fachschulen bisher Prüfungsgegenstand war, sollen auf dem Wege einer kurzen Unterrichtung über die Zusammenhänge bei der Stoffverarbeitung auf das wirtschaftliche Ziel, aus einer gegebenen Werkstoffmenge das Höchste ihrer Stoffleistungsfähigkeit herauszuholen, hingelenkt werden. Nicht nur die Werkstätten der Reichsbahn, deren Unterrichtswagen die Aufgabe erhalten haben, wissenschaftliche Ausbildungen des Werkstattpersonals in seine Arbeitsgebiete zu vertiefen, auch solche Werkstätten verwandter Betriebe und des allgemeinen Maschinenbaues, welche Werkschulunterricht eingerichtet haben, werden von der vorliegenden Arbeit, die auch als Sonderdruck vom Verlage (Preis 3.— GM.) abgegeben wird, Nutzen ziehen.

— Vertrieb der österreichischen Kartenwerke im Deutschen Reich. Die vielen Tausende von Reichsdeutschen, die alljährlich die schönen Länder Deutsch-Österreichs, namentlich Tirol, Salzburg, Steiermark, Kärnten, durchwandern, werden mit Dank den Hinweis begrüßen, daß das Karthographische — früher Militärgeographische — Institut in Wien eine Vertriebsstelle seiner vorzüglichen Erzeugnisse für das ganze deutsche Reichsgebiet bei der Verlagsbuchhandlung R. Eisenschmidt in Berlin NW 7, Dorotheenstr. 60, die bekanntlich auch den Vertrieb der Karten des deutschen Reichsamts für Landesaufnahme hat, eingerichtet hat. Dank diesem Entgegenkommen des Karthographischen Instituts wird den reichsdeutschen Wanderern der Bezug der österreichischen Kartenwerke und Spezialkarten wesentlich erleichtert, da die Karten rechtzeitig vor Beginn der Reise in deutscher Währung unter Fortfall des Portos und der Unkosten der Kronenberechnung geliefert werden können. Verzeichnisse mit allen vom geographischen Institut herausgegebenen Karten werden ebenso wie die Verzeichnisse des Reichsamts für Landesaufnahme — früher Generalstabskarten — von der Firma R. Eisenschmidt kostenfrei übersandt.

— Auszugskatalog der Eisenbahn-Lieferungsgemeinschaft, G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 2. Vor kurzem erschien ein neuer Auszugskatalog, der 90 Abbildungen der in den letzten Jahren von den im Eislieg-Konzern vereinigten Wagenfabriken gelieferten Fahrzeuge enthält. Man gewinnt aus diesem, geschmackvoll in dreifarbigem Druck ausgeführten Katalog ein anschauliches Bild von der Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Gesellschafterwerke der Eislieg, der Dessauer Waggonfabrik, A.-G., Dessau, Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co., Düsseldorf, Gottfried Lindner, A.-G., Ammendorf b. Halle (Saale), H. Fuchs, Waggonfabrik, A.-G., Heidelberg, Siegener Eisenbahnbedarf, A.-G., Siegen, Waggonfabrik A.-G., Ürdingen am Rhein, Waggon- und Maschinenbau A.-G., Görlitz, Wegmann & Co., Cassel. Die Arbeiterzahl in den Gesellschaftswerken der Eislieg beträgt 17 000 und die Leistungsfähigkeit mehr als 30 000 Eisenbahnfahrzeuge im Jahr, darunter viele Tausend Personenwagen, Salonwagen, Schlaf- und Speisewagen, Post- und Gepäckwagen sowie Straßenbahnfahrzeuge. Die Eislieg stellt den weitaus bedeutendsten Wagenbaukonzern Europas dar. Ihre Erzeugnisse sind seit Jahrzehnten in der ganzen Welt verbreitet.

Beitritt der Freien Stadt Danzig zu den Berner Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr.

Zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig ist vor kurzem eine Meinungsverschiedenheit beigelegt worden, die den Beitritt Danzigs zu den Berner Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr für die im Gebiete der Freien Stadt Danzig gelegenen unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen betraf. Die Republik Polen hatte zunächst den Standpunkt eingenommen, daß es ihre Angelegenheit sei, für die unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnen im Danziger Gebiet den Beitritt zu erklären. Demgemäß hatten bei den Berner Konferenzen im vorigen Jahre die Vertreter Polens lediglich im Namen Polens sich an den Verhandlungen beteiligt. Die Freie Stadt Danzig vertrat demgegenüber die Auffassung, daß es Sache des Freistaates sei, den Abkommen beizutreten, weil die polnische Eisenbahnverwaltung im Gebiete der Freien Stadt der Danziger Staatshoheit unterworfen ist. Der Streitfall ist nunmehr dadurch erledigt, daß Polen sich verpflichtet hat, die auf der Berner Eisenbahnkonferenz im Mai und Juni 1923 beschlossenen Abkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr, über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie das Sonderabkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr im Namen der Freien Stadt Danzig zu unterzeichnen und die erforderlichen Schritte zu tun, daß die Freie Stadt namentlich unter der Zahl der Teilnehmer an den Abkommen aufgeführt wird, und zwar entweder im Schlußprotokoll bei der Unterzeichnung oder zu einem späteren Zeitpunkt, wenn sich dies aus technischen oder praktischen Gründen als unmöglich erweisen haben sollte.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 4,96 km lange Teilstrecke Holshausen (Kr. Wetzlar)-Beilstein (Dillkreis) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) ist am 1. Juli 1924 als Nebenbahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die an der Strecke Offenburg-Singen gelegene Station Sommerau wird am 15. August d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Da die Station keine Rampe besitzt, sind Güter, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, von der Beförderung von und nach Sommerau ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektion Villach. Vom 1. Juni 1924 ab hat die zwischen den Bahnhöfen Klagenfurt Hauptbahnhof und Krumpendorf gelegene Personenhaltestelle Militärschwimmschule die Bezeichnung „Klagenfurt-See" erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 125 vom 26. Juli 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend VWÜ. Numerierung der Privatwagen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen;

Nr. IV 163 vom 26. Juni 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen;

Nr. IV 219 an die Vereinsverwaltungen, die im II. Vierteljahr 1924 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Die Stationsbezeichnung Flatow (Mark) wird in

Flatow (Kr. Osthavelland)

umgeändert.

Berlin, den 24. Juli 1924. (888)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 31. Juli 1924: Aufnahme von Haan in A.T. 35; Ottobeuren in A.T. 36; Halle (Saale) und Fürth (Bay.) Lokalbf. in A.T. 49; Dresden-Reick, Kallies und Hildesheim Hbf. in A.T. 52; Gräfenthal, Ilmenau, Saalfeld (Saale) und Schwarza (Saale) in A.T. 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Juli 1924. (893)
Reichsbahndirektion.

Nottarif (Tfv. 7).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 tritt die Freien Grunder Eisenbahn auch für die Güter unter Ziffer 1—13 des Warenverzeichnisses dem Nottarif bei.

Berlin, den 25. Juli 1924. (897)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Juli 1924 werden die Stationen Bunzlau, Großdubrau, Halbstadt, Lauban, Marktredwitz und Saarau als Empfangsstationen in den Ausn.-Tarif 5 h für Quarzit, und die Stationen Hilchenbach und Lützel als Empfangsstaionen in den Ausn.Tarif 11 b für Abfälle von Häuten aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1924. (886)
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 treten für die Mehrzahl der Stationen der Brandenburgischen Städtebahn Entfernungserhöhungen um 5 km ein. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, s. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1924. (885)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Zum 1. August 1924 erscheint der Nachtrag V.

Erfurt, im Juli 1924. (882)
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen Reichsb. usw. — Schweiz. Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 werden die Sätze des A.T. 20 im I. Nachtrag, Seite 6, durch nachstehende ersetzt:

Zwischen nebenstehenden und untenstehenden Stationen:	Beringen Reichsb.	Neuhausen Reichsb.	Neunkirch	Riehen b. Basel	Thayngen	Wilchingen-Halla
	Frachtsätze für 100 kg in Rappen.					
Basel SBB u. Basel-St. Johann	122	127	116	23	138	112

Karlsruhe, den 23. Juli 1924. (884)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 8. Er enthält Änderungen einzelner Entfernungen und Frachtsätze des Abschnitts „I. Stationsfrachtsätze. 1. Stationsfrachtsätze in Frankenwährung für die auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen“ sowie Änderungen und Ergänzungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnitts „I. Zuschlags- und Anstoßfrachten“. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juli 1924. (878)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 28. Juli 1924 treten Änderungen und Ergänzungen ein:

a) im Abschnitt „A. Besondere Ausführungsbestimmungen zur E.V.O.“ (zu § 76 Ablieferung),

b) im Anhang (Bestimmungen über die Abfertigung im Verkehr mit Privatbahnen mangels direkter Tarife).

Näheres enthält die am 28. Juli 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers für den Güterverkehr.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juli 1924. (887)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Am 1. August 1924 tritt ein neuer deutsch-dänischer Kohlentarif in Kraft. Er enthält direkte Frachtsätze mit rund 200 dänischen Stationen. Durch ihn wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Januar 1912 (mit Frachtsätzen lediglich für die dänischen Grenzstationen) nebst Nachträgen I—XXVI und späteren Verfügungen aufgehoben. Zu beziehen durch die Auskunftei Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. Preis 0,50 Gm.

Altona, den 25. Juli 1924. (889)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Die am 1. April 1924 geschlossene Verkehrsstelle Weißbach b. Königsbrück ist am 1. Juli 1924 für den regelmäßigen Milchverkehr wieder geöffnet worden. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. Juli 1924. (880)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Ausnahmetarif 35 für Eisen- und Stahlwaren usw.

Mit Gültigkeit vom 31. Juli 1924: Erweiterung des Warenverzeichnisses unter Klasse A, Abschnitt I, durch Aufnahme einer Tarifstelle „7 a. Gefäße und Behälter für gewerbliche Betriebe.“

Altona, den 25. Juli 1924. (891)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II Ausnahmetarif 38 (Felle und Häute).

Mit Gültigkeit vom 28. Juli 1924:
Aufnahme von Frankfurt (Main) Hbf, Frankfurt (Main) Osthafen, Gießen, Hachenburg, Höchst (Main), Mühlheim (Main), Neu Isenburg Stadt, Nieder Wöllstadt und Offenbach (Main), ferner Ergänzung des Frachtsatzzeigers 1. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Juli 1924. (881)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Eichtersheim der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch in den oben genannten Tarif wieder einbezogen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (Preußisch-Hessisches Netz).

Breslau, den 23. Juli 1924. (883)
Reichsbahndirektion.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Im Ortsverkehr zwischen den Bahnhöfen Meppen und Meppen Emshafen kommt der feste Frachtzuschlag bei Wagenladungen in Fortfall. Diese Tarifmaßnahme tritt sofort nach Verkündigung in Kraft.

Meppen, den 22. Juli 1924. (876)
Der Betriebs-Direktor.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Abschnitt IV „Geltungsbereich“ des Ausnahmetarifs 6 U für Kohlen im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit sofortiger Wirkung folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner für die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn.

Köln, den 19. Juli 1924. (879)
Reichsbahndirektion.

Im **Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergänge, sowie der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen mit der Schweiz** treten am 21. Juli 1924 für die Zeit bis 31. Dezember lfd. Js. Frachtermäßigungen für frisches Obst Schweizer Herkunft in Kraft. Die Ermäßigung beträgt 20 v.H. der regelrechten Fracht. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 22. Juli 1924. (877)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924: Aufnahme von Bedburg (Erft) Übergang in A.T. 31; Unter Waldmichelbach in A.T. 33; Berlin Spreeufer in die A.T. 34, 35, 52 und 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (892)

Altona, den 25. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6 a.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Oktober 1924, verlängert.

Elberfeld, den 25. Juli 1924. (894)
Reichsbahndirektion.

„Reichsbahn-Gütertarif.“ Ausnahmetarif 6 c.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Oktober 1924, der Ausnahmetarif 6 c in Kraft. Er gilt für Steinkohlenkoks zum Hochofenbetrieb und für Kokskohlen zur Herstellung von Steinkohlenkoks zum Hochofenbetrieb von Scharnhorst nach Peine und Vöhrum in geschlossenen Sendungen von mindestens 600 t. (895)

Hannover, den 26. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Grenzübergangsstation Laarwald Grenze mit nachstehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

Von / nach	Holz der Abteilung a und b 10 t	a und b 15 t	c—f 10 t	c—f 15 t
	Frachtsätze in Gulden für 100 kg			
	Laarwald Grenze			
Regensburg Donaulände	2,18	1,82	1,60	1,29
Deggendorf Hafen	2,26	1,89	1,66	1,33
Passau und Passau Donaulände	2,29	1,92	1,68	1,34
Simbach (Inn)	2,32	1,93	1,70	1,36
Salzburg (x)	2,34	1,95	1,72	1,37
Kufstein	2,33	1,94	1,71	1,37
Lindau-Reutin	2,28	1,90	1,67	1,34

München, den 24. Juli 1924. (896)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Zum deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif ist der Nachtrag I erschienen. Die darin aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen treten mit Gültigkeit vom 1. August 1924 in Kraft.

Die Anzahl der am Tarif beteiligten russischen Stationen ist um ein bedeutendes erhöht. Ferner ist die Beförderung jetzt nicht nur über Eydtkuhnen, sondern auch über Tilsit zugelassen. Hieraus ergibt sich, daß der Absender nunmehr den Beförderungsweg vorzuschreiben hat. (890)

Welche Grenzübergänge von Staat zu Staat in Frage kommen, geht aus dem neu aufgenommenen Abschnitt V hervor.

Königsberg (Pr.), den 25. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. | Berlin, den 7. August 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die neue Gattungsbezeichung und Nummerung des Lokomotivparks der Deutschen Reichsbahn.

Von Oberregierungsbaurat Wilhelm **Müller**, Köln.

Seit dem letzten Jahre begegnen uns neue Lokomotiven mit neuer Gattungsbezeichnung an den Seitenwänden des Führerhauses und neuen ungewohnt hohen Lokomotivnummern, letztere nicht mehr, wie bei den bisherigen preußischen Lokomotiven, beiderseits der Rauchkammer oder, wie vorwiegend bei süddeutschen Lokomotiven üblich, nur am Führerhause, sondern wie bei amerikanischen Lokomotiven, auch vorne auf der Rauchkammertür unter dem Schornstein.

Es sind dies nicht, wie man vermuten könnte, die neuen typisierten Einheitslokomotiven der Reichsbahn, die nach einheitlichen Grundsätzen und übereinstimmenden in den Normungsausschüssen festgesetzten Bauformen gebaut werden. Die mit diesen zurzeit erst im Stadium des Entwurfs befindlichen Lokomotiven eingeleitete Entwicklung des Lokomotivbaues der Zukunft, mit ihren augenblicklich die gesamte Technik durchdringenden Bestrebungen nach möglichster Vereinheitlichung, waren natürlich auch für den Aufbau der neuen Bezeichnung und Nummerung grundlegend. Aber in dem neuen Plan mußte auch der gesamte, wie wir sehen werden, äußerst vielgestaltige Park der vorhandenen Lokomotiven Platz finden. Als die letzten Vertreter des Lokomotivbaus vor Einführung der typisierten Einheitsbauarten sind die Lokomotiven anzusprechen, die augenblicklich die neue Bezeichnung in blanken Messingziffern auf schwarzem Grunde, schon von weitem kenntlich, an der Stirn tragen.

Der neue Plan ist das Ergebnis von Bestrebungen, welche bis in das Jahr 1916 zurückreichen, als das Reichseisenbahnamt mit den Bundesregierungen vereinbarte, die neue, damals als Einheitslokomotive gedachte G 12-Lokomotive nach Verwendungszweck und Bauart einheitlich zu bezeichnen. Gleichzeitig hiermit ging aus dem preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Vorschlag des damaligen vortragenden Rates, jetzigen Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamtes H a m m e r hervor, die Lokomotiven allgemein einheitlich zu bezeichnen und zu nummern, weil die bisherigen Nummern bei den einzelnen Direktionen nicht mehr ausreichten.

Damals schon ging sein Vorschlag dahin, die Gattung durch die Buchstaben S. P. G. Pt. Gt., die Leistung durch eine zweistellige Zahl zu bezeichnen, deren erste Ziffer die Zahl der Kuppelachsen, deren zweite die Leistung, nach der Zahlenreihe 0 bis 9 gestaffelt, darstellen sollte. Diese Bezeichnung sollte es auch dem Betrieb ermöglichen, die Lokomotive aus den Gattungszeichen nach ihrer Zugkraft und Leistungsfähigkeit zu beurteilen. Neben dem Gattungszeichen sollte die Lokomotive eine Nummer erhalten, und zwar sollten abgegrenzte Nummerreihen für annähernd gleiche Bauart und Leistung im Einvernehmen mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen festgelegt werden. Es bestand damals die Absicht, den Lokomotivpark eines jeden Landes für sich durchzunummern. Für Preußen insbesondere hatte dieser Plan die einschneidende Folge, daß der Name der Eigentumsdirektion seine Bedeutung als Bestandteil der Nummer verlor. H a m m e r hat damit den Weg gewiesen, der durch eine lange Reihe von Beratungen und Vorschlägen hindurch in seinen Grundzügen eingehalten worden ist und zu dem heutigen Ergebnis geführt hat.

Also bereits viel früher, als der Gedanke der Vereinigung der Ländereisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn festere Gestalt annahm, führten die Erfahrungen zu der Erkenntnis, daß in die äußerst mannigfaltige Bezeichnungsweise der Lokomotiven der ehemaligen Staatseisenbahnen Preußen, Bayern, Sachsen, Würt-

temberg, Baden, Mecklenburg und Oldenburg nach Gattung und Nummerung Ordnung nach einheitlichen Gesichtspunkten gebracht werden müsse.

Im folgenden soll zu zeigen versucht werden, welche Gründe die Deutsche Reichsbahn dazu geführt haben, die Frage, welche eine ganze Reihe von Möglichkeiten einer Lösung bietet und tatsächlich in den verschiedenen europäischen Ländern, die bisher eine einheitliche Bezeichnung durchgeführt haben, verschieden gelöst worden ist, gerade zu der vorliegenden Lösung geführt haben, und inwiefern diese Lösung den Betrieb, insbesondere auch die maschinentechnische Unterscheidung vereinfacht.

Hierzu müssen wir zunächst einen Blick werfen auf die Mannigfaltigkeit der bisherigen Bezeichnungsweise, die den Vorteil niedriger Ordnungsnummern nur zum Schein trägt.

Die Unzulänglichkeit, die sich allein in Preußen herausgebildet hatte, sehen wir an dem Beispiel der bisher preußischen P 8-Lokomotive. Sie war bis zum Erscheinen der neuesten P 10-Lokomotive die modernste preußische Personenzuglokomotive. Ihre Vorgänger hatten, im allgemeinen in der Reihenfolge ihres Entstehens seit den 70er Jahren, die vorausgehenden Gattungsnummern P 1 bis P 7 getragen. In der Regel hatte entsprechend den mit fortschreitender Zeit wachsenden Ansprüchen an die Zugkraft die höhere Zahl die niedere an Leistungsfähigkeit übertroffen und allmählich verdrängt. Man bezeichnete also die Gattung durch den Gattungsbuchstaben P (neben S für Schnellzug-, G für Güterzug-, T für Tenderlokomotiven) und eine Gattungszahl. Der Buchstabe bezeichnete die Verwendungsart, die Zahl eine bestimmte Bauart. Für die Leistung konnte aber die Höhe der Gattungszahl nur in etwa und mehr zufällig, nämlich deshalb als Anhalt dienen, weil die Neubauten fast ausnahmslos leistungsfähiger waren, als die bisherigen Gattungen.

Die Bauarten, z. B. P 8, wurden in Preußen zwar überall mit derselben Nummerreihe 2401—2599, aber innerhalb jeder Direktion besonders genummert. Da also das maschinentechnische Personal die Lokomotiven nach Verwendungszweck und Bauart schon ohne die Gattungsbezeichnung, nämlich allein aus der Nummer als P 8 ansprach, sagte das Gattungszeichen dem maschinentechnischen Personal nichts Neues, dem Betrieb nur etwas über die Bauart, die ihn überhaupt nicht interessierte, und kaum etwas über die Leistung im Vergleich zu anderen Personenzuglokomotiven. Trotzdem hat sich diese Gattungsbezeichnung überall eingebürgert, weil sie die verschiedenen Bauarten durch einfache Namen unterschied.

Die Nummerreihe (2401 bis 2599) war aber weder hinsichtlich der Gattung ein untrügliches, noch hinsichtlich der Nummer ein eindeutiges Kennzeichen. Ersteres nicht, weil diese knappe Nummerreihe bei größeren Direktionen bereits nicht mehr ausreichte, so daß in anderen noch unbesetzten Nummerreihen Anleihen gemacht werden mußten, letzteres nicht, weil dieselbe Nummer, wie gesagt, bei jeder ehemals preußischen Direktion, also heute bis zu 18mal vorkommt (z. B. Berlin 2401, Köln 2401 usw.).

Dadurch, daß man lange Jahre hindurch die Lokomotiven bei Überweisung aus einem Direktionsbezirk in einen anderen umzeichnete, ergaben sich wieder Schwierigkeiten für die Feststellbarkeit der Identität einer Lokomotive und für die Bezeichnung ihrer Einzel- und Ersatzteile, da dieselbe Lokomotive im Laufe der Zeit verschiedene Nummern und Direktionsnamen führte. Man war auf das bleibende Kennzeichen angewiesen, auf das Firmenschild, welches, außer der Erbauerfirma, die Jahreszahl und Fabriknummer trägt, aber, an Bekleidungsblechen und Führerhaus angebracht, Vertauschungen und dem Verlust gelegentlich der Ausbesserungen ausgesetzt war. Als man später davon abging, der Lokomotive bei Verpflanzungen in andere Bezirke eine neue Direktionsbezeichnung und Nummer zu geben, behielt sie zwar ihre ursprüngliche Bezeichnung; aber nun war es bei den zunehmenden Verpflanzungen keine Seltenheit, daß in größeren Lokomotivschuppen oft 3 bis 4 Lokomotiven mit derselben Nummer beheimatet waren oder wenigstens verkehrten. Deshalb, namentlich aber um Lokomotiven derselben Lieferung nicht auseinander zu reißen, ließ man später bei neuen Lokomotiven die Bedeutung des Direktionsnamens als Eigentumsdirektion überhaupt fallen und nannte z. B. alle P 8-Lokomotiven: Elberfeld, alle G 10 Halle, alle T 14 Berlin. Dadurch erhielten zwar fortlaufende Lieferungen fortlaufende Nummern, die Nummerreihe der betreffenden Direktion war aber um so eher erschöpft, und man mußte die Lokomotiven da einordnen, wo gerade Platz war.

Die Stempelung der Einzelteile und die Anforderung von Ersatzteilen unterlag ähnlichen Schwierigkeiten. Die Stempelung der Teile mit der Lokomotivnummer verlor den Sinn, wenn man die Lokomotive umzeichnete und blieb auch später, als man von einer Umzeichnung absah, um so fraglicher, als die gleich gestempelten Einzelteile von Lokomotiven gleicher Nummer oft je nach den Lieferjahren verschiedener Konstruktion waren.

Dies sind bloß die Schwierigkeiten der immerhin im Plan einheitlich angelegten Bezeichnungsweise innerhalb einer, in diesem Falle der größten Verwaltung. Die übrigen Ländereisenbahnen kamen bei den geringeren Stückzahlen von selten über 100 Stück natürlich mit den Nummerreihen weniger in Bedrängnis, auch wurden die Lokomotiven nicht nach Direktionsbezirken, sondern durch das ganze Land genummert; dafür waren die Gattungszeichen um so mannigfaltiger. Meist waren an Stelle der in Preußen üblichen Gattungsbuchstaben S, P, G, T andere Buchstaben oder römische Zahlen im Gebrauch und hatten weitere große (H = Heißdampf, V = Verbund) oder kleine Buchstaben a, b, c, d usw. oder Zahlen 1, 2, 3, 4 usw. als Grundzahl oder Index im Gefolge. Vielfach war auch noch eine ältere neben einer neueren Bezeichnungsweise im Gebrauch (vgl. auch Übersicht 5).[1])

Wenn man bedenkt, daß der heutige Lokomotivpark sich aus etwa 400 verschiedenen Bauarten zusammensetzt, so hat man ein Bild davon, welche Schwierigkeiten erwuchsen, als nach Zusammenschluß der Ländereisenbahnen zur Reichsbahn von einer Stelle aus über Lokomotiven verfügt werden mußte, deren Bezeichnung nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten durchgeführt war.

Die Beschäftigung des Eisenbahn-Zentralamtes und des Lokomotivausschusses mit der Frage führte zunächst zu einem Vorschlage Strahls, der Ordnungsnummer ein Gattungszeichen, z. B. P 35, voranzusetzen, in dem die Zahl der Kuppelachsen (3) die wichtigste Stelle einnimmt.

Da aber die Kuppelzahl nur für die Zugkraft maßgebend ist, sollte durch eine zweite Zahl (5) die eigentliche Leistung ausgedrückt werden. Es sollten also die verschiedenen Stärken, z. B. der 3 gekuppelten Personenzuglokomotive in die Zahlenreihe 0—9 eingestaffelt werden, wobei die höheren Zahlen für voraussichtlich stärkere Lokomotiven der Zukunft freibleiben mußten. Für diese Staffelung hatte Strahl das Produkt $\frac{\text{Reibungsgewicht} \times \text{Heizfläche}}{1000}$ vorgeschlagen, wobei die Art und Wirkung des Dampfes durch Zuschläge zur Heizfläche berücksichtigt wurden, z. B. Heißdampf 20 %, Verbund 10 %, Heißdampf-Verbund 25 % Zuschlag.

Das Gattungszeichen P 35 umfaßte also die verschiedensten Bauarten: 1 C, C 1, 1 C 1, 2 C, 2 C 1, 2 C 2, also schon allein 6 nur durch die Achsenfolge unterschiedene Bauarten. Dazu kamen innerhalb derselben Achsenanordnung weitere Bauartunterschiede. Die Bauartunterschiede sollten durch einen dem Gattungszeichen angehängten Index unterschieden werden, z. B. $P\,35^2$, wobei jedoch die Zahlenreihe 0—9 kaum ausgereicht hätte. Da es aber im Betriebe nicht auf die Unterscheidung von Bauarten ankommt, sollte bei der Nummerung dieser Index weggelassen und die eigentliche Ordnungsnummer unmittelbar an

[1]) S. auch Z. d. V. D. E. V. 1920, Nr. 72, oder Hanomag-Nachrichten 1920, Nr. 83.

das Gattungszeichen angehängt werden, z. B. P 35 1417. Hierbei konnte man entweder sämtliche P-Lokomotiven oder sämtliche P 3-Lokomotiven (3-gekuppelte Personenzuglokomotiven) oder sämtliche P 35-Lokomotiven (3-gekuppelte Personenzuglokomotiven annähernd gleicher Leistung) durchnummern. Letzteres hätte den Mangel gehabt, daß dabei die verschiedenen Achsenanordnungen: 1 C, C 1, 1 C 1, 2 C, 2 C 1, 2 C 2 bei der Nummerung durcheinander gekommen wären. Man hätte also schon alle 3-gekuppelten Personenzuglokomotiven durchnummern müssen, wobei sich dann die verschiedenen Achsenanordnungen in der Nummerreihe gefolgt wären. Eine weitere Möglichkeit war, alle S-, P-, G-, Pt- und Gt-Lokomotiven für sich durchzunummern. In allen Fällen waren die Zeichen P 35, P 3 oder P ein wesentlicher Bestandteil der Lokomotivnummer, die also bei mehr als 1000 Lokomotiven einer Gattung aus 6—7 Zeichen bestand, zumal es nötig war, bei der Nummerung den nötigen Spielraum zwischen den einzelnen Gattungen freizulassen, der sich aber bei neuen Gattungen im voraus nicht übersehen ließ.

Diese Gründe ließen es sowohl mit Rücksicht auf die Nummerung, als mit Rücksicht auf die Gattungsbezeichnung unerwünscht erscheinen, Leistung- und Lokomotivnummer miteinander zu verbinden, und man erhielt sowohl die einfachste Nummerbezeichnung, als Leistungsbezeichnung, wenn man weder die P 35- und die P 3- noch die P-Lokomotive für sich, sondern sämtliche Lokomotiven überhaupt durchnummerte und die Leistung aus der Nummer herausließ.

Mit diesem Ergebnis kehrte der Lokomotivausschuß auf den von Hammer gewiesenen Weg zurück Aber selbst, wenn man die Strahlsche Bezeichnung lediglich als Gattungszeichen neben der Nummer bestehen läßt, so vermißt man eine Bezeichnung für die Achsenanordnung, z. B. für die 2 C—P-Lokomotive, die nun einmal in der Unterscheidung der Lokomotiven neben dem Verwendungszweck: S-, P-, G-, Pt- und Gt-Lokomotiven das wichtigste Merkmal ist.

Deshalb regte der Verfasser schon 1921 im Lokomotivausschuß an, den verwickelten Aufbau des Gattungszeichens unter Einbeziehung des Reibungsgewichts und der qualifizierten Heizfläche überhaupt aufzugeben und sich mit einer roheren Bezeichnung der Leistung, lediglich nach der Zahl der Kuppelachsen (Zugkraft) und Gesamtachsen (eingebaute Kesselheizfläche proportional der Dauerleistung) zu begnügen. Dieser Weg wurde jedoch zunächst nicht eingeschlagen; es wurde vielmehr ein Unterausschuß, in dem Bayern, Württemberg und das Eisenbahn-Zentralamt durch die Oberregierungsbauräte Hörmann, Dauner und den Verfasser vertreten waren, mit der Aufgabe betraut, eine Lösung der Frage nach folgenden Richtlinien zu suchen.

Das Gattungszeichen sollte dem Strahlschen Vorschlage entsprechen (P 35), wobei die Leistungszahl (5) sowohl für alle S-, P-, G-, Pt- und Gt-Lokomotiven, als auch für alle Kuppelzahlen besonders nach der Zahlenreihe 0—9 so gestaffelt werden sollte, daß die ältesten oder wenigstens die seit 1900 noch gebauten Lokomotiven mit der Leistung 0 beginnen und die höchsten Zahlen bis zur 9 für die Lokomotiven der Zukunft freibleiben sollten. Daneben sollte ein Nummerplan entworfen werden, der allen Entwicklungsmöglichkeiten Rechnung tragen, sowohl den Lokomotiven der Zukunft, als den modernen und veralteten Bauarten je nach ihren Konstruktionszeichnungen bestimmte Reihen zuweisen sollte, so daß jede Lokomotivnummer nur einmal vorkam. Schließlich wurde darauf Wert gelegt, daß eine einfache und eindeutige Bauartbezeichnung, etwa der preußischen Bezeichnung P 8 entsprechend, nicht entbehrt werden konnte. Letzteres führte den Unterausschuß dazu, anstatt der nunmehr aus der Nummer endgültig entfernten Leistungszahl die Bauart in die Nummer aufzunehmen. Während nun das Dezimalsystem mit 10 Bauarten für jede Gattung S, P, G, Pt, Gt nicht ausgereicht hätte, 100 Bauarten für jede Gruppe den Bedarf bei weitem übertroffen hätte, genügten 20 Bauarten für jede Gruppe auch dann, wenn durch Ausmusterung der mannigfaltigen Länderbauarten und Neubau weniger Einheitsbauarten mit je einer besonderen Bauartnummer einmal der Beharrungszustand eintreten wird. Teilte man die 100 Bauarten von 01 bis 99 in etwa 5 gleiche Gruppen und hing jeder dieser Stammzahlen eine beliebig hohe, praktisch die 9999 nicht überschreitende Nummerreihe an, so erzielte man den Vorteil einer eindeutigen übersichtlichen Bezeichnung jeder Lokomotive der Reichsbahn durch eine 5 bis 6stellige Zahl ohne Zusatz irgendeines Zeichens für Gattung, Landeszugehörigkeit, Kuppelzahl oder Leistung.

Der nach diesen Gesichtspunkten vom Unterausschuß aufgestellte Nummerplan hat die Billigung des Reichsverkehrsministeriums gefunden. Dagegen erfuhr das nach den Richtlinien des Lokomotivausschusses aufgebaute Gattungs- (Leistungs-) Zeichen noch eine Umgestaltung.

Inzwischen war nämlich der deutsche Lokomotivbau dadurch in ein neues Stadium getreten, daß man mit den bisherigen Achsdrucken, nach der Betriebsordnung von 14 bis 16, in Wirklichkeit schon bis zu 17½ t, nicht mehr auskam, sich zu 20 t entschloß, 25 t für die Zukunft in Aussicht nahm und selbst für die spätere Zukunft in Anlehnung an amerikanische Verhältnisse mit 30 t rechnen mußte. In den Vereinigten Staaten hat man selbst den Achsdruck von 30 deutschen Tonnen bis zu 31,6 t überschritten.

Was bei einem Spielraum von 14 bis 17½ t noch möglich war, ohne zu große Fehler zu begehen, daß man nämlich die Kuppelzahl als Maßstab für die Zugkraft gelten ließ, das erwies sich bei noch höheren Achsdrucken als unzulässig. Man hätte an Stelle der Kuppelzahl zu dem an sich exakteren Ausdrucksmittel des gesamten Reibungsdrucks, etwa nach 10 t abgestuft, greifen müssen. Da man sich damit aber von dem Bilde, wie man sich die Lokomotive vorstellt, vollständig entfernt und Lokomotiven, die sich ihrer Bauart nach nahestehen, in verschiedene Gruppen auseinandergerissen hätte, kam das Reichsverkehrsministerium hinsichtlich der Leistungsbezeichnung auf den bereits früher erwogenen Gedanken in neuer Form zurück, indem Ministerialrat Fuchs die künstlich aufgebaute Leistungszahl überhaupt fallen ließ und durch Einführung des einfachen Kuppelverhältnisses mit beigesetztem Achsdruck, in der Form P 35 17 für die P 8, das einfachste Ausdrucksmittel für Zugkraft und Leistung fand, welches sich an die Vorstellung der Lokomotive unmittelbar anlehnt, durch die Andeutung von einfachsten Multiplikationen 3 mal 17 und 5 mal 17 zugleich die Möglichkeit gibt, das genaue Reibungsgewicht als Maßstab für die Zugkraft und das annähernde Gesamtdienstgewicht (etwa proportional der eingebauten Kesselleistung) als Anhalt für die Dauerleistung ohne weiteres auszurechnen, und welches sich schließlich auf Lokomotiven jedweden anderen Antriebs als durch Dampf, also auf elektrische, Diesel- usw. Lokomotiven ohne weiteres anwenden läßt.

Als Beispiel der neuen Bezeichnung sei wieder die preußische P 8-Lokomotive herausgegriffen. Sie hat als 3/5-gekuppelte Personenzug-Lokomotive von 17 t mittlerem Achsdruck der Kuppelachsen das Gattungszeichen

P **35** 17

(sprich: P fünfunddreißig — siebenzehn) und ist ihrer Achsenanordnung — 2 C — nach in die

Nummerreihe **38** 001 — **38** 9999

(sprich: achtunddreißig — nullnulleins bis achtunddreißigneuntausendneunhundertneunundneunzig) eingeordnet.

Das Gattungszeichen gibt ein Bild der Bauart und Leistung, soweit es sich um den Verwendungszweck der Lokomotive (P), ihr Kuppelverhältnis (35), ihr Reibungsgewicht (3 × 17) und ihr Gesamtdienstgewicht (nicht über 5 × 17 t) handelt.

Die Nummer ist getrennt in eine Reihenzahl 38 = Hauptbauart und eine 3- bis 4stellige Ordnungszahl

Übersicht 1: Gattungszeichen.

Gattungsbuchstabe gleich Verwendungszweck	Definition*) der Gattung		Kuppelverhältnis	Achsdruck	Reibungs- und Gesamtgewicht
	Triebrad-durchmesser	Höchstgeschwindigkeit			
S = Sz-Lok.	≥ 1,8 m	≥ 90 km/Std.	dargestellt durch zwei Zahlen (Kuppelachsen u. Gesamtachsen nicht wie früher gebräuchlich, in Bruchform z. B. 3/5, 4/5 usw., sondern nebeneinander 35, 45 usw.) Die bisher vorkommenden Kuppelverhältnisse sind aus der obersten Linie der Übersicht 3 zu entnehmen.	dargestellt durch das durchschnittliche Reibungsgewicht der Trieb- und Kuppelachsen in Tonnen. Diese Zahl soll nur das Gewicht angeben, für die Zulässigkeit auf bestimmten Strecken dagegen, wofür der höchste Achsdruck und auch die Einzelradstände maßgebend sind, nur als Anhalt dienen.	für den Betrieb gibt die Multiplikation des Achsdrucks mit der Kuppelzahl oder der Gesamtachszahl ein Bild der Zugkraft bzw. Dauerleistung, nämlich das Reibungsgewicht bzw. das Gesamtgewicht der Lok. an, und zwar ersteres ziemlich genau, letzteres etwas über das wirkliche Dienstgewicht hinaus, da die Laufachsen etwas geringeren Achsdruck haben.
P = Pz-Lok.	≥ 1,5 m	≥ 65 „			
G = Gz-Lok.	≤ 1,5 m	≤ 65 „			
Pt = Pz-Tenderlok.	—	≥ 65 „			
Gt = Gz- „	—	≤ 65 „			
Z = Zahnradlok.	außer den Reibungstriebrädern solche mit Zahneingriff				
L = Lokalbahnlok.	nach Bauart nur für Lokalverkehr geeignet				
K = Schmalspurlok.	Spur kleiner (K) als Vollspur				

*) Die Definition für die S-, P-, G-, Pt- und Gt-Lokomotiven will nur für die vorhandenen Reichsbahnlokomotiven der verschiedenen Länder einschließlich der neuesten Gattungen Einheitlichkeit schaffen, nicht aber für die Zukunft bindend sein, da der Entwicklung des Lokomotivbaus nicht vorgegriffen werden kann.

Übersicht 2: Achsdrucke.

Achsdruckzahl	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 t
gilt von 5 % über der nächstniedrigen, also von	4,20	5,26	6,31	7,36	8,41	9,46	10,51	11,56	12,61	13,66	14,71	15,76	16,81	17,86	18,91	19,96	21 „
bis 5 % über der angeschriebenen Achsdruckzahl, also bis	5,25	6,30	7,35	8,40	9,45	10,50	11,55	12,60	13,65	14,70	15.75	16,80	17,85	18,90	19,95	20,99	21,99 „

zwischen 001 und 9999. Innerhalb dieser Nummerreihen von 10000 Nummern reihen sich sämtliche Lokomotiven mit der gleichen Achsenfolge (z. B. 2 C = 2 vordere Laufachsen + 3 Kuppelachsen) nach Ländern, Bauarten und Lieferungen getrennt aneinander. Jedoch sind nur die Lokomotiven des heute vorhandenen bunt zusammengewürfelten Lokomotivparks der Einfachheit wegen nach Achsenfolgen (z. B. alle 2 C-Lokomotiven) unter einer Hauptbauart (Reihe 38) zusammengefaßt, während die Hauptbauarten (Reihen) bei den Einheitslokomotiven der Zukunft selbst bei gleicher Achsenanordnung (2 C) Ausführungen nach annähernd gleichen Konstruktionszeichnungen unterscheiden.

Die Bedeutung des Gattungsbuchstabens und der Achsdruckzahl ist aus den Übersichten 1 und 2 zu ersehen, während die das Kuppelverhältnis darstellende Zahl, bei welcher natürlich die erste die Kuppelachsen zählende Ziffer stets kleiner oder höchstens gleich der zweiten Ziffer — Zahl der Gesamtachsen — ist, ohne weiteres verständlich ist. Bemerkt sei nur, daß die Malletbauart nicht besonders im Gattungszeichen ausgedrückt wird, daß vielmehr eine G 46-Lokomotive eine solche der steifen Bauart 1 D 1 oder der Malletbauart 1 B + B 1 sein kann. Letzteres ist namentlich auch für elektrische Lokomotiven von Bedeutung.

Das Gattungszeichen der bisherigen P 8 = P 35 17 sagt also dem Betrieb, daß es sich um eine Personenzuglokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 bis 90 km/Std. handelt, mit 3 Kuppelachsen und 2 Laufachsen = 5 Gesamtachsen, mit einem für die Zugkraft maßgebenden Reibungsgewicht von 3 × 17 = 51 t und einem Gesamtdienstgewicht, welches in roher Weise als Maßstab für die in die Lokomotive eingebaute Heizfläche, also für die Dauerleistung gelten kann, von etwas weniger als 5 × 17 = 85 t, nicht ganz 85 t deshalb, weil die Laufachsen minderbelastet sind. Über die nur das maschinentechnische Personal belangende eigentliche Bauart der Lokomotive sagt das Gattungszeichen nichts.

Die Nummer, z. B. 38 001 oder 38 9999, besteht aus einer zweistelligen Reihenzahl (Hauptbauart) und einer drei- bis vierstelligen Ordnungszahl innerhalb der Hauptbauart; beide zusammen bilden die Nummer, die eine bestimmte Lokomotive eindeutig bezeichnet; die Lokomotivnummer kommt also im gesamten Reichsbahn-Lokomotivpark nur einmal vor. Die Nummer belangt den nicht-maschinentechnischen Betrieb nur, wenn aus Anlaß eines dienstlichen Vorkommnisses eine bestimmte Lokomotive bezeichnet werden soll, während sie dem maschinentechnischen Personal zugleich zur Unterscheidung von anderen Hauptbauarten oder von Variationen derselben Hauptbauart (Unterbauarten) dient. Streicht man nämlich von hinten die Einer und Zehner ab, so bleiben eine oder zwei Stellen der Ordnungszahl, nämlich die Hundertreihen, übrig. Diese gestatten, die Lokomotiven derselben Hauptbauart nach Unterbauarten zu unterscheiden, indem man jede Unterbauart mit geänderten Konstruktionszeichnungen (bei den vorhandenen Lokomotiven solche verschiedener Länder in der Reihenfolge: Preußen, Mecklenburg, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Oldenburg) oder verschiedene Bauarten derselben Länder oder verschiedene Konstruktionen im übrigen gleicher Bauart oder auch verschiedene Lieferungen derselben Konstruktion mit einer neuen Hundertreihe beginnen läßt.

Eine fünf- bis sechsstellige Zahl, z. B. 38 001 oder 38 9999, bezeichnet stets eine bestimmte Lokomotive, eine drei- bis vierstellige Zahl, z. B. 38 0 oder 38 99, kann eine Unterbauart bezeichnen, eine zweistellige Zahl, z. B. 38, bezeichnet stets eine Hauptbauart, „Reihe 38“, die Ordnungszahl allein, z. B. 001 oder 9999, besagt nichts; sie kann zu hundert Reihen nach Bauart ganz verschiedener Lokomotiven gehören und soll ohne Reihenzahl überhaupt nicht gebraucht werden. Dadurch, daß man die niedrigen Nummern nicht 38 1, auch nicht 38 01, sondern 38 001 schreibt, werden Verwechslungen vermieden; die Belastung der Zahl durch die eine oder zwei Nullen ist unbedenklich, weil man die Nullen nicht durch die Tausende von Lokomotiven, sondern nur durch die ersten 99 Stück durchzuschleppen braucht.

(Schluß folgt.)

Die Buch- und Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn.

Von Regierungsbaurat **Otto Buschbaum**, Gleiwitz.

(Schluß aus Nr. 31.)

c) Wie gestaltet sich nun die Handhabung dieser neuen Buch- und Wirtschaftsführung?

Zunächst muß für jede geldwerte Leistung oder Lieferung ein schriftlicher Auftrag ausgefertigt werden, als „Kostenträger" der Rechnungslegung. Dies dürfte jetzt schon in der Regel der Fall sein, da jede Gehalts- und Lohnliste, Rechnung oder Stoffverlangzettel ein solcher ist. Diese Aufträge müßten aber künftig ausnahmslos mit derjenigen Buchnummer versehen werden, die dem betreffenden Dienstzweig, für welchen die Arbeit bestimmt ist, nach dem Buchschema zukommt. Falls eine noch weitergehende Kennzeichnung gewünscht wird, etwa Personen- oder Güterverkehr, Lokomotivgruppe oder dergleichen, kann dies mit Unterbuchnummer oder Einzelbestellnummer geschehen; davon sollte aber im Anfang möglichst wenig Gebrauch gemacht werden.

Diese Aufträge finden fast alle ihre Erledigung bei den Dienststellen oder den Abteilungen der Ausbesserungswerke, als den untersten selbständigen Betriebsorganen. Bei ihnen sollte daher mit der Aufschreibung und Ausrechnung der Kosten in Betriebsrechnungen begonnen werden. Die Aufschreibungen wären zwecklos, wenn nicht sämtliche Kosten erfaßt würden. Deshalb müssen alle von vorgesetzten Stellen für Ämter oder Dienststellen aufgewendete Kosten diesen rechtzeitig mitgeteilt werden. Zu gleichem Zweck müssen auch kleine selbständige Posten, wie z. B. Bahnhöfe 4. Klasse u. dgl., an größere Dienststellen angeschlossen und miterfaßt werden.

Die Rechnungslegung kann, nach den praktischen Erfahrungen privater Werke, ihren Zweck der Betriebskontrolle nur dann ausreichend erfüllen, wenn sie monatlich erfolgt, mit größter Beschleunigung. Monatlich müßten auch die Kosten beim Amt, der Direktion und Zentralstelle zur Monatsübersicht des betreffenden Arbeitsgebiets zusammengestellt werden.

Besonders wichtig ist, daß bei Arbeiten für andere Dienststellen oder Ämter, für welche die betreffenden Vergleichsleistungen diesen Dritten gutgeschrieben werden, diesen auch die entstandenen Kosten einschl. zugehörigem Unkostenanteil angelastet werden, unter Abzug von den eigenen Kosten. Falls sich diese Arbeiten für Dritte über mehrere Monate erstrecken, müssen diesen monatlich Teilrechnungen übersandt werden. Deshalb empfiehlt es sich, für jeden solchen Auftrag einen Kostenbogen mit der betreffenden Buchnummer und Bestellnummer zu führen, dem alle direkten persönlichen und Sachkosten ohne weiteres zufließen, während die Hilfs- und Gemeinkosten diesen zunächst nur roh nach den bald gewonnenen Erfahrungsprozenten zugeschlagen und erst bei der Schlußrechnung genauer berücksichtigt werden.

Da es sich nun, wie schon ausgeführt, mehr um eine Betriebsbuchhaltung als um eine Selbstkostenrechnung handelt, ist es besonders wichtig, daß die für die Betriebsüberwachung notwendigen Aufschreibungen auch für den Etat und die Kostenerrechnung verwandt werden können, daß also jede Zahl möglichst nur einmal geschrieben wird. In der Anlage 1, der Betriebsrechnung eines preußischen Bahnmeisters, die als Muster für sämtliche Uraufstellungen gelten soll, ist gezeigt, wie dies möglich ist; hier gibt die wagerechte Aufrechnung die für den Etat notwendigen Zahlen nach der jetzt gebräuchlichen Methode, so daß also die bisherigen Aufstellungen ohne weiteres fortgeführt werden können, und die senkrechte Aufrechnung die neuen Zahlen der einzelnen Dienstzweige. Insbesondere sollte darauf geachtet werden, daß die eingangs erwähnten zahlreichen Betriebsaufschreibungen über Personal- und Stoffbedarf und über dessen Verwendung so umgestaltet werden, daß auch die Kosten erscheinen und daß sie dadurch zuverlässig werden, daß man sie mit den tatsächlich erfolgten Zahlungen in Verbindung bringt. Gehaltslisten sollte man statt nach Besoldungsgruppen dann nach Buchnummern aufstellen und die Arbeiterlohnlisten auf das Monatsende abschließen, wie dies der Buchhaltung wegen in der Privatindustrie geschieht.

Die so ermittelten Kosten der Dienststellen müssen nun in Vergleich gestellt werden mit ihren Leistungen, für die deshalb einheitliche und zuverlässige Kennzahlen eingeführt werden müssen, um gleichartige Dienststellen mit einander vergleichen zu können. Die Maschineningenieure der Reichsbahn haben bekanntlich in den letzten Jahren sich erfolgreich bemüht, für die Leistungen der Werkstätten oder im Fahrdienst „Einheitsleistungen" zu finden. Aber diese Bestrebungen sind noch lückenhaft; sie werden, wenn auch nicht sofort, so doch bald in ein einheitliches und lückenloses System gebracht werden müssen.

Die Aufstellung und Auswertung einer solchen einfachen Monatsrechnung, wie sie jeder Dienststellenleiter aufzustellen hätte, ist in Beispiel 1 und den zugehörigen Fußnoten näher erläutert. Die Rechnung muß sämtliche Kosten enthalten, welche in dem betreffenden Monat von ihm oder anderen für von ihm beaufsichtigte Arbeiten verausgabt wurden. Da der Bahnmeister des Beispiels außer Bahnunterhaltung auch Bahnbewachung auszuüben hat, welche zur Zugförderung gerechnet ist, müssen die Hilfskosten, soweit sie diesen beiden Untergruppen nicht direkt zugeteilt werden können, nachträglich auf beide Gruppen verteilt werden, wie es in der Fußnote näher erläutert ist.

Diese Urrechnungen werden nun in dem vorgesetzten Amt (Inspektion) zur Rechnung des betreffenden Dienstzweiges für den Amtsbezirk zusammengestellt, wie es in Anlage 2 für ein

Anlage 2.

Betriebsamt Gleiwitz.

Rechnung der Bahnerhaltung für den Monat ....

Dienststelle. Bahnmeisterei	km Strecke	km Gleis	Gesamtbetriebskosten der Erhaltung: des Unterbaues B. Nr. III Ab	des Oberbaues Ac	der Signalanlagen Ad	der Hochbauten Ae	Bahnunterhaltung zus. III Aa—e	für 1 km Strecke	davon Hilfsk. in %	Außerdem für Dritte: Eisenb.-Dienststelle	Fremde
Gleiwitz 1	—	—					—	—	.....%	—	—
„ 2	—	—					—	—	.....%	—	—
„ 3	—	—					—	—	.....%	—	—
Laband	—	—					—	—	.....%	—	—
zus.	—	—									
Betriebskosten zus.			—	—	—	—	—	—	.....%	—	—
Von den Verwaltungskosten des Betriebsamts entfallen ......% auf Bahnerhaltung = ...							g =.....%				
Diese aufgeteilt: *)			a	b	c	d				e	f
Hiernach Gesamtkosten:			ℳ —	—	—	—	—	—		—	—
davon Hilfs- u. Gemeinkosten: . . oder in %:			ℳ — .....%	— .....%	— .....%	— .....%	— .....%	—		Diese Kosten werden vom Betriebsamt den Dritten monatlich in Einzelrechnungen in Rechnung gestellt.	

*) Vermerk: g = a + b + c + d + e + f, im Verhältnis der Summen bei den einzelnen Buch-Nr.

preußisches Betriebsamt und die Hauptgruppe A) „Bahnerhaltung“ gezeigt ist. Das Betriebsamt hat für jeden seiner Geschäftszweige monatlich eine solche Rechnung aufzustellen, im Beispiel also 3, je für Teile der 3 Hauptgruppen Bahnerhaltung, Zugbildung und Zugförderung, soweit die betreffenden Untergruppen dem Betriebsamt unterstehen. Die eigenen Verwaltungskosten des Amtes, über welche es ebenfalls eine Monatsrechnung aufstellen muß, teilt es monatlich, zusammen mit seinem Anteil an den Gemeinkosten der vorgesetzten Stellen, den ihm unterstellten Dienststellen zu, wodurch sie als selbständige Rechnungsposten verschwinden.

Das gleiche gilt für die Zusammenstellung dieser Rechnungen der Ämter bei der Direktion zu den Rechnungen der 5 Hauptbetriebsgruppen A—E. In Anlage 3 ist dies für die Hauptgruppe D, „Zugförderung“ dargestellt. Die Angaben müssen z. T. den Rechnungen der Betriebsämter, z. T. der Maschinenämter entnommen werden. Falls man daher Wert darauf legt, die Gesamtkosten der Zugförderung für jedes Maschinenamt der besseren Kontrolle wegen besonders aufzustellen, wie es in Anlage 3 vorgesehen ist, müßten wegen der nicht überschlag sie zu ihren direkten Kosten etwa nehmen muß, damit ihre Unkosten gerade gedeckt werden. Bei einer Stoffverwaltung z. B. würde es sich dabei um den erforderlichen Zuschlag zu den Beschaffungspreisen einschl. Dienstgutbeförderungsselbstkosten handeln. Auch hierbei genügt vollständig, wenn der Zuschlag nach den Selbstkosten der letzten Monate geschätzt und wenn mit Durchschnittspreisen und durchschnittlichen Dienstgutbeförderungsselbstkosten gerechnet wird. Man kann m. E. unbedenklich von dem umständlichen Verfahren absehen, mit dem man in Privatwerken bisweilen bei jedem Stück den tatsächlichen Zeitwert ermitteln und in Rechnung stellen will. Nur müssen dann nachträglich gegen Jahresschluß die Anrechnungen und tatsächlichen Selbstkosten ausgeglichen werden. Sehr zweckmäßig ist auch das in gut geleiteten Betrieben übliche Verfahren, eine etwa 8prozentige Verzinsung der Vorräte (= $^2/_3$ % monatlich) in die Lagerselbstkosten einzurechnen, damit nicht unnötig große Vorräte gehalten und Entbehrliches bald abgestoßen wird.

Es wäre also auch für jedes Ausbesserungswerk, wie für jeden Hilfsbetrieb, monatlich eine Rechnung aufzustellen, ebenfalls

Anlage 3.

Rechnung der Zugförderung für den Monat ....

Eisenb.-Direktion Oppeln, Dezern. 21.

Dienststelle	Geleistete Lok.-Nutzkm.	Gesamtkosten der Zugbeförderung für: Wartung d. Fahrzeuge	Lok.-Fahrdienst	Zugbegleitung	Bahnbewachung	insgesamt	für 1 Nutzkm.	davon Hilfskosten
		B.Nr. III Db	III Dc	III Dd	III De	III Da—e		III Da
Masch.-Amt Gleiwitz		—	—	—	—	—	—	....%
Masch.-Amt Ratibor	—	—	—	—	—	—	—	....%
Masch.-Amt Kreuzburg	—	—	—	—	—	—	—	....%
.								
Betriebskosten insges.:	—	A	B	C	D	—	—	....%
oder in % der Betriebskosten:		....%	....%	....%	....%	100%		
Außerdem Anteil an den Gemeinkosten, lt. besonderer Aufstellung: =						g		
Aufteilung der Gemeinkosten:*)		a	b	c	d			
Gesamt-Selbstkosten:		—	—	—	—	—	—	....%

*) Vermerk: $g = a + b + c + d$, im Verhältnis A : B : C : D aufgeteilt.

einstimmenden Bezirke der einzelnen Fachrichtungen die im Direktionsbezirk angefallenen Kosten der Zugbegleitung und Bahnbewachung etwa nach den bei jedem Maschinenamt gefahrenen Achskilometern bzw. nach den Streckenlängen der Maschinenamtsbezirke aufgeteilt werden. Man erkennt, daß sich bald Organisationsänderungen als zweckmäßig herausstellen werden, wenn man erst einmal mit der Aufstellung und Auswertung der Monatsrechnungen begonnen hat.

Auch bei den Rechnungen der Verwaltungsstellen (Direktionen und Zentralstellen) könnte nach direkten Betriebs-, Büro- und Hilfskosten sowie nach Gemeinkostenanteil unterschieden werden. Ihre so ermittelten Verwaltungsselbstkosten wären sämtlichen unteren Stellen nach Maßgabe ihrer Beteiligung anzulasten. Beispielsweise würde eine Zentralstelle ihre Selbstkosten zu jedem Monatsbeginn auf die einzelnen Direktionen verteilen, getrennt nach den 19 Dienstgruppen des Buchungsschemas. Die Direktion wird diesen ihre eigenen, gleichzeitig ermittelten Verwaltungsselbstkosten zuschlagen und sofort den beteiligten Ämtern zuteilen, welche ihren Dienststellen gegenüber ebenso verfahren. Es genügt dabei Schätzung auf Grund der Vormonate; erst gegen Jahresschluß muß zwischen Zuteilungen und tatsächlichen Selbstkosten genau ausgeglichen werden. Große Betriebe machen es noch einfacher, indem sie am Jahresbeginn die erfahrungsgemäßen Kosten ihrer Zentralstellen (Generaldirektion, Zentraleinkauf u. dgl.) schätzen und allen selbstabrechnenden Unterstellen den auf sie entfallenden Anteil zur Aufnahme in ihre Monatsrechnungen mitteilen; erst am Jahresschluß werden die Beträge an Hand der eigenen Jahresrechnung der Zentralstelle richtiggestellt. Die Kosten der Haupt- und Bezirksverwaltung werden auf diese Weise genau erfaßt und gebucht, sie verschwinden aber schließlich doch in der Rechnung des laufenden Betriebsdienstes.

Ebenso verhält es sich mit den Rechnungen der 8 Hilfsbetriebe. Sie müssen in jeder Instanz ihre eigenen direkten und Hilfskosten monatlich ermitteln. Hiernach stellt jede selbständige Hilfsbetriebsstelle unter Zurechnung ihres Gemeinkostenanteils monatlich fest, welchen prozentualen Zunach Bau- und Betriebsrechnung, unter besonderer Anführung der anderen, vertretenen Hilfsbetriebe. Im übrigen brauchte aber die Rechnung nicht genau mit dem Schema der Betriebsrechnung übereinzustimmen, sondern kann den besonderen Bedürfnissen des Werkbetriebes angepaßt werden, denn für die Betriebsrechnung genügt Mitteilung der Wiederherstellungskosten. Die Vorschläge betreffs einheitlichen Buchungsschemas für die Werkstätten und die möglichst zweckmäßige Einrichtung der als Unterlage der Buchhaltung dienenden Kontobücher müssen leider hier wegen Platzmangels hinter die erheblich wichtigeren Belange des Betriebsdienstes zurückgestellt werden. Es sei deshalb nur darauf hingewiesen, daß es genügt, wenn lediglich die Ausgabenseite erfaßt wird, diese aber restlos. Das hätte als das Wichtigste vor der „Neuordnung des Werkstättendienstes“ geschehen müssen, damit man deren Erfolge hätte einwandfrei beurteilen können. Eine Aufstellung von Einnahmen im Sinne einer Inrechnungstellung der Ausbesserungskosten an die Betriebsverwaltung mit Gewinn hätte in einer Werksrechnung keinen rechten Sinn, denn Bahnunterhaltung und Zugbildung müßten dann ebenso verfahren. Richtiger wird sein, wie an anderer Stelle näher erläutert werden wird, die voneinander abhängigen Betriebszweige durch eine Prämienrechnung unter Zugrundelegung der Selbstkosten so miteinander zu verknüpfen, daß sie alle auf wirtschaftliche Gesamtleistung hinarbeiten.

Der Zweck der ganzen Aufschreibungen, die Betriebswirtschaftskontrolle, kann nun durch unvorhergesehene Ereignisse infolge höherer Gewalt sehr erschwert werden. Es entstehen dann oft sehr hohe Kosten, für welche die Betriebsführung nicht verantwortlich gemacht werden kann, die aber doch zu den Betriebskosten gehören. Es hat sich deshalb bei guten Privatbahnen die zweckmäßige Gepflogenheit herausgebildet, diese auf ein besonderes Betriebskonto zu verbuchen, wie es in dem Buchschema mit der Buchungsgruppe IV vorgesehen ist. Es muß dann natürlich, etwa durch den Zwang zur Einholung ministerieller Genehmigung bei Buchung auf dieses Konto, dafür gesorgt werden, daß dieses Konto nach einheitlichen Grundsätzen benutzt wird, damit nicht die Vergleichbarkeit verschiedener Bezirke dabei leidet.

Zum Schluß der Reichsbahnrechnung kommen die Rechnungen der Nebenbetriebe sowie schließlich die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung, in welcher die Hilfsbetriebe nur nachrichtlich und die einzelnen Nebenbetriebe nur mit ihrem +- oder —-Saldo erschienen. Der Schlußstrich der eigentlichen Betriebsrechnung ist, wie aus dem Buchungsschema ersichtlich, direkt vor den Nebenbetrieben zu machen; in die Gewinn- oder Verlustrechnung der ganzen Reichsbahn müssen die Nebenbetriebe aber als besonderer Posten je mit ihrem Endergebnis aufgenommen werden. Im übrigen erfolgt die Aufstellung nach den anerkannten Grundsätzen, nach denen seit einigen Jahren schon eine Bilanz der preußischen Staatsbahn aufgestellt wird.

Zur guten Übersicht der Ergebnisse des Unternehmens trägt das in Betriebsberichten amerikanischer Bahnen zu findende Verfahren wesentlich bei, die kennzeichnenden Ergebnisse der verschiedenen Jahre bildlich untereinander anzuordnen und dabei für das letzte Jahr die Monatsergebnisse anzugeben, möglichst bis zur Drucklegung des Berichts weitergetragen. Im nächsten Jahresbericht machen diese Monatszahlen dann der einfachen Jahreszahl Platz; man kann auf diese Weise aber für jedes Jahr die Monatszahlen in den älteren Berichten nachschlagen. Für den Anfang wäre es zweckmäßig, um diesen Übersichten praktische Auswertungsmöglichkeiten zu geben, daß man die Ergebnisse nach einheitlicher Methode für eine möglichst lange Reihe von Jahren rückwirkend nachrechnet.

Diese monatlichen Betriebsrechnungen würden künftig die wichtigste Aufschreibung des Dienststellenvorstehers und Amtsvorstandes sein. Sie werden natürlich von dem Schreiber, bei dem sowieso diese Zahlen zusammenlaufen oder dem Buchhalter des Amtes aufgestellt; viele Zahlen wiederholen sich übrigens von Monat zu Monat ohne wesentliche Änderung. Hauptsache ist dabei, wie auch bisher schon in Rechnungssachen der Fall, größte Pünktlichkeit in der Aufstellung. Wenn in großen Betrieben, wo 20—40 Hauptabteilungen (jede mit mehreren Unterabteilungen) monatlich genau erfaßt werden, es möglich ist, die Abteilungsabrechnung bis zum 20. des Folgemonats der Generaldirektion vorzulegen, dann wird dies bei diesen einfachen Dienststellen bis zum 10. möglich sein, so daß das Amt bis zum 15. seine Rechnung der Direktion und diese bis zum 25. den Monatsabschluß an die Zentralstelle weitergeben kann.

Die bisherigen Aufstellungen waren in der vorhandenen kameralistischen Buchführung gedacht. Die Einführung der doppelten Buchführung würde nichts am Schema, sondern nur die Art der Zusammenschreibung der Zahlen ändern. Die Überlegenheit der doppelten Buchführung der kameralistischen gegenüber ist nicht unbestritten, wenigstens bei Staatsbetrieben mit Haushaltsanschlägen. Zur Festhaltung an diesen Voranschlägen für den Betriebsetat liegt aber offenbar wenig Veranlassung vor, wenn die Reichsbahn erst wirklich ein selbstwirtschaftender Betrieb ist. Als solcher müßte sie ganz besonderen Wert auf die sachverständige Mitarbeit aller Interessierten legen und deshalb in dubio der allgemein gebräuchlichen doppelten Buchführung den Vorzug geben, auch wenn sie der kameralistischen nicht überlegen wäre. Die Erfassung des Geistes dieser Buchführung setzt aber langjährige Vertrautheit voraus; es bedürfte also eines sorgfältigen Unterrichts für das beteiligte Personal. Die Einführung sollte deshalb erst nach eingehender Erprobung in kleinem Rahmen erfolgen.

Die Befürchtung liegt nun nahe, daß mit der Einführung einer solchen genaueren Betriebsbuchhaltung und Wirtschaftsführung eine erhebliche Personalvermehrung verbunden sein müßte. Diese Vermutung muß aber bei unbefangener Prüfung und beim Vergleich mit dem in Privatbetrieben für diese Zwecke vorhandenen Personal verneint werden. Gegenwärtig hat das statistische und Rechnungsmaterial, welches monatlich zusammengetragen wird, einen gewaltigen Umfang und beschäftigt zahlreiche Kräfte. Wenn also jetzt alle vorhandenen Aufschreibungen schrittweise auf ihre Brauchbarkeit und Notwendigkeit geprüft und in ein einheitliches Wirtschaftssystem gebracht werden, dann wird das Rechenwerk an Umfang abnehmen, aber an praktischem Wert gewinnen.

Schluß.

Nun ist die Reichsbahn seit Februar 1924 ein selbstwirtschaftender Betrieb geworden, der vom allgemeinen Staatshaushalt nahezu losgelöst ist. Die Hauptarbeit bei der Ausfüllung des vorläufig noch leeren Rahmens wird auf jeden Fall den vorhandenen Organen der Verwaltung verbleiben. Da handelt es sich aber nach dem eingangs dieses Aufsatzes Ausgeführten nicht einfach um eine Änderung einiger Bestimmungen, sondern um ein grundlegendes Umlernen jedes einzelnen, falls man allmählich die Voraussetzung zu künftigen Höchstleistungen und diese selbst schaffen will. Dazu ist abe viel Zeit und viel Kleinarbeit nötig, die etwa in folgender Weise planmäßig und schrittweise auf das Ziel losgehen muß:

1. Als Erstes ist eine solche Buch- und Wirtschaftsführung zu schaffen, daß eine monatliche genaue Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsüberwachung des Betriebs in seinen kleinsten Zweigen und im ganzen möglich ist. Wichtig ist dabei, daß bald etwas geschieht, damit Erfahrungen im Betrieb gewonnen werden können.
2. Sofern gleichzeitig an der bisherigen Haushaltsaufstellung festgehalten werden soll, wenn auch nur als Übergangsmaßnahme, könnte dies nach vorstehenden Vorschlägen ohne weiteres geschehen.
3. Auf jeden Fall sollte man die Zahl der persönlichen und sachlichen Titel wieder wie 1895 auf höchstens 6 + 6 vermindern; die jetzige starke Unterteilung vermehrt nur die Schwerfälligkeit des Unternehmens.
4. Als zweiter Schritt sollten die monatlichen Aufschreibungen daraufhin durchgesehen werden, daß sie möglichst selbsttätig die wichtigsten Unterlagen für eine Trennung der Ausgaben nach Personen- und Güterverkehr liefern.
5. Ebenso sollte dann in einem Bezirk ein Versuch mit der Einführung der doppelten Buchführung bei sämtlichen Dienstzweigen gemacht werden.
6. Als dritter Schritt wären für alle Dienstzweige „Einheitsleistungen“ festzusetzen und die einzelnen Dienststellen durch eine das ganze Unternehmen umfassende Prämienberechnung mit einander zu verknüpfen, um sie an höchstem Wirkungsgrad ihres Betriebes und größter Wirtschaftlichkeit zu interessieren.
7. Veranlaßt und erleichtert durch diese Wirtschaftsführung und Prämienberechnung wird bald eine Umorganisation der Reichsbahn notwendig werden, um zusammengehörige, direkt voneinander abhängige Dienstzweige unter einheitlicher Leitung zu vereinigen.
8. Außerdem wird durch die Bildung selbstwirtschaftender Gruppendirektionen wieder die Möglichkeit zum Wettbewerb geschaffen werden müssen und zugleich die Grundlage einer bessern Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der verschiedenen Reichsteile. Für den Anfang ist weder nötig noch erwünscht, daß die Organisationen der einzelnen Gruppen bis in alle Einzelheiten übereinstimmen.

Die Reichsbahn wird dann für die vielfachen Aufgaben, welche sie in kühnem Wagemut, häufig aber ohne Nachweis des Nutzens in Angriff genommen hat, den festen Boden der Zahlen als Unterlage gewinnen. Sie wird dabei stets von einer das Ganze umfassenden Wirtschaftsberechnung ausgehen und die Einwirkung auf jeden einzelnen Zweig des Baues und Betriebes untersuchen müssen, um zu einem einwandfreien Urteil zu kommen. Bei der auf einer guten Wirtschaftsführung beruhenden Gemeinschaftsarbeit von Staatsbahn und Verkehrtreibenden werden auch die Kosten und Ersparnisse der Privatbetriebe zu berücksichtigen sein. Das wird zum Besten der künftigen Wohlfahrt des Landes den Blick beider Parteien vertiefen und weiten.

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

In dem Aufsatz des Herrn Privatdozenten Dr.-Ing. Louis Jänecke in Nr. 15 dieser Zeitung werden Erhebungen über den Wagenumlauf angestellt, auf Grund deren eine regelmäßige Feststellung der Beförderungsdauer der Güterwagen gefordert wird. Der Verfasser gliedert den Wagenumlauf in die drei Teile

1. Aufenthaltszeit auf den Be- und Entladestationen zur Be- und Entladung,
2. Reisedauer der beladenen und leeren Wagen,
3. Aufenthalt auf den Zugwechselstationen

und schlägt vor, die Beförderungszeiten für die einzelnen Teile nicht nur stichweise zu untersuchen, sondern den Wagenumlauf dauernd zu verfolgen und regelmäßige Meldungen und Aufschriebe einzuführen. Die Schriftleitung weist in einer Anmerkung zu diesem Aufsatz mit Recht auf die schon bestehenden Bahnhofsbedienungspläne und Wagenübergangspläne, in denen das „Soll“ des Wagenumlaufs festgelegt ist, hin. Eine Prüfung erscheint angezeigt, inwieweit diese Pläne die angeregten Meldungen und Aufschriebe entbehrlich machen oder für die fortlaufende Kontrolle, wie sie der Verfasser schon in seinen Aufsätzen in der Zeitung des V. D. E. V. vom Jahr 1920 Nr. 77 und in der Verkehrstechnischen Woche vom Jahr 1921 Nr. 8 empfohlen hat, verwertet werden können. Gleichzeitig sollen

Mittel für eine Förderung des Wagenumlaufs, insbesondere bei Stockungen, angegeben werden.

Möglichste Beschleunigung des Wagenumlaufs ist anzustreben wegen der Vorteile, die in der besseren Ausnützung des Wagenmaterials und in der Möglichkeit liegen, u. U. mit einem verhältnismäßig kleinen Wagenbestand einen starken Wagenbedarf zu decken; aber auch in der Zeit des schwächeren Verkehrs und geringeren Wagenbedarfs werden durch einen starken Wagenumlauf die Ausgaben für Wagenmieten verringert und die mit der Beförderung verbundenen Gefahren für das verfrachtete Gut eingeschränkt.

Die Hemmungen für den eigentlichen Umlauf der Wagen liegen in

1. dem Zeitbedarf für Be- und Entladung,
2. der Beförderung der Wagen zwischen Ankunfts- und Abgangszügen einerseits sowie der Ladestellen andererseits,
3. in der Aufenthaltszeit der Wagen auf den Zugwechselstationen zwischen Ankunfts- und Abgangszügen.

Die Ladezeiten (Z. 1) hängen ab von der Tätigkeit der Verfrachter, die Beförderungszeit zwischen Ladestelle und Zug (Z. 2) sowie zwischen Ankunft- und Abgangszug (Z. 3) vom Rangierdienst und dem Fahrplan sowie von der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe.

Auf eine Beschleunigung der Ent- und Beladung durch die Verlader kann nur eingewirkt werden durch Verkürzung der Ladefristen, u. U. durch Gewährung von Vergünstigungen bei Nichtausnützung der tarifmäßigen Ladefristen, ferner dadurch, daß die mit dem Ladegeschäft in Zusammenhang stehenden Aufenthalte für Verbringung der Wagen an Sonderladestellen (Anschlußgleise, Gleiswagen, Rampen, Kranen, Normalprofil) nicht in die standgeldfreien Fristen eingerechnet werden. Es handelt sich also hier um geeignete Tarifbestimmungen seitens der Verwaltung und strenge Beachtung derselben durch die zuständigen Dienststellen, damit die Eisenbahn für die durch die Schuld des Verfrachters verlängerte Ladezeit im Wagenstandgeld, d. h. durch eine Miete für die verlängerte Wagenbenützung entschädigt wird. Die zulässige Beförderungsdauer zwischen Ladestelle und Zug ist im Bedienungsplan festgelegt. In diesem ist bestimmt, mit welchen Abgangszügen die bis zu einer bestimmten Tagesstunde beladenen Wagen abrollen und bis zu welcher Tagesstunde die mit den einzelnen Ankunftszügen einlaufenden Wagen an den Ladestellen bereit stehen müssen. Wenn die Fristen der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe entsprechend so knapp als möglich angepaßt sind, so handelt es sich nur darum, die Einhaltung dieses Bedienungsplans ständig nachzuprüfen und etwaige Abweichungen festzustellen mit dem Ziel, Unregelmäßigkeiten abzustellen. In gleicher Weise wie der Bedienungsplan die Frist für die zulässige Beförderungsdauer zwischen Ladestelle und Zug bestimmt, legt sie der Wagenübergangsplan auf den Zugwechselstationen zwischen Ankunfts- und Abgangszug fest. Er bestimmt die Abgangszüge für die mit den Ankunftszügen einlaufenden Wagen und gibt die planmäßige Aufenthaltszeit in Stunden an. Notwendig ist Einteilung genügender Rangierleistungen, um die Wagen rechtzeitig zu verarbeiten, sowie Aufstellung des Fahrplans so, daß ausreichende Beförderungsgelegenheiten und zu den Zeiten bestehen, zu denen die Wagen abfahrtbereit sind. In diesem Rahmen, durch Festlegung der verschiedenen zulässigen Fristen läßt sich in Verbindung mit dem Zeitbedarf für die eigentliche Beförderung nach dem Fahrplan der Wagenumlauf oder das „Soll" theoretisch genau berechnen. Der Umlauf wird nach Möglichkeit beschleunigt, wenn die Fristen der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe angepaßt und so knapp als möglich gehalten sind; in Wirklichkeit treten aber Abweichungen von der planmäßigen Beförderung und dadurch Verlängerungen der Beförderungszeit ein.

Die Abweichungen gegenüber Bedienungs- und Wagenübergangsplan festzustellen, ist nicht schwierig, sie werden auf der Bestimmungsstation beim Eintrag der a n k o m m e n d e n Wagen in das Kontrollbuch vom buchenden Beamten ohne weiteres ersehen und brauchen nur in der Spalte „Bemerkungen" bezeichnet zu werden. Wenn auf Abgangs- und Wechselstationen die Begleitpapiere der a b g e h e n d e n Wagen nach den planmäßigen Abgangszügen ausgeschieden werden, so kann auf Grund der zurückbleibenden Papiere nach Abgang jedes Zugs festgestellt werden, welche Wagen nicht planmäßig ab- oder weiterrollen. Es handelt sich also nur darum, diese Wagen einzeln oder der Zahl nach vorzumerken, um der Ursache des Zurückbleibens nachzugehen. Leere Güterwagen, die für die Regel ohne Begleitpapiere befördert werden, rollen nur auf besondere Verfügung; deren Lauf zur Bedarfsstelle kann von der verfügenden Verteilungsstelle leicht überwacht werden, da die leeren Wagen für eine bestimmte Zeit bestellt und abverfügt sind.

Soweit die Abweichungen ihren Grund n i c h t in unvorhergesehenen Störungen oder starkem Wagenanfall haben, handelt es sich um U n r e g e l m ä ß i g k e i t e n, die sich durch pünktliche Dienstbesorgung und Überwachung des beteiligten Personals vermeiden lassen müssen.

Die Abweichungen wirken am empfindlichsten für den Wagenumlauf auf den Strecken, auf denen wenige Züge verkehren, sie verschlechtern den Umlauf weniger auf Strecken, wo Güterzüge in kurzen Abständen verkehren. Es muß daher besonderer Wert darauf gelegt werden, Abweichungen vom vorgesehenen Umlauf auf Strecken mit schwachem Zugverkehr festzustellen, zu verfolgen und abzustellen. Auf Strecken mit starkem Zugverkehr und Beförderungsgelegenheiten in kurzen Zeitabständen kann und braucht nicht immer nur der nächste Zug zur Beförderung vorgesehen werden, es genügt, wenn ein Spielraum gelassen und außer dem zunächst verkehrenden der Zug bestimmt wird, bis zu dem die Beförderung erfolgt sein muß.

Die den Wagenumlauf hemmenden S t ö r u n g e n können von so verschiedener Art und Dauer sein, daß es nicht möglich ist, ihre Wirkung allgemein zum voraus zu bestimmen.

Dagegen ist es möglich und von Wichtigkeit, Vorkehrungen für V e r k e h r s s t e i g e r u n g e n zu treffen, um den Wagenumlauf flüssig zu halten und eine Verschlechterung der Beförderungszeiten gegenüber Bedienungs- und Wagenübergangsplänen zu verhindern. Dies geschieht für die Regel durch Einteilung vermehrter Rangierleistungen und durch Führung weiterer Züge, der Bedarfszüge.

Wenn von der Möglichkeit abgesehen wird, bei Benützung eines Bedarfszuges die Beförderung der Wagen dadurch zu beschleunigen, daß für ihn weniger und kürzere Aufenthalte auf den Unterwegsstationen vorgesehen werden, als für den planmäßigen Güterzug, zu dessen Entlastung der Bedarfszug dient, und daß dem Bedarfszug in erster Linie die Fernwagen beigestellt werden, so muß im allgemeinen eine Beförderungs-Verschlechterung gegenüber dem Lauf nach Bedienungs- und Wagenübergangsplan eintreten, wenn der Bedarfszug nicht früher verkehrt, als der planmäßige Güterzug, und wenn der Überschuß an Wagen nicht dem vor dem fahrplanmäßigen Güterzug verkehrenden Bedarfszug beigestellt wird. Dem früher verkehrenden Bedarfszug können von den Ladestellen kommende Wagen aber nur beigestellt werden, wenn sie früher als im Bedienungsplan vorgesehen ausrangiert und zum Rangierbahnhof überführt werden; dies wird in der Regel durch Einteilung weiterer Rangierleistungen bezüglich der Wagen, die einige Zeit vor dem allgemein vorgesehenen Ladeschluß fertiggestellt sind und ohne Störung der an der Ladestelle beschäftigten Verlader abgeholt werden können, möglich sein. Auf Zugwechselstationen wird sich eine Umstellung der einlaufenden Wagen auf den vor dem fahrplanmäßigen Güterzug abgehenden Bedarfszug nicht ermöglichen lassen, wenn die planmäßige Übergangszeit knapp bemessen ist; da aber regelmäßig auch Züge mit längerer Übergangszeit vorhanden sind, so werden auch für den vor dem planmäßigen Güterzug verkehrenden Bedarfszug Wagen vorhanden sein. Dagegen werden für den Bedarfszug Wagen fehlen, wenn die von der Ladestelle kommenden und mit Ankunftszügen einlaufenden Wagen nicht rechtzeitig verarbeitet werden können. Für diesen Fall, in dem die Zugwechselstation nicht mehr leistungsfähig genug ist, um den Anfall rechtzeitig zu bewältigen, kann eine Verschlechterung des Wagenumlaufs nur vermieden werden, wenn es möglich ist, den Überschuß an Wagen nicht mehr der überlasteten oder kranken Wechselstation, sondern über diese hinaus einer anderen, der weiter vorwärts gelegenen, zuzuführen. Wenn dies möglich ist, so fällt der Aufenthalt, sowohl der planmäßige als auch der wegen der Störung in Aussicht stehende längere, auf der kranken Wechselstation weg, zum mindesten wird er gekürzt. Die gewonnene Zeit wird zweckmäßig zu Rangierzwecken auf vorgelegenen Stationen und in den Ladegleisen verwendet. Die Anwendung des in Betracht kommenden Mittels setzt Vorkehrungen voraus, die bis jetzt nicht allgemein vorgesehen sind, deren Einführung aber wohl im Interesse einer Förderung des Wagenumlaufs bei Stockungen, die auf Störungen sowohl wie auf starken Wagenanfall zurückzuführen sind, empfohlen werden kann. Notwendig ist zunächst, den durchschnittlichen Anfall der Wagen in den Ankunftszügen der Wechselstation, ebenso in den Ladestellen großer Bahnhöfe für eine bestimmte Richtung und von diesen den Anfall für die nächste Wechselstation zu kennen, d. h. vorzeitig zu erheben und zusammenzustellen. Wenn der Wagenanfall der Ankunftszüge einer Strecke A mit der End- zugleich Wechselstation X für eine Richtung B so groß ist, daß aus ihnen ein ganzer Zug für die Endstation Z der Richtung B gebildet werden kann, so ist zu prüfen, wie dieser Zug schon auf den Stationen der Strecke A zusammengestellt werden kann. Möglich ist dies dadurch, daß entweder ein bestimmter Zug der Strecke A (es kann sich um einen planmäßigen oder um einen für solche Zwecke vorgesehenen Bedarfszug handeln) nur Wagen für die Richtung B mitnimmt oder daß von sämtlichen Zügen der Strecke A die Wagen Richtung B unterwegs nach Möglichkeit zusammengestellt und auf einer Station kurz vor der Wechselstation für einen Zug Richtung B abgestellt werden. Der auf

diese Weise entweder auf der Strecke oder auf einer Station vor der Wechselstation gebildete Zug kann sodann, ohne auf der Wechselstation X verarbeitet werden zu müssen, und ohne wesentlichen Aufenthalt über diese hinaus zur nächsten Wechselstation Z geführt werden. Laufen mehrere Strecken in der Wechselstation Z zusammen, so kann das gleiche Verfahren auf den verschiedenen Strecken, A 1, A 2, A 3 usw. angewandt werden, u. U. kann auch von dem Anfall zweier und mehr Strecken für die Richtung B ein Zug auf der Wechselstation X ohne Berühung der eigentlichen Rangiergleise zusammengestellt werden. Das Verfahren, das hier für die Strecke A vorgesehen ist, kann bei entsprechendem Wagenanfall und geeigneter Gleisanlage auch bei der Ladestelle eines großen Bahnhofs Anwendung finden. Hierdurch wird neben einer Beschleunigung des Wagenumlaufs eine wünschenswerte Entlastung der kranken Wechselstation eintreten.

Zusammenfassend ist zu sagen: In den der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe angepaßten Bedienungs- und Wagenübergangsplänen ist ein Mittel vorhanden, die Beförderungsdauer der Güterwagen ohne umfangreiche Aufschreibungen ständig zu beobachten. Die Einhaltung dieser Pläne ist pünktlich zu überwachen, Abweichungen sollen festgestellt werden, den Ursachen ist mit dem Ziel einer Besserung der Wagenbeförderung nachzugehen. Der Güterzugfahrplan ist so aufzustellen, daß ausreichende, dem Ladedienst sowie der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe angepaßte Abfuhrgelegenheiten vorhanden sind; außerdem ist der Rangierdienst so zu regeln, daß die Beförderung der Wagen zu und von den Ladestellen sowie von Zug zu Zug der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs angepaßt und nach Möglichkei beschleunigt wird. Für Störungen und einen die normale Leistungsfähigkeit des Bahnhofs übersteigenden Wagenanfall sind Sondermaßnahmen durch Einschaltung von Bedarfszügen sowie geeignete Bestimmungen über Benützung der Güterzüge vorzusehen, durch die nötigenfalls ein allzustarker, die Leistungsfähigkeit des Wechselbahnhofs übersteigender Wagenanfall ohne dessen Berührung zum nächsten leistungsfähigen Wechselbahnhof umgeleitet werden kann. Wenn so die Beschleunigung der einzelnen Teile des Wagenumlaufs gefördert wird, muß auch das Ziel, die Beförderungsdauer der Güterwagen auf das Mindestmaß zu bringen, erreicht werden. Vor Anordnung weiterer Züge ist zu bedenken, daß durch die Führung weiterer Züge insbesondere auf Strecken mit schwächerem Güterzugsverkehr wohl der Wagenumlauf gefördert wird, die Entscheidung aber, ob es wirtschaftlich ist, vorübergehend weitere u. U. nicht voll ausgelastete Züge zu fahren, hängt im Einzelfall von den jeweiligen Verhältnissen (Stärke des Wagenmangels, Höhe der Fremdwagenmiete) ab.

Die Frage, welche Stellen für die Förderung des Wagenumlaufs verantwortlich gemacht werden und auf seine Beschleunigung einwirken können, ist nach vorstehenden Ausführungen leicht zu beantworten. Es sind in erster Linie die Stellen, die Bedienungs- und Wagenübergangspläne aufzustellen, mindestens zu prüfen haben, also die Verkehrsämter, im Benehmen mit den Betriebsämtern, und da, wo Betrieb und Verkehr zusammengelegt ist, die Betriebsinspektionen, sodann die Dienststellen, die Abweichungen von der planmäßigen Beförderung der Wagen erheben können, die Güterabfertigungen, Stationen und Unterverteilungsstellen. Letztere Stellen hätten in erster Linie auf planmäßige Beförderung der Wagen hinzuwirken und Abweichungen fortlaufend festzustellen, um sie regelmäßig täglich oder mindestens wöchentlich, in gleicher Weise wie die Belastungsaufschreibungen der Güterzüge zur Kenntnis des Güterzugsfahrplandezernenten zu bringen. Hier werden diese Mitteilungen zur Verbesserung des Fahrplans verwendet, wenn nicht Abhilfe auf andere Weise, durch Vermittlung der Ämter oder Betriebs- und Verkehrskontrolleure möglich ist. Nicht zu befürchten ist, daß Abweichungen nicht gemeldet werden, wenn durch die die Bedienungs- und Wagenübergangspläne aufstellenden, jedenfalls prüfenden Ämter genau festgelegt ist, welche Abweichungen aufgezeichnet werden müssen, mit welchen Hilfsmitteln und in welcher Form.

Eine Übersicht über die planmäßige Beförderung der Wagen in den Bezirken der einzelnen Direktionen für die Hauptverwaltung und die Generalbetriebsleitungen kann dadurch gegeben werden, daß bei jeder Direktion errechnet wird, welche planmäßige Zeit zur Beförderung der Wagen zwischen den verschiedenen Übergangsstationen unter Angabe der Entfernungen benötigt wird. Auch können die Fristen für die Beförderung der Wagen zwischen Ankunfts- und Abgangszügen sowie zwischen diesen und den Ladestellen auf Grund der Bedienungs- und Wagenübergangspläne großer Bahnhöfe so übersichtlich zusammengestellt werden, daß die Zentrale sich aus diesen Zahlen ein Bild über den Umlauf der Wagen in den einzelnen Bezirken machen und Vergleiche ziehen kann. Daneben kann auch die Einhaltung der Pläne außer durch die regelmäßigen Aufzeichnungen der Abweichungen durch Verwendung von Beförderungsnachweisen stichweise überwacht werden; aber der Einführung von fortlaufenden Beförderungsnachweisen kann das Wort nicht geredet werden. Einmal erübrigt sich nach vorstehenden Ausführungen deren fortlaufende Führung, sodann wäre sie aber auch zu umständlich und könnte vom Zugbegleitpersonal nicht übernommen werden.

E. Kümmerlen, Stuttgart.

Weniger Stückgut-, mehr Wagenladungsverkehr.

Unter gleicher Überschrift behandelt Eisenbahnobersekretär Beyer (Dresden) in Nr. 13 dieser Zeitung vom 27. März 1924 die Frage, welche Vor- und Nachteile der Stückgut- und der Wagenladungsverkehr für die Eisenbahn haben; in der heutigen Zeit müsse man dem Verkehre, der am wirtschaftlichsten ist, den Vorzug geben und dieses sei zweifellos der Wagenladungsverkehr, bei dem man mit wenig Personal größere Erträge erziele, weil beim Stückgutverkehr der Vorteil der hohen Frachtsätze durch die — zumindest doppelt so hohen — Unkosten zum Nachteil würde. B. erläutert dies besonders durch den Hinweis auf die bahnseitige Be-, Um- und Entladung der Stückgüter, auf die ungenügende Auslastung der Wagen mit Stückgut, auf die besondere Berechnung, Einziehung und Verrechnung der Fracht bei jeder Stückgutsendung im Gegensatze zur Ladung, wobei er mit der Möglichkeit rechnet, daß 7500 (?) einzelne Stückgutsendungen als Sammelladung von 15 000 kg aufgegeben werden. Um den Wagenladungsverkehr zu fördern, den Stückgutverkehr zurückzudrängen, welcher namentlich zwischen größeren Verkehrsplätzen allmählich zum Sammelladungsverkehr übergehen müßte, ist B. dafür, entweder die Stückgutfracht zu erhöhen und damit die Spannung zwischen den Stückgut- und Wagenladungsklassen zu vergrößern oder das „Stückgutwagenladungsgut“ (Sammelgut) in eine billigere Frachtklasse, vielleicht in die Klasse B einzureihen, es auch in der Wagengestellung, Beförderung u. dgl. zu bevorzugen.

Der Artikel ist in der Nr. 14/24 der Speditions- und Schifffahrtszeitung abgedruckt und hat dort wie auch in Nr. 16 lebhafte Zustimmung gefunden, wo er auf S. 348 ff. unter der Überschrift: „Für den Sammelverkehr“ zugunsten der Beschwerden der Sammelspediteure gegen die sinnlose Tarifpolitik der Eisenbahn geltend gemacht, und wo zur Wiederbelebung des Sammelladungsverkehrs „im Interesse von Industrie und Handel, im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn und letzten Endes natürlich auch im Interesse des Speditionsgewerbes“ die Einführung gleicher Tarifbegünstigungen wie die von B. vorgeschlagenen oder auch anderer verlangt wird. „Der Artikel“, so heißt es dort, „sei besonders wertvoll, da er nicht von einem Spediteur, sondern von einem Eisenbahnbeamten verfaßt ist, also von einer Seite, die nicht pro domo spricht.“ Diese Berufung und die Bedeutung, welche dem Artikel seitens der Spediteure beigelegt wird, rechtfertigt es wohl, hier auch das geltend zu machen, was gegen die fr. Tarifmaßnahmen spricht.

B. geht aus von dem Verhältnis des Frachtsatzes der Wagenladungsklasse A zu dem der Stückgutklasse I, das ungefähr 2 : 3 sei, und setzt die bahnseitigen Kosten des Stückgutverkehrs doppelt so hoch als die des Ladungsverkehrs. Schon diese Annahmen sind m. E. fragwürdig und zu beanstanden. Daß für eine Ladung nur mit der allgemeinen Inhaltsbezeichnung „Sammelgut“ die Fracht nach Klasse A oder A^n zu berechnen ist, steht nach § 8 der A. T. Vorschr. außer Zweifel. Besteht dagegen eine Sammelladung aus Gütern der Klassen B bis E und sind im Frachtbriefe neben der Inhaltsangabe „Sammelgut“ die Güter tarifmäßig bezeichnet, so kann die Frachtberechnung nach den ermäßigten Wagenladungsklassen nicht verweigert werden, und es wäre doch sehr befremdend, wenn ein Sammelspediteur, der mit seinem Verdienst auf den Frachtunterschied angewiesen ist, sich diesen Vorteil würde entgehen lassen. In solchen Fällen bietet die Spalte des Frachtbriefs „Inhaltsangabe“ selten genügend Raum, und da es mehrerer Exemplare des Inhaltsverzeichnisses für den Geschäftsverkehr bedarf, werden die Angaben für die in der Ladung enthaltenen Einzelsendungen auf besondere Blätter geschrieben (Bordereau), durch Umdruck vervielfältigt und in einem Abzug dem Frachtbrief angeheftet (§ 56 (5) d. E. G. T. I A). Die Angaben sind, um den Raum auszunutzen, möglichst eng geschrieben, beim Abdruck häufig verwischt und undeutlich geworden und dies, wie die Beach-

tung der Vorschriften über die Frachten für gemischte Sendungen, erschwert und verzögert sehr Frachtberechnung wie auch Buchung, wenn letztere der Inhaltsangabe entsprechend für die Kontrollen eine irgendwie sichere Unterlage gewähren soll, was doch auch im Interesse des Spediteurs liegt.

Vermindert sich so schon in vielen Fällen der von B. für die Bahn angenommene sog. bureautechnische Vorteil, so steigern sich andererseits bei Ladungen die Beförderungskosten in weit höherem Maße, wenn die Beförderung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation nicht in einem geschlossenen Zuge erfolgen kann, sondern eine oder gar mehrfache Umstellung des Wagens auf Zwischenstationen, häufig mit kurzen Zwischenstrecken, erfordert; dann kann auch von einer „reibungslosen und schnellen Beförderung, die häufig ebenso schnell oder gar schneller als die von Eilstückgut ist", wie B. angibt, wohl nicht die Rede sein. Darüber, daß die Bahn bei Bildung von Kurswagen den Laderaum selten ausnutzen kann, besteht wohl kein Zweifel. Es ist aber nicht einzusehen, weshalb dies der Bahn bei Sammelwagen für Orts- und Übergangsgut nicht ebenso gut möglich sein soll, wie dem Sammelspediteur, denn wenn auch letzterer Gut längere Zeit ansammeln kann, so ist andererseits der Zustrom der Güter bei der Eisenbahn dauernd und viel stärker, auch wird im allgemeinen die Vergrößerung der Lade- und Umladeböden für die Bahn nicht schwieriger sein als die Herstellung und Verlängerung von Anschlußgleisen für den Spediteur, welches letztere B. ebenfalls zugunsten des Sammelladungsverkehrs bucht. Der Spediteur ist völlig frei in der Annahme der Einzelsendungen; er wird selbstverständlich sich auf Güter beschränken, welche gute Ausnutzung des Laderaumes gestatten, möglichst nach einer und derselben Station bestimmt sind und bei denen die Spanne zwischen Ladungs- und Stückgutfracht eine möglichst große ist. Anders die Bahn; sie muß Güter der Anl. C sowie das sperrigste Gut, auf jede Entfernung und für jede Station annehmen, sofern es nur die Tarife, die lokalen Einrichtungen und Betriebsverhältnisse zulassen, sie muß die einmal hergestellten Güterböden und Ladeeinrichtungen auch bei schwacher Benutzung in Stand halten, kann auch nicht, wie der Spediteur, das Personal beliebig und zeitweise verringern. Von dem damit verbundenen finanziellen Risiko kann sich die Bahn nicht befreien, sie wird es aber zu ihrem Schaden erheblich vergrößern, wenn sie, wie B. es vorschlägt, durch Tarifbestimmungen den Zustrom von Stückgütern zurückdrängt, und gerade von Gütern, welche sich unter Ausnutzung des Laderaumes in geschlossenen Ladungen (für Orts- und Übergangsstationen) befördern lassen, wie beim Verkehr zwischen größeren Industrie- und Handelsplätzen. Ebensowenig besteht ein allgemeines Verkehrsbedürfnis für Begünstigungen gegenüber den sonstigen Tarifbestimmungen. Während letztere dem Auflieferer von Stückgut feste Sätze für Fracht und Nebengebühren sowie bestimmte Lieferfristen garantieren, ihm auch für den Fall der Beschädigung oder des Verlustes Ersatz in weitestem Maße sichern, ist dies bei der Beförderung in Sammelladung der freien Vereinbarung zwischen Einzelversender und Spediteur, der hier als Frachtführer gilt, überlassen (Anm. 13/14 z. § 413 HGB. in Staubs Kommentar v. 1913), wobei in der Praxis die von dem Verein bzw. den Verbänden der Spediteure festgesetzten, für den Spediteur sehr günstigen allgemeinen Bedingungen die Grundlage bilden, die jedoch im Einzelfalle beliebig, sei es zugunsten, sei es zuungunsten des Versenders ergänzt werden können. Insbesondere kommt hier in Betracht die seit dem Kriege immer stärker erfolgte Haftungsbeschränkung des Spediteurs, die in Nr. 20 der Sped. u. Schiff.-Z. v. 16./5. 24) zwar eingehend begründet wird, aber tatsächlich, was auch aus dem Schlusse des fraglichen Artikels klar erhellt, auf den Versicherungszwang für den Versender hinausläuft. Hier bietet auch die Abtretung der Ansprüche an die Bahn seitens des Sammelspediteurs keinen Ausgleich, zumal wenn an einer Sammelladung mehrere Spediteure beteiligt sind und der Spediteur, welcher die einzelne Sendung übernommen hat, nicht Auflieferer der Sammelladung ist.

Den berechtigten Wünschen auf sichere und rasche Beförderung der Einzelgüter kann, wie dies Ministerialamtmann Reffler-München in der Nr. 15 dieser Zeitung am Schlusse des Artikels über Sammelgut und Sondergut ausführt, wie bisher, auch bahnseitig voll genügt werden, wenn auf größeren Versandschuppen Güter, je nach der Entfernung der Bestimmungsstation zwecks Bildung von Orts- oder Umladewagen auf weite Entfernungen gesammelt und auch sonst geeignete Maßnahmen bei den notwendigen Umladungen und bei der Beförderung getroffen werden. Im D. E. G. T. I B vom 1. Dez. 1920 hieß es auf S. 22:

A. Liste der Güter, bei denen die Fracht nach den Hauptklassen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht der verwendeten Wagen für das wirkliche abgerundete Gewicht mindestens für 10 000 kg zu berechnen sind:

Ziff. 117 Sammelgut.

Unter Sammelgut sind zusammengestellte Ladungen zu verstehen, sofern sie gebildet sind

a) aus Waren verschiedener Gattungen,

b) aus Waren gleicher Gattung, die entweder der Liste A oder verschiedenen Wagenklassen angehören.

In den Fällen zu b müssen die Waren von verschiedenen Versendern an einen Absender zur einheitlichen Beförderung übergeben sein.

und auf S. 32 — gem. Nachtr. III —:

II. Verzeichnis der Wagenladungsgüter, die ohne Gewichtszuschlag in bedeckten Wagen befördert werden:

Ziff. 94 Sammelgut.

Hier fanden sich zwar nicht die von B. in Vorschlag gebrachten Tarifmaßnahmen, Erhöhung der Stückgutfracht und Einreihung des Sammelguts in Klasse B, aber es handelte sich um Tarifbegünstigungen, die unmittelbar eine Frachtermäßigung zugunsten der Sammelspediteure zur Folge hatten. Diese Begünstigungen führten bald zu Berufungen derjenigen Werke, welche regelmäßig selbst Stückgüter aus ihren Betrieben zu Ladungen vereinigten und letztere an Spediteure zur Verteilung an mehrere Endempfänger oder an einzelne Kunden oder an Zweigwerke zum Eigenverbrauch der Bahn aufgaben, und auch der Zentralverband der Deutschen Konsumvereine sowie der Reichsverband Deutscher Konsumvereine in Düsseldorf-Reisholz waren der Ansicht, daß für ihre aus Gütern verschiedener Gattungen bestehenden und für verschiedene Verbrauchervereinigungen bestimmten Ladungen die gleichen Vergünstigungen wie den Sammelspediteuren gewährt werden müßten. Des weiteren führten die Vertreter der deutschen Hafenstädte und Binnenschiffahrtsinteressenten sowie der Verband Märkischer Wasserstraßen Beschwerde gegen die fr. Tarifbestimmungen, sie verlangten die Aufhebung der Begünstigungen der Sammelspediteure, da diese Begünstigungen zur Ausschaltung der Eilfrachtdampfer geführt hätten und eine Konkurrenz der Eisenbahn in ihrem eigenen Betriebe zum Vorteil einer Berufsgruppe auf Kosten der Steuerzahler bilde. Das gab Veranlassung, in der Sitzung der ständigen Tarifkommission vom 19./20. Mai 1921 die Frage der Beibehaltung oder Änderung der fr. Bestimmungen eingehend zu erörtern mit dem Ergebnis,

daß einerseits die Tarifbestimmungen für Sammelgut eine Quelle von Mißhelligkeiten zwischen Spediteuren und Eisenbahndienststellen bildeten und schon während der kurzen Zeit ihres Bestehens so viele Tarifierungszweifel und Berufungen zugunsten anderer Verfrachter verursacht hätten, daß sie auf die Dauer gar nicht beibehalten werden könnten, daß andererseits die inzwischen eingeführte Änderung der Frachtsätze die Spannung zwischen Stückgut- und Ladungsfracht vergrößert und den Spediteuren auch ohne Begünstigung einen gewinnbringenden Sammelverkehr gestatte.

Es wurde deshalb die Streichung der Stellen „Sammelgut" im Verzeichnisse I und in Liste A beschlossen und die Tarifänderung durch Nachtrag IV zum 1. Oktober 1921 durchgeführt.

Ich halte es für bedenklich, daß B. bei seiner Stellungnahme die Verhandlungen der ständigen Tarifkommission nicht berücksichtigt, sie überhaupt nicht erwähnt; jedenfalls kann ich aus seinen Ausführungen nichts entnehmen, was den auf amtlichen und sehr eingehenden Ermittelungen beruhenden Kommissionsbeschluß könnte als verfehlt erscheinen lassen, und der Verein Chemnitzer Spediteure würde in seiner auf S. 349/50 der Nr. 16 der Sped. u. Schiff.-Zeitung abgedruckten Zuschrift an die Chemnitzer Handelskammer wohl nicht von sinnloser Tarifpolitik der Eisenbahn geschrieben haben, wenn er gewußt hätte, daß an der fr. Beschlußfassung auch die durch Gesetz berufenen Vertreter von Handel und Industrie beteiligt waren. Zweifellos waren vor der Verstaatlichung bezw. Verreichlichung der deutschen Bahnen für den Sammelspediteur die Verhältnisse günstiger, da es ihm möglich war, auf Knoten- und Wettbewerbsstationen durch Überweisung von Sammelladungen den Verkehr einer Verwaltung und der mit ihr im Verbande stehenden Bahnen zu verstärken und dafür tarifarisch oder sonst (Überlassung von Anschlüssen, von Bodenräumen usw.) einen Ausgleich zu erhalten, aber in der Hauptsache ist das für die Tarifbegünstigung des Sammelladungsverkehrs geltend gemachte Sinken des Ertrags aus dem Sammeldienste doch wohl auf die Tatsache zurückzuführen, daß sich die Anzahl der Spediteure gegenüber der Vorkriegszeit etwa verdreifacht hat, das zu bewegende Güterquantum dagegen auf ein Drittel zurückgegangen ist (S. 498 der Nr. 22 der Sped.- u. Schiff.-Ztg. v. 31. Mai 1924), was wieder zu rücksichtslosem Wettbewerb mit den in der Nr. 21 derselben Zeitung auf S. 471 ff. geschilderten Folgen geführt hat.

Nottebohm.

Der Revisionsdienst bei der Deutschen Reichsbahn nach ihrer Umwandlung.

Von Rechnungsrevisor, Eisenbahnoberinspektor **Balzer**, Erfurt.

Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in ein kaufmännisches, d. h. ein reines Erwerbsunternehmen, wird eine Reihe tiefgehender Änderungen sowohl in verwaltungs- wie auch in betriebs- und verkehrstechnischer Hinsicht zur Folge haben. Auch der bisherige Kontroll- und Revisionsdienst wird von diesen Änderungen nicht verschont bleiben dürfen. Für letztere Änderungen werden im nachfolgenden Vorschläge gemacht in der Absicht, an weiteren möglichen und notwendigen Vereinfachungen und damit verbundenen Ersparnissen bei der Deutschen Reichsbahn nach besten Kräften mit beizutragen.

Die außerordentlich günstigen Ergebnisse der deutschen Staatsbahnen vor dem Kriege und selbst die Tatsache, daß die deutschen Bahnen trotz des Verlustes ertragsreicher Strecken und der Abgabe eines großen Teiles ihres besten Fahrparks sich ebenso schnell von den Folgen des Krieges erholten als die Bahnen der Siegerstaaten, sind zweifellos mit zurückzuführen auf die bei den deutschen Bahnen übliche scharfe Kontrolle und Revision aller Verwaltungsvorgänge. Man begnügt sich nicht damit, Bestimmungen zu erlassen und Anordnungen zu treffen, sondern tut dann das wichtigste: Man überzeugt sich, daß die Bestimmungen beachtet, die Anordnungen pünktlich und ordnungsmäßig ausgeführt werden. Der deutsche Reichsbahnbeamte weiß, daß seine Leistungen einer eingehenden Prüfung unterzogen werden; er bemüht sich daher, sein Bestes zu leisten, um Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen. Der moralische Erfolg dieses Kontroll- und Revisionsdienstes ist also entschieden größer als der zutage tretende finanzielle Erfolg.

Dieses Kontroll- und Revisionssystem wurde jedoch mit der Zeit so ausgebaut und verfeinert, daß es allmählich des Guten zu viel wurde. Im Laufe der letzten Jahre vor dem Kriege und später wurde und wird noch zweifellos z u v i e l kontrolliert und revidiert und damit die Entschlußkraft und das Verantwortlichkeitsgefühl der untergeordneten Verwaltungsstellen herabgedrückt.

Insbesondere im Kassen- und Rechnungswesen hat sich ein umständliches und daher kostspieliges Revisionssystem eingebürgert, für das in einem kaufmännischen Betriebe kein Platz sein kann. Als Beweis hierfür folgendes kleines Beispiel: Auf der Rechnung eines Unternehmers über eine Leistung oder Lieferung bescheinigt der in Frage kommende Dienststellenvorsteher die ordnungsmäßige Ausführung der Leistung oder Lieferung und macht auf ihr die für Buchung und nachfolgende Revision erforderlichen Angaben. Als 2. Kontrollinstanz tritt das zuständige Amt in Tätigkeit, das die rechnerische Richtigkeit der Rechnung feststellt, den Betrag im Wirtschaftsbuche vermerkt und die Rechnung zur Zahlung v o r l ä u f i g anweist. Nachdem die Rechnung von der Stationskasse bezahlt und der Hauptkasse als bares Geld angerechnet worden ist, landet sie beim Rechnungsbüro, wo sie einer 3. Nachprüfung, und zwar in formeller Hinsicht, unterzogen wird. Hierauf gelangt sie zur 4. Revisionsinstanz, dem Rechnungsrevisor, der sie einer scharfen Prüfung in formeller, rechnerischer und sachlicher Hinsicht unterzieht und ihre e n d g ü l t i g e Anweisung (Bestätigung) durch die Reichsbahndirektion veranlaßt. Mit dieser „Generaluntersuchung" ist jedoch bekanntlich der Leidensweg der „schwergeprüften" Rechnung noch nicht beendet. Als Beleg zur Jahresrechnung wandert sie mit vielen Tausenden von Leidensgenossinnen zum Rechnungshof des Deutschen Reiches, um hier zum 5. Male auf „Herz und Nieren" nachgeprüft zu werden.

Wenn ein Rechnungsbeleg f ü n f Kontroll- bzw. Revisionsstellen durchlaufen muß, ehe er zur Ruhe kommt, dann darf man wohl behaupten, daß von diesen fünf Stellen zwei, zum mindesten aber die letzte Revisionsstelle, der Rechnungshof, überflüssig ist. Mit seinem Ausscheiden für die Reichsbahn kann wohl bestimmt gerechnet werden, weil sich sein weiteres Bestehen als Revisionsinstanz für die deutschen Bahnen vom kaufmännischen Standpunkte aus nicht mehr rechtfertigen ließe. Es ist leicht erklärlich, daß beim Rechnungshofe, als der 5. Revisionsstelle, in sachlicher, also wirtschaftlicher Beziehung nur selten etwas gefunden wurde. Daß dagegen die vom Rechnungshofe verlangten Auskünfte und Begründungen einen außerordentlich umfangreichen, zeitraubenden und daher kostspieligen Schriftwechsel erforderten, sei nur nebenbei erwähnt.

Hoffentlich ersetzt man nicht den Rechnungshof durch ein „Revisionsamt" bei der Hauptverwaltung der Reichsbahn. Es muß genügen, wenn der vorerwähnte Rechnungsbeleg drei Kontroll- bzw. Revisionsstellen — Dienststelle, Amt, Rechnungsrevision — durchläuft und von der letzten Stelle bei der Reichsbahn endgültig geprüft und abgenommen wird.

Die Rechnungsrevisoren üben jetzt ihre Revisionstätigkeit aus unter Aufsicht und Leitung des Kassenrats; sie unterstehen ferner dem Haushaltsrat und dem Präsidenten der Reichsbahndirektion. Aus Gründen der Sparsamkeit und eines schnelleren und vielleicht auch reibungslosen Geschäftsverkehrs erscheint es zweckmäßig, die Geschäfte des Kassenrats und des Haushaltsrats in einer Person, dem „Finanzdezernenten" zu vereinigen, der dann allein für Aufsicht und Leitung des Revisionsdienstes verantwortlich sein würde. Dieser Finanzdezernent (Finanzrat oder Haushaltsrat) wäre dann allerdings von allen jetzt vom Kassenrat vorzunehmenden Kassen-, Geschäfts- und sonstigen örtlichen Prüfungen zu befreien (sie würden den Rechnungsrevisoren zu übertragen sein), damit er neben seinen Haushaltsgeschäften sich ausschließlich der Aufsicht und Leitung des Revisionsdienstes widmen könnte.

Das vom Rechnungsrevisor geprüfte und endgültig abgenommene Rechnungsmaterial bleibt dann bei der Reichsbahndirektion und wird bei dieser so aufbewahrt, daß es jederzeit leicht vom Finanzdirektor der Hauptverwaltung eingesehen werden kann. Nur die Jahreshauptrechnung und die monatlichen Abschlüsse der Hauptkasse werden der Hauptverwaltung (Direktorium) vorgelegt. Mit dem Ausscheiden des Rechnungshofes können auch die bisher für ihn aufzunehmenden Verhandlungen über die Abnahme der Jahresrechnungen (Teilrechnungen) wegfallen. Für Sachen von allgemeiner Bedeutung genügt das Revisionsbuch, das von Fall zu Fall dem Finanzdirektor von dem Finanzdezernenten vorgelegt wird.

Der vom Rechnungsrevisor wahrzunehmende sogenannte innere Revisionsdienst wird nur dann für die Reichsbahn ein ersprießlicher sein, wenn er sich möglichst nahe an die Verwaltungsvorgänge anschließt. Um dies zu erreichen, wird mit dem bisherigen Verfahren der Bezahlung der Rechnungen durch die Stationskassen gebrochen werden müssen. Die jetzt übliche Aufnahme der Rechnungen in Zusammenstellungen bei den Ämtern, ihre Anrechnung in größeren Zeitabschnitten durch die Stationskassen bei der Hauptkasse und ihre erst darauf folgende Behandlung bei der Hauptkasse ist zu umständlich und zeitraubend. Der Revisor gelangt jetzt zu spät in den Besitz der Rechnungsbelege. Auch der Geschäftswelt gegenüber wirkt dieses Verfahren sehr bürokratisch. Daher halte ich folgendes Verfahren für zweckmäßiger:

Sämtliche Rechnungen werden durch die Hauptkasse im Wege des Bank- oder Postscheckkontos bezahlt — auch an Empfänger, die kein Konto haben —. Bei den Ämtern und diesen gleichgeordneten Stellen werden die von den Dienststellen usw. eingehenden Rechnungen rechnerisch festgestellt, ausgetitelt, mit den sonst noch erforderlichen Angaben versehen, e n d g ü l t i g zur Zahlung angewiesen und in die Wirtschaftsbücher eingetragen. Hierauf werden sie sofort — zur Vermeidung von Verlusten — in besonderen roten oder gelben Schriftwechselmappen mit Dienstmarkenverschluß an die Hauptkasse gesandt, von dieser sogleich bezahlt und gebucht und hierauf dem Rechnungsrevisor übergeben, der sie in der bisherigen Weise prüft und sich von der richtigen Buchung bei der Hauptkasse überzeugt.

Gegen dieses Verfahren könnte eingewendet werden, daß es für die Hauptkasse eine Mehrarbeit gegenüber dem bisherigen Verfahren bedeutet. Bei einer näheren Prüfung wird man sich jedoch bald vom Gegenteil überzeugen können. Abgesehen von der Arbeit der Aufnahme der Rechnungen in Zusammenstellungen bei den Ämtern und ihrer Zahlung und Anrechnung durch die Stationskassen, entsteht der Hauptkasse durch die Überwachung des Eingangs der Rechnungen und ihrer ordnungsmäßigen Anrechnung, den erforderlichen Rückfragen bei Ämtern und Stationskassen, den Buchungen der Zusammenstellungen und nicht zuletzt durch die zeitraubenden Suchereien bei Fehlern in den Zusammenstellungen und Anrechnungen — man muß, um klar zu sehen, doch auf den einzelnen Beleg zurückgreifen — entschieden ebensoviel Arbeit, wie bei einer Zahlung und Einzelbuchung der Rechnungen. Nach außenhin würde das vorgeschlagene Verfahren zweifellos kaufmännischer als das jetzige wirken. Neben einer wesentlichen Entlastung der Stationskassen ermöglicht es aber die so erwünschte s o f o r t i g e Revision der Rechnungen und der ihnen zugrundeliegenden Vorgänge im Anschluß an ihre Bezahlung. Unregelmäßigkeiten lassen sich um so eher aufklären und ausgleichen, je weniger Zeit seit ihrer Entstehung verflossen ist.

Um den anstrengenden Revisionsdienst nicht zu einem geisttötenden und damit zu einem für die Eisenbahnverwaltung unfruchtbaren zu machen, wird man auch dem Rechnungsrevisor eine größere Selbständigkeit einräumen müssen. Diese wird seine Dienstfreudigkeit und sein Verantwortlichkeitsgefühl jedenfalls mehr heben, als zum Beispiel der jetzige Zustand, daß er seine gezogenen Erinnerungen dem Hilfsdezernenten 10a zur Unterschrift vorlegen muß. Im Interesse eines einfachen und schnellen Geschäftsverkehrs ist es jedenfalls besser, wenn der

Rechnungsrevisor seine Erinnerungen selbst verantwortlich unterschriftlich vollzieht. Damit würde er auch nach außen hin eine größere Autorität gewinnen. Nur Sachen von entscheidender Bedeutung wird der Finanzdezernent, Anordnungen noch der in Frage kommende Sach- oder Streckendezernent mit zu vollziehen haben.

Im allgemeinen werden Finanzdezernent und Rechnungsrevisor mehr außerhalb des Rahmens der Bezirksverwaltung, also der Reichsbahndirektion, gestellt werden müssen, um sie in ihrem Urteil, ihrer Kritik völlig unbefangen zu machen.

Was den sogenannten äußeren Kontroll- und Revisionsdienst anbelangt, so wird auch er zur Ersparung von Revisionspersonal und Reisekosten unbedenklich eingeschränkt werden können. Auch die von Beamten der Reichsbahndirektionen bei den äußeren Dienststellen auszuführenden Geräte-, Materialien- und sonstigen Revisionen, sowie Lagerübergaben bei Versetzungen von Lagerverwaltern können den Ämtern übertragen werden, deren Vorstände und ihre Vertreter sowieso die Dienststellen ihres Bezirks gegen eine Reisekostenpauschvergütung öfter kontrollieren. Bei den Verkehrsämtern wird statt der bisher üblichen zwei Kassen-(Verkehrs)-kontrolleure nur einer genügen (wie ja auch während des vergangenen Krieges!), wenn man die hohe Zahl der von ihnen auszuführenden Kassenrevisionen herabsetzt. Dafür dürfte es sich empfehlen, bei Dienststellen mit einem besonderen Kassenbeamten den Leiter der Dienststelle zu verpflichten, in entsprechenden Zeiträumen durch unvermutete Revisionen sich von der ordnungsmäßigen Führung der Kasse zu überzeugen; für etwaige Kassendefekte, die auf eine mangelhafte oder unterbliebene Kassenrevision seitens der Dienststellenleiter zurückzuführe sind, könnte man diese mit haftbar machen.

Im Gegensatz zu den vorstehend angeführten Kontrollstellen, deren Prüfung sich vorwiegend auf die A u s g a b e n der Reichsbahn erstreckt, hat man bisher offenbar die Kontrollstellen, denen die Prüfung der Verkehrs e i n n a h m e n (Frachten) obliegt, etwas stiefmütterlich behandelt. Ein Beweis für diese Behauptung sind die zahlreichen, oft recht einträglichen privaten Reklamationsbüros, deren Leiter in der Regel ehemalige, mit dem Tarifwesen der Eisenbahn gut vertraute Eisenbahnbeamte sind. Diese Reklamationsbüros prüfen für Firmen mit einem größeren Warenempfang die Frachtbriefe über die eingegangenen Güter nach. Als Entlohnung für solche Nachprüfungen beanspruchen diese Büros nur einen mäßigen Satz vom Hundert der von ihnen festgestellten und bei der Reichsbahn reklamierten überhobenen Frachtbeträge. Die Zahl der von ihnen ermittelten zu n i e d r i g e n Frachtberechnungen bleibt selbstverständlich ihr Geheimnis. Zu niedrige Frachtberechnungen, die von den Empfangsabfertigungen und den Verkehrskontrollen nicht gefunden werden, bilden für die Reichsbahn eine oft ganz erhebliche Einbuße an Einnahmen. Man war bisher vielfach der Ansicht, daß das im Betriebsdienste und in den übrigen Büros der Reichsbahndirektionen nicht mehr recht geeignete Personal für den Dienst in den Abfertigungen und den Verkehrskontrollen noch gut genug sei. Der Abfertigungs- und Verkehrskontrolldienst wird wieder höher bewertet werden müssen, wenn man die Reichsbahn vor Einnahmeausfällen schützen will. Die nach meinen Ausführungen im vorigen Abschnitt bei den Verkehrsämtern verfügbaren zweiten Kassen-(Verkehrs-)kontrolleure werden sich für die Reichsbahn viel nutzbringender verwenden lassen, wenn sie nicht als Kassen-, sondern ausschließlich als „V e r k e h r s“kontrolleure beschäftigt werden. Neben der Beaufsichtigung des Personen- und Güterverkehrs wird ihre Hauptaufgabe darin bestehen, bei den Abfertigungen sich von dem ordnungsmäßigen Zustande des Tarifmaterials zu überzeugen und an Hand dieses sowie der vorhandenen Versand- und Empfangsbriefe (Expreßgutkarten, Gepäckscheinstämme) die Berechnung der Frachten in möglichst weitem Umfange eingehend nachzuprüfen. Hierbei wird bald das für den Abfertigungsdienst, insbesondere aber für die wichtige Frachtberechnung ungeeignete Personal herausgefunden werden und dessen Zurückziehung veranlaßt werden können.

Mit diesen verhältnismäßig kurzen Ausführungen hoffe ich ein Bild gezeichnet zu haben, das in großen Zügen einen genügenden Gesamtüberblick bietet über die m. E. für die Folge zweckmäßigste Revision aller die Einnahmen und Ausgaben berührenden Verwaltungsvorgänge bei der Deutschen Reichsbahn. Für die diesem Bilde noch fehlenden Einzelheiten ist an dieser Stelle kein Raum; sie werden besonderen Beratungen vorzubehalten sein, mit Beamten des Kassen- und Revisionsdienstes, die außer einem umfangreichen Fachwissen auch noch die allgemein seltene Gabe besitzen: sich freimachen zu können von Gewohntem und Überliefertem.

Bei diesen Beratungen wird der kaufmännische Grundsatz „einfach und zweckmäßig“ vorherrschen müssen, denn das einfachste und zweckmäßigste ist auch das sparsamste, und Sparsamkeit wird die Deutsche Reichsbahn künftig noch mehr als bisher üben müssen, um ihre schwere Aufgabe auch nur einigermaßen erfüllen zu können.

Psychotechnischer Ausschuß der Deutschen Reichsbahn.

Am 26. und 27. Juni d. J. hielt der Psychotechnische Ausschuß der Deutschen Reichsbahn in Würzburg seine zweite Sitzung ab. Die Deutsche Reichsbahn-Hauptverwaltung war wiederum durch ihren Sachreferenten für Bildung, Unterricht und Psychotechnik, Geh. Baurat Dr.-Ing. S c h w a r z e, ferner durch Geh. Medizinalrat Dr. W a g n e r vertreten.

Da der Ausschuß die Entwicklung der Psychotechnik und ihre Anwendung im Eisenbahndienste fortlaufend verfolgen und begleiten muß, wurden zunächst die Untersuchungen über die E i g n u n g s p r ü f u n g e n f ü r H a n d w e r k s l e h r l i n g e weiter fortgeführt. Die reinen Kenntnisprüfungen wurden im Rahmen der eigentlichen Eignungsprüfung als entbehrlich erkannt und sollen verlassen werden. Dagegen sollen die Denk- und Urteilsproben sorgfältig weitergepflegt werden. Eingehend wurde wieder die Prüfung auf Handgeschicklichkeit behandelt, ein von dem Psychotechnischen Laboratorium in München dazu entworfenes Gerät, der „Kettenleger“, soll dafür eingeführt werden. Bei der Frage, wie die Sinnestüchtigkeit in der Eignungsprüfung für Handwerkslehrlinge berücksichtigt werden soll, ergab sich die Notwendigkeit, mit dem Ausschusse der Bahnärzte Fühlung zu suchen, da es sich um das Grenzgebiet zwischen Psychologie und Physiologie handelt.

Die Psychotechnische Versuchsstelle Berlin führte die von ihr durchgebildeten E i g n u n g s p r ü f u n g e n f ü r V e r k e h r s b e a m t e u n d f ü r R a n g i e r e r vor. Die Prüfgeräte für beide Prüfverfahren sind in einem mustergültig ausgestatteten Sonderwagen untergebracht, so daß die Prüfungen an jedem beliebigen Punkte abgehalten werden können. Die beiden Prüfverfahren wurden eingehend durchberaten und sollen der Deutschen Reichsbahn-Hauptverwaltung zur baldigen Einführung empfohlen werden. Handelt es sich doch um Ausleseprüfungen, die den unmittelbaren Nutzen der Psychotechnik deutlich zeigen. Eine sorgfältige Auslese der Rangierer bildet ein sicher wirkendes Gegengewicht gegen die persönlichen Unfälle, die in diesem Dienste so zahlreich zu beklagen sind. Die Auslese der Verkehrsbeamten dagegen wird sich wirtschaftlich günstig auswirken. Denn die großen Ausfälle an Einnahmen, die die Reichsbahn täglich durch fehlerhafte Handhabung der Tarife und durch Unterschleife erleidet, werden durch eine sorgfältige Auslese und Schulung der Beamten erheblich vermindert werden.

Weiter wandte sich der Ausschuß der E i g n u n g s p r ü f u n g f ü r L o k o m o t i v f ü h r e r zu. Für diese wichtige, tief einschneidende Prüfung hat die Psychotechnische Prüfstelle Dresden ein vollständiges Verfahren ausgearbeitet und weitgehend erprobt. Gleichzeitig sind Versuche der Psychotechnischen Versuchsstelle in Berlin im Gange, um ein Prüfverfahren zu erproben, das den allgemeinen Grundsätzen nach ähnlich, aber in vereinfachter Ausführungsform arbeiten soll. Der Ausschuß hat für die weitere Behandlung einige Richtlinien festgelegt und im übrigen beschlossen, die noch erforderlichen Arbeiten so zu fördern, daß schon in seiner nächsten Sitzung für die allgemeine Einführung ein entscheidendes Ergebnis erzielt werden kann.

Angesichts dieser weitausschauenden Ziele hatte der Ausschuß auch die Frage zu behandeln, welche Auswirkungen die Einführung der verschiedenen Prüfverfahren im Verwaltungsdienste haben wird. Der Ausschuß war der übereinstimmenden Meinung, daß es sich nicht umgehen lassen werde, eine Zahl von P r ü f b e a m t e n h a u p t a m t l i c h für die Prüftätigkeit besonders auszubilden.

In allgemeinere Erwägungen wurde der Ausschuß durch einen Vortrag „P s y c h o l o g i e i m E i s e n b a h n w e s e n“ geführt, den Dr. M a r b e, Professor an der Universität Würzburg, vor dem Ausschusse hielt und über den gleichzeitig berichtet wird. Da die von dem Vortragenden vorgeführten Untersuchungen seines Instituts über die „Umsteller“ und „Unfäller“ in besonders lebhaften Beziehungen zu den Eisenbahnunfällen stehen, übernahm es Professor Dr. M o e d e als Mitglied des Ausschusses, sie für spätere Beratungen für den Ausschuß weiter zu behandeln. Solche und ähnliche Arbeiten sollen dann zu einer „Psychologie des Eisenbahnunfalles“ ausgebaut werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Aus dem besetzten Gebiet** schreibt das W. T. B.: Das Problem der rheinisch-westfälischen Bahnen ist durch den französischen Plan, mehrere tausend französische und belgische Eisenbahner im Betriebe der rheinischen Eisenbahnen zurückzulassen, noch immer nicht gelöst. Die Erkenntnis, daß ein Mischsystem, wie es die Durchsetzung deutschen Eisenbahnpersonals mit fremdländischem Personal darstellt, praktisch und wirtschaftlich unmöglich ist, scheint sich zwar durchgerungen zu haben. Die Nachricht, daß eine Einigung in London dahingehend erzielt worden sei, daß den französischen und belgischen Eisenbahnern der Betrieb einer Strecke westlich von Köln anvertraut werden solle, wird uns von sachverständiger Seite als äußerst unwahrscheinlich bezeichnet. Abgesehen davon, daß eine wirkliche „Einigung" auch eine Einigung mit der deutschen Seite voraussetzt, würde dies die Schwierigkeit des Mischsystems kaum vermindern. Praktisch würde eine solche französisch-belgische Strecke einem fremden Zwischenglied gleichkommen, das man willkürlich in eine deutsche Eisenbahnstrecke einschaltet; es würde eine Verkehrsschranke, wenn nicht ein Hindernis darstellen, das sich nicht nur verlangsamend und erschwerend im durchgehenden Verkehr, sondern vor allem auch durch die unvermeidbaren Betriebserschwernisse und Reibungen erheblich finanziell auswirkt. Dadurch würden der Deutschen Reichsbahn unproduktive, unwirtschaftliche Ausgaben entstehen, die sie wegen der Rückwirkung auf das ganze übrige Reichsbahngebiet bei ihrer künftigen Belastung mit Reparationsabgaben nicht tragen kann. Gerade die zum Westen führenden Eisenbahnstrecken sind jedem Fachmann als besonders empfindlich schon seit Jahrzehnten bekannt. Daß französischen Prestigegründen zuliebe eine derartige unbegründete, unwirtschaftliche und unpraktische „Einigung" erreicht werden sollte, muß füglich bezweifelt werden. Für ein Eisenbahnwesen, das zur Aufbringung der ihm zugedachten Lasten mit dem höchsten wirtschaftlichen Wirkungsgrad betrieben werden muß, ist ein solcher Vermittlungsweg unmöglich.

— **Neuausgabe des Reichslohntarifvertrags.** Mit Wirkung vom 1. August 1924 tritt der neue Reichslohntarifvertrag in Kraft, der den Dienststellen besonders zugehen wird. Mit dem gleichen Zeitpunkt verlieren der Lohntarifvertrag in der Fassung vom 24. September 1923, soweit er nach dem Erlaß 92. 91. 233. 7 vom 12. April 1924 noch in Kraft ist, sowie die Vereinbarungen in der Anlage A zum Erlaß vom 12. April 1924 und alle zum L. T. V. vom 24. September 1923 und zu dieser Anlage A erlassenen Bestimmungen ihre Gültigkeit, sofern sie dem neuen L. T. V. entgegenstehen. Die Stunden- und Schichtlöhne, die mit Wirkung vom 1. Juni 1924 an vereinbart sind (Anlage 1 zum Erlaß 91. 232. 120. vom 25. Juni 1924), die zur Zeit bestehende Lohngebietseinteilung und die zur Zeit geltenden Ortslohnzulagen bleiben weiter in Kraft. Zusammen mit dem neuen Manteltarif bilden sie ab 1. August 1924 ein einheitliches Tarifwerk.

— **Anträge auf Frachtermäßigungen.** Das Reichsverkehrsministerium ist, wie die DAZ. meldet, in letzter Zeit aus den Kreisen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft mit ungezählten Anträgen auf Herabsetzung der Eisenbahnfrachten bestürmt worden. Um ein Bild zu gewinnen, inwieweit und in welcher Form wenigstens geholfen werden könnte, hat das Ministerium bei den Spitzenverbänden angefragt, welcher Weg, nämlich eine allgemeine Tarifsenkung oder weitere Einführung einzelner Ausnahmetarife, von den Vertretern des deutschen Wirtschaftslebens für dieses als das richtigste angesehen werde.

Im Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie haben hierüber eingehende Beratungen stattgefunden, bei denen alle Wirtschaftsgruppen zu Wort gekommen sind. Für die Haltung der Industrie muß die Tatsache richtunggebend sein, daß die Preise aller Waren seit einem halben Jahre im ständigen Rückgang begriffen und teilweise bereits auf dem Friedensstand oder darunter angelangt sind, die Eisenbahnfrachten dagegen bisher nur in geringem Maße, seit fünf Monaten überhaupt nicht mehr herabgesetzt wurden. Während man das durchschnittliche Preisniveau etwa 25 % über den Friedensstand annehmen kann, liegen die Eisenbahnfrachten jetzt noch zwischen 70 und 267 % über den Vorkriegssätzen — in den einzelnen Tarifklassen verschieden. Um hier Abhilfe zu schaffen, hält es die Industrie für erforderlich, von beiden Möglichkeiten, die das Ministerium zur Erörterung gestellt hat, nebeneinander Gebrauch zu machen. Der Standpunkt des Reichsverbandes wurde in nachstehenden Leitsätzen zusammengefaßt:

1. Der Preisabbau kann ohne Eisenbahntarifabbau nicht fortgeführt werden.
2. Dem bisherigen durchschnittlichen Preisabbau entspräche ein Tarifabbau von mindestens 25 %. Indessen darf die Frachtermäßigung den Durchfuhrtarifen nicht zugute kommen.
3. Dieser Tarifabbau darf sich nicht auf die Normalfrachtsätze beschränken, sondern muß in gleichem Maße den zugehörigen Ausnahmetarifen zugute kommen.
4. Die Frachtsätze für Materialien, wie Kohle und Eisen, müssen in gleichem Maße wie für die anderen Güter ermäßigt werden.
5. In der Zukunft muß der Tarifabbau gleichen Schritt mit dem Preisabbau halten, mit dem Ziele, das Friedensverhältnis für alle Güter herbeizuführen. Schon jetzt bedarf das Verhältnis der einzelnen Tarifklassen unter Berücksichtigung der Vorkriegsverhältnisse einer eingehenden Nachprüfung. Wo dies durch die zu 2 beantragte allgemeine Frachtermäßigung nicht erreicht wird, muß die Friedensklassifikation wieder hergestellt werden.
6. An eine Beseitigung von Ausnahmetarifen kann heute nicht gedacht werden.
7. Im Gegenteil verlangt die besondere Lage verschiedener Wirtschaftszweige und die Förderung der Ausfuhr die Weiterentwicklung von Ausnahmetarifen.
8. Die Durchführung bereits genehmigter oder in Vorbereitung befindlicher Ausnahmetarife darf durch vorstehende Anträge keine Verzögerung erleiden.
9. Es wird beantragt die Wiedereinführung der ermäßigten Abfertigungsgebühr auf kurze Entfernungen bis 100 km.
10. Die vorstehenden Anträge sollten mit sofortiger Wirkung genehmigt werden.

Die Entschließung wurde von dem Vertreter des Reichsverbandes bei der Besprechung im Reichsverkehrsministerium vorgetragen und vertreten. Eine verbindliche Äußerung des Ministeriums, ob und in welchem Ausmaß eine Tarifermäßigung erfolgen solle, wurde nicht gegeben. Darüber sollen erst Beratungen im Ministerium auf Grund der Besprechungen mit den Vertretern der Wirtschaft stattfinden.

— **Wiederaufgenommene Schlafwagenläufe.** Seit Wiedereinlegung der Züge D 54 und D 55 zwischen London-Holland und Wien über Köln, Wiesbaden, Frankfurt, Würzburg, Passau werden in ihnen, wie früher auch, wieder Schlafwagen zwischen Aachen-Würzburg und Vlissingen-Würzburg geführt. Während der Wagen Vlissingen-Würzburg täglich verkehrt, läuft der Wagen Aachen-Würzburg nur viermal wöchentlich, und zwar in beiden Richtungen Sonntags, Montags, Mittwochs und Freitags. Die Abfahrt von Aachen erfolgt 10.52 nm., von Vlissingen 5.35 nm., von Würzburg 9.28 nm.

— **Eisenbahnunglück bei Mellrichstadt.** Die Reichsbahndirektion Erfurt teilt hierzu mit: Am 2. d. Mts. nachmittags 9.28 Uhr ist der Sonderzug 4583 in Mellrichstadt infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Ausfahrtsignals auf die für den Zug 4583 bestimmte Vorspannlokomotive aufgefahren. 17 Personen, darunter der Zugführer, der Lokomotivführer, der Heizer des Zuges und der Lokomotivführer der Vorspannlokomotive sind verletzt; die Verletzungen sind fast sämtlich leichter Natur. Beide Lokomotiven entgleisten und sind beschädigt. Der Packwagen wurde zertrümmert. Ein Personenwagen ist schwer und einer leicht beschädigt. Die Gleisverschiebungen sind gering. Die Instandsetzung wird voraussichtlich zwölf Stunden dauern. Der Verkehr Meiningen-Schweinfurt wird aufrechterhalten.

— **Direkte Verbindung London-Warschau.** Durch die Wiedereinlegung der Züge D 11 und D 12 zwischen Berlin und Warschau erhält auch der Berlin-London-Expreß wieder unmittelbare Anschlüsse nach und von Frankfurt/Oder, Posen und Warschau. Die Ankunft von London erfolgt in Berlin Schles. Bhf. 5,56 nm., die Weiterfahrt 7,00 nm., die Ankunft in Frankfurt 8,12 nm., in Posen 1,53 früh und in Warschau 9,11 vm. am folgenden Tage. Der von Warschau 9,05 nm, von Posen 4,34 und von Frankfurt 10,24 vm. abfahrende Zug D 12 erreicht Berlin Schles. Bhf. um 11,50 vm. folgenden Tages und somit den daselbst 12,10 nm. abfahrenden Expreß nach London.

— **Verkehr mit der Insel Sylt.** Reisende, die nach der Insel Sylt fahren, brauchen sich dank dem Entgegenkommen der dänischen Behörden nicht längere Zeit unfreiwillig im Wartesaal des Bahnhofs Hoyerschleuse aufzuhalten. Sie können unmittelbar zu den Dampfern nach Sylt gelangen und sie besteigen. Zur Aufnahme einer Erfrischung steht selbstverständlich der Aufenthalt im Wartesaal des Bahnhofs jedermann frei.

— **Gesellschaftsreisen nach Bornholm.** Die vom Mitteleuropäischen Reisebüro veranstalteten mehrtägigen Gesellschaftsreisen nach Bornholm, die nach dem bisherigen Plane Sonntags und Mittwochs in Saßnitz begannen, sind auf die Sonntage beschränkt worden. Die Abfahrt von Saßnitz erfolgt mit dem Dampfer „Freya" 5.00 morgens.

— **Abfertigung von Musterkoffern.** Zwischen der Reichsbahndirektion Berlin und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin war im Jahre 1922 eine Vereinbarung getroffen, nach der zur Erleichterung der Abfertigung die Kammer vertrauenswürdigen Firmen nach ordnungsmäßiger Prüfung Bescheinigungen dahingehend ausstellen konnte, daß die mitzunehmenden Koffer tatsächlich Muster im Sinne des § 30 EVO. enthielten. Der Antrag der Kammer, im Interesse der einheitlichen Handhabung der Annahme und Abfertigung von Musterkoffern derartige Musterkoffer-Bescheinigungen für den ganzen Reichsbahnbezirk allgemein durch die Industrie- und Handelskammern zuzulassen, wurde von der ständigen Tarifkommission in ihrer 154. Sitzung abgelehnt. Mit Rücksicht auf diese Stellungnahme ist auch die Maßnahme für den Direktionsbezirk Berlin aufgehoben worden. Musterkoffer-Bescheinigungen werden demnach von der Industrie- und Handelskammer nicht mehr ausgestellt.

— **Zwei Zugspitze-Bahnen.** Dem Berliner Lokalanzeiger wird von unterrichteter Seite geschrieben:

In den letzten Wochen hat sich die Öffentlichkeit lebhaft mit Plänen von Bahnen auf Deutschlands höchsten Berg, die 3000 m hohe Zugspitze in den Bayerischen Alpen, beschäftigt. Freudig begrüßt von den einen, daß es nun auch wenig geübten Wanderern möglich sein werde, im Hochsommer in die Regionen des ewigen Schnees zu gelangen, wurden diese Pläne von den anderen abgelehnt, weil durch sie das Besteigen der Zugspitze zu einer Modesache werden und der alpine Touristensport seine ästhetischen und ethischen Wirkungen erheblich einbüßen würde. Welche der beiden Richtungen in der Gegenwart aber auch die größere Berechtigung haben möge — die Pläne sind da, und nicht nur diese, sondern in wenig Monaten wird eine Bahn fertig sein. Da kann es sich nicht mehr darum handeln, das Für und Wider zu erörtern, sondern sachlich die beiden Projekte zu betrachten.

Es handelt sich um ein bayerisches und um ein deutsch-österreichisches Projekt. Die bayerischen Bestrebungen, von Garmisch-Partenkirchen aus eine Bahn auf die Zugspitze zu bauen, gehen bis auf das Jahr 1903 zurück. Drei Dinge hatten bisher aber gehindert, daß sie zu einem festen Ergebnis führten: einmal konnte man sich nicht darüber einigen, welcher Art die Bahn sein sollte, ob Standbahn oder Seilschwebebahn, zum andern scheiterte die Verwirklichung an der Kostenfrage, und drittens hat auch die Unschlüssigkeit bayerischer Behörden verzögernd und hemmend gewirkt.

Nach dem Kriege ist aber der Plan einer Zugspitzebahn von ganz anderen Gesichtspunkten betrachtet worden. Das war nicht nur möglich, sondern geradezu gegeben, nachdem durch den Kriegsausgang Deutsch-Österreich gleichsam zu einem Teilgebiet Deutschlands gemacht wurde, das auf den Anschluß an das Deutsche Reich förmlich wartet. Man fragte sich jetzt nicht mehr, wo von Bayern aus der günstigste Weg auf die Zugspitze führe, sondern wie man überhaupt am zweckmäßigsten auf diesen Alpengipfel gelangen könne. Und da fand man, daß das geeignetste Gelände für eine Zugspitzebahn nicht auf reichsdeutscher, sondern auf deutsch-österreichischer Seite liege. Es bildete sich bald eine Vereinigung von reichsdeutschen und deutsch-österreichischen Personen, die den Plan faßten, von Ehrwald in Tirol aus eine Bahn auf die Zugspitze zu bauen. Da die Baugenehmigung von der österreichischen Regierung erteilt und das Projekt finanziert ist, konnte dessen Ausführung sofort ins Auge gefaßt werden. Tatsächlich ist dann mit dem Bau auch bereits begonnen worden, so daß die fertige Bahn voraussichtlich im Mai nächsten Jahres dem Fremdenverkehr wird übergeben werden können.

Nachdem die Kunde von diesem fertigen reichsdeutsch-deutschösterreichischen Projekt in die Öffentlichkeit gedrungen war, lebten auch die alten bayerischen Pläne wieder auf. Es wurde vor einigen Wochen in Garmisch ein Komitee gegründet, das den Bau einer bayerischen Zugspitzebahn fördern soll. Ins Auge gefaßt wurde eine Standbahn (Adhäsions- und Zahnradbahn), von der man die Finanzierung in der Hauptsache durch holländische und englische Banken erwartet.

Wird auch dieser Plan Wirklichkeit, dann hätten wir gleich zwei Zugspitzebahnen, und dann erscheinen die Einwendungen der Naturfreunde und Touristenvereinigungen doch in ernsterem Lichte. Aber auch die Wirtschaftlichkeit der einen dieser Bahnen könnte dadurch in Frage gestellt werden. Der eigentliche Hinderungsgrund für die Fertigstellung der bayerischen Zugspitzebahn lag vor dem Kriege ja schon in der Frage der Rentabilität. Man vermochte das Projekt nicht zu finden, dessen Ausführung die aufzuwendenden Kosten lohnend erscheinen lassen würde. Heute steht die Sache so, daß der Bau der bayerischen Bahn ungefähr zwanzigmal so teuer werden würde wie der Bau der deutsch-tiroler Bahn und auch die Betriebskosten der beiden Bahnen werden ungefähr in demselben Verhältnis zu einander stehen. Zudem ist zu berücksichtigen, daß die deutsch-tiroler Bahn (Seil-Schwebebahn), während des ganzen Jahres betriebsfähig ist, während die bayerische Bahn infolge der Gefahr der Vereisung der Zahnräder gerade während der Hochsaison im Winter nicht immer betriebsfähig sein würde.

— **Der Ausnahmetarif für Kupfer vorläufig abgelehnt.** Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hatte an die Reichsbahndirektion Altona ein Schreiben gerichtet, in dem sie fordert, daß der Ausnahmetarif, der zur Einfuhr ausländischen Kupfers geschaffen worden ist, unbedingt auch dem deutschen Erzeugnis gewährt wird, um diesem die Aufrechterhaltung des Wettbewerbes zu ermöglichen. Seit Inkrafttreten des Durchgangstarifes haben nämlich die Empfänger, hauptsächlich in der Tschechoslowakei und in der Schweiz, kein Interesse mehr an dem Einkauf des in Hamburg und Lübeck hergestellten Kupfers, das dem amerikanischen durchaus gleichwertig ist. Die Reichsbahndirektion Altona hat darauf geantwortet, daß sie zur Zeit den Anträgen auf Frachtermäßigung für Rohkupfer, und zwar für die Seehafeneinfuhr und für den Versand nach in- und ausländischen Verbrauchsplätzen, leider nicht entsprechen könne.

— **Der Kohlen- und Koksverkehr im Ruhr-Moselverkehr** läuft auf den Regiebahnen etwa in gleicher Höhe wie Anfang Juli d. J. Nach Richtung Niederlahnstein verkehren durchschnittlich täglich 15 ausgelastete Züge, linksrheinisch ist dieser Verkehr zur Zeit anscheinend sehr schwach. Von und nach der Regie besteht in Düsseldorf-Heerdt Hafen und Wesseling kein Wasserumschlag. In Neuß Hafen ist er sehr gering, täglich etwa 250—300 t Steinkohle ab Zeche Carl Friedrich bei Aachen-West für Mannheim. Von neun städtischen Hebekränen liegen sieben seit längerer Zeit still.

Der tägliche Wagenverkehr der Neußer Ring- und Hafenbahn von und nach der Regie beträgt zur Zeit 50 % des Verkehrs von Juli 1922.

Trotz des geringfügigen Verkehrs kann die Regie die von der Schwerindustrie hin und wieder angeforderten Spezialwagen nicht rechtzeitig stellen, da anscheinend infolge des unzulänglichen Meldewesens das Heranschaffen sehr lange dauert. Die Hafenverwaltung Neuß mußte bis vorigen Monat wiederholt telegraphisch um Eingreifen von Mainz ersuchen, um den geringen Bedarf an G-Wagen zu decken. Für die diesjährige Rübenkampagne ist wieder ein Vertrag von holländischen Firmen mit Zuckerfabriken abgeschlossen, wonach ebenso wie 1923 in Neuß Hafen und Heerdt Hafen zusammen mindestens 50—60 000 t Rüben aus Holland umgeschlagen werden, die auf der Regie für Zuckerfabrik Elsdorf oder auch für Dormagen übergehen werden. Erwartet werden bis Ende September täglich anfänglich 120, später 200 Ladungen einschließlich der zurücklaufenden Zuckerladungen.

— **Privattelegramme im besetzten rheinischen Gebiet.** Nach einer auf den Regiestationen angeschlagenen Bekanntmachung nehmen die größeren Bahnhöfe von Reisenden Privattelegramme nach Belgien, Frankreich, Holland, Luxemburg und Deutschland an.

— **Die Gehälter und Löhne der Regiebediensteten** sind, wie wir hören, mit Wirkung vom 16. Juli d. J. erhöht worden.

— **Verlängerung der Micumverträge.** Bei den Verhandlungen zwischen der Sechserkommission und der Micum am 31. Juli d. J. kam es nach kurzen Erörterungen zu einer Einigung auf folgender Grundlage:

1. Das neue Abkommen gilt bis zu einem Zeitpunkt, der durch den in dem Sachverständigengutachten vorgesehenen Reparationszahlungsagenten bestimmt werden wird. Indessen kann die Sechserkommission vom 15. August an den Vertrag mit fünftägiger Dauer kündigen.

2. Die Ein- und Ausfuhrabgaben sowie die Zu- und Ablaufsgebühren, die im Juli in Kraft waren, werden vom 1. August ab auf die Hälfte herabgesetzt.

3. Die laufende Kohlensteuer wird vom 1. August ab auf 25 Pfennig (bisher 75 Pfennig) ermäßigt.

4. Um den Absatzschwierigkeiten, unter denen die Zechen im Monat Juli zu leiden hatten, Rechnung zu tragen, wird die Kohlensteuer für diesen Monat auf 50 Pfennig ermäßigt.

— Eröffnung der Teilstrecke Holzhausen (Kr. Wetzlar)-Beilstein (Dillkreis). Am 1. Juli 1924 ist die vollspurige 4,96 km lange Teilstrecke Holzhausen (Kr. Wetzlar)-Beilstein (Dillkreis) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) als Nebenbahn mit der Station Beilstein (Dillkreis) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— Anteil einzelner Gebiete am Güterverkehr auf deutschen Eisenbahnen. Folgende der „Verkehrstechn. Woche" entnommene Übersicht läßt den überaus starken Anteil des Ruhrgebiets am Güterverkehr auf deutschen Eisenbahnen hervortreten:

Bezeichnung der Gebiete	1913		1921		1922	
	überhaupt 1000 t	% der Gesamt-Güterbewegung	überhaupt 1000 t	% der Gesamt-Güterbewegung	überhaupt 1000 t	% der Gesamt-Güterbewegung
Ruhrgebiet	150 205	30,0	105 124	29,6	120 200	29,6
Bayern, Baden, Württemberg	57 381	11,5	54 812	15,4	58 800	14,5
Deutsche Seehäfen	30 744	6,1	27 314	7,7	31 397	7,7
Land Sachsen	35 657	7,1	31 862	9,0	36 332	9,0
Berlin	16 326	3,3	15 025	4,2	17 217	4,2

— Hafenverkehr in Hamburg, Antwerpen, Nieuwen Waterweg und Rotterdam. Nach Angaben des „N. R. C." sind in den ersten 6 Monaten der Jahre 1923 und 1924 an Seeschiffen angekommen:

	in Hamburg Schiffe	in Hamburg N. R. T.	in Antwerpen Schiffe	in Antwerpen N. R. T.
1924	5 874	7 516 880	4 722	7 864 571
1923	6 568	7 517 312	4 616	7 176 344
Unterschied	— 694	— 432	+ 106	+ 688 227

	im N. Waterweg (Hoek van Holland) Schiffe	im N. Waterweg (Hoek van Holland) N. R. T.	Rotterdam Schiffe	Rotterdam N. R. T.
1924	5 430	7 847 535	4 758	6 984 142
1923	4 279	5 979 734	3 776	5 370 977
Unterschied	+ 1 151	+ 1 867 801	+ 977	+ 1 613 165

Im Juni 1924 selbst sind in Hamburg angekommen: 1712 Schiffe mit 1 232 061 t gegen 1158 Schiffe mit 1 312 270 t im Jahre 1923, was einen Rückgang von 46 Schiffen mit 81 209 t bedeutet; in Antwerpen kamen an Juni 1924 773 Schiffe mit 1 297 134 t gegen 803 Schiffe mit 1 267 372 t im Juni 1923, also 30 Schiffe mit 29 732 t weniger.

— Luftpost Berlin-London. Vom 1. August an verkehrt die Luftpost Berlin-London werktäglich ab Berlin (Flugplatz Staaken) 8.30, ab Hannover 11.00 (Anschlußflug ab Bremen 9.30), an Amsterdam 2.05, an London 5.30. Der Anschluß der Post vom Zuge D 4 Königsberg-Berlin, an Berlin Schles. Bahnhof 6.47 bleibt gesichert. Der Flugplan London-Berlin ändert sich nicht.

— Die Gründung der „Emder Kai- und Lagerhaus-A.-G." durch den preußischen Staat, die Stadt Emden und hiesige sowie auswärtige Schiffahrtsgesellschaften ist, wie die Berl. Börsen-Ztg. mitteilt, nunmehr soweit vorgeschritten, daß ein Gesellschaftsvertrag entworfen wurde, der in Kraft treten soll, sobald der preußische Landtag seine Zustimmung gegeben haben wird.

— Deutsche Verkehrs-Ausstellung München 1925. Der Werbeausschuß für die Deutsche Verkehrs-Ausstellung in München 1925 hat jetzt die Gruppeneinteilung für die Ausstellung bekanntgegeben. Gruppe A umfaßt den Landverkehr mit den Abteilungen Bahnverkehr und Straßenverkehr, die in je 4 und 3 Klassen eingeteilt sind. Gruppe B, den Wasserverkehr umfassend, ist in die Abteilungen Binnen- und See-Verkehr mit je 4 Klassen gegliedert. Gruppe C, Luftverkehr, hat 3 Klassen, Gruppe D, Post, Telegraphie, Fernsprech- und Funkwesen, enthält je eine Klasse für jeden Zweig. Gruppe E, Allgemeines, wird in 6 Klassen über Bildungswesen, Verkehrswerbung, Literatur, Film usw. Aufschluß geben. Nach dem Umfange der Ausstellung wird sie eine der größten und bedeutendsten der letzten Jahre werden.

— Preisaufgabe der Verwaltungsakademie Berlin. Die Beamtenhochschulen haben es von jeher als ihre Hauptaufgaben betrachtet, der deutschen Beamtenschaft, namentlich den Angehörigen der beiden großen Verkehrsverwaltungen, Reichsbahn und Reichspost, den Bedürfnissen der Neuzeit entsprechend kaufmännisch-wirtschaftliche (Schulung) Kenntnisse und Methoden zu vermitteln und sie zu selbständigem Denken und zu persönlicher Verantwortung zu erziehen. Die Lösung dieser Aufgaben in einer für Reich und Beamtenschaft gleich ersprießlichen Weise bildet die besondere Sorge auch der Verwaltungsakademie Berlin als der Geschäftsführerin der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Beamtenhochschulen. In zahlreichen Einzelbesprechungen mit Vertretern der Wirtschaft, der Hochschulen, der Beamtenorganisationen sowie der maßgebenden Behörden sind bereits wertvolle Unterlagen geschaffen worden. Bevor jedoch zur Aufstellung eines endgültigen Lehrplanes geschritten wird, hält es die Verwaltungsakademie, getreu ihrem bewährten Grundsatze engster Zusammenarbeit mit der Beamtenschaft, für ihre Pflicht, auch die Männer der Praxis, d. h. die Gesamtheit aller Beamten, namentlich der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost, zur Mitarbeit aufzufordern, und erläßt zu diesem Zweck folgendes Preisaussschreiben: „Welche Aufgaben erwachsen den deutschen Beamtenhochschulen durch die Umstellung der Verkehrsverwaltungen?"

Die Arbeit ist entweder auf die Ausbildung der Eisenbahn- oder der Reichspostbeamten abzustellen und soll scharf umrissene Vorschläge machen über: 1. die kaufmännisch-wirtschaftliche Schulung der betreffenden Beamtenschaft unter Berücksichtigung des bisherigen Studienplanes der Beamtenhochschulen; 2. die Möglichkeit, wie Beamte, die an Orten ohne Beamtenhochschule oder Beamtenhochschulkurse sich befinden, an solcher Schulung beteiligt werden können.

Von nahestehender Seite wurden der Verwaltungsakademie hierfür Preise von je 300, 150 und 50 *M* für die beste, zweitbeste und drittbeste Arbeit zur Verfügung gestellt. Die Verwaltungsakademie fügt von sich aus für jede der drei Arbeiten die Vergünstigung der kostenlosen Teilnahme an einem Ferienkursus der betreffenden Fachschaft und der kostenlosen Unterkunft in einem der vorgesehenen Hospize hinzu. Den vorgesetzten Ministerien werden die Abschriften der drei besten Arbeiten mit Angabe der Verfasser vorgelegt. Die Verwaltungsakademie hat das Recht, von sämtlichen eingesandten Arbeiten beliebigen Gebrauch zu machen. Die Arbeiten, in doppelter Ausführung, sind möglichst bald, spätestens bis zum 1. Oktober in verschlossenem mit einem Kennwort versehenen Umschlag vorzulegen; ein weiterer mit dem gleichen Kennwort versehener Umschlag ist beizufügen, der Name, Dienststellung und Dienstort des Verfassers enthält und vom Preisrichterkollegium erst nach der Beurteilung der Arbeit geöffnet wird. Auf sämtlichen Umschlägen ist in der linken oberen Ecke entweder „Bahn" oder „Post" — je nach der Richtung der Arbeit — anzugeben.

Das Preisrichterkollegium, das in zwei Ausschüssen getrennt für Eisenbahn sowie für Post und Telegraphie gebildet ist, besteht aus folgenden Herren: Dr. Andersch, Ministerialrat; Dr. Apelt, Geh. Reg.-Rat, Professor a. d. Universität Leipzig, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Beamtenhochschulen; Dr. Beyer, Geh. Reg.-Rat, Ministerialrat; Dr. Drews, Staatsminister, Präsident des Oberverwaltungsgerichts, Professor a. d. Universität Berlin; Gentzke, Präsident der O. P. D.; v. Hanffstengel, Professor a. d. Technischen Hochschule Charlottenburg; Dr. Kaskel, Professor a. d. Universität Berlin; Lohmann, Ober-Reg.-Rat, Professor; Menert, Ober-Reg.-Rat; Popper, Ministerialamtmann; Sackersdorf, Postrat; Dr. Sarter, Geh. Reg.-Rat, Ministerialrat; Dr.-Ing. Schwarze, Geh. Baurat, Ministerialrat; Wichmann, Oberpostinspektor.

Ungarn.

— Der ungarische Multiplikator für den Monat August 1924. Der Multiplikator (Umrechnungskurs) zur Umwandlung der auf Goldwährung lautenden Frachtsätze und Gebühren auf ungarische Papierkronen wurde ab 1. August 1924 mit „17 000" festgesetzt.

Seit Einführung des Goldtarifes im ungarischen Güterverkehr wurden nachstehende Multiplikatoren (Koeffizienten) festgesetzt: 1. bis 31. Juli 1924 17 600.

Niederlande.

— Frachtermäßigung bei den Niederländischen Eisenbahnen. Wie der N. R. C. meldet, ist beabsichtigt, am 1. Januar 1925 wieder Frachtvergünstigungen einzuführen für Ausstellungsgut, sowie für Pferde und Wagen für Rennen usw., und zwar sollen die Rückfrachten für Güter, lebende Tiere, Wagen- und Eisenbahnfahrzeuge um 50 % herabgesetzt werden. N. R. C.

— Die Verbesserung des Außenhafens von Vlissingen, die nach dem Gesetz vom 25. Juli 1919 durch den Bau eines Hafenbeckens von 650 m Länge, 10 m Tiefe und 200 m Sohlenbreite erfolgen soll, wird einstweilen nicht zustande kommen, da die Regierung genötigt ist, wegen anderer dringlicherer Aufgaben diese Arbeiten zurückzustellen.

— Kanalbauten in Limburg. Die Niederländische Gesellschaft für Handel und Gewerbe hat Untersuchungen anstellen lassen über die Frage, wie die Wasserverbindungen des limburgischen Kohlenbeckens mit dem übrigen Holland verbessert werden können; sie ist dabei zu folgendem Ergebnis gelangt:

Die Maas selbst kommt als Wasserweg nicht in Betracht; die einzige Verbindung ermöglicht zurzeit die Zuid Willemsvaart, ein 1822—1826 gegrabener Kanal, der mit dem Maastricht-Lütticher Kanal in Verbindung steht, aber wegen der zahlreichen Schleusen und seiner geringen Tiefe — nur 350-t-Schiffe können ihn befahren — keine große Bedeutung hat. Durch das Gesetz von 1915 wurde daher die Kanalisation der Maas zwischen Grave und Maasbracht beschlossen sowie der Bau von Kanälen zur Verbindung der kanalisierten Maas bei Wessem mit der Zuid Willemsvaart bei Nederweert und mit dem Waal bei Nymwegen; diese Arbeiten sind in vollem Gange und nähern sich teilweise bereits der Vollendung. Im Anschluß daran erging das Gesetz von 1921, das den Bau eines Kohlenumschlaghafens bei Born und dessen Verbindung mit der kanalisierten Maas bei Maasbracht durch einen Kanal Boorn-Maasbracht sowie die Verbindung dieses Kanals mit dem alten Kanal Lüttich-Maastricht vorsieht. Die kanalisierte Maas, der Hafen bei Boorn und dessen Verbindung mit der Maas sollen für 2000-t-Schiffe, die anderen Bauten für 1000-t-Schiffe benutzbar gemacht werden.

Man hat berechnet, daß die Ausbeute der limburgischen Kohlenbergwerke in 10 Jahren auf 10 Millionen Tonnen jährlich steigen wird und daß die Wasserfracht nur 2.20 fl. für die Tonne kosten wird, die jetzt 4,20 fl. beträgt. Da einer Ausfuhr von 2½ Millionen Tonnen Kohlen eine Einfuhr von nur 700 000 t Grubenholz gegenüberstehen wird, können die Frachten nach Limburg sehr billig gehalten werden, was für den durchgehenden und örtlichen Verkehr sowie für die Entstehung bestimmter Industrien sehr vorteilhaft sein wird.

Dazu kommt noch die Bedeutung dieser Pläne für den internationalen Verkehr, wobei nicht nur an den Rhein-Schelde-Kanal und die Verbindung Antwerpen-Lüttich gedacht ist, sondern auch an die Entwicklung des Steinkohlenbergbaues und anderer Industrien in der belgischen Campine. Die Kosten werden etwa 30 Millionen Gulden betragen.

Es sei in diesem Zusammenhange noch darauf hingewiesen, daß auch der holländische Industriebezirk in Twenthe (Almelo-Hengelo-Enschede) die Verbindung mit dem Rhein durch einen Twenthe-Rhein-Kanal erstrebt und daß mit der preußischen Regierung über Verbesserung des Stromlaufes der Dinkel eifrig und erfolgversprechend verhandelt wird. (N. R. C.)

— Die Niederländischen Eisenbahnen über die „Regie". Auf eine Beschwerde der Rotterdamer Handelskammer über schlechte Beförderungsverhältnisse im internationalen Güterverkehr hat die Direktion in einem längeren Schreiben ausgeführt, daß die Verbindungen für Eil- und Frachtgut nach den Nachbarländern und weiterhin durchweg günstig sei, sie muß jedoch zugeben, daß die Verbindungen nach den Bahnhöfen und über die Strecken der „Regie"bahnen zu wünschen übrig lassen; die Direktion habe wiederholt, aber immer vergebens, versucht, mit der „Regie" ordentliche Verbindungen zustandezubringen; es werde übrigens sogar von belgischer und französischer Seite über die Verkehrsverhältnisse mit der „Regie" geklagt. Die Direktion sieht auch zurzeit keine Möglichkeit, die gewünschten Verbesserungen durchzusetzen. (N. R. C.)

Übrige europäische Länder.

— Reisen nach Norwegen. Zwecks Erleichterung der Einreise von Touristen nach Norwegen wird zwischen jetzt und Ende August die Genehmigung zur Einreise direkt von der Königl. Norwegischen Gesandtschaft in Berlin erteilt; diese Genehmigung ist in wenigen Tagen zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist die Einsendung der von einem Reisebüro ausgestellten Bestätigung über belegten Schiffsplatz oder Rundreisehefte an die Königl. Norwegische Gesandtschaft in Berlin, Alsenstr. 2, und die Ausfüllung der entsprechenden Fragebogen.

— Der schwedische Außenhandel im ersten Halbjahr 1924. Der im Mai d. J. eingetretene Umschwung in der schwedischen Handelsbilanz setzte sich auch im Juni fort, indem der Wert der Ausfuhr diesmal sogar den der Einfuhr um 18,2 Mill. Kronen überstieg. Der Wert der Einfuhr sank sogar gegenüber dem Vorjahr. Ausgedrückt in Millionen Kronen gestaltete sich der Außenhandel Schwedens in den letzten Monaten wie folgt:

	Einfuhr		Ausfuhr		Bilanz	
	1923	1924	1923	1924	1923	1924
April	114,6	139,5	61,6	74,4	— 53,0	— 65,1
Mai	110,6	131,9	104,9	109,2	— 5,7	— 22,7
Juni	111,1	108,8	112,3	127,0	+ 1,2	+ 18,2
Januar/Juni . .	620,7	664,2	454,1	507,7	—166,6	—156,5

Unter den Einfuhrwaren sind vor allem Getreide und Textilwaren zu nennen, unter den Ausfuhrgütern Holzwaren, Holzmasse (erheblich mehr als im Vorjahre) und unbearbeitete Metalle (namentlich Erz). An Fertigerzeugnissen, in denen Schweden als Ausfuhrland auftritt, sind hervorzuheben: Kugellager, Separatoren, landwirtschaftliche Maschinen (erwähnenswert ist hier die Ausfuhr nach Litauen) und Lokomotiven (nach Südamerika).

— Zunahme des Verkehrs in der Schweiz. Die in der Schweiz bestehenden 21 Postkraftwagenlinien haben im Juni 1924 rund 21 000 Reisende gegen rund 10 000 in der gleichen Zeit des Vorjahres befördert. Die Einnahmen dafür haben 88 000 Fr. gegen rund 55 000 Fr. im Vorjahre betragen. Ein erfreuliches Zeichen dafür, daß der Verkehr langsam zuzunehmen beginnt.

— Luxemburg. Nach der „Chronique des Transports" werden die gesamten luxemburgischen Bahnen einheitlich durch die Prinz-Heinrich-Bahn verwaltet werden. Das zu diesem Zwecke geschlossene belgisch-luxemburgische Übereinkommen sollte Ende des Monats Juli in Kraft treten. Nur die Tariffrage, welche Frankreich interessiert, bleibt noch zu regeln. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind zwischen Brüssel und Paris aufgenommen.

— Rumänisches Gesetz über die Verantwortlichkeit der Eisenbahnbediensteten. Das rumänische Amtsblatt veröffentlicht einen Gesetzesartikel, welcher für die Bahnbediensteten der Staats- und Privatbahnen Strafen vorsieht, wenn sie, selbst unbeabsichtigt, Übertretungen begehen, welche ein Eisenbahnunglück im Gefolge haben könnten oder auch tatsächlich im Gefolge haben. Das Gesetz sieht eine Polizeiarreststrafe bis zu 15 Tagen und eine Geldstrafe von 500—2000 Lei vor, wenn durch Unfähigkeit, Unaufmerksamkeit oder Unwissenheit des Bahnbediensteten eine Übertretung begangen wird, die ein Eisenbahnunglück im Gefolge hätte haben können.

Mit 15 Tagen bis zu 6 Monaten Arrest und 2000—10 000 Lei Geldstrafe wird derjenige bestraft, der sich der im vorigen Absatze gekennzeichneten Übertretungen schuldig machte, wenn auch die Vernichtung oder Schädigung von Waren oder Bahnmaterial erfolgte.

Wenn durch den Eisenbahnunfall auch Todesfälle oder Verwundungen von Personen sich ereigneten, wird eine Freiheitsstrafe von 3 Monaten bis zu 2 Jahren und eine Geldstrafe von 5000—20 000 Lei verhängt.

Zwecks Entschädigung für die vernichteten, verdorbenen oder sonstwie beschädigten Waren hat die Staatsbahn oder die Privatbahngesellschaft das Vorzugsrecht, ihre Forderung auf dem ganzen Vermögen des Schuldigen sicherstellen zu lassen.

Bei den schweren der oben angeführten Vergehen kann über die Schuldigen sofort auch die Präventivhaft verhängt werden.

— Die Tariferhöhung in Rumänien. Neuausgabe des rumänischen Binnentarifes. Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen verlautbart unter Nr. 58.127/16.550 C 4237 C 2 nachstehende Kundmachung, betreffend Tariferhöhung und Neuausgabe des Gütertarifes ab 1. August 1924:

„Der derzeitig gültige Binnengütertarif der rumänischen Staatsbahnen wird mit Ablauf des 31. Juli 1924 außer Kraft gesetzt und mit Wirksamkeit vom 1. August 1924 ein neuer Tarif zur Ausgabe gebracht, welcher nebst mehrfachen Änderungen der Tarifbestimmungen und Güterklassifikation insbesondere Erhöhungen der Frachtsätze enthält. Die durchschnittliche Erhöhung der Taxen des allgemeinen Tarifes beträgt 25 %.

Die Abfertigungsgebühr ist in den Frachtsätzen des neuen Tarifes eingerechnet; die separate Ermittlung derselben kommt in Zukunft in Fortfall."

Aus der Verordnung der rumänischen Eisenbahnverwaltung geht hervor, daß die Erhöhung nicht rein linear durchgeführt wird, sondern nach Tarifklassen gestaffelt ist. Wohl hat der Ministerrat seinerzeit eine Erhöhung der Tarife um 25 % beschlossen, die Durchführung dieser Maßnahme im einzelnen jedoch der C. F. R.-Verwaltung überlassen. Die in den höheren Klassen eintretende größere Belastung wird durch das geringere Ausmaß der prozentuellen Erhöhung in der billigsten Klasse nur zum Teile wettgemacht.

— Eine Demonstrationsversammlung für die Bodenseeregulierung. Die 16. Hauptversammlung des „Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee“, die am 27. Juli in Rorschach und Romanshorn stattfand, gestaltete sich zu einer Kundgebung zugunsten der möglichst baldigen Durchführung der Bodenseeregulierung. Vertreten waren außer den Delegierten der schweizerischen und badischen Schiffahrtsverbände das eidg. Departement des Innern, das eidg. Wasserwirtschaftsamt, die badische Oberdirektion für Straßen- und Wasserbau.

Der Vorsitzende führte u. a. aus, daß im Frühjahr 1925 das Gutachten des eidg. Departementes des Innern erscheinen werde, dem man heute schon große Bedeutung zumesse, weil es die Grundlagen zu einem Ausgleich der Gegensätze bringen werde. Aber auch die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg-Basel sei eine der wichtigsten und aktuellsten Fragen am Oberrhein, die die größte Aufmerksamkeit verdiene, und es sei zu hoffen, daß eine weise Kostenverteilung auf die Schweiz, Baden und Frankreich die Durchführung beschleunige und erleichtere.

— Triester Hafenanlagen. Die Triester Hafen- und Lagerhausanlagen haben in der letzten Zeit eine Neuorganisation erfahren. Der Triester Hafen erstreckt sich jetzt über insgesamt 954 210 qm, davon nehmen die Molen 265 786 qm und die Kais 551 390 qm ein. Die Länge der anlegbaren Kais beträgt über 16 km. 71 Schuppen bieten 349 436 qm Raum zur Aufnahme von Waren im Ausmaße von über einer halben Million Tonnen. Der unbedeckte Raum, der für kommerzielle Zwecke verwendet werden kann, nimmt 133 000 qm ein. Die Bahngleise im Hafengebiete umfassen 48,8 km: auf den Kais sind 114, in den Lagerhäusern 108 Krane. Außerdem sind 17 Vorrichtungen zur Ausladung von Getreide vorhanden. Während des Jahres 1923 sind mittels der Krane Waren im Gesamtgewicht von 1 349 700 t gehoben worden. Die Getreideausladevorrichtungen können durchschnittlich 18 t Getreide in der Stunde ausladen. Durchschnittlicher Tagesverkehr in den Lagerhäusern: 1921 4692 Doppelzentner, 1922 2741 Doppelzentner, 1923 4011 Doppelzentner.

— Kanal von Antwerpen nach dem Rhein. Die außerordentliche Kommission zur Untersuchung der Frage, wie die Verbindung zwischen Antwerpen und dem Rhein zu gestalten ist, hat nunmehr ihren Bericht erstattet und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß, unabhängig von den „Rechten“, die der „Vertrag“ von Versailles Belgien gibt, in erster Linie die Verbindung mit dem Rhein herzustellen ist durch den Bau eines Kanals von Antwerpen nach dem Moerdyk (d. h. im Zuge der Bahnlinie von Antwerpen nach Rotterdam). Die Aufwendungen, die ein Kanal erfordern würde, wie er im „Vertrag“ von Versailles vorgesehen ist, würden viel erheblicher sein, ohne daß ein solcher Kanal die Vorteile bringen würde wie ein solcher nach Moerdyk. Dieser Kanal wird die Fahrtdauer vom Rhein nach Antwerpen um einen Tag verkürzen, außerdem kann er ohne Schleusen angelegt werden und die Fahrt durch die beiden Scheldearme vermeiden. Die Ausmaße müßten so beschaffen sein, daß der Kanal von 3000-t-Schiffen befahren werden könnte, während für den anderen Kanal das Diktat von Versailles nur eine Schiffsgröße von 2000 t vorgesehen hat. Die Kosten werden sich auf etwa 200 Mill. Franken belaufen.

Was den Kanal Antwerpen-Lüttich anlangt, so ist die Kommission der Meinung, daß man zunächst zur Ausführung des Teiles Anwerpen-Beeringen übergehen soll.

— Die finanziellen Ergebnisse der Belgischen Staatsbahnen im Jahre 1923 beliefen sich nach der „Chronique des Transports“ auf 1,227 Millionen Franken. Hiervon entfielen 812 Millionen auf den Güterverkehr, 256 Millionen auf den Personen- und Gepäckverkehr, während 25 Millionen verschiedene Einnahmen betrafen. Während im Jahre 1919 und 1920 noch größere Defizits vorhanden waren, verringerten sich diese im Jahre 1921 und 1922. Seit 1923 sieht der Haushaltsplan einen Überschuß vor, der für 1924 auf 12 Millionen geschätzt wird.

— Die Einnahmen der Spanischen Eisenbahngesellschaften betragen für 1923 nahezu 684 Millionen Pesetas, d. i. ein Mehr von 36 Millionen gegen das Jahr 1922. Die Länge des spanischen Eisenbahnnetzes beträgt 16 072 km. Der Bau mehrerer neuer Linien ist in Aussicht genommen.

— Eisenbahnkongreß in London 1925. Die permanente Kommission der Internationalen Eisenbahnkongresse ist kürzlich in Brüssel zusammengetreten, um über den Kongreß zu beraten, der 1925 in London zur Erinnerung an den vor 100 Jahren erfolgten Bau der ersten Eisenbahn in England stattfinden soll. Vertreten waren Belgien, England, Frankreich, Italien, die Niederlande und die Schweiz. (N. R. C.)

— Portugiesische Eisenbahn-Gesellschaft. In der kürzlich in Paris abgehaltenen Generalversammlung der Portugiesischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde festgestellt, daß das Jahr 1923 einen Betriebsgewinn von 17 041 554 Contos erbracht hat. Nach Abzug der Abschreibungen bleibt ein Saldo von 6 937 078 Contos, es fehlen somit 5 185 193 Contos, um die Zinsen für die Schuldverschreibungen 1. Ranges zu bezahlen. N. R. C.

Fremde Erdteile.

— Die Verwaltung der chinesischen Ostbahn. Nach Berichten aus China haben sich die chinesische und die Sowjetregierung dahin geeinigt, daß sie allein für die Überwachung der Ostbahn zuständig sein sollen. Die amerikanische Regierung hat durch ihren Gesandten in Peking dagegen Widerspruch erhoben und förmlich auf das Interesse, das Amerika an dieser Eisenbahn hat, aufmerksam machen lassen. Der chinesische Außenminister bestreitet, daß Amerika an der Angelegenheit beteiligt sei, nimmt die Eisenbahn ganz für China und Rußland in Anspruch und behauptet, die neuen Abmachungen schädigten nicht die Interessen anderer Völker. Während des Krieges, als amerikanische Truppen in Sibirien waren, ist die Eisenbahn von einem Ausschuß der Verbündeten auf gemeinsame Kosten verwaltet worden; infolgedessen ist Amerika wie England, Japan und Frankreich Gläubiger der Eisenbahn im Betrage von 5 Mill. Dollar. Japan und Frankreich haben ähnliche Vorstellungen in Peking erhoben und eine ähnliche Antwort erhalten.

— Die Staatsbahnen in Niederländisch-Indien hoffen, daß die Krisis im Wirtschaftsleben bald vorbei ist, und beabsichtigen, durch den Bau neuer Eisenbahnlinien den Verkehr zu beleben. Die Kosten für diese Neubauten sollen aus dem Gewinn bestritten werden, den das Land beim Ankauf von Zinn macht. (N. R. C.)

— Eisenbahnen in Marokko. Die erste Vollspurbahn in Marokko wurde 1923 eröffnet. Wenn die jetzt im Gang befindlichen Bauten beendet sind, werden die wichtigsten Städte durch ein etwa 1000 km langes Eisenbahnnetz verbunden sein. In die Eisenbahn teilen sich eine französische und eine französisch-spanische Gesellschaft. Letzterer fällt der Bau des nördlicheren Teils der wichtigen Strecke Tanger-Fez zu; der südliche Teil Meknez-Petit Jean ist in französischen Händen. Auf letzterer Strecke und auf ihrer Verlängerung nach Rabat über Kenitra ist der Betrieb im April eröffnet worden. Die Strecke Rabat-Casablanca soll Anfang nächsten Jahres fertiggestellt werden; auf ihr liegen vier große Talbrücken. Die Eisenbahn Casablanca-Sidi el Aidi-Kurigha, die hauptsächlich dem Phosphatverkehr dient, ist im September 1923 für den Güterverkehr freigegeben worden, im Juli soll der Personenverkehr folgen. Auf 60 km Länge ist mit ihr die 340 km lange Eisenbahn Casablanca-Marrakesch vereinigt, die im übrigen bis Anfang 1926 fertiggestellt werden soll. Die Eisenbahn von Fez an die Grenze von Algerien führt durch gebirgiges Gelände; der Bau kann deshalb nur langsam vorwärts schreiten und wird infolgedessen nicht vor 1929 oder 1930 vollendet sein. — Die Eisenbahnen von West-Marokko sind mit 300 Mill. Franken veranschlagt, wovon 70 Mill. durch den Unternehmer aufgebracht werden müssen. — In Kenitra, Rabat und Casablanca werden Eisenbahnwerkstätten errichtet.

— Eisenbahnpläne in Rhodesien. In der Gesetzgebenden Versammlung von Rhodesien vertrat der Generaldirektor der Eisenbahnen den Plan, eine Eisenbahn von Wankie und den Victoriafällen nach Grootfontein oder nach Windhuk zu bauen, um zu ermöglichen, daß Kohle aus Rhodesien zu vorteilhafterem Preise, als es jetzt möglich ist, zur Versorgung der Seeschiffahrt geliefert werden könnte. Der Bau der Eisenbahn wurde für dringlich erklärt, um den drohenden Wettbewerb von Südafrika zu bekämpfen. Die Lücke, die die neue Eisenbahn zu überbrücken haben würde, beträgt allerdings rd. 1000 km, doch ist eine solche Entfernung an einem Maßstab, wie er für Afrika gilt, gemessen nicht allzu groß.

— Kohlenförderung und Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. Die Gewinnung von Kohle ist in der letzten Zeit in den Vereinigten Staaten weit über das Bedürfnis hinausgegangen, und es sind infolgedessen zurzeit große Bestände bei den Zechen vorhanden, die nicht an den Mann gebracht werden können. Eine weitere Folge ist ein Rückgang im Preise der Kohlen. Den amerikanischen Eisenbahnen werden jetzt Kohlen zu einem Preis angeboten, der um 50 bis 65 Cents die Tonne niedriger ist als voriges Jahr. Die Eisenbahngesellschaften erwarten infolgedessen, daß sie ihren Kohlenbedarf im laufenden Jahre mit einer Ersparnis von 20 % gegenüber den Aufwendungen für den gleichen Zweck im Vorjahre werden decken können.

— Rekordzahlen im Überseeverkehr. Der Dampfer Majestic der White Star Line brachte jüngst 2127 Reisende, darunter 884 Reisende erster Klasse von Neuyork. Es ist dies die größte

Zahl von Kajütreisenden erster Klasse, die bisher ein Dampfer der östlichen Linie befördert hat. Die Gesamtsumme von 2127 Reisenden ist für das laufende Jahr bis jetzt die Höchstbenutzungszahl eines Dampfers.

Allgemeines.

— Ein Fortschritt im Bau von Drehgestellwagen. Die Waggon- und Maschinenbau-A.-G. in Görlitz wird laut „Industrie-Kurier" bei der im September in Seddin stattfindenden Ausstellung von Eisenbahnfahrzeugen u. a. zwei neue von ihr gebaute zweiachsige Drehgestelle zeigen, die einen besonderen technischen Fortschritt der deutschen Waggonbauindustrie darstellen. Die Bauart ist derart, daß das bei amerikanischen Drehgestellen häufig beobachtete unangenehme Schleudern der Drehgestelle und das Schwanken des Wagenkastens verhindert werden sollen. Der Radstand ist gegenüber den bisherigen Modellen entsprechend vergrößert und die bisher querliegenden kurzen Doppelfedern sind durch längsliegende Blattfedern ersetzt. In Anlehnung an das Patent der Wumag Nr. 331 044 war es möglich, durch Vorsehen besonderer Achshalterträger die Drehgestell-Langträger weiter nach außen zu verlegen, somit die Wiege zu verlängern und die darauf befindlichen Gleitstücke um 330 mm auseinander zu rücken. Dies bedeutet eine wesentliche Verringerung der Schaukelbewegung des Wagenkastens. Der Abstand der Drehzapfen wurde nicht verändert. Die Reichsbahn hat nach zufriedenstellender Probefahrt bereits einige D-Zugwagen mit dem Görlitzer Drehgestell bei der Wumag bestellt, um sie sowohl auf Flachland, wie auf gebirgigen und bogenreichen Strecken zu verwenden und sich in kurzer Zeit auf Grund der Betriebserfahrungen ein abschließendes Urteil zu bilden. Mit einem seit einem halben Jahr auf der Strecke Berlin-Stettin verwendeten Wagen hat die Eisenbahn bereits die besten Erfahrungen gemacht.

Rechtspflege.

— Kompetenzkonflikt. (Urteil des Gerichtshofs zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 24. Mai 1924. Pr. S. 2855.) Auf den von der Reichsbahndirektion Osten zu Frankfurt (Oder) erhobenen Kompetenzkonflikt in der bei dem Amtsgericht zu Cüstrin anhängigen Prozeßsache des Bauerngutsbesitzers Theodor Thieme in Wilhelmsbruch, Klägers wider den Reichsbahnfiskus, vertreten durch die Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Beklagten, betreffend Gewährung eines Bahnüberganges, hat der Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte in seiner Sitzung vom 24. Mai 1924 für Recht erkannt, daß der Kompetenzkonflikt in dieser Sache für unzulässig zu erachten ist.

Aus den Gründen: Der Kläger hat gegen den Beklagten Klage erhoben mit dem Antrage, den Beklagten zu verurteilen, dem Kläger einen Übergang über die Eisenbahnstrecke Landsberg-Cüstrin zu gewähren, um von seinem nördlich der Eisenbahn gelegenen Lande direkt nach seinem südlich davon gelegenen Lande zu gelangen.

Nach der ständigen Rechtsprechung dieses Gerichtshofes ist zur Erhebung des Kompetenzkonfliktes nach § 5 der Verordnung nur eine preußische Zentral- oder Provinzialbehörde befugt und zwar nur, um die Zuständigkeit zur Entscheidung der Sache für eine preußische Verwaltungsbehörde oder ein preußisches Verwaltungsgericht in Anspruch zu nehmen. — Erk. Nr. 2318 vom 29. Mai 1920 — Jur. Woch. 1922, 13621 —. Die Reichseisenbahndirektionen sind auf Grund des Staatsvertrages zwischen Preußen und dem Deutschen Reich über die Übertragung der preußischen Staatsbahnen auf das Reich vom 29. April 1920 (Preuß. Gesetzsammlung 97) vom Reich eingesetzte Behörden, denen die Befugnis preußischer Behörden zur Erhebung des Kompetenzkonflikts nicht mehr zukommt.

Daran ändert auch nichts die Bestimmung des § 12 des Staatsvertrages, wonach den Reichseisenbahnbehörden alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zustehen, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben. Denn hierunter sind nur Befugnisse polizeilicher oder verwaltungsrechtlicher Art zu verstehen, nicht dagegen auch Befugnisse verfassungsrechtlicher Art, wie die des § 4 der Verordnung vom 1. August 1879, durch Erhebung des Kompetenzkonfliktes in die Zuständigkeit der preußischen Gebiete einzugreifen. Sonst würde den Reichseisenbahnbehörden allein von allen Reichsbehörden ein Einfluß auf die preußische Behördenverfassung verliehen worden sein, wie er nur den preußischen Verwaltungsbehörden zukommt. Eine solche Auslegung des Staatsvertrags ist abzulehnen, weil sie eine Durchbrechung eines allgemeinen Grundsatzes des preußischen Verfassungsrechtes bedeuten würde.

Wären die Reichseisenbahnbehörden zur Erhebung des Kompetenzkonflikts befugt, dann würde daraus folgen, daß dieser Gerichtshof auf Grund der Verordnung vom 1. August 1879 darüber zu entscheiden hätte. Seine Entscheidung, daß der Rechtsweg zulässig sei, würde nach Artikel 2 Pr. Ges. 22. 5. 02 (Gesetzsammlung 145) die Wirkung haben, die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte auszuschließen, welche zur Entscheidung solcher Streitigkeiten durch die Reichsgesetzgebung berufen sind oder noch berufen werden (R.G. 107, Anhang S. 1). Aus der Zuständigkeit dieses Gerichtshofes über die Zulässigkeit des Rechtswegs bei solchen Streitigkeiten im Falle des positiven Kompetenzkonfliktes müßte auch auf seine Zuständigkeit, bei einem negativen Kompetenzkonflikt auf Antrag einer bei der Sache beteiligten Partei nach § 21 der Verordnung zu entscheiden, geschlossen werden. Es könnte dann die Zuständigkeit der oben bezeichneten Verwaltungsbehörden oder etwaiger Verwaltungsgerichte des Reichs, nachdem sie von ihnen entgültig verneint worden ist, nachträglich durch Entscheidung dieses Gerichtshofs festgestellt werden. Eine solche Wirksamkeit der Entscheidungen dieses durch die Landesgesetzgeb... geschaffenen Gerichtshofs würde nicht im Einklange stehen mit ihrer reichsgesetzlichen Grundlage im § 17 Abs. 2 GVG., der dahin auszulegen ist, daß diesem Gerichtshofe nur die Entscheidung über die Streitigkeiten zwischen den Gerichten und den Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten des Landes übertragen werden durfte. Der vor Erlaß des Pr. Ges. 22. 5. 02 bestehende Streit, ob unter den Gerichten im Sinne des § 17 Abs. 2 GVG. auch das Reichsgericht gemeint sei, beruhte allein auf der damals entgegen der Entsch. des R.-G., Verein. Zivils, 48. 195 ff. vielfach vertretenen Ansicht, daß dieses Gericht über die Revision in Sachen, die vor preußischen Gerichten anhängig gewesen waren, als oberstes Landesgericht entscheide. Dagegen war schon damals unbestritten, daß der § 17 Abs. 2 GVG. hinsichtlich der darin den Gerichten gegenübergestellten beiden Verwaltungsinstanzen sich nur auf die Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte des Landes erstreckt, dessen Gesetzgebung dem Gerichtshofe die Entscheidung über die Kompetenzfähigkeit übertragen hat. — Entsch. des R.G. a. a. O. Entsch. dieses Gerichtshofes Nr. 2340 vom 14. März 1891 — Nr. 2153 vom 8. März 1884 — (Stölzel S. 4, 114).

Der von einer Verwaltungsbehörde des Reichs erhobene Kompetenzkonflikt wird deshalb für unzulässig erachtet, weshalb über die Zulässigkeit des Rechtsweges von diesem Gerichtshof nicht zu entscheiden ist.

Bücherschau.

— Technisch-Wirtschaftliche Bücherei Bd. 27. „Verkehrsbetriebe und ihre Organisation." Herausgegeben von Professor Dr.-Ing. Blum, Hannover und Regierungsbaurat Dr.-Ing., Dr. rer. pol. Baumann, Berlin. Sonderheft der „Verkehrstechnischen Woche". Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin SW. 68, Lindenstr. 23. Preis 3 *M*. Das Heft enthält eine Reihe von Aufsätzen, die sich mit der Organisation von Verkehrsunternehmungen beschäftigen. Der erste Aufsatz aus sachverständiger Feder behandelt die Bestrebungen der Deutschen Reichsbahn auf Grund des Artikels 92 der Reichsverfassung, ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu bilden, die zwischenzeitlichen Versuche zur Bildung eines Eisenbahn-Finanzgesetzes, die Organisation auf Grund der Notverordnung vom 12. Februar 1924, um alsdann auf die Vorschläge des Sachverständigen-Gutachtens einzugehen. Die Organisationen des Eisenbahnwesens in der Schweiz und in Österreich werden kurz erläutert.

Eine weitere Abhandlung des Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Jacobi nimmt zu der oft behandelten Frage „Staats- oder Privatbahnbetrieb" Stellung, um die Frage für Deutschland zugunsten des Staatsbetriebes zu bejahen. Bekanntlich haben inzwischen die Verhältnisse in Deutschland die Frage einer anderen Lösung zugeführt. Bei der Organisation befürwortet der Verfasser Generalbetriebsdirektionen und Betriebsdirektionen mit höchstens 600 km Umfang, ein Vorschlag, der auch bereits viel erörtert ist. Vier Aufsätze behandeln die Aufgaben, Organisation und die Finanzgebarung der Lokal- und Privateisenbahnen (1. Lokalbahnen, ihre Aufgaben, ihr Aufbau und ihr Wirken, von Dr. Kayser, Beuel, Rhein, 2. Die Verwaltung und Organisation der Privateisenbahnen und Kleinbahnen, von Regierungsbaumeister a. D. Noack, Berlin, 3. Rücklagen in der Bilanz der Privatbahn, von Regierungsbaumeister a. D. Hochstädt, Direktor der Ruppiner Eisenbahn A.-G., 4. Die schlechte wirtschaftliche Lage der privaten Verkehrsunternehmungen, ihre Ursachen und die Möglichkeit einer Verbesserung von Direktor Koehler und Regierungsrat a. D. Direktor Roffhack, Bremen), während Regierungsbaurat Wehrspan, Hafendirektor in Wanne, die Verkehrsmittel des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes einer Besprechung unterzieht und für die Entwicklung der Verkehrshelfer: Wasserstraßen, Schnellbahnen, eisenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen eine großzügigere Förderung verlangt.

Interessantes Material liefert die Abhandlung des Reichsbahndirektionspräsidenten Dorpmüller, Oppeln, der die Hauptgesichtspunkte des Organisations-Gutachtens des bekannten amerikanischen Eisenbahnfachmannes Henry C. Adams für die chinesischen Eisenbahnen mitteilt. Die letzte Abhandlung des Regierungsbaurats Bloch, Rio de Janeiro, behandelt die Verhältnisse der brasilianischen Eisenbahnen.

Wir behalten uns vor, auf den einen oder anderen Aufsatz zurückzukommen.

— **Lieferwerke und Gewichtstafeln für Form- und Stabformeisen** nach den Profilangaben des Taschenbuches „Eisen im Hochbau“, 6. Auflage. Herausgegeben vom Stahlwerks-Verband A.-G., Abteilung Technisches Büro, Düsseldorf. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. 1924. Preis 3,60 *M*.

Durch das in vorliegender Mappe vereinigte Tabellenmaterial, bestehend aus einem Anschriften-Verzeichnis und 8 Gewichtstafeln, wird das vom Stahlwerksverband herausgegebene, inzwischen weitverbreitete und sich großer Wertschätzung erfreuende Taschenbuch „Eisen im Hochbau“ auf das willkommenste ergänzt. Das Anschriften-Verzeichnis gibt Auskunft, bei welchen von den 22 dem Stahlwerksverbande A.-G. Düsseldorf angeschlossenen Lieferwerken das jeweilige Profil in den Walzen ist. Die Gewichtstafeln bieten ein Hilfsmittel zur schnelleren und sicheren Aufstellung oder Prüfung von Gewichtsberechnungen; ihre Benutzung erspart das lästige und vielfach zeitraubende Nachschlagen zur Ermittlung des Profileinheitsgewichtes und die jedesmalige Ausrechnung des Stabgesamtgewichtes. Die Lieferwerk-Zusammenstellungen und auch die Gewichtstabellen haben im zusammengeknifften Zustande das Format des bezeichneten Taschenbuches erhalten. Die aus besonders gutem Papier hergestellten Gewichtstafeln sind lose beigegeben und lassen sich, da sie nur einseitig bedruckt sind, für den praktischen Gebrauch auf Karton aufziehen.

Alle, die mit dem Handel, der Berechnung und Verwendung von Form- und Stabformeisen zu tun haben, dürften das Erscheinen der kleinen zweckmäßigen Sammelmappe begrüßen.

Die schriftlichen Weisungen für die Züge (§ 11 der Fahrdienstvorschriften).

Einem Zuge sollte durch Station N. der schriftliche Auftrag (Befehl A) erteilt werden, auf der Station A. abweichend vom Fahrplan zu halten. Das dem Lokomotivführer übergebene Stück des Befehls A hatte beim Durchpausen nicht genau unter dem Vordruck des Stammes gelegen; infolgedessen war das im Befehl vorgedruckte Wort „durchzufahren“ nicht durchgestrichen, sondern unterstrichen. Der Führer fuhr daraufhin auf Station A. durch und ohne weiteres an dem auf Halt stehenden Ausfahrsignal vorüber. Ähnliche Fälle, in welchen durch mangelhaftes oder unrichtiges Durchstreichen von vorgedruckten Worten in den Befehlen Mißverständnisse entstanden, geben zu nachfolgenden Änderungsvorschlägen Veranlassung:

1. Auf keinem schriftlichen Befehle sollten künftig Angaben vorgedruckt werden, die bei irrig unterlassener oder irrig vollzogener Durchstreichung verwirrend oder gegenteilig wirken können. An ihre Stelle sollte künftig der handschriftliche Eintrag treten, für welchen soviel Raum vorzusehen ist, daß der Auftrag vom Lokomotivführer leicht und klar erkannt werden kann.

2. Für den sehr wichtigen Auftrag, an einem auf Halt stehenden Signal vorüberzufahren, sollte ein b e s o n d e r e r Befehl vorgesehen werden. (Dafür könnte der besondere Signalbefehl wegfallen, der bei dem weit vorgeschrittenen Ausbau der Fernsprechanlagen doch nur wenig gebraucht wird.) Die Vereinigung von Aufträgen, die teils nur für die eigene, teils auch für andere Betriebsstellen gelten, in einem und demselben Befehl, wie im jetzigen Befehl A, ist nicht unbedenklich.

3. Den Vorschlägen unter 1) und 2) entsprechend hätte der Allgemeine Befehl A und der neu vorgeschlagene Befehl (B) folgenden, hier zusammengedrängt wiedergegebenen Vordruck zu erhalten:

Nr. ...... Befehl A...... Zug Nr.......	Nr. ...... Befehl B...... Zug Nr.......
a) soll auf falschem Gleise fahren von...... bis...... Blocksignal in............ hat für die Fahrt:	a) darf vorbeifahren am Halt zeigenden Signal ....
b) hat auf Station	b) fährt ab aus Gleis........ für das Ausfahrsignal nicht vorhanden ist.
c) hat einen .... Zug zu signalisieren.	usw.
e)	
usw.	

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz „Hamburgs Güterverkehrsanlagen“ in Nr. 29, S. 539 d. Ztg., befindet sich ein Druckfehler. Es muß in der 4. und 5. Zeile statt „normalen“ heißen „a n n o r m a l e n“.

In dem Aufsatz „Der Sammelladungsverkehr vom tarifarischen Standpunkte aus betrachtet“ von Regierungsrat Paetzolt, Berlin, in Nr. 31 S. 587 muß es im 4. Absatz der 23. und 24. Zeile statt „durch entstehenden doppelten Rollgelder usw.“ heißen: w i e a u s n a c h s t e h e n d e n V e r k e h r s z a h l e n d e r v o r g e n a n n t e n G ü t e r a b f e r t i g u n g h e r v o r g e h t.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ.: Die Strecke Kempten (Allgäu)-Sibratshofen war vom 22. Juli bis 25. Juli 1924 wegen Entgleisung gesperrt.

München, den 26. Juli 1924. (905)
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Wegen Hochwasser wurden gesperrt:
Die Strecken Traunstein-Ruhpolding und Rosenheim-Frasdorf am 30. Juli 1924, ferner Station Passau Donaulände und Winterhafen am 31. Juli 1924.

München, den 2. August 1924. (920)
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Infolge Hochwassers sind im Bereich der Bundesbahndirektion Innsbruck nachstehende Strecken unfahrbar gewesen, bzw. noch unfahrbar:
Lokalbahn Bregenz-Bezau vom 31. Juli bis einschl. 2. August, ferner westliche Teilstrecke der Mittenwaldbahn zwischen Lermoos und Lähn seit 31. August 1924.

Insbruck, den 3. August 1924 (921)
Bundesbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Brandenburgische Städtebahn Akt. Ges.

Die Bekanntmachung betr. Einführung von Entfernungszuschlägen für den Binnen- und direkten Güter- und Tierverkehr ab 1. August l. J. wird aufgehoben. Entfernungszuschläge kommen nicht zur Einführung.

Berlin, den 31. Juli 1924. (911)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Heft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit beträgt die Anstoßentfernung der Station Urbach bei Schorndorf allgemein nur noch 170 km.
Näheres enthält der Tarifanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß. - hess. Netz). (913)

Breslau, den 1. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Badischer u. Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf 15. August 1924 treten infolge Wiedereröffnung des Übergangs Brötzingen für den Wagenladungsverkehr nach und von der Albtalbahn Änderungen in den Entfernungen einiger Albtalbahnstationen ein. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 28. Juli 1924. (900)
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August dieses Jahres wird der Ausnahmetarif 6 u für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts im Rhein- und Mainwasserumschlagverkehr, der am 15. Juni dieses Jahres in Kraft getreten ist, auch auf die Stationen Offenbach (Main) und Gernsheim ausgedehnt. Für diese beiden Stationen gilt der Frachtsatzzeiger 1 des genannten Ausnahmetarifs.

Köln (Rhein), den 26. Juli 1924. (902)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A (Tfv. 2).
Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 werden die Frachtzuschläge für die Weimar-Buttelstedt-Großrudestedter Eisenbahn ermäßigt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 27. Juli 1924. (901)
Reichsbahndirektion.

Tfv. Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.; Tfv. 66 Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr; Tfv. 1006, Brandenburgische Städtebahn.
Die mit Gültigkeit vom 1. August 1924 angekündigte Erhöhung der Entfernungen im Verkehr mit den Stationen der Brandenburgischen Städtebahn tritt nicht in Kraft.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 31. Juli 1924. (910)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 werden im Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2, Nachtrag XXIII (S. 3 u. 5) folgende Frachtsätze und Mindestfrachtbeträge geändert: 1. Crimmitschau-Wahlen-Crimmitschau von 1,6 in 2,4 Goldpfennig, von 1,60 in 2,40 Goldmark, von 1,7 in 2,5 Goldpfennig, von 1,70 in 2,50 Goldmark. 2. Crimmitschau-Wahlen-Schweinsburg von 2,9 in 3,7 Goldpfennig, von 2,90 in 3,70 Goldmark, von 3,1 in 3,9 Goldpfennig, von 3,10 in 3,90 Goldmark. 3. Schweinsburg-Crimmitschau-Wahlen von 2,9 in 3,7 Goldpfennig, von 2,90 in 3,70 Goldmark, von 3,1 in 3,9 Goldpfennig, von 3,10 in 3,90 Goldmark. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung.
Dresden, am 31. Juli 1924. (908)
Reichsbahndirektion.

Wechselgutverkehr Sachsen-Württemberg.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung von Urbach b. Schorndorf geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft. (914)
Dresden, am 2. August 1924
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 7. August 1924 wird die Station Berlin Spreeufer des Direktionsbezirks Berlin in die direkten Verkehre aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.
Erfurt, den 1. August 1924. (916)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 7. August 1924:
Änderung der Sätze für Sendenhorst in A. T. 35. Aufnahme von Hornberg, Klein Auheim, Neckarelz und Teltow in A. T. 35; Frankfurt (Main) Süd in A. T. 38. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 2. August 1924. (915)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 3.
Mit Gültigkeit vom 10. August 1924 werden die Stationen Pfronten Steinach Landesgrenze, Regensburg und Deggendorf Hafen in den Geltungsbereich des genannten Ausnahmetarifs einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 28. Juli 1924. (898)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.
Ab 10. VIII. 24 werden die Stationen Neiße, Neusalz (Oder), Piesteritz und Ziegenhals in die Schnittafel A und die Stationen Göteborg Bs, Sandviken und Trollhättan in den A. T. 4 einbezogen. A. T. 6 für Automobile zur Durchfuhr durch Deutschland wird bis 31. VIII. verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 29. Juli 1914. (903)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 7. August 1924: Aufnahme von Fürth (Bay.) Lokalbf. und Gaggenau in A. T. 35 (Eisen und Stahl); der Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn in A. T. 40 (Salz); Verlängerung der Frachtsatzzeiger 2 und 3 des A. T. 52 (Papier und Pappe). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 31. Juli 1924. (907)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.
Mit Gültigkeit vom 10. August 1924 wird die Station Mittenwald Landesgrenze in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 31a für Baumwolle einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 30. Juli 1924. (906)
Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.
Am 15. August d. J. wird die bisherige Ladestelle Buschdorf als Tarifstation für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro, Ubierring 11.
Köln, den 31. Juli 1924. (909)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen nach den Stationen Gottenheim, Hugstetten, Ihringen, Wasenweiler, Riegel und Riegel Ort (Kais.) ermäßigt.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz). (919)
Breslau, den 1. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 ist der Ausnahmetarif für Prügelholz, Rundholz und Schnittholz (Papierholz) wie in Tarifklasse E, Absatz 3 genannt, aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken eingeführt.
Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (917)
Königsberg (Pr.), den 30. Juli 1924.
Reichsbahndirektion.

Frachtberechnung für Kartoffelsendungen Polen-Frankreich.
Bis auf weiteres wird für Kartoffelsendungen Polen-Frankreich die Anwendung des Nottarifs zugestanden, sofern im übrigen dessen Anwendungsbedingungen (also abgesehen von der Bestimmung der Verwendung im Deutschen Reich) entsprochen ist.
Breslau, den 25. Juli 1924. (899)
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland.
Die in Nr. 27 dieser Zeitung bekanntgegebene Namensänderung der Grenzübergangsstation Grünthal wird insoweit aufgehoben, als daß die deutsche Bezeichnung Grünthal bestehen bleibt und nur die tschechische Bezeichnung in Polubný zu ändern ist.
Im übrigen wird auf die Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn lfd. Nr. 1063/24 hingewiesen.
Reichsbahndirektion Oppeln. (904)
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Der Abbruch und die Neuherstellung der Eisenbetondecken (ca. 1200 qm) für den Bahnsteig A des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen in der Bauabteilung aus. Die Angebothefte können ab 10. 8. 24 zum Preise von 0,80 ℳ gegen Post- und Bestellgeld frei Bareinsendung des Betrages (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 20. 8. 24, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt, wohin die Angebote versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen zu senden sind. Zuschlagsfrist bis zum 10. 9. 24. Frist für die Vertragserfüllung 6 Wochen. (918)
Reichsbahn-Bauabteilung 2 Berlin NW. 7, Prinz-Louis-Ferdinandstr. 12.

4. Verkauf von Altmaterial.

a) 45 000 kg — Akten-, Kassen- und Rechnungsbelege Bücher, Kassenbücher pp., gemischt, gebündelt und lose,
b) 5000 kg — Fahrplanbücher, Tarife, Dienstvorschriften, Zeitschriften, lose und zum Teil gebündelt,
c) 10 000 kg — Depeschenstreifen ohne Holzkern, zum Teil lose und gebündelt,
d) 200 kg — Bücherdeckel, weiße und blaue Aktendeckel, lose,
e) 1000 kg — Korbpapier in Ballen, Zementsäcke aus Papier, gebündelt,

sollen in verschiedenen Losen a—e — verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 Pfg. in bar (nicht in Briefmarken), soweit der Vorrat reicht, bezogen werden. Die Angebote sind bis 12. August, 12 Uhr mittags, an uns einzusenden. Angebote werden am 13. August 1924, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. August 1924. (912)
Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33. | Berlin, den 14. August 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Gleisumbau des Schlüchterner Tunnels.

Von Regierungsbaurat **Müller**, Mitglied der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Der Schlüchterner Tunnel wurde am 1. 5. 1914 zur Vermeidung der Kopfstation Elm auf der Strecke Frankfurt (M.) - Bebra in Betrieb genommen. Der Tunnel ist 3,750 km lang und verkürzt die Strecke Frankfurt (M.) - Berlin um 7 km. Gradlinig von Süd/Südwest nach Nord/Nordost durch den Berg Diestelrasen führend, erreicht die Strecke nach einer Steigung von 1 : 111 in km 82,1 die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser mit 318 m über N.N.; sie bleibt gegen die frühere Umleitung über Elm um 36,33 m tiefer.

Zu Beginn dieses Jahres durchfuhren den Tunnel täglich 32 Personenzüge, darunter 14 D-Züge, und 76 Güter- und Bedarfszüge. Bei den Bergfahrten müssen naturgemäß bei der starken Steigung und den nassen Schienen im Tunnel die Sandstreuer der Lokomotive ausgiebig in Gang gesetzt werden. Auf der Talfahrt ist es die Bremse, die den Oberbau und seine Einzelheiten stark angreift.

Die Entlüftung des Tunnels ist zunächst noch ungelöst. Man hatte zwar gehofft, daß durch die vier Schächte, die während des Baues als Förderschächte benutzt wurden, der Rauchabzug begünstigt werde, sah sich aber nach der Inbetriebnahme des Tunnels darin getäuscht. Nur bei starkem Westwind ziehen die Rauchnebel verhältnismäßig schnell nach der nördlichen Tunnelmündung ab. Daß man einen günstigeren Abzug der Rauchgase unter Umständen durch Aufstellung von Luftsaugern im Anschluß an die inzwischen gebaute Überlandzentrale der Main-Kraftwerke anstrebt, ist bei dem schädigenden Einfluß der Rauchgase auf die Gesundheit der im Tunnel arbeitenden Leute verständlich, aber auch zwingend, um die rasche Zerstörung der Gleisstoffe und der Sicherungsanlagen zu mildern.

Die beim Neubau verlegten Gleise aus 18 m Schienen Form 15c $\frac{\text{Br} + 29\ \text{HB}}{18}$ zeigten nach der erstmaligen fünfjährigen Liegedauer einen sehr hohen Verschleiß. Nicht nur die Schienenköpfe, sondern auch die Fußflächen auf den eisernen Hakenplatten waren stark abgenutzt, so daß stellenweise bis zu 18 mm Höhenverminderung festgestellt worden ist. Hakenplatten, Klemmplatten und Schwellenschrauben bildeten nach dem Ausbau e i n e n verrosteten Klumpen. Die äußerst starke Beanspruchung der Strecke in den Kriegsjahren machte schon nach den ersten fünf Jahren einen Umbau unbedingt erforderlich. Er war für 1918 beabsichtigt, erfolgte aber erst 1919 für das Talgleis und 1920 für das Berggleis. Abgesehen von den Stoßschwellen, die ersetzt werden mußten, wurden die Mittelschwellen, an denen eine Abnutzung nicht zu bemerken war, beibehalten. Die gleiche Oberbauanordnung wie 1914 Form 15c $\frac{\text{Br} + 29\ \text{HB}}{18}$ kam wieder zur Verwendung. Nach weiterer vierjähriger Benutzungsdauer, bei der eine starke Verrostung und ein Abblättern der Schienen beobachtet wurde, setzte ein auffallend häufiges Brechen der Schienen ein. Die Erscheinung trat meistens beim Stoß am Kopfe senkrecht durch die Schiene auf und war zunächst kaum zu bemerken, so daß zuletzt zur Sicherung des Betriebes die Schienen durch Abklopfen untersucht werden mußten. Ein neuer Umbau ließ sich nicht mehr länger hinausschieben. Die Erfahrungen aus der ersten und zweiten Verwendungsdauer des Gleises Form 15c sollten für den diesjährigen Umbau nutzbringend verwertet werden. Die Schienenform 15c genügt keineswegs den Anforderungen, die

der Betrieb an den Oberbau im Tunnel stellt. Das Berggleis leidet, wie schon erwähnt, unter den vielen Sandstreuungen, das Talgleis unter der starken Bremswirkung. Der wundeste Punkt aber ist das Kleineisenzeug, und es mußte das Bestreben sein, eine Oberbauform zu finden, die mit möglichst wenig Kleineisenzeug auskommt. Der badische Stuhl-Schienenoberbau schien das Gegebene, die Holzkeilbefestigung im feuchten Tunnel ideal. Aber leider waren die Beschaffungskosten zu hoch und bei der traurigen Finanzlage mußte davon abgesehen werden, einen etwa um 50 % teuereren Oberbau als den zur Zeit liegenden zu verwenden. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) waren im Jahre 1906 auf der Strecke Hanau-Aschaffenburg 3 Versuchsstrecken verlegt worden, eine mit dem 3 Schwellenstoß Form 8 s, eine mit französischem Oberbau Form 17 b (Französische Ostbahn), und eine mit amerikanischem Oberbau (Form 17 a). Von diesen 3 Versuchen schien der sog. franz. Oberbau am meisten den Anforderungen, die an den Oberbau in einem langen Tunnel gestellt werden müssen, zu genügen. Man wählte den inzwischen eingeführten Oberbau Form 17 c, der dem franz. Oberbau der Versuchsstrecke mit Ausnahme der Stoßanordnung am nächsten kommt, und über dessen Bewährung Erfahrungen vorliegen. (Siehe Abbildung 1 u. 2.) Wenn auch die Schienenform 15 c einen stärkeren Querschnitt aufweist, so war doch, abgesehen von der geringeren Verwendung von Kleineisenzeug, die größere Standfestigkeit der Schienenform 17 c, die 125 : 140 = 0,89 gegenüber der Form 15 c 110 : 144 = 0,76 beträgt, ausschlaggebend.

Abb. 1.

Abb. 2.

Die Schienenform 17 c hat zwar einen schmäleren Kopf und eine geringere Höhe, aber dafür einen breiteren Fuß. Die Schiene steht senkrecht auf der Schwelle. Die bei der Versuchsstrecke gemachten Erfahrungen ließen ein Senkrechtstellen der Schienen unbedenklich zu. Die Abnutzung der Schienen auf den Versuchsstrecken in den 18 Jahren Liegezeit geht aus Abbildung 3 u. 4 hervor.

Abb. 3.

Abb. 4.

Rein nach der Normalzeichnung kam jedoch der Oberbau mit Form 17 c nicht zur Verlegung, da anstatt der dort vorgesehenen Halbrundschwellen die buchenen Mittelschwellen erster Klasse, die in dem Tunnel seit Inbetriebnahme liegen, beibehalten werden konnten. Es wurden nur die breiten Schwellen an den Stößen erneuert. Untersuchungen der Mittelschwellen mit dem Zuwachsbohrer ergaben ihre tadellose Kernbeschaffenheit. Daß man die Mittelschwellen liegen lassen konnte, war um so wichtiger, als der s. Zt. bei der ersten Verlegung gemachte Versuch mit den mit dem Rüpingschen Doppeltränkverfahren getränkten buchenen Schwellen 1. Klasse, die nun schon zehn Jahre lagen, dadurch weiter fortgesetzt werden konnte. Um das Wandern zu vermeiden, kamen die nach franz. Muster üblichen Pappelholzplättchen unter den Schienenfuß zur Verlegung. Von den Einschnitten des Lagers für die Pappelholzplättchen, wie beim französischen Oberbau, wurde Abstand genommen, da diese Arbeit den Umbau bedeutend aufgehalten und verteuert hätte. Die etwas unebenen Lagerflächen der alten Hakenplatten wurden sorgfältig durch Nachdexeln der Schwellen ausgeglichen. Namentlich mußte Wert darauf gelegt werden, daß die Breite der Pappelholzplättchen die Breite des Schienenfußes nicht überschritt, sondern besser 2—3 mm schmäler blieb. Die Erfahrung wird zeigen, ob ein Ausbrechen der Plättchen eintritt. In der Länge können die Plättchen die Schwellenbreite überragen. Es empfiehlt sich dies sogar als Mittel gegen das Fortgleiten der Plättchen, weil vor und hinter dem Schwellenlager durch das Zusammenpressen der Plättchen unter der Schiene ein leichter Wulst sich bilden wird.

Zunächst wurde das Talgleis von Flieden nach Schlüchtern als das am meisten gefährdete Gleis umgebaut. Der Umbau des Berggleises muß später vorgenommen werden, sobald das dazu erforderliche Material angeliefert ist. Der eigentliche Oberbau hatte sich auf das Lösen des Kleineisenzeugs, Aufnehmen der alten Schienen, das Ausgleichen des Lagers, das Bohren der Mittelschwellen, die Verpflöckung der alten Schraubenlöcher, Auswechseln der Stoßschwellen, Verlegen der neuen Schienen und ihre Befestigung zu erstrecken.

Um den Umbau des Gleises möglichst zu beschleunigen, und die Umleitung des Betriebes in den Umbaupausen auf die geringste Zahl an Zügen zu beschränken, waren beide Gleise zwischen 9.35 Uhr und 1.50 Uhr gesperrt. Diese vollständige Sperrung war nach einer Vergleichskostenberechnung der Aufwendungen für den Umleitungsverkehr der Züge über Elm gegenüber der nur eingleisigen Sperrung als wirtschaftlicher erkannt und beschlossen worden, namentlich unter Beachtung des Umstandes, daß bei eingleisiger Sperrung die Arbeiten sich weit über das Doppelte ausgedehnt hätten. Die Leute konnten bei vollständiger Sperrung ruhiger und sorgloser arbeiten. Es wurde jede Rauchbildung durch die sonst das Berggleis benutzenden Züge verhütet und die Arbeit brauchte dadurch keine Unterbrechung zu erfahren. Das zweite Gleis konnte zur Zufuhr der Umbaustoffe und zur Abfuhr des ausgebauten Materials, zur Beleuchtung der Arbeitsstelle und zur Aufstellung einer Kraftzentrale benutzt werden. Der Umbau war in 36 Tagen beendet, bei eingleisiger Sperrung wären etwa 100 Umbautage erforderlich geworden.

Für die Bohrarbeiten waren 4 Bohrmotore mit elektrischem Antrieb bereitgestellt, 3 weitere Einschraubmotore bewirkten

das Einziehen der Schwellenschrauben bis zum letzten Nachziehen durch die Hand. Als Zentralantrieb diente das elektrische Kraftwerk, das für die Gleisstopfmaschinen ältester Bauart bestimmt und nach sorglicher Herrichtung zu diesem Zweck wieder hervorgeholt worden war, nachdem es sich bei den Stopfmaschinen nicht bewährt hatte und in den Magazinen verstaubte. Die Zentrale nach nebenstehender Abbildung genügte aber für den Antrieb der 7 Motore nicht, so daß man auch die zweite noch vorhandene Zentrale heranziehen mußte. Wenn auch neuere Maschinen zum Bohren und Eindrehen der Schwellenschrauben im Gebrauche sind, so galt es hier mit Rücksicht auf die hohen Beschaffungskosten, vorhandene Maschinen zu dem vorgenannten Zweck auszunutzen. Die Maschinen haben sich gut bewährt und sind auch weiterhin zum Bohren und Einziehen der Schwellenschrauben nutzbringend zu verwenden.

Der Gleisumbau ging folgendermaßen vor sich:

Auf dem Bahnhof Flieden wurde der Bauzug vorbereitet. Er bestand aus: der Lokomotive und Packwagen, einem S. S.-Wagen, in dem das Kleineisenzeug für den betreffenden Tagesumbau verladen war, einem X-Wagen, auf dem Nordlichter von besonderer Stärke aufgestellt waren und einem G-Wagen, in dem die Zentrale untergebracht war. Nach der Sperrung des Tunnels fuhr der Bauzug in den Tunnel auf dem freien Berggleis. Die Schienen wurden abgelascht und mit dem alten Kleineisenzeug auf den S. S.-Wagen nach Entladung des neuen Kleineisenzeuges verladen. Die neuen Schienen waren schon vor dem Umbau im Tunnel verteilt worden, die unebenen Schwellenlager wurden nachgedexelt, die gekuppelten Stoßschwellen ausgewechselt, die Schwellenlehren abwechselnd 1 und 2 wurden auf die Schwellen aufgesetzt. Zwei Bohrschablonen, je für die erste und zweite Schwelle bestimmt, waren schon vorher hergerichtet worden und sind mit einem Nocken auf der Unterseite zum Einsetzen auf die alte Lochung versehen, damit eine einwandfreie Linie des neuen Gestänges gesichert ist. Die neuen Löcher wurden mit den Motoren gebohrt, die durch Kabel an die Zentrale angeschlossen waren. Die alten Löcher wurden gut verpflöckt. Die Pappelholzplättchen wurden verteilt und die Schienen aufgesetzt. Die Schwellenschrauben wurden mit den Motoren eingedreht und die Schienen verlascht. Was noch an Zeit übrig blieb, wurde zum Stopfen verwendet. Der Tunnel konnte an jedem Umbautag 1.50 Uhr frei gemeldet werden, so daß die vorgesehene Umbauzeit niemals überschritten wurde.

Die Beleuchtung des Tunnels erfolgte mit Nordlichtern und Handkarbidlampen. Letztere lassen sich nie ganz vermeiden, auch wenn eine elektrische Beleuchtung, die ursprünglich beabsichtigt war, vorhanden gewesen wäre. Von der elektrischen Beleuchtung der Umbaustellen wurde Abstand genommen, da die Zentralen dazu nicht ausreichten. Von der Benutzung der Handlampen hätte auch nicht abgesehen werden können, weil die elektrische Beleuchtung, mag sie im Tunnelscheitel oder an der Seite angebracht sein, auf die einzelnen Arbeitsstellen unmittelbar neben der Schiene zu viel Schatten wirft.

Beabsichtigt war weiterhin, die Schienenstöße innerhalb der gleichbleibenden Temperaturzone, die durch Messungen festgestellt wurde, zu verschweißen. Leider waren jedoch hierzu die Vorerhebungen noch nicht abgeschlossen und die Frage der Verschweißung muß bis zum Umbau des Berggleises, das in derselben Weise in den nächsten Monaten vorgenommen werden soll, verschoben werden.

Abb. 5.

Nach allen Erfahrungen, die gemacht worden sind, wird es sich nicht umgehen lassen, der Frage einer maschinellen Entlüftung des ganzen Tunnels so bald wie möglich näher zu treten. Auch bei den heutigen schlechten Finanzverhältnissen wird die Forderung einer maschinellen Entlüftung immer wieder erhoben werden. Wenn auch die Kosten hoch sind, so wird es immer noch wirtschaftlich sein, weil das Gleismaterial dadurch bedeutend geschont wird und weil die Gleisumbauten erst in längeren Zeitabschnitten als seither vorgenommen werden müssen. Das Arbeiten im Tunnel wird sicherer und die Leistungen des einzelnen Arbeiters, die sich augenblicklich auf 4 Stunden erstrecken, können erhöht werden.

Aber nicht nur der Arbeiter wird sich, da Gesicht und Gehör frei sind, sicherer im Tunnel bewegen können, sondern auch der Betrieb selbst wird die größten Vorteile davon haben.

Die neue Gattungsbezeichnung und Nummerung des Lokomotivparks der Deutschen Reichsbahn*).

Von Oberregierungsbaurat Wilhelm **Müller**, Köln.

(Schluß aus Nr. 32.)

Der Nummerplan (s. Übersicht 3) ist so aufgestellt, daß er für absehbare Zeit Raum bietet, und zwar war nicht der gegenwärtige Zustand mit den unzähligen Sonderbauarten der einzelnen Länder maßgebend, sondern der Beharrungszustand, der in nächster Zeit erst durch das Erscheinen der ersten typisierten Einheitslokomotiven eingeleitet und erst in etwa 20—30 Jahren erreicht wird. Der gesamte jetzige Lokomotivpark mußte zwar in dem Nummerplan Platz finden, durfte aber auf die Aufstellung des Nummerplans keinen Einfluß haben, da alle bisherigen Bauarten, auch die im jetzigen Augenblick noch gebauten Lokomotiven einschließlich der neuesten P 10 usw., den typisierten Einheitslokomotiven weichen werden.

Für diesen Beharrungszustand genügen, auch wenn die neuen Einheitslokomotiven, wie es der Grundgedanke des Nummerplans ist (z. B. zwei verschiedene 2 C 1-Schnellzuglokomotiven, die eine Zwilling, die andere 4 Zylinder-Verbund), jede für sich eine besondere Reihenzahl führen, für jede Gattung: S, P, G, Pt, Gt, 20 verschiedene Stammbauarten.

Um die zahlreichen bisherigen Bauarten zwecks Unterbringung in dem Nummerplan in einer angemessenen Zahl von Hauptbauarten zusammenzufassen, konnte als leitender Gesichtspunkt nur die Achsenanordnung, z. B. 1 B, 2 B, 2 B 1, 2 B 2 usw., dienen. Dieses Provisorium verschwindet, sobald die letzten

*) In der Übersicht 1 S. 600 muß es statt: $\leq$ 1,5 m $\leq$ 65 km/Std.
richtig heißen: $\overline{<}$ 1,5 m $\overline{<}$ 65 km/Std.

Übersichtskarte 3: Nummernplan

		Schnellzug-Lokomotiven														Personenzug-Lokomotiven						
Gattungsbezeichnung	Gattungsbuchstabe u Kuppelverh.	S36	S36		S23	S24	S25	S26	S35	S35	S36	S46	P35	P46		P22	P23	P24	P24	P34	P35	P46
	Achsdruck	20	20		14	versch		16	15	versch.		17	20	20		14	v.	14	v.	15	v.	19
Achsenfolge		2C1	2C1		1 B	2 B	2B1	2B2	1C1	2C	2C1	1D1	2C	1D1		B	1B	1B1	2B	1C	2C	1D1
Lokomotiv-Nummer	Reihe	01	02	unbes.	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	unbes.	33	34	35	36	37	38	39
	je 10000 Ordnungs-Nrn.	001 bis 9999	001 bis 9 99	usw.																		001 bis 9999

		Güterzug-Lokomotiven													Personenzug-Tender-Lokomotiven														
Gatt.-bez	Gatt.-Buchst. u. Kupp.-Verh.	G34	G45	G56	G56		G23	G33	G34	G44	G45	G55	G56	G67	Pt35	Pt36	Pt37		Pt23	Pt23	Pt24	Pt24	Pt25	Pt34	Pt35	Pt35	Pt36	Pt37	Pt 66
	Achsdruck	20	20	20	20		verschieden								20	20	20		13	verschieden						16	16	17	15
Achsenfolge		1C	1D	1 E	1 E		1 B	C	1 C	D	1 D	E	1 E	1 F	1C1	1C2	2C2		B1	1B	1B1	2B	1B2	1C	1C1	2C	1C2	2C2	C+C
Lok.-Nr.	Reihe	40	41	42	43	unbes.	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	unbes.	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
	je 10000 Ord.-Nrn.	001 bis 9999																											001 bis 9999

		Güterzug-Tenderlokomotiven															Zahnrad- Lokomotiven	Lokalbahn- Lokomotiven	Schmalspur- Lokomotiven
Gatt.-bez.	Gatt.-Buchst. u.Kupp.-Verh.	Gt 33	Gt 44	Gt 46	Gt 55	Gt 57	Gt 68		Gt 22	Gt 33	Gt 34	Gt 34	Gt 44	Gt 46	Gt 55	Gt 57	Gt 88	Z...	L...	K...
	Achsdruck	17	17	20	20	20	20		verschieden			14	verschieden			18	verschieden			
Achsenfolge		C	D	1D1	E	1E1	1F1		B	C	C1	1C	D	1D1	E	1E1	D+D	C1 1C 1D1 E	B, C C1 D B+B	B, C 1C; D B+B E, C+C
Lok.-Nr.	Reihe	80	81	82	83	84	85	unbesetzt	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
	je 10000 Ord.-Nrn.	001 bis 9999																		001 bis 9999

vorhandenen Bauarten ausgestorben sind und zum Teil späteren Einheitslokomotiven Platz gemacht haben.

Die hundert Reihen 01 bis 99 sind nach diesen Gesichtspunkten in fünf Gruppen zu etwa je 20 eingeteilt:

01 — 19 = S-Lok.	60 — 79 = Pt-Lok.	97 = Z-Lok
20 — 39 = P- „	80 — 96 = Gt- „	98 = L- „
40 — 59 = G- „		99 = K- „

Daß man die einzelnen Gruppen mit 01, 20, 40, 60 und 80 beginnen läßt, soll als Anhalt für das Gedächtnis dienen.

Die drei Sonderbauarten Z, L und K sind aus Zweckmäßigkeitsrücksichten den Güterzugtenderlokomotiven als letzte Reihen angereiht.

Natürlich müssen diese Gruppen zu je 20 Reihen zurzeit noch zum größten Teil freibleiben, da neue Bauarten entstehen, bis die jetzt vorhandenen Bauarten ausgestorben sind. Und zwar sind die vorhandenen Lokomotiven an das Ende, die typisierten Einheitslokomotiven an den Anfang jeder Gruppe gesetzt, weil die Einführung der letzteren einen Markstein im deutschen Lokomotivbau darstellt, welcher auch für die Aufstellung des Nummerplanes grundlegend war.

Auch die senkrechten Reihen der je 10 000 Ordnungsnummern sind natürlich nur zum geringsten Teil besetzt, einzelne Reihen nur mit einigen Lokomotiven, andere dagegen, zum Beispiel die vielgebräuchliche D-Güterzuglokomotive, mit mehreren Tausend Stück.

Mit mehr als 10 000 Lokomotiven ein und derselben Bauart ist niemals zu rechnen, schon wenn man sich vergegenwärtigt, daß augenblicklich kaum eine einzige Achsenanordnung diese Nummerreihe auch nur zur Hälfte ausfüllt und nur ganz vereinzelte Hauptbauarten mit mehr als 1000 Lokomotiven bestückt sind.

Der Plan läßt mithin für etwaige besondere Bedürfnisse, z. B. die Einbeziehung der elektrischen und Diesel-Lokomotiven in eine einheitliche Nummerung in den höheren Tausenden, durch alle 100 Hauptbauartreihen hindurch, noch reichlichsten Raum.

In den Übersichten 4 und 5 sind die ehemals preußischen Gattungen und die einstweilen weitergebauten Reichsbauarten nach ihrer früheren Gattungsbezeichnung, ihrer Bauart, ihrer neuen Gattungsbezeichnung und der Nummerreihe angegeben. Aus Übersicht 4 ist zu ersehen, in wie wenigen Fällen eine Unterscheidung nach Unterbauarten ein und desselben Landes erfor-

Übersicht 4: Neue Bezeichnung d. bisher preußischen Bauarten.

S-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Gatt. Bez.	Bauart: Achsenfolge	Bauart: Dampfwirkung	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
S1	1B		23 14	12
S3	2B	v	24 15	13
S4	„	h	24 16	13
$S5^{1}$	„	4v	„	13
$S5^{2}$	„	2v	„	13
S6	„	h	24 17	13
S8	2B1		25 17	14
S9	„	4v	25 16	14
S10	2C	4h	35 17	17
$S10^{2}$	„	4hv	„	17
$S10^{1}$	„	3h	„	17

P-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Gatt. Bez.	Bauart: Achsenfolge	Bauart: Dampfwirkung	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
$P3^{1}$	1B		23 13	34
$P3^{2}$	„	v	23 14	34
$P4^{2}$	2B	v	24 15	36
$P4^{1}$	„		24 14	36
P6	1C	h	34 15	37
P8	2C	h	35 17	38
P10	1D1	3h	46 19	39

G-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Gatt. Bez.	Bauart: Achsenfolge	Bauart: Dampfwirkung	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
$G4^{2}$	1B	v	33 14	53
$G4^{3}$	„	v	33 15	53
G3	C		33 13	53
$G4^{1}$	„		„	53
$G5^{1}$	1C		34 13	54
$G5^{2}$	„	v	„	54
$G5^{3}$	„		34 14	54
$G5^{4}$	„	v	„	54
$G7^{1}$	D		44 13	55
$G7^{2}$	„	v	„	55
G8	„	h	44 14	55
G9	„		44 15	55
$G8^{1}$	„	h	44 17	55
$G7^{3}$	1D	v	45 13	56
$G8^{3}$	„	3h	45 17	56
$G8^{2}$	„	h	„	56
G10	E	h	55 15	57
$G12^{1}$	1E	3h	56 17	58
G12	„	3h	56 15	58

Pt-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Gatt. Bez.	Bauart: Achsenfolge	Bauart: Dampfwirkung	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
$T4^{2}$	B1		23 13	69
$T4^{1}$	1B		23 15	70
$T5^{1}$	1B1		24 15	71
$T5^{2}$	2B		24 16	72
T11	1C		34 16	74
T12	„	h	34 17	74
T10	2C	h	35 16	76
T18	2C2	h	37 17	78

Gt-, Z-, K-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Gatt. Bez.	Bauart: Achsenfolge	Bauart: Dampfwirkung	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
T8	C	h	33 15	89
T3	„		33 12	89
T7	„		33 14	89
$T9^{1}$	C1		34 14	90
T9	„		34 13	90
$T9^{2}$	1C		34 14	91
$T9^{3}$	„		34 15	91
T13	D		44 15	92
T14	1D1	h	46 16	93
$T14^{1}$	„	h	46 17	93
T16	E	h	55 15	94
$T16^{1}$	„	h	55 17	94
T15	„		55 14	94
T20	1E1	h	57 19	95
T26	C1		34 14	97
T28	1D1		46 16	97
T33	C	1 m Sp	33 9	99
			33 10	99
T35	D	„ v	44 8	99
T37	„	0,785 m Sp	44 7	99
T38	„	„	44 8	99
T39	E	„	55 8	99
T31	C	1 m Sp	33 7	99
			33 6	99
T31	„	0,785 m Sp	33 5	99

Anmerkung zu Spalte 3. Die Zahl bedeutet die Zylinderzahl, h = Heißdampf, v = Verbund, Sp = Spur; soweit nichts angegeben: 2 Zyl.-Naßdampf-Zwilling.

„ „ „ 4. Die fettgedruckte Zahl bedeutet das Kuppelverhältnis, die mager gedruckte Zahl den Achsdruck in to.

Übersicht 5: Moderne bis zur Einführung d. Einheitslok. noch gebaute Bauarten.

S-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Bezeichnung	Ursprungsland	Achsenfolge	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
$S10^{1}$	Pr.	2C	35 17	17
XX H.V.	Sa.	1D1	46 17	19

Z-Lok.

1	2	3	4	5
T26	Pr.	C1	34 14	97
T28	„	1D1	46 16	97

K-Lok. 1 m Spur

1	2	3	4	5
GtS 2×3/3	Bay.	C+C	66 9	99

P-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Bezeichnung	Ursprungsland	Achsenfolge	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
P3/5	Bay.	2C	35 15	38
P8	Pr.	2C	35 17	38
P10	Pr.	1D1	46 19	39

L-Lok.

1	2	3	4	5
GtL4/4	Bay.	D	44 11	98

K-Lok. 0,9 m Spur

1	2	3	4	5
T7	Meckl.	C	33 6	99

G-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Bezeichnung	Ursprungsland	Achsenfolge	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
G3/4	Bay.	1C	34 16	54
G4/5	„	1D	45 16	56
$G8^{2}$	Pr. Old.	1D	45 17	56
G10	Pr.	E	55 15	57
G12	Pr. Wü.	1E	56 15	58

K-Lok. 0,785 m Spur

1	2	3	4	5
T38	Pr.	D	44 8	99
T39	„	E	55 8	99

Pt-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Bezeichnung	Ursprungsland	Achsenfolge	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
VIc8	Ba.	1C1	35 16	75
VIc9				
T18	Pr. Wü.	2C2	37 17	78

K-Lok. 0,75 m Spur

1	2	3	4	5
Tssd	Wü.	B+B	44 7	99
VIK	Sa.	E	55 8	99

Gt-Lok.

1	2	3	4	5
Alte Bezeichnung	Ursprungsland	Achsenfolge	Neue Bezeichn.: Gattung u. Leistung	Neue Bezeichn.: Reihen- (Stamm-) Zahl der Lok.-Nr. (Hauptbauart.)
R4/4	Bay.	D	44 16	92
$T14^{1}$	Pr. Wü.	1D1	46 17	93
Tn	Wü.	E	55 13	94
$T16^{1}$	Pr.	„	55 17	94
XI H.T.	Sa.	„	55 16	94
T20	Pr.	1E1	57 19	95

derlich ist, weil unter dasselbe Gattungszeichen mehrere Unterbauarten (Heiß- oder Naßdampf, Verbund oder Zwilling, verschiedene Zylinderzahl) fallen. Um einen der wenigen Fälle anzuführen, so umfaßt z. B. S 24 16 die bisherigen preußischen Gattungen S 4-Heißdampf, $S\,5^1$-Vierzylinderverbund und $S\,5^2$-Zweizylinderverbund. Bei den zurzeit noch gebauten modernen Lokomotiven kommen, wie Übersicht 5 zeigt, solche Unterscheidungen von Lokomotiven desselben Gattungszeichens schon nicht mehr vor.

Es mag auf den ersten Blick als Schönheitsfehler empfunden werden, daß bei dem vorhandenen Lokomotivpark die Reihenzahlen der Lokomotivnummern, z. B. 35 für alle 1 B 1, 36 für alle 2 B, eine bestimmte Achsenfolge innerhalb sämtlicher P-Lokomotiven bezeichnen, während die zugehörige Leistungszahl 35 noch einmal das Verhältnis der Kuppelachsen zu den Gesamtachsen angibt. Dieser Pleonasmus ist nur vorübergehender Art und nur darauf zurückzuführen, daß die bisherigen Bauarten ihrer großen Zahl wegen nach gleichen Kuppelverhältnissen zu Reihen- (Hauptbauarten) zusammengefaßt werden mußten, während in Zukunft alle Einheitslokomotiven, z. B. auch die beiden nach verschiedenen Konstruktionszeichnungen entworfenen 2 C 1-Sz-Lokomotiven, ihre besondere Reihe haben.

Bei den drei Sonderbauarten Z-, L- und K-Lokomotiven ist man der geringen Bedeutung und verschwindenden Stückzahlen wegen in der Zusammenfassung, und zwar auch für die Zukunft, noch weiter gegangen. Bei diesen drei Gattungen sind auch die verschiedenen Kuppelverhältnisse unter einer Reihenzahl zusammengefaßt.

Es unterscheiden:

die Stammreihen	die Hundertreihen	die Zehnerreihen
97 = Zahnrad-Lok. (Z)	verschiedene Kuppelverhältnis und verschiedene	verschiedene Einzelbauart
98 = Lokalbahn-Lok. (L)	Landeszugehörigkeit	
99 = Schmalspurlok. (K)	verschiedene Spurweiten 1 m, 0,9 m, 0,785 m und 0,75 m	verschiedenes Kuppelverhältnis, Landeszugehörigkeit und Einzelbauart.

Wenn wir den Nummerplan als Ganzes überblicken (Übersicht 3), so haben wir es also mit einem durchaus elastischen Plan von rund 1 Million Lokomotivnummern zu tun, in dem zwar die vorhandenen rund 28 000 Lokomotiven der Reichsbahn nur einen geringen Raum einnehmen, der aber allen Möglichkeiten der Entwicklung des Dampflokomotivbaus Rechnung trägt und für besondere Zwecke, z. B. für elektrische und Diesellokomotiven, schon jetzt 5 mal 20 Bauarten 01—99 mit je 1000 oder mehr Nummern offen läßt.

Es soll nun noch auf einige Lösungen eingegangen werden, welche die Frage in anderen Ländern gefunden hat.

Als wichtigstes Unterscheidungsmerkmal sowohl im technischen Sprachgebrauch überhaupt, als auch gerade bei der Bezeichnung der Lokomotiven, hat stets die Achsenanordnung, d. h. die Aufeinanderfolge von Kuppel- und Laufachsen gedient. Sie ist in den verschiedensten Ländern in verschiedener Weise in Zahlen- oder Buchstabenform ausgedrückt, als Grundlage für die Gattungsbezeichnung benutzt worden.

In Deutschland war es früher allgemein üblich, das Kuppelverhältnis streng logisch in Bruchform auszudrücken. Man sprach von einer 2/4 gekuppelten Schnellzuglokomotive, in Bayern ist diese Bezeichnung noch heute gebräuchlich, wo die modernste Schnellzuglokomotive das Gattungszeichen S 3/6 führt. Es hat dies infolge des Bruchstrichs den Nachteil schwieriger telegraphischer Übertragung. Aber auch technisch genügte dies als Ausdrucksform für die Bauart nicht ganz, indem z. B. eine 2/5 P-Lokomotive die beiden Laufachsen sowohl vorne in einem Drehgestell vereinigt (preußische S 10), als auch an jedem Ende als Einzelachsen (Oldenburgische S 10) haben kann.

Deswegen hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen schon früh die Bezeichnung mit Zahlen und Buchstaben (z. B. 1 D 1 und 2 D für verschiedene Achsenanordnung der 2/6 gekuppelten Lokomotive) eingeführt und die nächst wichtigen technischen Merkmale (Zylinderzahl, Heiß- oder Naßdampf, Verbund, Zwilling oder Drilling, Tenderlokomotive oder Lokomotive mit Schlepptender) in Worten oder neuerdings in der abgekürzten Form (z. B. P 10 Lok = 1 D 1 — h 3 d — P Lok) hinzugesetzt. Ähnliche Bezeichnungen der Achsenanordnung finden wir in anderen Ländern, z. B. in England (2 — 8 — 2), wo in herkömmlicher Weise nicht die Achsen, sondern die Räder gezählt werden, was nicht bloß äußerlich altertümlich anmutet, sondern auch durch die Vielzahl der Achsen bei den neuzeitlichen Lokomotiven überholt ist, indem bei 5- und 6-gekuppelten Lokomotiven schon zweistellige Zahlen 10 und 12 erforderlich werden. Dies versagt wenigstens dann, wenn man die Zahlen, wie es z. B. in Frankreich und Rumänien geschehen ist, in einer Zahl zusammengefaßt, als Bestandteil in die Nummer aufnimmt; man spricht deshalb bei der Durchnummerung aller gleich gekuppelten Personenzuglokomotiven nicht von P 282 Nr. . . . ., sondern von P 141 Nr. . . . . Wenn auch diese Ausdrucksweise durch Zahlen den Bedürfnissen der Nummerung zweifellos besser entspricht als die deutsche Schreibweise 1 D 1 oder die ähnliche ebenfalls in Frankreich von Demoulin eingeführte P 4 P für 1 D 1, B 4 P für 2 D 1, T 4 für D, (wobei P = porteur, B = bogie, T = adhérence totale bedeutet), so genügt die Achsenordnung allein ohne Zusatz des Verwendungszwecks (S, P, G usw.) zur Unterscheidung der Lokomotiven nicht, wenn man nicht Schnell-, Personen- und Güterzuglokomotiven solche mit Schlepptender und Tenderlokomotiven in der Nummerung durcheinander werfen will. 1 D 1 kann eine S-, P-, G-, Pt- oder Gt-Lokomotive sein. Diese Buchstaben müssen also hinzugesetzt werden, was schon vier Zeichen, vor der eigentlichen Nummer, im ganzen also acht Zeichen ergibt.

Es sei hier nebenbei angeführt, daß man in den Vereinigten Staaten die Lokomotiven, insbesondere diejenigen mit Schlepptender, gewissermaßen nach Code-Worten unterscheidet, z. B. 1 B 1 Columbia, 2 B American, 2 B 1 Atlantic, 1 C Mogul, 1 C 1 Prairie, 1 C 2 Adriatic, 2 C 1 Pacific, 2 C 2 Baltic, 1 D Consolidation, 1 D 1 Mikado, 2 D Mastodon, 2 D 1 Mountain, 1 D Dekapod, 1 E 1 Santafé, während man dort die B-, C-, D-, E-Lokomotiven, weil sie nicht als Streckenlokomotiven verwendet werden, mit 2-, 3-, 4-, 5-switscher (Rangier-Lokomotiven) bezeichnet und sich bei den Tender-Lokomotiven in umständlicher Weise mit Umschreibungen behilft, wie 6 coupled (C), 6 coupled, 8 wheeled (1 C), 6 front coupl. oder 6 coupl. radial (C 1), 6 coupl. leading bogie (2 C), 6 coupl. trailing bogie (C 2), 6 coupl. double ender (1 C 1), 6 coupl. double bogie (2 C 2).

Fügt man diesen sieben Variationen der drei gekuppelten Lokomotiven, die sich bei Mehrkupplern in gleicher Weise wiederholen, die weiteren beiden bei Laufachsen und zweiachsigen Drehgestellen (dreiachsige Drehgestelle scheinen auch in Amerika noch nicht vorzukommen) möglichen Variationen hinzu, nämlich 1 C 2 und 2 C 1, so ergibt sich allerdings eine Möglichkeit, wie es Fontanellaz[2]) z. B. vorschlägt, durch die neun Zahlen 1—9 die Anordnung der Laufachsen, also durch eine zweistellige Zahl nicht nur das Kuppelverhältnis, sondern die vollständige Achsenanordnung auszudrücken, dabei müßte man sich aber von der bildlichen Vorstellung zum Teil entfernen, mit der ersten Zahl zwar die Kuppelachsen zählen, mit der zweiten aber eine der neun möglichen Variationen (z. B. C, 1 C, C 1, 1 C 1, 2 C, C 2, 2 C 1, 1 C 2, 2 C 2) durch je eine der Zahlen 1—9 konventionell bezeichnen. Hierbei würde zwar das Dezimalzahlensystem ausreichen, der Sinn der Zahlen sich aber schwer dem Gedächtnis einprägen, auch müßte man von der Möglichkeit dreiachsiger Drehgestelle absehen.

Der Vollständigkeit wegen muß erwähnt werden, daß man in den Ansprüchen an das Gedächtnis sogar noch weiterzugehen versucht hat. Es hat etwas Verlockendes, und wer sich zum erstenmal mit dem Gedanken der Nummerung beschäftigt, wird leicht versucht sein, eine ideale Lösung in der Richtung zu suchen, daß Gattungszeichen und Nummer mit ein paar Buchstaben und Zahlen erschöpfende Auskunft geben sollen, nicht bloß über Verwendungszweck, Zugkraft, Leistung, Bauart und Nummer, sondern auch über alle Einzelheiten der Bauart und alle Merkmale, die für den Betrieb und die Strecke wichtig sind.

Es hat in der Tat nicht an ernsten und wohldurchdachten Vorschlägen aus Fachkreisen gefehlt, die Gattungszeichen und Nummer so kunstvoll aufbauen wollten, daß man aus einer Reihe von großen und kleinen Buchstaben, römischen und arabischen Zahlen die vollständige Bauart herauslesen oder, wenn das Gedächtnis versagte, durch Nachschlagen heraus übersetzen konnte[2]).

Die neue T 20 sollte hiernach heißen: Ct o 5327 Nr. 5652, worin bedeuten sollte:

C = Lokomotive für gemischte Güter und Bergschnellzüge (bei Vollspur 51—70, bei Schmalspur 20—40 km Geschwindigkeit), t = Tenderlokomotive, o Vollspur (im Gegensatz zu Spurweiten 1—9), 5 = Kuppelachsen, 3 = Anordnung mit vorderer und hinterer Laufachse, 2 = Zylinderzahl, 7 = Verbund, und zwar Heißdampf, weil höher als 5.

Daß das Gedächtnis, nicht nur des großen Betriebspersonals, mit derartigen Symbolen nicht belastet werden kann, liegt auf der Hand; das Personal wird sich nur wenige Buchstaben und Zahlen einprägen können, und auch nur dann, wenn es wenigstens einen Anhalt hat, sich etwas dabei zu denken.

[2]) Hanomag-Nachrichten 1921, Heft 92.

Aus diesem Grunde hat man sich fast überall mit der Achsenanordnung als sinnenfälligstem, weil mit der Anschauung übereinstimmendem Unterscheidungsmerkmal begnügt; aus ähnlichen Gründen kann auch die Nummer, wenn sie mehr als vier Stellen hat, auch vom maschinentechnischen Personal nur aufgefaßt werden, wenn sie dem Sinn entsprechend in zwei Teile zerlegt ist.

Von den ausländischen Nummernsystemen, bei denen letzteres geschehen ist, haben wir schon dasjenige französischer und rumänischer Bahnen erwähnt, welche die Lokomotiven gleichen Verwendungszwecks und gleicher Achsenanordnung nummern, z. B. P 141 Nr. 1 bis .... Soweit bei den übrigen Ländern überhaupt Systeme erkennbar sind, sind die Lokomotivparks vielfach längst über den ursprünglichen Plan hinausgewachsen, so daß, wie bei der deutschen bisherigen Bezeichnung in die ursprüngliche Ordnung, eine größere oder geringere Unordnung eingerissen ist.

Als Beispiel eines Systems, bei dem nicht das Kuppelverhältnis oder die Achsenfolge bei der U n t e r s c h e i d u n g d e r G a t t u n g e n in den Vordergrund gestellt sind, welches aber mit der neuen deutschen N u m m e r u n g einige Ähnlichkeit hat, sei das System Österreichs angeführt. Österreich unterscheidet 100 Bauarten: 01—11 Sz-, 12—30 Pz-, 31—67 Gz-, 68—69 Z-, 70—82 schwere Gz- und Gebirgs-, 83—99 leichte Lokomotiven. Jede dieser Reihen bedeutet eine bestimmte Achsenfolge und Bauart, so daß also viele der Bauarten dieselbe Achsenfolge haben. Als man mit den 100 Bauarten nicht auskam, wurden diese verzehnfacht, indem man z. B. die aus der Bauart 13 abgeleiteten Bauarten 113, 213, ... 913 bezeichnete, dabei wurde aber oft das Merkmal gleicher Achsenfolge fallengelassen oder andere Leitmerkmale der Bauart in den Vordergrund gestellt.

Größere Ähnlichkeit mit dem neuen Reichsbahnsystem, Gattung und Nummer als Ganzes genommen, zeigt die Bezeichnung der Schweizer Bundesbahnen:

Geschwindigkeit in km bzw. Verwendungszweck	75	70-75	60-65	45-55	Nebenbahn- u. Rangier-Lok.	Schmalspur-Lok.	Zahnrad-Lok.	Schmalsp.-Zahnrad-Lok.
Dampflok. mit Schlepptender	A	B	C	D	—	G	H	HG
Tenderlok.	Ea	Eb	Ec	Ed	E	Eg	Eh	Ehg
(konsequenter wäre vielleicht	At	Bt	Ct	Dt	Et	Gt	Ht	HGt)
Elektrische Lok.	Ae	Be	Ce	De	Ee	Ge	He	HGe

wobei der ganze Lokomotivpark durchgenummert wird und jeder Gattung eine bestimmte Nummerreihe zugewiesen ist.

Also es heißt z. B.: eine 2 C Pt-Lok = Eb 3/5 II (röm. Zahl = Bauart.).

Es ist für den mit der Reichsbahn übereinstimmenden Gedankengang sehr bemerkenswert, daß auch die Schweizer Bundesbahnen unabhängig von uns erwogen haben, das Kuppelverhältnis nicht mehr in Bruchform 3/5, sondern in zweistelliger Zahl 35 auszudrücken, die Bauart statt in römischer in arabischer Zahl anzuhängen, anderseits allerdings die Lokomotiven nicht mehr durchlaufend, sondern gattungsweise zu nummern, also Eb 352 . 999 statt Eb 3/5 II 12 999.

Wenn wir hierbei das Kuppelverhältnis von der übrigen Nummer trennen, so haben wir eine starke Annäherung an das neue Reichsbahnsystem:

Eb 35 2 . 999.

Die Lokomotive würde bei der Reichsbahn heißen (siehe Übersicht 3):

Pt 35 17 75 999 als 1 C 1-Lok.,
oder Pt 35 17 76 999 als 2 C-Lok.,

wobei natürlich der Bauartindex 2, nicht mehr ein Anhängsel des Kuppelverhältnisses 35, zur selbständigen Bauartreihe (75 oder 76) ausgebaut worden ist. Der grundlegende Unterschied ist eben der, daß bei der Reichsbahn Gattungszeichen und Nummer scharf voneinander geschieden sind und in das G a t t u n g s z e i c h e n die L e i s t u n g, in die N u m m e r die B a u a r t hineingelegt ist, wodurch die für den dienstlichen Gebrauch äußerst bequeme eindeutige Bezeichnung jeder Lokomotive durch eine fünf-, höchstens sechsstellige Zahl möglich wird.

Es bleibt noch übrig, einige Worte über die Anbringung der Schilder zu sagen. Wie bereits erwähnt, trägt die Lokomotive die Nummer vorn an der Rauchkammertür, hinten am Tender und an den Seitenwänden des Führerhauses, und zwar in gestanzten, gepreßten oder gegossenen blanken Messingbuchstaben und Zahlen auf schwarzem Eisenblech. Auf den Führerhausseitenwänden führt sie außerdem das Gattungszeichen, das Eigentumsschild „Deutsche Reichsbahn" sowie Namen der Eigentumsdirektion und des Heimatsbahnhofes. Letztere haben jedoch mit der Lokomotivnummer nicht mehr das geringste zu tun, sie werden ausgewechselt, wenn die Lokomotive auch nur vorübergehend ihren Standort wechselt. Eine weitere Auswechselbarkeit ist für das Nummerschild auf dem Tender dadurch bedingt, daß der Tender ebenso wie der Kessel in der Hauptwerkstätte öfters gewechselt zu werden pflegt, indem zum Lokomotivpark weniger Tender, aber mehr Kessel als Lokomotiven gehören. Kessel und Tender haben daher als bleibende Kennzeichnung nur das Firmenschild, welches bekanntlich Lieferfirma, Fabriknummer und Jahreszahl trägt. Das gleiche Firmenschild ist natürlich auch an der Lokomotive angebracht, nämlich auf den Bekleidungsblechen der Zylinder oder der Ausströmungsrohre, so daß die Lokomotive den Namen der Lokomotivfabrik, aus welcher sie hervorgegangen ist, an dem die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit am meisten anziehenden Antrieb der eigentlichen Lokomotivmaschine zur Schau trägt.

Die Dampfturbine als Lokomotivantrieb.

Dr. sc. techn. U. R. R u e g g e r, Bern, berichtet in der Schweizerischen Bauzeitung über die bedeutenderen Bauarten ausgeführter Dampfturbinen-Lokomotiven. Hierbei werden die mit freiem Auspuff wirkenden Maschinen der Bauart Behrisch und die von Belluzzo, welch letztere im Jahre 1908 von den Officine meccaniche Miani-Silvestri-Grondona-Comi, Mailand, für Rangierzwecke gebaut wurde, nur kurz erwähnt. Da der Hauptvorteil der Dampfturbine, die Erzielung höherer Wirkungsgrade, sich aber erst bei Anwendung der Kondensation ergibt, ist auf die K o n d e n s a t o r - T u r b i n e n - L o k o m o t i v e n etwas näher eingegangen. Eine solche ist z. B. die von R e i d und R a m s a y entworfene, von der North British Locomotive Company in Glasgow im Jahre 1910 gebaute Maschine; sie stellt im gewissen Sinne eine Weiterentwicklung der bekannten Heilmann-Lokomotive dar, zumal elektrische Übersetzung zwischen Turbine und Laufwerk eingeschaltet ist (turbo-elektrischer Antrieb) Eine 1000pferdige Gleichdruckturbine mit Einspritzkondensator treibt mit einer Drehzahl von 3000 Umläufen i. d. Min. einen Gleichstromerzeuger, der wiederum die Motoren der Achsantriebe mit Strom versieht. Der gesamte Aufbau der 132 t schweren Maschine ähnelt dem der Garrett-Lokomotiven.

Als eine Weiterentwicklung dieser Bauart darf die von der Firma Armstrong, Whitworth & Co., Newcastleon-Tyne, gebaute R a m s a y - L o k o m o t i v e der L o n d o n - N o r t h - W e s t e r n - B a h n betrachtet werden, die in neuerer Zeit in Betrieb genommen wurde. Diese Maschine ist als gegliederte Lokomotive gebaut; der v o r d e r e Teil, ein ¾-gekuppeltes Drehgestell mit zwei 275-pferdigen Drehstrommotoren von 360 PS. Stundenleistung und Parallelkurbelgetriebe, trägt den mit Unterwindfeuerung ausgerüsteten Kessel und eine Drehstrom-Turbogeneratorgruppe für 890 Kilowattstunden bei 3600 Umdrehungen i. d. Min. Das h i n t e r e, gleichgestaltete Triebdrehgestell trägt die Wasser- und Kohlenvorräte und die Kondensationseinrichtung. Der Kondensator besteht aus einem Röhrenbündel, das sich langsam dreht und hierbei in Wasser ein- und austaucht. Auf diese Weise ist eine vereinigte Oberflächen- und Verdampfungskühlung erzielt. Das gesamte Dienstgewicht der Lokomotive beträgt rd. 132 t.

Mit diesen beiden turbo-elektrischen Lokomotiven soll nach Angaben des Verfassers durch die elektrische Übersetzung weitgehendste Anpassung an verschiedene Belastungs- und Geschwindigkeitsverhältnisse unter bester Ausnutzung der Dampfkraft, bei geeignetsten Drehzahlen, ermöglicht sein. Als Nachteil seien die Größe des toten Gewichtes und die infolge der Vielteiligkeit hohen Herstellungskosten in Kauf zu nehmen.

Um bei d i r e k t e m Antrieb des Laufwerkes von der Dampfturbine aus eine geeignete Lösung zu finden, soll, zur weiteren Verbesserung der bereits erwähnten Belluzzo-Turbinenlokomotive, eine $^3/_6$-gekuppelte Maschine mit Kondensation und Parallelkurbelantrieb der Achsen gebaut werden, was zu einer Lokomotivbauart führt, die in der Schweiz und in Schweden bereits praktisch erprobt ist. Die eine dieser Maschinen, die mit Turbine und Kondensator ausgerüstete Z o e l l y - Turbinen-Lokomotive, wurde aus einer älteren ¾-gekuppelten Lokomotive der

S. B. B. umgebaut und mit einem führenden Drehgestell ausgerüstet, so daß sie jetzt das Kupplungsverhältnis 3/5 aufweist. Die Turbine mit doppelter Stirnradübersetzung und Parallelkurbelgetriebe ist im vorderen Teil der Lokomotive untergebracht, der Oberflächen-Kondensator befindet sich, durch beiderseits angeordnete Abdampfrohre mit der Turbine verbunden, unter dem Langkessel. Der vierachsige Tender trägt außer den Wasser- und Kohlenvorräten die Rückkühlanlage für das Kühlwasser, bestehend aus einem Regenkühler mit Luftkanal, der den bei der Fahrt entstehenden Luftzug ausnutzt. Für die Umkehrung der Fahrtrichtung wird eine besondere Rückwärtsturbine benutzt. Eine ähnliche Lokomotive befindet sich bei Krupp im Bau.

Die in Schweden gebaute Ljungström'sche Turbinen-Lokomotive mit direktem Antrieb besteht aus zwei kurzgekuppelten Teilen, von denen der vordere drei im Rahmen gelagerte Tragachsen, sowie ein führendes Drehgestell aufweist und den Kessel mit dem sattelförmigen Kohlenbehälter trägt. Der hintere Teil, die eigentliche Lokomotive, trägt die Turbine mit doppelter Stirnradübersetzung und Parallelkurbelantrieb für drei gekuppelte Achsen, die mit der hinteren Tragachse das Laufwerk dieses Fahrzeugteiles bilden. Das Kondensatorgehäuse ist mit dem Rahmenwerk vereinigt und steht mit dem Oberflächenkühler in Verbindung, der im oberen Teile des Fahrzeuges angeordnet ist und aus zahlreichen flachen Kupferkammern besteht. Zur Erreichung einer wirksamen Kondensation wird das Wasser im unteren Gehäuse mittels einer Umlaufpumpe ständig einer Regenvorrichtung zugeführt. Es ist eine eigenartige, unmittelbare Luftkühlung des Oberflächenkondensators vorgesehen; die erwähnten Kupferkammern werden von einem Luftstrom bestrichen, der durch drei mit Reibrädern regulierbare Ventilatoren erzeugt wird. Für die Rückwärtsfahrt wird im Vorgelege ein besonderes Umkehrzahnrad eingeschaltet. Die Umdrehungszahl der 1800pferdigen Turbine beträgt nicht weniger als rd. 9200 Umlaufe i. d. Min. bei 110 Kilometer Stunden-Fahrgeschwindigkeit. Das Dienstgewicht der ganzen Lokomotive beträgt 126 t. Die Lokomotive soll überraschende Wirtschaftlichkeit im Betriebe zeigen, indem Kohlenersparnisse von etwa 50 % gegenüber einer entsprechenden Kolben-Dampflokomotive zu verzeichnen waren. Neuerdings werden zwei Ljungström-Turbinen-Lokomotiven mit einigen Abänderungen gebaut, je eine für die schwedische Staatsbahn und für die argentinischen Bahnen, letztere für 1 m Spurweite. Die neue schwedische Lokomotive soll eine Turbinenleistung von 2000 PS. erhalten. Die argentinische Lokomotive wird ein 1800-pferdiges Triebwerk mit vier gekuppelten Achsen aufweisen; der Kessel wird für Ölfeuerung eingerichtet, das Dienstgewicht soll 120 t betragen; als Höchstgeschwindigkeit sind 65 km i. d. Std. vorgesehen.

Folgende vier Grundsätze sind bisher beim Entwurf von Lokomotiv-Kondensatoren berücksichtigt worden: 1. Direkte Luftkühlung eines Oberflächenkondensators, 2. Kühlung eines Oberflächenkondensators durch Luft und gleichzeitig durch Verdampfung von über den Kondensator rieselndem Wasser, 3. Wasserkühlung des Kondensators mit getrennter Rückkühlung des Kühlwassers durch Verdunstung, 4. Wasserkühlung des Kondensators mit getrennter Rückkühlung des Kühlwassers in Radiatoren.

Alle Bauweisen haben nach Ansicht des Verfassers ihre Vorzüge. Die reine Luftkühlung ermöglicht die weitestgehende Wasserersparnis, was für lange Strecken in wasserarmen Gegenden von großer Bedeutung sein kann. Die Verdunstungskühlung zeichnet sich durch große Einfachkeit und leichtere Bauart aus, während die Wärmeabfuhr allein durch Verdampfen naturgemäß einen Wasserverbrauch bedingt, der mit dem Dampfverbrauch der Turbine annähernd übereinstimmt. Anderseits kann sich bei der Verdunstungskühlung durch gleichzeitige direkte Wärmeableitung an die Luft eine Wasserersparnis nach Maßgabe dieser leitenden Übertragung ergeben. Diese könnte künstlich dadurch gefördert werden, daß man statt eines Regenkühlers eine Berieselung von Blechen vorsehen würde, die zugleich vom kühlenden Luftstrom bestrichen werden. Es stehen danach verschiedene Mittel zur Verfügung, um je nach den gegebenen klimatischen Verhältnissen die geeignetste Kühlungs- und Kondensationsbauart zu wählen. Als nicht zu unterschätzender Vorteil der Kondensation ist erwähnt, daß die Benutzung des Kondenswassers zur Speisung des Lokomotivkessels die Möglichkeit einer weitgehenden Schonung der Kessel ergibt, da durch den geschlossenen Wasserkreislauf die Kesselsteinbildung in hohem Maße verringert wird.

Der Verfasser schlußfolgert aus den bisherigen Ergebnissen, daß der Turbinenlokomotive eine große Zukunft beschieden sein kann, besonders für den Verkehr auf langen Strecken mit wenig dichtem Verkehr, woselbst sich die Elektrisierung nicht lohnen würde, oder natürliche Kraftquellen an Ort und Stelle nicht vorhanden sind. Auf diesem Gebiete dürfte jedoch der Dampfturbinen-Lokomotive eine nicht zu unterschätzende Wettbewerberin in der Lokomotive mit Verbrennungsmotoren erstehen, zumal die strittige Frage der veränderlichen Übersetzung durch die elektrische und die hydrauliche Übertragung mit bestem Erfolge gelöst ist, wie schon mehrere Ausführungen zeigen; man plant sogar den Bau eines Gas- bzw. Öl-Turbinenfahrzeuges.

Aber auch für die Lokomotive mit Kolbendampfmaschine dürfte noch eine nennenswerte Weiterentwicklung zu erwarten sein. So ließe sich beispielsweise ein Fahrzeug mit Turbinenantrieb und Kondensationsanlage ohne besondere Bedienungsmannschaft mit einer Dampflokomotive üblicher Bauart kuppeln, wobei durch eine biegsame Verbindung der Abdampf der Dampflokomotive der Turbine zugeführt wird. U. a. ist auch auf eine Verbindung von Verbrennungsmotoren mit Dampfmaschinen hinzuweisen, die für direkten Antrieb von Lokomotiven in Betracht kommen könnte, da hierbei voraussichtlich stark veränderliche Drehmomente erzeugt werden. Tatsächlich sei der in neuerer Zeit entstandene Still-Motor bereits für Lokomotivantrieb vorgeschlagen.

Aus alledem sei der Schluß zu ziehen, daß trotz der rasch fortschreitenden Entwicklung der elektrischen Zugförderung, für die kalorischen Antriebe im Eisenbahnwesen immer noch weite Anwendungsgebiete und große Entwicklungsmöglichkeiten bestehen; damit dürfte der Verfasser recht behalten.

Einen recht beachtenswerten Beitrag zur Beurteilung dieser Fragen liefert Regierungsbaurat R. P. Wagner in seiner im Heft 1 des lfd. Jahrgangs des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" veröffentlichten Abhandlung über die Wirtschaftlichkeit, Bauart und Entwicklung der Turbolokomotive.

Wie sind die Bezirksstellen bei der künftigen Neugliederung der Reichseisenbahnverwaltung einzurichten?

Von Regierungs- und Baurat **Holtermann**, Paderborn.

Die Ausführungen des Regierungsbaurats Fahl in Nr. 19 und des Oberregierungsbaurats Röbe in Nr. 24 zu meinem unter der obigen Überschrift in Nr. 11 und 12 dieser Zeitung abgedruckten Aufsatze veranlassen mich, um Mißverständnissen vorzubeugen, zu einer kurzen Erwiderung.

Herr Fahl hält die Einrichtung der größeren Betriebsämter mit besonderen Streckenabteilungen für eine gangbare Lösung der Ämterfrage, befürchtet jedoch, daß sie wegen der Einrichtung besonderer Bureaus für die Betriebsingenieure, Vergrößerung der Amtsbureaus und Schaffung von Wohnungen, Personalvermehrung und kostspielige Bauten erforderlich mache.

Herr Röbe erkennt an, daß die von mir vorgeschlagene Gliederung des vergrößerten Amtes dem Vorstande ermögliche, einen guten allgemeinen Überblick über die Bau- und Betriebsangelegenheiten seines Bezirks zu erlangen, befürchtet jedoch eine Beeinträchtigung der Überwachung des sogenannten Kleindienstes, das Eintreten von Zuständigkeitskonflikten zwischen Amtsvorstand und Dezernenten in Angelegenheiten des betrieblichen Beförderungsdienstes und ferner die Bildung einer neuen Instanz durch die Stellung der Betriebsingenieure.

Wie ich auf Seite 207 der Zeitung ausführte, soll den Betriebsingenieuren kein besonderes Bureau zugewiesen werden. Ihre Stellung und Beschäftigung im Amte bleibt die gleiche wie die der jetzigen Betriebsingenieure, nur, daß ihre Anzahl entsprechend der Größe des Amtes vermehrt und die ihnen zur selbständigen Bearbeitung zugeteilten Geschäfte noch wesentlich erweitert werden. Während jetzt der Betriebsingenieur die ihm nach §§ 3—9 der Geschäftsanweisung obliegenden Arbeiten für den ganzen Amtsbezirk zu erledigen hat, erhält er nach meinem Vorschlage einen Teilbezirk des vergrößerten Amtes — eine Abteilung — als Arbeitsfeld zugewiesen. Auch der außerhalb des Amtssitzes wohnende Betriebsingenieur soll genau wie jetzt die Rate eines Betriebsingenieurs beim Amte bearbeiten, nur daß ihm sein Geschäftszimmer nicht im Amtsgebäude, sondern an einem anderen betrieblich wichtigen Knotenpunkte des Bezirks angewiesen wird. Wie ich schon ausführte, werden ihm die in seine Rate fallenden Geschäftssachen ebenso wie dem am Amtssitze beschäftigten Betriebsingenieur vom Vorstande täglich zugeleitet. Nach Bearbeitung legt er die erledigten Geschäftssachen, soweit sie seiner Unterschrift bedürfen, dem Amtsvorstande vor. Rücksprachen mit dem Amtsvorstand und den Bureaubeamten können durch Fernsprecher oder gelegent-

lich der zwei- bis viermal im Monat stattfindenden Besprechungen am Amtssitze erledigt werden.

Eine Zwischeninstanz zwischen Amt und Dienststelle sollen die Betriebsingenieure natürlich nicht sein, das ist auch an keiner Stelle meines Aufsatzes zum Ausdruck gebracht worden. Sie üben ihre Aufsichtstätigkeit innerhalb ihres Bezirks in derselben Weise, wie es jetzt geschieht, als Vertreter des Amtsvorstandes aus, dem sie nach § 1 ihrer Geschäftsanweisung zur Hilfeleistung bei Erledigung der ihm übertragenen Dienstgeschäfte zugewiesen werden.

An manchen Betriebsämtern sind schon jetzt mehrere Betriebsingenieure als Vertreter des Amtsvorstandes tätig, deren Arbeitsgebiete jedoch meist sachlich getrennt sind nach Bauausführungen, Oberbau- und Sicherungswesen. Es kann zweifelhaft erscheinen, ob diese sachliche Trennung nach Arbeitsgebieten oder die von mir auf Seite 207 vorgeschlagene räumliche Trennung nach Teilbezirken des Amtes zweckmäßiger ist. Sollten durch die Bestellung eines Strecken-Betriebsingenieurs an einem wichtigen Knotenpunkt des Betriebes außerhalb des Amtssitzes Schwierigkeiten wegen der Wohnung oder des Arbeitszimmers befürchtet werden, so ist nichts dagegen einzuwenden, die sämtlichen Betriebsingenieure am Amtssitze zu beschäftigen. Es muß nur dafür gesorgt werden, daß durch Schaffung ruhiger Übernachtungszimmer dem Betriebsingenieur sowohl wie dem Amtsvorstand Gelegenheit geboten wird, an den wichtigeren Punkten des Bezirks zu übernachten, um auch in den späten Abend- und frühen Morgenstunden dort tätig sein zu können. Mein Vorschlag, ein oder zwei Betriebsingenieure außerhalb des Amtssitzes ansässig zu machen, sollte dazu dienen, Zeit und Kosten für Reisen zu sparen. Wie ich auf Seite 207, Absatz 4 der Zeitung ausführte, sollten sie jedoch als zum Amte gehörig betrachtet und beschäftigt werden.

In der Geschäftsführung bei dem vergrößerten Betriebsamte tritt also nur insoweit eine Veränderung ein, daß

1. für die drei Hauptgeschäftszweige des Betriebsdienstes
   a) Personal- und Wirtschaftsführung,
   b) Sicherheitswesen, Bahnbewachung, Oberbau und Bahnunterhaltung,
   c) Unfälle, Betriebsunregelmäßigkeiten, wichtige Betriebsangelegenheiten — Zugleitung —

   drei Abteilungen eingerichtet werden;
2. die Anzahl der Betriebsingenieure vermehrt wird;
3. die einzelnen Raten im Betriebsamte mit erfahrenen und volleistungsfähigen Beamten, die sich im Außen- und Innendienste bewährt haben, besetzt werden.

Kostspielige Bauausführung für Beschaffung von Bureauräumen für die Personalvermehrung bei dem vergrößerten Amte sind nicht zu erwarten, da, wie schon auf Seite 183 gesagt, als Sitz der vergrößerten Ämter die Brennpunkte des Betriebs und Verkehrs in Betracht kommen, an denen sich schon jetzt mehrere Betriebsämter befinden, die teilweise zusammengelegt werden, so daß Bureauräume und Wohnungen zur Verfügung stehen. Sowohl an Personal, wie auch an Bureauräumen und Wohnungen wird durch die Auflösung von Ämtern, wie ich an dem Beispiel auf Seite 209, 3. Absatz, nachgewiesen habe, eine wesentliche Ersparnis eintreten. Im Reichsbahndirektionsbezirk Cassel z. B. würden die Anzahl der Betriebsämter um 9, die Zahl der Beamten etwa um 35 vermindert. Heizkosten, Beleuchtung, Kosten für Amtsdiener und sonstige Nebenkosten werden gleichmäßig zurückgehen.

Neben diesen nicht unerheblichen Ersparnissen durch die Vergrößerung der Ämter sind noch die auf Seite 183, letzter Absatz, und Seite 207, letzter Absatz, angeführten Vorteile für die Betriebsführung und Geschäftsführung zu erwarten, nämlich:

1. Einheitliche Behandlung der die Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter berührenden gemeinschaftlichen Angelegenheiten;
2. straffe Zusammenfassung der zu einem geschlossenen Verkehrsgebiet gehörenden Bahnhöfe, die in ihrer Betriebsführung voneinander abhängig sind, unter einem Willen;
3. einheitliche Behandlung der Personalangelegenheiten, des Betriebsdienstes und der Wirtschaftsführung; einheitliche Regelung der Personalgestellung;
4. straffe örtliche Überwachung des betrieblichen Sicherheits- und Beförderungsdienstes und der vorschriftsmäßigen Wahrnehmung des sogenannten kleinen Dienstes, des Rangier- und Zugdienstes sowie der Ausbildung und richtigen Verwendung des Personals, auf den Bahnhöfen und Strecken durch den Amtsvorstand und seine Vertreter gemäß Erlaß vom 2. Mai 1906 — IV A 8. 294 —;
5. bessere Ausnutzung und Verwertung der Kenntnisse und Erfahrungen der Betriebsamtsvorstände bei der Durchführung des Betriebsdienstes, einmütiges und zielbewußtes Zusammenarbeiten von Direktion und Amt durch regelmäßige Besprechungen und Teilnahme an den Betriebssitzungen der Reichsbahndirektionen;
6. Verminderung des Schriftenverkehrs zwischen Amt und Direktion, die nur noch mit einem Drittel der Ämter zu arbeiten hat;
7. Vereinfachung des Verkehrs zwischen den Ämtern, da nur die drei Ämter gleicher Streckenbezirke miteinander zu tun haben, wohingegen jetzt oft 5—6 Ämter an einer Sache beteiligt werden müssen;
8. Verminderung des Schriftenverkehrs bei den Ämtern, da dieselbe Angelegenheit, die früher von 2—3 Ämtern zu bearbeiten war, nur einmal zu erledigen ist (Umdrucke, Dienstanweisungen, Statistiken, Zusammenstellungen, Nachweisungen, Rechnungsabschlüsse, Kopfplan und dgl. mehr werden, wie bei dem Beispiel der Reichsbahndirektion Cassel, an fünf Stellen angefertigt, während sie jetzt an 14 Stellen zu erledigen sind);
9. wesentliche Ersparnisse an Personalkosten und allgemeinen Unkosten.

Ein weiterer Vorteil meiner Vorschläge ist die Entlastung des Amtsvorstandes von der Verantwortung für alle minderwichtigen Geschäfte, die er für seine betriebliche Aufsichtstätigkeit nicht braucht, und von allem Übermaß an Bureauarbeiten und Schreibwerk, wodurch er in die Lage versetzt wird, sich in dem vergrößerten Bezirk auch durch häufige Bereisungen dem Betriebsdienste und der damit eng zusammenhängenden Überwachung und Prüfung der Betriebseinrichtungen und Anlagen nach den Weisungen der Erlasse vom Jahre 1895 (vgl. Nr. 11, S. 184, 3. Absatz dieser Zeitung) mit Einsetzung seiner ganzen Persönlichkeit zu widmen, und die Eignung, Ausbildung und Dienstausführung des Personals persönlich zu überwachen. Wie aus den Ausführungen des Verkehrskontrolleurs Gebhardt in der Nr. 17 der Zeitung hervorgeht, scheint die zwingende Notwendigkeit dieser Prüfung durch den Amtsvorstand und die B e t r i e b s - ingenieure, die ihm zur Hilfeleistung bei der Überwachung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes und der Ausbildung und Prüfung der Betriebsbeamten zugeteilt sind (vgl. §§ 3, 8 und 9 der Geschäftsanweisung für die Betriebsingenieure), an einzelnen Stellen nicht genügend gewürdigt oder verstanden zu werden. Wer im praktischen Betriebsdienste steht und häufig Gelegenheit hat, diese Prüfungen beim Fahrdienstleiter, auf den Stellwerken, auf den Schrankenwärterposten, an den Bahnsteigen, Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, an den Zügen und auf der Lokomotive, im Aufsichts- und Rangierdienste zu machen, wird beurteilen können, wie außerordentlich wichtig diese planmäßige und scharfe Beobachtung und Prüfung des Betriebsdienstes ist und gerade jetzt, wo durch den Abbau die durchschnittliche Güte der Betriebsbeamten zweifellos vermindert worden ist, und manche andere Umstände häuslicher und wirtschaftlicher Art, Sorgen und Krankheiten in der Familie u. dgl. mehr, die Arbeitsintensität beeinflussen, ist die stetige Überwachung der Einzelvorgänge im Betriebsdienste dringend nötig, sollen nicht betriebliche Schwierigkeiten oder gar Unfälle entstehen. Ich denke da besonders an die Prüfung des Zugmeldedienstes, die richtige Anwendung der Fahrdienst-, Block- und Stellwerksvorschriften, der Unfallmeldevorschriften, der Signalordnung, des Verhaltens bei Störungen an den Block-, Sicherungs- und Weichenanlagen, bei Fahrten auf falschem Gleise, Kleinwagenfahrten, an das Ausstellen der Befehle, Überwachen der Ferngespräche zwischen dem Fahrdienstleiter und den einzelnen Posten, die Verständigung der Posten untereinander, Zugbildung und Auflösung, Befolgung der Sicherheitsvorschriften beim Umbau des Oberbaues, der Stellwerks- und Blockanlagen, Ausnutzung des Personals und der Lokomotiven, scharfe Überwachung der Geschäftsführung und der Tätigkeit des Personals auf den Bahnhöfen, den Strecken und in den Zügen, Feststellungen der Leistungen und Tätigkeiten, Erziehung, Prüfung und Auswahl des Personals für die Postenbesetzung u. dgl. mehr. Eigentümlich berührt die Ansicht, daß durch diese straffe Überwachung durch die Organe des Betriebsamtes die Selbsttätigkeit und Dienstfreudigkeit der Bahnhöfe gelähmt, die Rekrutierung der Betriebsbeamten benachteiligt und die Qualität und Arbeitslust des gesamten Betriebspersonals systematisch vermindert, die Betriebsleistungen beeinträchtigt und die Überwachungstätigkeit sowie das Schreibwerk vermehrt werden. Es wird dort für richtiger gehalten, die verstärkte Aufsicht durch fachmännischen Selbstunterricht zu ersetzen. Die Ansichten sprechen von einer vollständigen Verkennung der wirklichen Verhältnisse. Wegen der Notwendigkeit der Überwachung der baulichen Anlagen und der Handhabung des Betriebsdienstes verweise ich noch auf die Ausführungen des Herrn Präsidenten Heinrich in Nr. 19 der Zeitung, Unterabschnitt B, Seite 347, letzter Absatz, und 348, Absatz 2 und 3, und die Gesichtspunkte der Organisation von 1895 bei der Einrichtung der Betriebsämter, wie ich in Nr. 11, Seite 184, dritter Absatz, bereits anführte.

Es könnte noch in Frage kommen, dem Amte einen Amtskontrolleur für die Prüfung einzelner besonderer Betriebssachen zu überweisen. Für derartige Prüfungen wird jedoch im allgemeinen der Leiter der Betriebsabteilung im Bureau, den ich dafür vorgesehen hatte, ausreichen (vgl. S. 207, 2. Absatz d. Zeitung).

Es liegt mir fern, die Leistungen der Betriebskontrolleure zu bemängeln, indessen erachte ich, wie schon gesagt, die Art ihrer Verwendung für verbesserungsbedürftig.

Mit Herrn Regierungsbaurat Fahl stimme ich vollständig darin überein, daß es schwer sein wird, eine bessere Organisation zu finden als die von 1895. Nach meinen Vorschlägen soll sie auch nicht geändert, sondern nur den veränderten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen entsprechend folgerichtig fortentwickelt und von den bei ihrer Einrichtung nicht beabsichtigten, inzwischen eingetretenen Mißständen befreit werden. Dazu gehört in erster Linie beim Betriebsamt die Sorge dafür, daß der Vorstand die ihm bei der Neuorganisation von 1895 übertragenen Geschäfte — straffe Überwachung des Betriebsdienstes und der Betriebseinrichtungen — auch ausführen kann. Das soll erreicht werden durch die vorstehend unter 1—3 vorgeschlagene Änderung der Geschäftsführung bei den Betriebsämtern.

Die Einrichtung gleich großer Bezirke für die drei Ämter war auch 1895 geplant. Man machte die Betriebsämter kleiner, aus den auf Seite 184 der Zeitung oben angeführten Gründen. Inzwischen haben sich die Verhältnisse wesentlich geändert. Örtliche, terminmäßige, zeitraubende Prüfungen, Stellwerksprüfungen, Brückenprüfungen, Oberbauprüfungen, Materialien- und Geräteprüfungen werden nicht mehr in vollem Umfange vom Amtsvorstande, sondern zu einem großen Teile von den Betriebsingenieuren ausgeführt. Zugverbindungen und Fernverständigungsmittel sind wesentlich verbessert, so daß der Amtsvorstand auch in dem vergrößerten Bezirke jeden Punkt schnell erreichen, sich über alle Vorkommnisse auf schnellstem Wege zu jeder Zeit unterrichten und alle Einzelheiten — Personal und Einrichtungen — seines Bezirks gut übersehen und kennenlernen kann. Wird ihm durch die vorgeschlagene Entlastung für die Reisetätigkeit mehr Zeit zur Verfügung gestellt, so daß er die wichtigen Dienstgeschäfte an Ort und Stelle selbst leiten kann, so bestehen keine Bedenken, die Betriebsämter gleich groß zu machen wie die anderen Ämter, wodurch dann die vorstehend unter 1—8 aufgeführten persönlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile entstehen.

Wie ich bereits mehrmals ausführte, betrachte ich als die Hauptaufgabe des Betriebsamtsvorstandes die Überwachung des betrieblichen Sicherheitsdienstes und der Durchführung des Fahrdienstes. Die Betriebsleitung, das betriebliche Beförderungswesen müssen in erster Linie der Reichsbahndirektion verbleiben. Indessen halte ich die Mitwirkung der Amtsvorstände in diesem Dienstzweige mehr, wie es bisher geschehen ist, für durchaus erwünscht und notwendig.

Vermöge ihrer eingehenden Personal- und Ortskenntnisse und Erfahrungen besonders bei den Fragen über die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Strecken, bei der Überwachung der Fahrdienstregelung durch die Zugleitungen, der Sorge für die Verhütung betrieblicher Schwierigkeiten sind sie hierzu besonders berufen. In Nr. 12, S. 207 der Zeitung habe ich daher eine schärfere Heranziehung der Amtsvorstände zu der Erledigung der aus dem Zugbeförderungsdienst sich ergebenden Arbeiten und Teilnahme der Amtsvorstände an den regelmäßigen Betriebssitzungen in der Reichsbahndirektion empfohlen, um in steter Fühlungnahme mit dem Gesamtbetriebsdienst zu bleiben. Nimmt der Amtsvorstand bereits an den Vorbesprechungen wichtiger, den Betriebsdienst betreffender Erlasse und beabsichtigter Änderungsmaßnahmen in der Reichsbahndirektion teil, wo sie unter Austausch der Meinungen durchberaten und allseitig beleuchtet werden, so wird ihm Gelegenheit gegeben, manche Anregungen zu geben und seine Wünsche vorzubringen. Auch die Ausführung der direktionsseitig im Verfolg der Erlasse bearbeiteten Verfügungen wird ihm dann wesentlich erleichtert.

Die Befürchtungen des Herrn Röbe, daß durch diese Mitwirkung der Amtsvorstände in den Angelegenheiten des betrieblichen Beförderungsdienstes Zuständigkeitskonflikte zwischen Amtsvorstand und Dezernenten entstehen können, vermag ich nicht zu teilen.

In welcher Weise die beiden anderen Ämter sich meinen Vorschlägen anpassen, muß ich fachmännischer Untersuchung überlassen. Die Lösung dieser Aufgabe dürfte jedoch nicht schwer sein.

Es muß daran festgehalten werden, daß die drei Ämter selbständig unter eigener Verantwortung ihre Geschäfte erledigen, und zwar:

Bahnunterhaltung und -betrieb vom Betriebsamte,
Maschinenunterhaltung und -betrieb vom Maschinenamte,
Verkehr vom Verkehrsamte,

und daneben für größere Bauausführungen, Bahnhofserweiterungen und Neubaustrecken besondere Bauabteilungen, für größere Lokomotiv- und Wagenausbesserungen vom Betriebe getrennte Ausbesserungswerke oder Hauptwerkstätten eingerichtet werden.

Auch bei den alten Betriebsämtern vor 1895 waren Bahnunterhaltung, Bau und Betrieb vereinigt, während sie bei den Direktionen getrennt in zwei verschiedenen Abteilungen bearbeitet wurden.

Wie einwandfrei und schnell die Betriebsämter arbeiteten und wie umständlich und teilweise unrichtig die Direktionen, schildert Herr Präsident Seydel sehr anschaulich an den auf Seiten 28—30 angeführten Beispielen in seinem bereits mehrmals erwähnten Werke über die Organisation der preußischen Staatseisenbahnen bis zum Kriegsausbruche. Auf Seite 60 bezeichnet er die Einheit Bau und Betrieb als das Bessere und daher als den Feind des Guten. Die süddeutschen Fachgenossen haben die künstliche Trennung von Bau und Betrieb wiederholt als unrichtig erkannt und die Vorzüge der preußischen Einrichtung im Kriege bestätigt gefunden. Schlimme Erfahrungen sind es, nicht Streben nach Machterweiterung, die den württembergischen Eisenbahntechniker seit einem Jahrzehnt veranlassen, immer wieder auf Vereinigung von Bau und Betrieb zu drängen, so schreibt Herr Regierungsbaurat Ruckwied, Vorstand des Betriebsamts Sigmaringen, das seit einigen Jahren nach preußischem Muster eingerichtet ist, in Nr. 3 dieser Zeitung 1920 und fügt noch hinzu, daß die württembergischen Betriebsbeamten sich dieser Ansicht angeschlossen haben. Oberregierungsbaurat Friedrich, Vorstand der Betriebsdirektion Chemnitz spricht sich auf Seite 227 dieser Zeitung Nr. 13/24 für die Zusammenlegung von Bau und Betrieb aus, schon deshalb, weil rein geschäftsmäßig diese Verbindung gegenüber Betrieb und Verkehr überwiegt und weil Bau und Betrieb unbedingt in die Hand des Technikers gehören, wenn die betrieblichen Anlagen fortgebildet und die Betriebsvorgänge durchforscht werden sollen. Der Betrieb ist ein rein technischer Vorgang, eine technische Wissenschaft, zu dessen Leitung und Führung technisch-wirtschaftliche Schulung und technisches Denken erforderlich sind.

Es würde jedoch über den Rahmen meines Aufsatzes hinausgehen, wenn ich die zwingenden Gründe, welche für die Zusammenlegung von Bau und Betrieb bestehen, hier weiter ausführen würde. Ich darf hier wohl verweisen auf die bereits auf S. 181 dieser Zeitung Nr. 11/24 angezogenen Veröffentlichungen. Kurz möchte ich noch eingehen auf einige unter der Überschrift „Organisation" in dem schon oben angezogenen Aufsatze in der Nr. 17 der Zeitung gegen die Zusammenfassung von Bau und Betrieb von Herrn Gebhardt gemachten Einwände. Es wird dort ausgeführt, daß nach dem Gesetze der Arbeitsteilung Bau und Betrieb voneinander getrennt, und zweckmäßiger Betrieb und Verkehr miteinander vereinigt werden müßten, und zwar:

1. Weil bei den mittleren und kleineren Dienststellen Betrieb und Verkehr vereinigt seien, niemals aber Bau und Betrieb.

2. Weil Bau und Betrieb zwei grundverschiedene Betätigungen seien. Ein Schiffsbaumeister werde niemals sagen, ich baue und unterhalte das Schiff, mithin muß ich auch gleichzeitig sein Kapitän sein.

3. Weil durch die Aufgaben des Baues und der Unterhaltung der Anlagen, des Sicherungs- und Fernsprechwesens, der Verwaltung der Anlagen, der Verwaltung der Grundstücke, die Überwachung des Betriebs behindert sei.

Betrieb und Verkehr werden auf den kleineren Dienststellen mit gemischtem Dienst zusammen bearbeitet, nicht, weil sie zueinander gehören oder voneinander abhängig sind, sondern weil es zwecks besserer Ausnutzung des Betriebspersonals während der Pausen im Betriebsdienst vorteilhaft ist.

Wird einer der beiden Geschäftszweige größer, so tritt naturgemäß eine Trennung ein. Der Betriebsdienst wird dann vom Bahnhof, der Verkehrsdienst von der Fahrkartenausgabe und den Abfertigungsstellen, getrennt vom Betriebe bearbeitet. Es wird wohl keiner auf den Gedanken kommen, z. B. auf einem großen Rangierbahnhofe mit umfangreichem Personen- und Güterverkehr dem Stationsvorsteher auch noch den Kassendienst, die Fahrkartenausgabe, den Abfertigungs- und Umladedienst zu übertragen. Das sind Geschäftszweige, die abseits vom Betriebsdienst und ohne große Beeinflussung durch ihn bearbeitet werden.

Die kleineren Dienststellen mit gemischtem Dienst, Bahnhöfe 3. und 4. Klasse, haben auch auf die Abwicklung des Betriebsdienstes nur wenig oder gar keinen Einfluß. In Betracht kommen hier die größeren Bahnhöfe, Zugbildungsstationen, Verschiebebahnhöfe usw. Es gibt Betriebsstellen ohne irgend welche Beziehungen zum Verkehr, wie reine Kreuzungs- und Überholungsanlagen, Blockstationen, Hilfsverschiebeanlagen zur Entlastung eines großen Verschiebebahnhofes und dergl. mehr, hingegen ist auch nicht die kleinste Betriebsstelle denkbar ohne innige Beziehung zur Bahnunterhaltung, Bahnbewachung, zum Bau und betrieblichen Sicherheitsdienst. Auch die meisten Be-

diensteten der Bahnhöfe entstammen dem technischen Dienst. Viele von ihnen sind im Unterhaltungs-, Bewachungs- und im Betriebsdienste zugleich tätig. Ihre Dienstanweisungen enthalten unter besonderen Abschnitten Vorschriften über Bau und Bahnunterhaltung und über Betriebsdienst. Alle diese Posten auf den Bahnhöfen und der Strecke, Bahnwärter, Streckenwärter, Weichensteller, Stationsmeister, Stellwerksschlosser, Leitungsaufseher, Rottenführer und andere mehr bedürfen der ständigen Überwachung und Mitarbeit durch die technischen Aufsichtsbeamten, Strecken- und Stellwerksbahnmeister, wenn der Betrieb glatt und ohne Störung durchgeführt werden soll. Auf den Bahnhöfen sind sie in bezug auf die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung, auf der Strecke auch bezüglich der Ausführung des Betriebsdienstes dem Bahnmeister unterstellt. Hier sind Unterhaltung und Betrieb in einer Hand vereinigt. Auch bei den Betriebswerkstätten sind Maschinenunterhaltung und Betrieb innig miteinander verbunden. Die Lokomotiven werden dort unterhalten und ebenso wie der Betriebsdienst von Beamten geführt und beaufsichtigt, die beim Bau der Lokomotiven beschäftigt gewesen und technisch ausgebildet sind. Welche technischen Kenntnisse für die Ausführung dieses Dienstes erforderlich sind, richtet sich danach, in welchem Umfange die Bediensteten in die Lage kommen können, während des Betriebes auf die Einrichtung der Lokomotive einzuwirken.

Ebenso ist es bei einem Schiff. Der Kapitän muß diejenigen technischen Kenntnisse aufweisen, die er zur Führung des Schiffes nötig hat. Bei kleineren einfachen Schiffen werden sie geringer sein, bei größeren Handelsdampfern und Kriegsschiffen größer, je nach der Verantwortung und Größe der Gefahren, die mit der Führung des Schiffes verbunden sind. Der Kapitän eines Rheindampfers wird mit einfachen technischen Kenntnissen über den Bau und die Führung des Schiffes auskommen. Von dem Führer eines großen Handelsdampfers oder eines Kriegsschiffes werden jedoch umfassende Kenntnisse über die Konstruktion und die Behandlung des Schiffes verlangt, die er durch Studium und Beschäftigung bei Schiffbauanstalten im Hafen und Werftbetrieb sich aneignen muß. Der Handelsdampfer für Übersee wird daher vom Seemann und Ingenieur, die beide im Schiffbau vorgebildet sind, das Kriegsschiff von 4 Technikern, dem Navigationsoffizier, dem Ingenieur, dem Artilleriekommandeur und dem Torpedoingenieur geführt. Stets sind hier technische Beamte Leiter des Betriebes, nie würde man hierzu kaufmännisch vorgebildete Angestellte der Reederei, die man mit den Verkehrsbeamten vergleichen kann, für befähigt halten. Bau und Betrieb sind auch bei der Führung des Schiffes innig miteinander verbunden. Die Führung eines Schiffes und die Führung des Eisenbahnbetriebs sind aber zwei sehr verschiedene Betätigungen. Beim Schiff handelt es sich um ein unveränderliches technisches Werk, ein Werkzeug, das nach bestimmten Regeln und Vorschriften gehandhabt und betrieben wird, wie ein Flugzeug oder ein Geschütz. Der Eisenbahnbetrieb hingegen stellt einen lebendigen Organismus, ein äußerst empfindliches Räderwerk dar, mit einer großen Zahl fester und beweglicher Glieder, Werkzeuge bau- und maschinentechnischer Art, Oberbau, Bahnhofs- und Rangieranlagen, Ablaufberge, Stellwerks-, Signal- und Sicherungsanlagen, Blockeinrichtungen, Fernverständigungsmittel, Lokomotiven und Wagen, die während des Betriebes ständig benutzt und teilweise unter den rollenden Rädern auf ihren gebrauchsfähigen, betriebssicheren Zustand von technischen Beamten betriebssicher unterhalten, geändert und den jeweiligen Anforderungen entsprechend, erweitert werden müssen, und deren einwandfreie Bewegung und genaues Miteinanderarbeiten einen wichtigen Teil des Betriebes ausmachen und die Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit entscheidend beeinflussen.

Es ist wohl ohne weiteres einleuchtend, daß derjenige, der den Betrieb führen und leiten soll, diese Werkzeuge der Betriebsführung kennen und die technischen Fähigkeiten besitzen muß, sie nach dem jeweiligen Verkehr und dem bei der Durchforschung der Betriebsvorgänge sich zeigenden Bedürfnisse zu ändern, zu vervollkommnen und zu verbessern.

Der Einwand, es könne durch die Verwaltung und Unterhaltung der Anlagen, das Sicherungs- und Fernsprechwesen die Überwachung des Betriebsdienstes behindert werden, heißt daher das innere Wesen des Betriebes verkennen. Die Sorge für das betriebssichere Arbeiten dieser Anlagen bildet einen Teil des Betriebsdienstes und kann daher nicht hinderlich sein. Zugegeben muß werden, daß dem Betriebsamtsvorstand im Laufe der Jahre sehr viele Arbeiten übertragen worden sind, die er für seine betriebliche Aufsichtstätigkeit nicht braucht, und die unbeschadet der Gründlichkeit von Hilfskräften verantwortlich erledigt werden können, ihn daher unnütz belasten und bei seiner Arbeit behindern. Es sind das z. B. die Verwaltung des Grundeigentums und der Dienst- und Mietwohnungen, Lagerplatzangelegenheiten, Wohnungsfürsorge, Ausführung von Hochbauten, Geräte- und Materialienprüfungen und andere mehr.

Diese Geschäfte sind dem Betriebsamt übertragen worden, weil eine andere geeignete Bezirkstelle dafür nicht besteht. Meine Vorschläge in Nr. 11 und 12 der Zeitung sollen ja auch bezwecken, den Betriebsamtsvorstand von der Verantwortung für die Ausführung dieser Arbeiten zu entlasten durch die Einrichtung der drei Bureauabteilungen.

Bei der Zusammenfassung von Betrieb und Verkehr besteht die Gefahr, daß der Verkehr gegen den Betrieb zurückgestellt wird. Ich verweise auf die Ausführungen des bayerischen Direktionsrats Semmelmann in Nr. 7/1920 dieser Zeitung. Es wird dort ausgeführt: Im Interesse des Verkehrsdienstes liegt es, wenn er nicht einem anderen Amte angegliedert wird, sondern selbständig schalten und walten kann. Nach dem im Laufe der Zeit sich bei allen Eisenbahnverwaltungen herausgebildeten Grundsatz „Der Betrieb geht über alles" legt auch in Bayern der Betriebsamtsvorstand das Schwergewicht seiner Tätigkeit auf den eigentlichen Betriebsdienst und hat für den Verkehrsdienst nur einen Teil seiner Kraft über. Es ist daher begreiflich, wenn er sich mit seinen Verkehrsanforderungen nach der Betriebsleistung seiner Bahn richtet, statt umgekehrt seine Betriebsleistungen so einzustellen, daß er den Anforderungen des Verkehrs möglichst gerecht wird.

Die Folge davon ist, daß der Verkehrsdienst darunter leidet. In gleichem Sinne spricht sich auch Eisenbahndirektor Pitsch in Nr. 33/1919 dieser Zeitung aus und setzt noch hinzu: Die Leitung des Verkehrsdienstes bedarf einer ungeschmälerten Arbeitskraft, die nicht nur mit der nötigen Energie, sondern auch mit der erforderlichen Selbständigkeit ausgerüstet sein muß. Daß die Zusammenlegung von Betrieb und Verkehr auf die größten Schwierigkeiten stößt, geht schon daraus hervor, daß es bisher nicht gelungen ist, die Leitung des Betriebs- und Verkehrsdienstes einer größeren Station in einer Hand zu vereinigen. Was sich aber bei kleineren Verhältnissen als untunlich erwiesen hat, paßt für große erst recht nicht. Die selbständigen Verkehrsämter haben sich in Preußen nach dem Urteile maßgebender Fachleute sehr gut bewährt, ebenso wie die Betriebsämter, bei denen Bahnbewachung, Bau und Betrieb vereinigt sind. Hier würde eine Trennung ein bedenklicher Organisationsfehler sein. Wie ich schon ausgeführt, bilden Bahnbewachung, Bahnunterhaltung und betrieblicher Sicherheitsdienst genau wie der eigentliche Bahnhofsdienst, der häufig im engeren Sinne als Betriebsdienst bezeichnet wird, ein Unterglied des Betriebes. Wird dieses Unterglied abgetrennt und einem besonderen Bauamt übertragen, so wird sich ein Zusammenarbeiten nur dadurch ermöglichen lassen, daß das Bauamt dem Betriebsamt in allen den Betriebsdienst betreffenden Angelegenheiten untergeordnet wird, was der Einrichtung einer neuen Zwischeninstanz gleichkommt. Das erinnert an die sächsische Organisation, wo man zu diesem Aushilfsmittel greifen mußte. Bekanntlich bestehen dort in der Bezirksstelle gleichgeordnete Betriebsdirektionen für Betrieb und Verkehr, Bauämter für Unterhaltung und Bewachung, Maschinenämter und elektrotechnische Ämter. Den Betriebsdirektionen unterstehen die Ortsstellen des einen Betriebszweiges, die Bahnhöfe, unmittelbar, die des anderen Betriebszweiges, die Bahnmeistereien, mittelbar durch die Bauämter. Letztere sind in Geschäften, bei denen Betriebs- und Verkehrsinteressen in Frage kommen, sowie in allen Personal- und Bahnbewachungsangelegenheiten ganz der Betriebsdirektion unterstellt, in allen anderen Geschäften unmittelbar der Generaldirektion untergeordnet. Abgesehen davon, daß der Geschäftsgang durch diese Doppelstellung der Bauämter unklar wird, sind Bezirksstellen verschiedener Ordnung und eine neue Zwischeninstanz geschaffen.

Frachtenkontrolle durch Beamte und Private.

I. Auf einer landwirtschaftlichen Ausstellung sah ich ein großes buntbemaltes Plakat, auf dem in dicken Lettern stand: „Viel Kapital steckt in den Frachtbriefen". Darunter befand sich eine Empfehlung an die Landwirte, ihre Frachtbriefe zur Kontrolle der Frachten an die „Frachtenstelle" der Genossenschaft einzusenden. Später habe ich durch meine Tätigkeit beim Verkehrsbüro einer Reichsbahndirektion und vorübergehend auch bei einer bedeutenden Handelskammer und in einem großen Transportunternehmen die Bedeutung der Frachtenkontrolle für die verkehrstreibenden Kreise selbst in weitestem Umfange kennengelernt.

Große Handels- und Industrieunternehmen haben mit keineswegs geringem Geldaufwand Einrichtungen geschaffen, um eine laufende Kontrolle ihrer Frachten zu ermöglichen. Vielfach

werden umfangreiche Tarifbibliotheken angeschafft und neben allen in- und ausländischen Gütertarifen auch mehrere Tarifanzeiger und einschlägige Fachzeitschriften gehalten. Das Tarifmaterial wird durch Hilfskräfte auf dem laufenden gehalten, und immer ist dann eine erstklassige gutbezahlte Kraft für die Frachtenkontrolle tätig. Außerdem bestehen gleichartige oder ähnliche Einrichtungen bei einigen Handelskammern und anderen wirtschaftlichen Organisationen (Industriellenverbände, landwirtschaftliche Genossenschaften usw.). Eine Handelskammer sagt in ihrem Prospekt, mit dem sie die Einrichtung einer Frachtenprüfungsstelle ankündigt, u. a. folgendes:

. . . . Die Frachten für Güter, die der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, werden von den Annahmestellen berechnet und diese Berechnung wird allgemein als zuverlässig und richtig angesehen. Wenn auch den mit der Berechnung der Frachten betrauten Bediensteten nicht der Vorwurf der Fahrlässigkeit gemacht werden soll, so beweist doch die gewaltige Zahl der bei den Eisenbahndirektionen zur Behandlung kommenden Erstattungsanträge, daß die Berechnung der Fracht nicht immer einwandfrei ist. Die Gründe hierfür liegen hauptsächlich in der Unübersichtlichkeit der Gütertarife, die durch die außerordentlich häufigen und umfangreichen Berichtigungen und Ergänzungen hervorgerufen ist. Die Verwirrung im Eisenbahntarifwesen und die oft sehr verschiedenen Auslegungen von Tarifbestimmungen besonders der Güterklassifikation, und endlich auch die große Eile, mit der die Frachtberechnungen bei den Güterabfertigungen ausgeführt werden müssen, tragen wesentlich zu den vielen Fehlern, die zu ungunsten der Verfrachter unterlaufen, bei. Der größten Anzahl von Frachtzahlern ist es nicht möglich, die Frachtberechnungen nachzuprüfen, weil das dazu erforderliche Tarifmaterial nicht zur Verfügung steht. Nur wenige ganz große Firmen sind dazu übergegangen, eigene Tarifabteilungen einzurichten und die Frachten für die eigenen Transporte nachzuprüfen. Eine solche Abteilung erfordert aber, abgesehen von einer eingehenden Tarifkenntnis, einen großen Aufwand von Zeit und Arbeitskräften, weil die Tarife auf Grund der Ergänzungen und Berichtigungen vorsichtig instand gehalten werden müssen, um eine richtige Arbeit gewährleisten zu können. Sehr viele Frachten werden bezahlt, ohne daß die Möglichkeit einer Nachprüfung vorhanden ist. Diesen Umstand haben private Anstalten auszunutzen gewußt, indem sie die Erstattung zuvielerhobener Frachten gegen hohe Vergütung übernommen haben. Diese sogenannten Frachterstattungsbüros arbeiten naturgemäß lediglich aus Gewinnabsichten und nicht immer zuverlässig. . . . Die Abteilung „Frachtenprüfung" der Handelskammer wird lediglich nach dem Grundsatz: „Zuverlässige und gewissenhafte Arbeit im Interesse des Gemeinwohles" arbeiten. Jedem Verfrachter soll Gelegenheit gegeben werden, in diesem Büro durch fachkundige Angestellte seine Frachten nachprüfen zu lassen. Hierfür steht ein umfangreiches Tarifmaterial zur Verfügung. . . .

Die Organisationen aller Wirtschaftszweige, Industrie, Handel, Landwirtschaft usw. würden sich sicher den beträchtlichen Aufwand für ihre Frachtenprüfungsstelle nicht leisten, wenn er nicht rentabel wäre. Und erst die privaten Frachtenreklamationsbüros! Sie finden in immer größerer Zahl Arbeit und Verdienst auf diesem Gebiete. Es gibt sogar große Aktiengesellschaften für private Frachtenkontrolle mit einem Angestelltenstab bis zu 50 Mann, neben einer größeren Anzahl von Vertretern, und mit prominenten Persönlichkeiten im Aufsichts- und Verwaltungsrat. Ein solches Büro teilt in ihrem Prospekt mit, daß sie in den letzten drei Jahren 8000 Frachtreklamationen erfolgreich durchgeführt habe. Einige Hundert Frachtenkontrollbüros bestehen sicher schon im deutschen Reiche; viele Neugründungen sind allerdings erst in neuester Zeit, durch den Beamtenabbau hervorgerufen, entstanden. Die Kontrollbüros verstehen es meist gut, aus den Frachtberechnungsfehlern der Eisenbahn und den Tarifmängeln Nutzen zu ziehen, und haben meist sehr erfolgversprechende Geschäftspraktiken. Ihre Vertreter besuchen die größeren Firmen, teilweise übernehmen auch Transportversicherungen den Kundenerwerb mittels ihrer Reisenden; die Inserate in den Tages- und Fachzeitungen sind meist sehr ansprechend aufgemacht, auch im redaktionellen Teil der Presse verstehen die Büros unauffällige geschickte Reklame zu machen, und schließlich kaufen sie auf Messen und Märkten den Ausstellern und Händlern die Frachtbriefe ab. Der Kunde hat außer einer Abonnementsgebühr, die nach der Höhe der Frachtbriefe jährlich etwa 20—150 ℳ beträgt, für die Kontrolle selbst nichts zu bezahlen. Manche Büros erheben jedoch diese Abonnementsgebühr nicht. Dagegen berechnen alle Frachtenkontrollbüros aus den Erstattungsbeträgen, die ihnen auf Grund ihrer Reklamationen von der Eisenbahn vergütet werden, einen provisionsweisen Anteil zu ihren Gunsten. Dieser Anteil beträgt in der Regel ein Drittel der Erstattungssumme. Manchmal auch nur 25 oder 30 %. Die Frachtenprüfungsstellen bei den wirtschaftlichen Organisationen u. dgl. erhalten sich meistens aus einem Anteil von 5—15 %. Mit einem solch geringen Anteil aus den reklamierten Frachtbeträgen wird meist schon der Aufwand für Einrichtung und Personal einer Frachtenprüfungsstelle gedeckt. Beweis genug für die zahlreichen Frachtüberhebungen! Im übrigen braucht nur noch auf die hohen Erstattungssummen hingewiesen werden, die im Reklamationswege an die Frachtenkontrollbüros und an die Prüfungsstellen bei Spediteuren, Handels- und Industrieunternehmen, wirtschaftlichen Verbänden usw. täglich gezahlt werden müssen. Bei jeder Güterabfertigung sind einer oder mehrere Beamte, und bei jeder Reichsbahndirektion fünf bis zehn gehobene Beamte und ein Dezernent oder Hilfsdezernent ausschließlich mit der Erledigung von Frachtreklamationen, von denen die meisten seitens der erwähnten Kontrollbüros angebracht werden, beschäftigt.

Diese Darlegungen dürften genügen, um den Umfang und die Bedeutung der Frachtenkontrolle für die verfrachtenden Kreise erkennen zu lassen. Man sieht, daß zahlreiche Einrichtungen der verschiedensten — gewinnsüchtig interessierter und gemeinnütziger — Art bestehen, die dazu dienen, die Verfrachter vor Frachtüberhebungen zu schützen.

II. Wie steht es nun mit den Gegenmaßnahmen der Reichsbahn, um diese vor Frachteinbußen zu schützen? Denn sicher stehen den zuvielerhobenen Frachtbeträgen mindestens ebenso hohe, wenn nicht höhere Summen zu wenig berechneter Fracht gegenüber. Zur Erfassung der Mehrfrachten besteht, wie wir gesehen haben, eine weitverzweigte Kontrolltätigkeit. Es soll nun untersucht werden, ob die zu niedrigen Frachtberechnungen, die zuungunsten der Reichsbahn erfolgen, einer ebenso intensiven und genügenden Kontrolle unterliegen, und die Reichsbahn auch in so ausreichender Weise vor Frachteinbußen geschützt ist, wie die Verfrachter vor Frachtüberhebungen.

An erster Stelle stehen als wichtigste Kontrollinstanzen die Verkehrskontrollen II. Außer ihrer Abrechnungstätigkeit haben die Verkehrskontrollen II die Versandbücher der Güterabfertigungen zu überprüfen. Auf Grund der Versandbucheinträge finden Nachprüfungen der Frachtberechnungen statt. Auf diese Weise können aber nur die Fehler in der Ausrechnung der Fracht und die Fehler in der Tarifanwendung — jedoch nur zum Teil — erfaßt werden. In Fällen, in denen der Versandbucheintrag ungenau, mißverständlich oder irrig ist — und dies ist, wie die Erfahrung lehrt, bezüglich der Inhaltsangabe sehr häufig der Fall — ist die Nachprüfung der richtigen Tarifanwendung nicht möglich. Es gibt aber noch viele andere Quellen, die zu Frachteinbußen führen, aber der Nachprüfung durch die Verkehrskontrollen entzogen sind. Hierzu gehören vor allem die Fälle unrichtiger, ungenauer oder irreführender Inhaltsangaben und falscher Gewichtsangabe seitens der Verfrachter, ferner Frachtberechnungsfehler zufolge Nichtbeachtung oder irriger Auslegung besonderer Tarifbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife, des Nebengebührentarifs, der Gebühren im Heft A u. a. m. Wie aus einem Aufsatz in dieser Zeitschrift von Reg.-Rat Kaiser-Darmstadt (siehe Nr. 3 von 1923 Seite 45/46) hervorgeht, haben versuchsweise angestellte Erhebungen ergeben, daß die Mehrzahl der Frachteinbußen durch die Verkehrskontrollen II nicht erfaßt werden kann. Nur 21 % waren Rechenfehler, weitere 28 % beruhten auf falscher Tarifanwendung, wovon, wie schon gesagt, nur ein Teil, d. h. die ganz offensichtlichen Tarifierungsfehler von den Verkehrskontrollen II entdeckt werden kann. Alle übrigen Frachteinbußen können die Verkehrskontrollen nicht verhindern. Zur Erfassung dieser, die Mehrzahl darstellenden Fehlerquellen und Frachthinterziehungen hat die Reichsbahn bis in die neueste Zeit hinein nur eine Reihe von Frachtenkontrolleuren gehabt, die aber nicht vollbeschäftigt in der Frachtenkontrolle tätig sind, sondern nur zeitweise diese Kontrolltätigkeit ausüben. In der Regel sind die Frachtenkontrolleure Beamte der Reichsbahndirektionen, denen ein Prüfungsbezirk zugewiesen ist, der von ihnen aber nur gelegentlich bereist wird. Die Frachtenkontrolleure sind zwar die geeignetsten Kräfte zur Aufspürung der Fehlerquellen, genügen aber nicht und würden auch bei Verdopplung und Verdreifachung ihrer Zahl nicht genügen, um Einnahmeausfälle im Güterverkehr in ausreichender Weise verhindern zu können. Gegen eine zu große Vermehrung dieser Art Frachtenkontrolleure spricht der Zeit- und Geldverlust durch die erforderlichen Reisen, denn viel wertvolle Stunden gehen täglich durch das Reisen ungenützt verloren. Bei einer großen Zahl solcher Beamten würde das erheblich ins Gewicht fallen. Auch kann der herumreisende Frachtenkontrolleur die Kontrolltätigkeit, wie noch näher ausgeführt werden wird, nur beschränkt wirksam ausüben. Die Frachteinbußen der Reichsbahn müssen aber in viel weitgehenderem Maße verhindert werden wie bisher. Welch hohe Summen auf dem Spiel stehen, dürfte schon aus den Darlegungen im ersten Teil dieses Auf-

satzes erkennbar sein. Einen noch einwandfreieren Beweis dafür bilden aber die Ergebnisse von Versuchen, die durch örtliche Frachtenprüfungen probeweise angestellt worden sind. Es wird hierwegen auf die statistischen Mitteilungen des oben schon genannten Reg.-Rats Kaiser in Nr. 22/1923 Seite 358/59 dieser Zeitschrift verwiesen. Die Zahlen bilden zwar für den heutigen Stand keine Vergleichszahlen mehr, da sie einerseits stark entwertete Papiermarkbeträge darstellen und andererseits die damaligen Tarifsätze nur einen Bruchteil der heutigen Goldmarkfrachtsätze betrugen. Gerade letzterer Umstand, daß die heutigen Frachten relativ höher sind, läßt vermuten, daß, wenn diese Versuche heute wiederholt würden, die Errechnung der verhüteten Frachteinbußen noch wesentlich höhere Beträge ergeben würde. Das damalige Ergebnis errechnet die Nettomehreinnahme, die durch örtliche Frachtenprüfung bei 100 größeren Güterabfertigungen erzielt werden kann, auf jährlich 24 Milliarden Papiermark. Der damalige Papiermarkwert war 1 Dollar = 20 000 *M*. Umgerechnet auf den heutigen Goldmarkstand würde also eine Mehreinnahme von über 5 Millionen Goldmark in Frage kommen. Wenn aber der heutige Stand der Tarife dieser Berechnung zugrunde liegen würde, käme sicher ein weit höherer Betrag heraus. Die Rentabilität der örtlichen Frachtenkontrolle ist damit unzweifelhaft erwiesen. Die Ausgaben für die Frachtenkontrolleure betrugen bei diesen Versuchen den 80. Teil der Einnahmen. Ein Geschäft, das einen Gewinn in Höhe von 8000 % darstellt, würde sich gewiß kein Kaufmann entgehen lassen. Die Reichsbahn würde unverantwortlich handeln, wenn sie heute noch nach ihrer Umstellung in ein wirtschaftliches Unternehmen diese Einnahmequelle nicht voll ausnützen würde. Die Vorteile, die einzelne Verfrachter aus dem Fehlen oder Mangel einer Frachtenkontrolle ziehen, gehen zu Lasten der Allgemeinheit, denn die Frachteinnahmen regulieren mit die Tarifgestaltung.

Der Anfang für eine örtliche Frachtenprüfung ist versuchsweise bereits eingeleitet. Gemäß den von der Hauptverwaltung erlassenen Richtlinien haben einzelne Reichsbahndirektionen mit außerhalb der Reichsbahn stehenden geeigneten Kräften Verträge wegen Übernahme der Frachtenkontrolle abgeschlossen. Hiernach können erfahrene Tarif- oder Kontrollbeamte im zeitlichen oder bleibenden Ruhestand mit der Frachtenkontrolle bei einer größeren Güterabfertigung betraut werden. Die Frachtenprüfer stehen in einem ganz losen Vertragsverhältnis und erhalten für ihre Tätigkeit lediglich einen geringen Prozentsatz aus den von ihnen ermittelten zu wenig erhobenen Frachtbeträgen. Nur ein Verdienstminimum von 15 *M* monatlich wird ihnen garantiert. Diese Bedingungen sind leider bekannt geworden. Ein sehr gewandter Frachtenprüfer wird dadurch viel Erschwernisse in der Ausübung der Kontrolltätigkeit, hervorgerufen durch eine gewisse Mißgunst bei dem beteiligten Abfertigungspersonal zu erwarten haben. Wenn aber die Frachtenprüfung ein vollwertiges Gegengewicht gegen die privaten Frachtenreklamationsbüros sein soll und der Frachtenprüfer den Interessen der Reichsbahn in so wirksamer Weise dienen soll, wie die Reklamationsbüros den Verkehrstreibenden, dann darf dem Frachtenprüfer seine Tätigkeit nicht unnötig erschwert werden. Es ist dringend zu empfehlen, daß der Tarifdezernent den Vertrag mit dem Frachtenprüfer direkt abschließt und der Akt im übrigen als „geheim" behandelt wird. Ein kaufmännisches Unternehmen würde bestimmt so verfahren.

Im übrigen ist diese Lösung der örtlichen Frachtenkontrolle, nämlich sie an geeignete Kräfte, die außerhalb der Reichsbahn stehen, zu übertragen, ganz ausgezeichnet. Abgesehen davon, daß dadurch einer Reihe von frühzeitig pensionierten oder abgebauten Beamten Verdienstmöglichkeit geboten wird, wird es überhaupt nur auf diese Weise möglich sein, eine den privaten Frachtenreklamationsbüros gleichwertige Einrichtung zu schaffen. Betrachtet man die Entwicklung dieser Frachtenreklamationsbüros genauer, so wird man finden, daß die Reichsbahn hier durchaus auf dem rechten Wege ist. Es ist da, wie so oft im Leben, daß man nach den naheliegenden Dingen am wenigsten greift, oder die einfachsten Erfindungen oft zuletzt gemacht werden. Die privaten Frachtenreklamationsbüros rekrutieren sich bekannterweise vielfach aus entlassenen Eisenbahnbeamten. Leute, die es bei der Eisenbahn niemals zu etwas gebracht hätten, sind heute Leiter großer, gutverdienender Büros. Sozusagen aus dem Nichts heraus hat sich die private Frachtenprüfung zu dem Umfang und der Bedeutung entwickelt, wie es im ersten Teil dieses Aufsatzes veranschaulicht worden ist. In gleicher Weise kann sich die Frachtenkontrolle zugunsten der Reichsbahn entwickeln, wenn die Idee, ein Gegengewicht gegen die Frachtenkontrolle zugunsten der Verfrachter zu schaffen, als leitender Grundsatz gilt. Die Freiheit in der Betätigung und der Anreiz großer Verdienstmöglichkeiten hat viele Großunternehmungen entstehen lassen und hat auch die private Frachtenkontrolle schon auf eine gewisse Höhe gebracht, und wenn der Frachtenkontrolle zugunsten der Reichsbahn dieselbe freie Entwicklungsmöglichkeit eingeräumt wird, dann kann auch erwartet werden, daß diese neue Einrichtung eine mindest ebenso große Bedeutung für die Reichsbahn erlangen wird, wie heute die Frachtenkontrolle für die Verfrachter. Dabei hat die Reichsbahn mit geringeren Aufwendungen für ihre Frachtenkontrolle zu rechnen, wie die Verfrachterkreise, die nur 66⅔ bis 75 % ihrer Mehrfrachten zurückerstattet erhalten. Ja, es ist anzunehmen, daß mit der Lösung, qualifizierte Kräfte außerhalb der Reichsbahn heranzuziehen, zwei Fliegen auf einen Schlag getroffen werden; denn außer den vorerwähnten erzielbaren Vorteilen, nämlich Schaffung von Verdienstmöglichkeit für Abgebaute, und Kostenlosigkeit der Frachtenkontrolle für die Reichsbahn, wird durch dieses Vorgehen auch in vielen Fällen verhütet werden, daß sich die betreffenden Beamten der Frachtenprüfung zugunsten der verfrachtenden Kreise zuwenden und somit statt Helfer für die Reichsbahn eine neue Belastung für sie werden. Der den Frachtenprüfern garantierte Mindestverdienst von 15 *M* würde am besten beseitigt werden. Ein Frachtenprüfer, der aus der Kontrolle nicht mehr als 15 *M* monatlich herauszuwirtschaften versteht, kann ruhig entbehrt werden. Mit einer solchen Kontrolltätigkeit ist der Reichsbahn nicht gedient, denn die Reichsbahn muß darauf bedacht sein, durch die Frachtenkontrolle in weitgehendstem Maße vor Einnahmeausfällen durch Frachteinbußen geschützt zu werden. Die Reichsbahn braucht gar keine Aufwendungen für die Frachtenkontrolle zu machen. Vergütungen brauchen nur insoweit gewährt werden, als der Reichsbahn Einnahmen, die ihr sonst verloren gingen, zufließen. Bei dieser Sachlage kann die Reichsbahn auch jeder sich anbietenden geeigneten Kraft einen Prüfungsbezirk zuweisen. Auf dem jetzt versuchsweise eingeleiteten Wege nur sehr tastend weiter zu gehen, dürfte kein Grund vorliegen. Es kann auch unbedenklich der sich anbietenden Kraft, wenn sie sich als geeignet legitimiert, ein selbstgewählter Prüfungsbezirk überlassen werden, beispielsweise auch zugelassen werden, daß die Kontrolle auch auf Nachbarstationen oder auf fahrende Güterzüge ausgedehnt wird. In beiden Fällen würde nur freie Fahrt in Frage kommen, aber keine Reisespesen zu vergüten sein. Der Reichsbahn müßte es nur erwünscht sein, wenn recht viele Frachtenprüfer sich melden, dann würden vielleicht statt Minimum 5 Millionen Goldmark, die der oben mitgeteilte Versuch ergeben hat, 50 Millionen Mark Mehreinnahme erzielt werden.

Der örtlichen Frachtenkontrolle durch den vertraglichen Frachtenprüfer steht ein weites Betätigungsfeld offen. Das Hauptgewicht wird der Frachtenprüfer auf die ankommenden Sendungen, auf die Nachprüfung der bereits nachgerechneten und verbuchten Empfangsfrachtbriefe zu legen haben. Bei Fehlern, die hier ermittelt werden, handelt es sich ausschließlich um sonst verloren gehende Frachteinnahmen, sofern es sich nicht lediglich um Rechenfehler oder um ganz einwandfreie offensichtliche Tarifierungsfehler handelt, die noch durch die Verkehrskontrollen II ermittelt werden können. Immerhin ist auch das Auffinden dieser letzteren Art Fehler vor oder gleich nach Ausfolge des Gutes von großer Bedeutung. Wer bei Güterabfertigungen oder Reichsbahndirektion mit der Eintreibung von zu wenig erhobenen Frachtbeträgen, die von den Verkehrskontrollen zwei bis drei Monate nach Übergabe der Sendung ermittelt werden, öfter zu tun gehabt hat, weiß wie wichtig es ist, solche Nachforderungen, die viel Schreiberei, Scherereien und Beschwerden verursachen, vermeiden zu können. Die Nachforderung muß sehr oft vom Zahlungspflichtigen auf mehrere Beteiligte (Vertragsnachfolger, viele Sammelbesteller oder Abnehmer, Exporteur, Importeur, Reederei usw.) abgewälzt werden. Dies ist aber manchmal nach so langer Zeit nicht mehr möglich; aus der Erfahrung könnten hier ganz krasse Beispiele angeführt werden. Besondere Schwierigkeiten entstehen in solchen Fällen im überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehr. Wenn der nach der Eisenbahnverkehrsordnung Zahlungspflichtige die Nachforderung allein tragen muß, oder nur zum Teil auf Mitbeteiligte abwälzen kann, so bedeutet dies natürlich einen direkten Schaden für ihn, gegen dessen Übernahme er sich naturgemäß mit allen Mitteln sträubt und der Reichsbahn infolgedessen oft viel Unannehmlichkeiten bereitet.

Der örtliche Frachtenprüfer wird sich natürlich nicht auf die Nachrechnung der Frachten beschränken dürfen. Nicht ganz zweifelsfreie Inhaltsangaben in den Frachtbriefen werden ihn allein schon veranlassen, Besichtigungen der Sendungen vorzunehmen. Bei unauffälliger, aber scharfer Beobachtung des Ladegeschäfts wird er sicher manchmal wertvolle Wahrnehmungen machen. Er wird dabei mit der Zeit Erfahrungen sammeln, die eine immer wirksamere Kontrolle ermöglicht. Bei ankommenden Sendungen wird eine Unterrichtung über den genauen Verarbeitungs- und Verwendungszweck bestimmter Güter in den betreffenden Werken usw. und über andere Umstände, die für die Tarifierung wichtig sind, nach und nach möglich sein. Bei ab-

gehenden Sendungen werden sich ebenfalls Erfahrungen über solche für die Tarifierung wichtige Verhältnisse sammeln lassen. Erkundigungen über Verarbeitung, Fabrikationsvorgänge usw. anzustellen, dann und wann einen Gang in die Fabriklager zu machen, wird ein umsichtiger Frachtenprüfer auch zu seinen Aufgaben rechnen. Er wird auch mit der Zeit die Zuverlässigkeit der Verfrachter hinsichtlich richtiger Inhalts- und Gewichtsangabe beurteilen lernen, auch herausfinden, wo gerne leicht irreführende Inhaltsbezeichnungen gewählt werden, mit der Absicht, das Abfertigungspersonal zu täuschen und sich doch vor Frachtzuschlägen zu schützen. Die Frachterstattungsbeamten der Reichsbahndirektionen wissen, daß diese Fälle nicht selten sind. Wenn das Gut der Besichtigung entzogen ist, kommen in solchen Fällen manchmal hinterher die Reklamationsbüros und erheben — wenn sich das Abfertigungspersonal nicht schon täuschen ließ — auf Grund dieser dehnbaren Inhaltsbezeichnung ihre Ansprüche. Alles Dinge, auf die sich die Prüfung der Verkehrskontrollen und großenteils auch der Empfangsabfertigungen nicht erstreckt. Diese Art Erfahrungen wird ein örtlicher Frachtenprüfer, der längere Zeit am selben Orte tätig ist, schließlich auch hinsichtlich der Durchgangssendungen sammeln können. Denn in der Hauptsache ist es doch ein gewisser, gleichbleibender Verkehr, der denselben Bahnhof transitiert. Hierin ist der örtliche Frachtenprüfer gegenüber dem beamteten Frachtenkontrolleur unbedingt im Vorteil. Letzterer wird sich dieselben Erfahrungen, die der örtliche Frachtenprüfer sammeln kann, in solchem Ausmaße nie aneignen können, da er ein ganzes Netz bereist und kontrolliert, und dies auch nur gelegentlich. Der Aufgabenkreis des beamteten Frachtenkontrolleurs soll durch die Tätigkeit des vertraglichen Frachtenprüfers keineswegs beschnitten werden. Im Gegenteil, die Erfahrungen, die der letztere macht, werden oftmals Anlaß zu weiteren Verfolgungen durch den Direktionsbeamten bieten. Die Hauptaufgabe des beamteten Kontrolleurs dürfte in der einschlägigen Belehrung des Personals und der Sorge für richtige Frachtberechnung bestehen. Im übrigen wird er mit der Ausübung der Frachtkontrolle in den Zügen und auf kleineren Abfertigungen, für die sich ein eigener Frachtenprüfer nicht lohnt, mehr als genügend in Anspruch genommen sein. Wie schon dargelegt wurde, würde auch mit einer erheblichen Vermehrung dieser beamteten Frachtenkontrolleure dasselbe Ziel nicht erreicht werden, wie durch die örtliche Frachtenprüfung. Außerdem würde dieses Verfahren für die Reichsbahn kostspieliger und vor allem unrentabler sein.

Ähnlich liegt die Sache hinsichtlich gewisser Maßnahmen zur Vermeidung von Frachteinbußen durch richtigere Frachtberechnung. Der Kampf um richtige Frachtberechnung ist so alt wie das heutige Gütertarifsystem, das aus dem Jahre 1877 stammt. Verbesserungen sind natürlich möglich, und die Reichsbahn wird ihnen auch immer ein besonderes Augenmerk zuwenden. Beseitigen lassen sich aber bei dem Riesenbetrieb und der Eigentümlichkeit der Eisenbahngüterabfertigung die Fehler nicht. Massenauflieferungen zu bestimmten Stunden, plötzliches Anschwellen des Verkehrs und andere Ursachen mehr nötigen zu Hast und Eile im Abfertigungs- und Rechnungsgeschäft der Güterabfertigungen. Weiterhin kann nicht in Frage kommen, daß die mit der Frachtberechnung betrauten Bediensteten diejenige Kontrolltätigkeit mitleisten und in dem Umfange wahrnehmen können, wie sie der Frachtenprüfer nach den hier oben gemachten Darlegungen ausüben soll. Jedenfalls würden Maßnahmen, um Frachteinbußen durch richtige Frachtberechnung zu vermeiden, indem die Abfertigungen auf eine solche Höhe gebracht werden, daß sie dieselben Aufgaben erfüllen können wie der Frachtenprüfer, weit mehr Aufwendungen verursachen wie eine entsprechende Kontrolle, zumal die besagten Maßnahmen auch jeder Verkehrsschwankung gerecht werden müßten. Hierzu muß noch gesagt werden, daß ein Spezialistentum in der Kenntnis der Tarife keineswegs genügt, die Reichsbahn vor Frachteinbußen zu schützen. Zur Erreichung dieses Zieles gehört die Wahrnehmung der weiter oben geschilderten Aufgaben, und hierzu ist weiter erforderlich, eine umfangreiche Warenkenntnis, Umsicht zur Erfassung aller Fehlerquellen und vor allen Dingen ganz spezielle persönliche Eignung für diese Tätigkeit. Der Frachtenprüfer sollte möglichst schon als Tarif- und Frachterstattungsbeamter bei einer Direktion tätig gewesen sein. Diese Praxis ist zweifellos die wertvollste für eine wirksame Frachtenkontrolle, man lernt hier neben den Feinheiten des Tarifs auch die Findigkeit der Reklamationsbüros kennen, und leitender Gedanke soll doch sein, für die letzteren ein Gegengewicht zu schaffen. Für diese Dinge gibt es nur wenige wirklich Eingeweihte bei der Reichsbahn; der Wert und die Anerkennung und dadurch die Förderung einer produktiven Frachtenkontrolle werden sich daher nicht leicht die ihr gebührende Geltung verschaffen.

Die richtige Frachtberechnung mit dem Ziele, Frachteinbußen für die Reichsbahn zu vermeiden, wird sich auch nicht durch Prämiengewährung an das beteiligte Abfertigungspersonal erreichen lassen. Die schon vorhin erwähnten entgegenstehenden Gründe lassen sich auch durch ein solches Prämiensystem nicht überwinden. Im übrigen würde eine solche Maßnahme als falsch verstandener geschäftsmännischer Weg zu bewerten sein. Auch andere Bedenken, Hand in Hand arbeiten einzelner Beamter u. dgl. stehen einer solchen Maßnahme entgegen; ein weiteres Eingehen darauf dürfte sich erübrigen.

Die Frachtenkontrolle durch vertragliche Frachtenprüfer, wie in diesen Ausführungen dargelegt, kann sich zu einem wesentlichen Faktor für den Einnahmendienst der Reichsbahn entwickeln. Der Erfolg dürfte garantiert sein und ist zu erreichen, ohne daß ein Risiko eingegangen werden braucht. Natürlich muß die Sache mit einer gewissen geschäftsmännischen Ader behandelt werden. Wenn eine den Frachtenkontrollbüros und ähnlichen zugunsten der Verfrachter tätigen Kontrollstellen gleichwertige, zum Nutzen der Reichsbahn arbeitende Einrichtung geschaffen werden soll, dann muß das Vertragsverhältnis zu dem Frachtenprüfer ein ganz loses sein und dieser von allen bürokratischen und sonstigen schematischen Einengungen befreit bleiben. Dann ist in Aussicht zu nehmen, daß die reichsbahnseitige Frachtenkontrolle eine ähnliche Entwicklung nehmen wird wie die private Frachtenkontrolltätigkeit und auch dieselbe, keineswegs zu unterschätzende Bedeutung erlangen wird. Eine, vielleicht erst allmählich heranreifende, geschäftstüchtige Rührigkeit der Frachtenprüfer darf nicht gehemmt werden. Aus der Geschäftstüchtigkeit des Frachtenprüfers zieht die Reichsbahn ja selber den größten Nutzen. Die meisten ihr sonst, durch unrichtige Frachtberechnung und Frachthinterziehungen verloren gehenden Frachteinnahmen, werden nur auf diesem Wege für die Reichsbahn gerettet werden können. Es wurde hier eine Reihe von Fällen genannt, bei denen Frachteinbußen überhaupt nicht anders erfaßt werden können, als durch eine interessierte örtliche Frachtenkontrolle. Für zahlreiche andere Frachtberechnungs- und Tarifierungsfehler sowie Frachthinterziehungen, die zwar durch die bisher bestehenden Kontrollorganisationen erfaßt werden könnten, ist die Wahrscheinlichkeit, daß sie in den meisten Fällen jeder amtlichen Kontrolle entgehen, sehr groß. Es soll hier nur noch darauf hingewiesen werden, daß die Nachrechnung durch die Empfangsgüterabfertigungen — soweit sie überhaupt ordnungsmäßig erfolgt — sich im allgemeinen doch nur auf Rechenfehler und ganz offensichtliche Tarifierungsfehler beschränkt. Somit bedeutet auch die Kontrolle der Abgangs- und Durchgangsgüter durch den Frachtenprüfer reinen Gewinn.

M.

Sind Beamte verpflichtet, vorübergehend Arbeiterdienste zu verrichten?

Von Dr. jur. **Bertsch.**

Die praktisch sehr bedeutsame Frage, die besonders auch aus strafrechtlichen Gesichtspunkten heraus Interesse beanspruchen kann, ob Beamte der Deutschen Reichsbahn vorübergehend, z. B. während eines Streiks der Eisenbahnarbeiter, sogenannte Arbeiterdienste übernehmen müssen, ist bestritten und noch sehr wenig geklärt. Außer in zwei Aufsätzen von Oberregierungsrat Fischer in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, in denen die aufgeworfene Frage unter Hinweis auf Rechtsprechung und Literatur, insbesondere das Reichsbeamtenrecht von Perels-Spilling bejaht wird, ist sie, soviel ich sehe, in der Literatur wenigstens in dieser zugespitzten Form nicht behandelt. Wenn in dem „Beamtenrecht" von Brand S. 491 und in der Entscheidung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts Bd. 61 S. 437 ausgesprochen ist, daß „dem Beamten nicht eine amtliche Verwendung zuteil werden darf, die in dienstlicher, wirtschaftlicher und sozialer Beziehung unter dasjenige heruntergeht, was er nach den Bedingungen seiner Anstellung und nach dem von ihm bisher bekleideten Amte beanspruchen kann", wenn in der Personal-Abbau-Verordnung, die insoweit den § 23 des Reichsbeamtengesetzes abändert, ganz allgemein von der Möglichkeit der Versetzung eines Beamten in ein niedereres Amt die Rede ist, so ist damit die Frage in der hier gewählten Formulierung keineswegs beantwortet. Es handelt sich lediglich darum, ob der Beamte — der Begriff „Beamter" ist i. S. des § 1

des Reichsbeamtengesetzes zu nehmen — zeitweilig, in der ersten Not andere Dienste, die ihm an sich nicht obliegen, insbesondere solche niederer Art verrichten muß —. Daß sich für den Beamten aus der Anstellung als Beamter — sie mag als öffentlich-rechtlicher Vertrag oder als einseitiger obrigkeitlicher Akt aufgefaßt werden — die Pflicht zum gesetzmäßigen Gehorsam gegen die vorgesetzte Behörde ergibt, steht fest, dagegen ist umstritten, ob diese Gehorsamspflicht, die wie ihren Ursprung so auch ihre Begrenzung im Wesen des Beamtenverhältnisses findet, soweit geht, daß der Beamte auch sog. Arbeiterdienste — die Begriffe „Beamtendienste“ und „Arbeiterdienste“ sind gesetzlich nicht umschrieben; immerhin hat sich in der Praxis eine wenn auch ziemlich flüssige Grenze zwischen beiden herausgebildet — tun muß. Da die Frage bisher keine gesetzliche Regelung gefunden hat, muß sie aus allgemeinen Erwägungen heraus beantwortet werden, d. h. die Entscheidung ist nur möglich auf Grund einer billigen Abwägung der beiderseitigen Interessen, der Interessen des arbeitgebenden Verbands einerseits und der Belange der Beamten andererseits. Bedenkt man, daß der Arbeitgeber die Reichseisenbahnverwaltung ist, deren ordnungsmäßiges Funktionieren für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben eine Lebensfrage ist, deren teilweises und zeitweiliges Versagen für die Wirtschaft eine Katastrophe bedeuten kann, daß also die Interessen der Reichsbahn und die Belange der Allgemeinheit insoweit identisch sind; erwägt man ferner, daß die Beamten nur „vorübergehend“, „aushilfsweise“ andere Dienste verrichten sollen, ohne daß die Bezahlung sich ändert, daß es sich um Dienste handelt, die bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebs gar nicht scharf abzugrenzen sind gegenüber den von den Beamten der unteren Gruppe sonst zu leistenden Dienste, daß endlich die Leistung von Arbeiterdiensten in keiner Weise gegen die Berufsehre der Beamten verstößt — auf kleineren Stationen werden diese Dienste ohne Widerspruch regelmäßig von Beamten nebenbei besorgt, — dann wird man aus dem Gedanken des Vorliegens eines Notstandes heraus die Pflicht der Beamten, zeitweilig auch Arbeiterdienste zu übernehmen, unbedingt bejahen müssen.

Das Reichsverkehrsministerium hat also durchaus rechtmäßig gehandelt, wenn es in einer Reihe von Erlassen seit dem Jahre 1921 ausgesprochen hat, daß auch planmäßige Beamte der Besoldungsgruppen I—V vorübergehend gegen Fortbezahlung ihres Gehalts im Arbeitsdienst Verwendung finden können. Bejaht man die Verpflichtung der Beamten zur Leistung von Arbeiterdiensten auf Grund ihrer Gehorsamspflicht, so machen sich diejenigen, welche die Beamten zur Verweigerung dieser Dienstleistung öffentlich auffordern, was von gewerkschaftlicher Seite schon mit Erfolg geschehen ist, eines Vergehens gegen § 110 RStrGBs. schuldig. Denn ihre Handlungsweise bedeutet eine Aufforderung zum Ungehorsam einmal gegen das „Gesetz“, nämlich das Reichsbeamtengesetz, das als öffentlich-rechtliches Gesetz Angriffsobjekt des § 110 RStrGB. sein kann und unmittelbar die Gehorsamspflicht der Reichsbeamten statuiert; sodann gegen „die von der Obrigkeit innerhalb ihrer Zuständigkeit getroffenen Anordnungen“. Die Reichseisenbahnverwaltung ist auch nach der Verordnung vom 12. 2. 1924 über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ Obrigkeitsverwaltung; die Anordnung liegt in dem von der einzelnen Reichsbahndirektion dem einzelnen Beamten erteilten Befehl, vorübergehend aus besonderem Grunde Arbeitsdienst zu verrichten. Damit auch der subjektive Tatbestand des § 110 RStrGB. stets gegeben ist, wird die einzelne Reichsbahndirektion gut daran tun, in einem Aufrufe jeweils darauf hinzuweisen, daß die Beamten auf Grund besonderer Anordnung verpflichtet sind, aus dem und dem Grund Arbeitsdienste zu verrichten.

Zur Frage der Elektrisierung der Eisenbahnen.

Wembley, der unweit von London gelegene Ort der „großen britischen Reichsausstellung“, ist zurzeit der beliebteste Platz für Konferenzen. Das Hauptthema bei der „Weltkonferenz über Kraftgewinnung“, welche vor wenigen Tagen auch dort stattfand, war die Frage der Elektrisierung der Eisenbahnen. Einem in der „Times“ erschienenen Bericht entnehmen wir daraus folgendes:

Der die Konferenz leitende Ingenieur wies darauf hin, daß der beste thermische Wirkungsgrad der Dampflokomotive nur 6,3 % betrüge. Andere bereits erprobte Lokomotivarten wären die Dampfturbinenlokomotive, die Dieselelektromaschine und die Öllokomotive. Die Erfahrung lehre, daß die letztere das Versuchsstadium noch nicht überwunden habe, und die augenblickliche Richtung neige allgemein zur Elektrisierung der Bahnen.

In Großbritannien sind 341 Streckenmeilen (545 km) oder einschließlich Nebengleisen 924 Gleismeilen (1478 km) für den elektrischen Betrieb gewonnen. In Italien werden 400 Meilen (640 km), in Deutschland 300 Meilen (480 km) elektrisch betrieben. Die längste elektrisierte Strecke in Europa ist der nördliche Abschnitt der schwedischen Bahnen mit 311 Meilen (480 km), auf dem Eisenerze nach den baltischen Häfen befördert werden. In Österreich sind über 400 Meilen (640 km) aus dem Dampfbetrieb in den elektrischen Betrieb umgewandelt, und der jetzige Plan schließt die Ausrüstung von 1150 Meilen (1840 km) für den elektrischen Betrieb ein.

Bei der Erörterung über die finanziellen Aussichten der Elektrisierung von Eisenbahnen wurde ausgeführt, daß nach der allgemeinen öffentlichen Meinung die vollständige Elektrisierung eines Eisenbahnnetzes nur bei verfügbaren Wasserkräften oder im Falle von Gebirgsbahnen gerechtfertigt wäre. Dieses sei aber nicht der Fall. Bezüglich der Elektrisierung von Bahnen wäre trotz der großen Fortschritte in den Vereinigten Staaten, auf dem europäischen Festlande, in Südamerika, Südafrika, Neuseeland und Japan in Großbritannien nichts geschehen. Die Aufgabe, die britischen Bahnen zu vier großen Gruppen zu verschmelzen, habe die Entwicklung in England stark zurückgehalten.

Nicht nur vom Standpunkte der Eisenbahngesellschaften und des reisenden Publikums würde die Elektrisierung von Vorteil sein. Ohne Zweifel würde die Umwandlung der Dampfbahnen in elektrisch betriebene Bahnen ausreichende und billige Vorräte an Strom verfügbar machen nicht nur in Industriegebieten, sondern auch in vielen ländlichen Bezirken, wo der elektrische Strom sonst nicht zu erhalten wäre. Die Kohle würde an oder in der Nähe des Schachtes verbraucht werden, das Rauchübel würde verringert und die Transportvorteile vermehrt werden. Die Untersuchung der Entwürfe zur Elektrisierung verschiedener Bahnen in Großbritannien und anderen Ländern habe deutlich gezeigt, daß die elektrische Betriebsführung beträchtliche Vorteile, finanzieller und anderer Art, mit sich bringen würde.

Als Beweis für die Vorteile wurde angeführt, daß die Eisenbahngesellschaften in der Lage wären, höchst wertvolle Grundstücke im Mittelpunkt großer Städte für Bauzwecke verwerten zu können. Man glaube, daß durch die Umwandlung in den elektrischen Betrieb, z. B. innerhalb und außerhalb des Bahnhofs Liverpool Street Station, in London ein Baugrundstück nutzbar gemacht werden könnte, welches mit 5 000 000 £ bewertet worden ist. Aehnliche Fälle gäbe es, wo Baugrundstücke, welche durch die Umstellung von Dampf auf elektrischen Betrieb gewonnen werden könnten, zum großen Teile die Unkosten decken würden. Zum Beispiel sei ein Entwurf für das Brighton Netz ausgearbeitet, welches die Elektrisierung von über 500 Streckenmeilen und 272 Nebengleismeilen vorsieht.

Die Verwendung elektrischer Kraft würde es ermöglichen, die Zahl der Züge gemäß dem im Jahre 1920 bestehenden Verkehr um 120 % auf 225 % zu erhöhen. Das erforderliche Kapital betrüge 11 800 000 £, und das Gutachten hierüber zeige deutlich, daß die Elektrisierung dieser Bahnen unabweislich wäre, wollte man den besten finanziellen Erfolg erzielen. Eine Zunahme von 70 % auf dem Vorstadtverkehr und von 35 % auf dem der Hauptstrecke brächte eine Verzinsung von 8 % der gesamten, für die Elektrisierung aufgewandten Auslagen.

Von anderer Seite wurde angenommen, daß die Kosten weit unter den angegebenen zurückbleiben würden. Der Verkehr der britischen Hauptstrecken sei an Wichtigkeit denen der Vorortstrecken mancher anderer Länder zu vergleichen. Die Hauptfrage bei der Elektrisierung der Bahnen: die „Einmannbedienung“ der Lokomotive, sei bis jetzt noch nicht gelöst. Eine andere Schwierigkeit bilde die beträchtliche Meilenzahl der Nebengleise. Eine Meile auf je 2 oder 3 Streckenmeilen, was bei der Umwandlung zum elektrischen Betrieb mitberücksichtigt werden müsse.

Bei der Frage der elektrischen Lokomotive wurde noch angeführt, daß man jetzt in Amerika ein Zuggewicht von 6000 t in Erwägung ziehe. Um die ganzen Vorteile der elektrischen Züge zu erkennen, sei ein noch höherer Standard der Lokomotiv-Entwürfe und Ausrüstung erforderlich.

F. C. H.

Expreßgutbeförderung.

Rasch — Einfach — Billig.

Die Expreßgutbeförderung hatte zu Beginn des Krieges ihre höchste Blüte erreicht, und zwar wegen der Vorzüge, welche in obiger Überschrift ersichtlich sind. Es war unbestritten die rascheste, einfachste und billigste Beförderungsart.

Während des Krieges mußte die Eisenbahnverwaltung notgedrungen die Expreßgutbeförderung einschränken, einesteils aus betriebs- und andernteils aus personaltechnischen Gründen. Die Packwagen mußten andere Fracht führen, sie hatten Kriegsmaterial aller Art sowie Gepäck von Offizieren und Mannschaften zu befördern. Die Unterbringung von Expreßgut in größeren Massen machte Schwierigkeiten aller Art. Zum Ein-, Um- und Ausladen fehlte es an dem nötigen geeigneten Personal. Die alten, geschulten und bewährten Gepäckschaffner und Gepäckverlader waren im Kriege. An ihre Stelle war junges, oft fragwürdiges Aushilfspersonal getreten. Diesem fehlte es sehr oft an physischer und moralischer Kraft. So wurde es nötig, Stücke mit über 50 kg und die kleinen Stücke von der Beförderung auszuschließen. Aber die Maßnahme genügte noch nicht, die Eisenbahnverwaltung hatte nach wie vor große Summen für verlorengegangene oder beraubte Stücke zu bezahlen. Sie suchte sich nun dadurch zu helfen, daß sie den Tarif für die Beförderung stark hinaufsetzte, um sich durch Vereinnahmung höherer Frachten zu decken. Dies führte zu einer Überteuerung der Expreßgutbeförderung und nach und nach zu einer vollständigen Erdrosselung.

Heute ist auf all diesen Gebieten eine vollständige Wandlung eingetreten. Wir haben wieder Vorkriegsverhältnisse in ganzem Ausmaße. Das alte, ehrliche, zuverlässige, tüchtige Personal ist wieder auf dem Posten. Heute ist es wieder so, daß man Lebensmittel in offenen Körben befördern lassen könnte, ohne daß diese von dem Personal berührt werden würden. Heute ist in jeder Hinsicht die Bahn wieder frei für die Expreßgutbeförderung in dem früheren Umfange. Dem Großhandel und der Großindustrie ist das nicht entgangen. Sie haben sich sofort wieder der Expreßgutbeförderung zugewandt, insbesondere als zu der nicht zu überbietenden Raschheit der Beförderung noch die Vorteile der Verbilligung gegenüber der Postbeförderung traten.

Der große Kreis des Privatpublikums, der Handwerker, der Gewerbetreibenden, zum Teil auch des Einzelhandels kennt dagegen weniger die großen Vorteile der Expreßgutbeförderung, weshalb hier nochmals auf diese hingewiesen werden mag.

Als Expreßgut kann alles angenommen und befördert werden, was sich zur Verladung im Packwagen eignet. Der Absender versieht das Stück mit einer Adresse, füllt eine Expreßgutpaketkarte aus und gibt das ganze am Gepäckschalter ab, wo die Fracht entrichtet wird. Das Stück wird dann in den nächstbesten Zug verladen — auch Schnellzüge sind auf größere Entfernungen freigegeben — und kommt dann ebenso rasch wie ein Reisender an seinen Bestimmungsort. Hier steht das Stück sofort dem Empfänger zur Verfügung und wird ihm gegen eine geringe Zustellgebühr durch die amtliche Bestätterei in die Wohnung zugestellt. Diese Zustellgebühr beträgt zum Beispiel bei Stücken bis 5 kg und Zustellung in die entferntesten Stadtteile 20 ₰. Diese Ausgabe will gar nichts heißen gegenüber den bedeutenden Vorteilen, welche eine rasche Zustellung in jeder Hinsicht bedeuten. Vielfach werden diese 20 ₰ dadurch reichlich eingeholt, daß die Expreßgutfracht billiger ist als das Postpaketporto. Dies sei an einigen Beispielen klargemacht: ein Körbchen Spargel von Schwetzingen nach Baden-Baden im Gewicht von 10 Pfund kostet als Expreßgut 30 ₰ Fracht. Die Beförderung ist derart rasch, daß die Spargel an ein und demselben Tage gestochen, zubereitet und gegessen werden können. Als Postpaket aufgegeben, würden die Spargel zunächst einmal 80 ₰ Fracht kosten, wären einige Tage unterwegs, würden allerdings ohne Zustellgebühr ausgeliefert, aber in welchem Zustande? Holzig, verdorrt und unbrauchbar. Daran könnte selbst „Zustellung durch Eilboten usw.“, die wieder besonders zu bezahlen wäre, nichts ändern. Die Zustellung der Postpakete hat sich gegenüber früher überhaupt sehr verschlechtert und erfolgt gewöhnlich nur einmal am Tage. Gerade bei verderblichen Waren sind die Vorteile der Expreßgutbeförderung doppelt große. Als volkswirtschaftliches Verkehrsinstitut befördert die Eisenbahn inländische landwirtschaftliche Erzeugnisse, wie Butter, Käse, Eier, frische Beeren, frisches Obst, Kartoffeln, frisches Gemüse, bis zu 50 kg Einzelgewicht und 300 km Entfernung zur halben Fracht. Hierdurch wird es möglich, Sendungen aus kurzen Entfernungen schon für 20 ₰ zu verfrachten, also zur Hälfte der sonstigen Mindestfracht von 40 ₰. Selbst auf große Entfernungen bietet die Expreßgutbeförderung namhafte Vorteile, da hierbei Beförderungen im Schnellzug in Betracht kommen. Es kann z. B. ein abends gegen 6 Uhr in Baden-Baden aufgeliefertes Expreßgutstück nach Berlin am anderen Morgen 9 Uhr im Herzen Berlins, am Bahnhof Zoo, Friedrichstraße oder Alexanderplatz, je nach Wunsch, in Empfang genommen werden. Fracht für 5 kg 1,60 ℳ.

Auch bei etwaigem Verlust oder Beschädigung einer Sendung ist der Geschädigte bei der Eisenbahn besser daran als bei der Post. Die Eisenbahnverwaltung bezahlt den ganzen entstandenen Schaden, während die Entschädigung bei der Post auf 1,60 ℳ pro Pfund beschränkt ist. Einen namhaften Vorteil bietet die Expreßgutbeförderung auch dann, wenn der Absender gleich mehrere Stücke an die gleiche Adresse zu verschicken hat. Expreßgut kann er bis zu 5 Stück auf eine Paketadresse nehmen, und wird hierfür nur eine Fracht nach dem Gesamtgewicht gerechnet, während die Post jedes Einzelstück als besondere Sendung behandelt und berechnet. Der Absender muß also eventuell fünfmal die Mindestfracht eines Poststückes bezahlen.

Die Post wird voraussichtlich überhaupt künftig unter erschwerten Bedingungen zu arbeiten haben. Nach dem „Sachverständigengutachten, Anlage Nr. 3“ soll die Eisenbahn nicht mehr verpflichtet sein, der Post ihre Briefe und Pakete frei zu befördern wie bisher, sondern sie muß sich ihre Dienstleistungen für das Reich und die Allgemeinheit nach wirtschaftlichen Sätzen bezahlen lassen.

Darum wird sich die Expreßgutbeförderung in Zukunft noch viel vorteilhafter von der Postpaketbeförderung abheben können als dies jetzt schon der Fall ist.

Hermann Heußler, Eisenbahn-Insp., Baden-Baden.

Gütertarifreform in Norwegen.

Das zurzeit in Norwegen geltende Gütertarifschema wurde durch eine 1911 vom Arbeitsministerium eingesetzte Tarifkommission, die aus insgesamt zehn Vertretern der verschiedenen Wirtschaftskreise und der Eisenbahnverwaltung bestand, ausgearbeitet. Die Kommission gab ihr Gutachten 1915 ab. Mit geringen Änderungen wurde es angenommen und trat am 1. September 1916 in Kraft.

Der seit diesem Tage geltende Gütertarif ist nach dem Staffelprinzip gebildet. Für Frachtgüter sind neun allgemeine Tarifklassen und zwei Ausnahmetarife vorgesehen. Die Güterklassifikation ist nach dem Wertsystem mit Unterscheidung von Stückgut und Wagenladungen aufgestellt.

Der Tarif für lebende Tiere ist in drei Klassen geteilt: 1. Pferde, 2. Hornvieh u. dgl., 3. Kleinvieh.

Die damals festgesetzten Sätze sind inzwischen — erstmalig vom 1. September 1917 ab — wegen der Teuerung durch den Krieg und des sinkenden Wertes der norwegischen Valuta mehrfach erhöht worden durch Einführung von Zuschlägen.

Infolge der Veränderung des Wertes vieler Waren setzte die Staatsbahnverwaltung 1920 einen Ausschuß zur Ausarbeitung einer Gütertarifreform ein. Es sollte insbesondere eine Änderung in der Klassifizierung der einzelnen Güter eintreten, durch die der Eisenbahn Mehreinnahmen zugeführt werden sollten. Dieser Ausschuß gab bereits im Januar 1921 sein Gutachten ab. Man hatte damals für die etwa 1000 verschiedenen Waren, die der Gütertarif aufweist, die Preise geprüft und dabei festgestellt, daß diese im großen Ganzen gleichmäßig gestiegen waren. Nennenswerte Änderungen wurden daher von dem Ausschuß nicht in Vorschlag gebracht. Unter diesen Umständen sah man damals von einer Änderung ab.

Inzwischen ist man dem Gedanken einer Revision des geltenden Gütertarifsystems wieder nähergetreten. Man will eine Änderung in der Richtung, daß mehr als bisher geschäftsmäßige und privatwirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sein sollen, um eine Deckung für die Betriebsausgaben und einen Überschuß für die Verzinsung und Anlage eines Erneuerungsfonds zu erzielen.

Von einer allgemeinen neuen Erhöhung der Gütertarife will man in einem Augenblick, wo der Ausfuhrhandel schwer um seine Existenz zu kämpfen hat, absehen. Die Massengüter und

den Wagenladungsverkehr will man daher nicht weiter verteuern. Eine Änderung in der Güterklassifikation scheidet aus dem oben angeführten Grunde aus. Wohl aber verspricht sich der Leiter der Verkehrsabteilung der norwegischen Staatsbahn, Trafikdirektor Ingier, der kürzlich sich über diese Fragen gegenüber „Aftenposten" äußerte, viel von einer Vereinfachung des Stückgutverkehrs.

Von dem Güterverkehr, der im letzten Betriebsjahre 4,5 Mill. Tonnen aufweist, fallen nur etwa ½ Millionen auf den Stückgutverkehr. Dieser verhältnismäßig geringe Verkehr verteilt sich dazu noch auf 3—4 Millionen Abfertigungen, während die etwa 3,8 Mill. Tonnen Wagenladungen auf nicht ganz ½ Million Abfertigungen entfallen. Die Betriebskosten für den Stückgutverkehr sind also etwa siebenmal so hoch wie für den Wagenladungsverkehr. Man beabsichtigt daher, in Norwegen eine wesentliche Vereinfachung der Güterklassifizierung durch Herabminderung der vielen Klassen für den Frachtgutverkehr einzuführen und durch besondere Vergünstigungen die Versender zu veranlassen, mehr als bisher sich der Sammelladungen und ganzer Wagenladungen zu bedienen. Ein zurzeit in Ausarbeitung befindliches neues Gütertarifschema soll diesen Gedanken Rechnung tragen. P.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Im ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats** gab Reichsverkehrsminister Oeser in der Sitzung vom 5. August einen Überblick über die Entwicklung der Reichsbahn im letzten halben Jahr und insbesondere über die Fragen, die die augenblickliche Tarif- und Finanzpolitik der Reichsbahn bestimmen. An Referate der Verwaltung über die Finanz-, Tarif- und Verkehrslage schloß sich eine eingehende Erörterung an, deren Ergebnis in einer einstimmig angenommenen Entschließung zusammengefaßt wurde, wonach zur Wiederbelebung der Gesamtwirtschaft sowohl als auch im Interesse der Eisenbahneinnahmen ein sofortiger, jedoch vorsichtiger Abbau der Eisenbahngütertarife erforderlich erscheine. Die Aufrechterhaltung der heutigen Tarife werde bestimmt zu einem weiteren Rückgang der Eisenbahneinnahmen führen. Deshalb empfehle sich eine alsbaldige wirksame Ermäßigung der Tarife für Kohle als den wichtigsten Rohstoff. Eine Ermäßigung der übrigen Tarife erschien dem Ausschuß ebenfalls erwünscht, jedoch müsse deren Form, Ausmaß und Zeitpunkt von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Reichsbahn abhängig gemacht werden. Die Tarifierung der einzelnen Güter soll nach Maßgabe der wirtschaftlichen Bedürfnisse nachgeprüft werden. Zum Schluß wurden einzelne Tarifanträge für Oberschlesien beraten.

— **Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.** Das Direktorium erläßt folgende Einladung:

Durch den Machtspruch von Versailles wurde das deutsche Volk auf engsten Raum zusammengepreßt. Wertvollste Gebiete zur Versorgung der Industrie sind verloren gegangen; die noch zur Verfügung stehenden anbaufähigen Flächen genügen nicht für die Ernährung des Volkes.

Die Änderung der Grundlagen der Wirtschaft zwingen das deutsche Volk mehr denn je, alle Arbeit wirtschaftlich und intensiv zu gestalten. Vorbedingung dafür ist ein Verkehrswesen, das auf höchster Stufe steht. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, kann die Gütererzeugung bei konkurrenzfähigen Preisen so gesteigert werden, daß der deutschen Industrie der zu ihrem Leben notwendige Anteil an der Weltproduktion gesichert wird.

Große volkswirtschaftliche Ziele erheischen die Mitarbeit der ganzen Nation. Weiteste Volkskreise müssen von der Überzeugung durchdrungen werden, daß der Aufbau der deutschen Seeschiffahrt, der deutschen Binnenschiffahrt, der deutschen Eisenbahnen, sowie aller übrigen im Wirtschaftsleben notwendigen Verkehrsmittel das Interesse jedes einzelnen berührt. Um dem deutschen Volk die Bedeutung des Verkehrswesens in der Volkswirtschaft vor Augen zu führen, um zu zeigen, welche wirtschaftliche Tragweite eine Verbesserung des Verkehrswesens für den Wiederaufbau in sich birgt, wird im Jahre 1925 die Deutsche Verkehrsausstellung in München stattfinden.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 umfaßt den gesamten gegenwärtigen Stand des deutschen Verkehrswesens. Insbesondere wird sie enthalten: Bau, Betrieb und Verkehr von Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kleinbahnen, den Straßenbau und die Straßenverkehrsmittel einschließlich der Kraftfahrzeuge, die See- und Binnenschiffahrt und die damit zusammenhängenden baulichen Anlagen, den Luftverkehr, endlich das gesamte Postwesen einschließlich des modernen Funkwesens.

Für die Durchführung der Ausstellung steht das städtische Ausstellungsgelände auf der Theresienhöhe in München zur Verfügung, mit einer Gesamtfläche von 240 000 qm, darunter sechs Hallen mit 21 000 qm. Die Verschiedenartigkeit der Ausstellungshallen und der vorhandenen sonstigen Bauten des Geländes ermöglicht eine große Mannigfaltigkeit der Vorführungsart mit dem besonderen Vorzug, daß eigene Bauten und die damit verbundenen Kosten im allgemeinen gespart werden können.

Die Ausstellung wird in der Zeit zwischen Juni und Oktober 1925 abgehalten. Eine große Zahl von Fachvereinen hat bereits beschlossen, ihre Jahresversammlungen im Zusammenhang mit der Deutschen Verkehrsausstellung 1925 in München abzuhalten.

Daß die Ausstellung trotz der größten Bedrängnis des deutschen Volkes in Angriff genommen und von allen beteiligten Kreisen tatkräftig unterstützt wird, sei ein Zeichen dafür, daß Deutschland bestrebt ist, mit eisernem Willen in friedlichem Wettbewerb seine Stellung als Kulturvolk Europas zu erhalten und auszubauen.

Den mit den Grundlinien der Ausstellung in unmittelbaren sachlichen Zusammenhang stehenden Industrien ist Gelegenheit gegeben, ihre Erzeugnisse den Fachleuten und der Allgemeinheit in entsprechender Aufmachung vorzuführen.

Es ergeht hiermit Einladung zur Beteiligung an der Ausstellung und das Ersuchen, Anfragen an die Geschäftsstelle München, Ausstellungspark, Theresienhöhe 4a, zu richten.

Das Direktorium. Die Präsidenten: v. Frank, Staatssekretär, Leiter des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern; Dr. Küfner, Hofrat, rechtsk. II. Bürgermeister der Landeshauptstadt München; Dr. Schätzel, Staatssekretär, Leiter des Reichspostministeriums, Abteilung München; Dr. Wussow, Präsident des Vereins Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen, Mitglied des Reichswirtschaftsrates.

— **Technische Herbstmesse in Leipzig.** Während der Technischen Herbstmesse in Leipzig, die vom 31. August bis 6. September stattfindet, werden im Hause der Elektrotechnik folgende Vorträge gehalten:

Montag, den 1. September, vorm. 9.30: Herr Dr. Hillebrandt (AEG.) über die Entwicklung von Spezialtypen im Elektro-Maschinenbau.

Dienstag, den 2. September, vorm. 9.30: Herr Direktor Dr. Passavant über elektr. Niederspannungsanlagen und den Bau der darin verwendeten Verbrauchsapparate.

— **Zweiter Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß.** Am 4. und 5. September d. J. findet in Homburg v. d. H. (Kurhaus) der zweite internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß statt. Eine Reihe von Vorträgen aus dem technischen und tarifarischen Gebiet wird von hervorragenden Fachleuten aus Deutschland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Österreich, Ungarn und der Schweiz gehalten werden.

— **Der Ruhrkohlenmarkt im Juli 1924.** Die Absatzverhältnisse haben sich wie die „B.B.Ztg." schreibt im Monat Juli so ungünstig gestaltet, daß Feierschichten in verstärktem Umfange vorgenommen worden sind, nachdem die bedeutenden Lagermengen eine weitere Anfüllung kaum noch vertragen. Der effektiven Einschränkung der Förderung ist nun auch ein formeller Beschluß der Verkaufsorganisation erfolgt, und zwar derart, daß die Einschränkung in Kohle 25 %, in Koks 40 % und in Briketts 30% beträgt. Die Einschränkungszahlen sind prozentual recht niedrig gehalten, in Wirklichkeit bedingt der unzureichende Absatz eine erheblich höhere Einschränkung, namentlich in Koks, wo das Geschäft im Juli erheblich weniger als die Hälfte des normalen Umfanges ausgemacht hat. Es sind zunächst keinerlei Anzeichen dafür vorhanden, daß der laufende Monat August eine Besserung in die Marktverhältnisse hineinbringen wird. Die Lage des Kohlenmarktes wird in der Hauptsache bestimmt von der Situation in der Industrie. Hier verschlechtern sich die Absatzverhältnisse täglich, der Juli war einer der schlechtesten Monate, namentlich für den Eisenmarkt; der August gestattet vorläufig keine Ausblicke auf Besserung und damit auf vermehrten Kohlenverbrauch. Man muß vielmehr damit rechnen, daß, trotzdem am Geldmarkte sich unverkennbar eine langsame Erleichterung anbahnt, im laufenden Monat speziell in der Eisen- und in der Metallindustrie zu weiteren Einschränkungen der Betriebe übergegangen werden muß, und daß dadurch auch der Kohlenbedarf erneut zurückgehen wird. Dieser Umstand eröffnet auch für den Arbeitsmarkt, soweit er von der Lage des Kohlenmarktes beeinflußt wird, recht trübe Aussichten. Die Zahl der Feier-

schichten hat bereits einen hohen Grad erreicht, ihre Vermehrung wird bei den andauernd sich verschlechternden Absatzmöglichkeiten nicht zu umgehen sein, darüber hinaus aber sind die Zechen aus materiellen Gründen genötigt, die Belegschaften zu vermindern. Ein Teil der entlassenen Bergarbeiter hat versucht in der Landwirtschaft unterzukommen, der Prozentsatz ist aber gering und darüber hinaus bietet sich hier auch nur eine vorübergehende Arbeitsmöglichkeit. Zum Herbst ist eine stärkere Rückwanderung zum Bergbau auf Grund der Erfahrungen von früheren Jahren sicher zu erwarten. Ob die Unterbringungsmöglichkeit vorhanden ist, muß bezweifelt werden, es sei denn, daß eine entscheidende Wendung in der Lage der Industrie sich vollzieht zugunsten erheblich besserer Beschäftigung. Das Problem der Arbeitslosenbeschäftigung bereitet der Industrie andauernd ernste Sorgen.

— **Einheitliche Papiergrößen.** Die Reichsbahndirektion in Köln gibt bekannt, daß sie ihre Papiergrößen sowohl im Innenbetrieb als auch im Verkehr mit außerhalb, den deutschen Industrienormen (Din 476) anpassen werde. Sie ersucht, im Schriftverkehr mit ihr die gleichen Normen anzuwenden, um die Bearbeitung der Schriftstücke und ihre Aufbewahrung bequem und handlich zu gestalten.

— **Einfuhrverbot für Bienen.** Die Milbenseuche (Acarapis Woodi), auch Insel-Wight-Krankheit genannt, die seinerzeit in England und Schottland die Bienenzucht aufs schwerste geschädigt hat, ist nun auch auf dem Kontinent aufgetreten. Die Seuche ist bereits in mehreren Nachbarländern Deutschlands festgestellt. Um ihr Eindringen in das bisher unverseuchte Deutschland zu verhindern, wurde mit Wirkung vom 1. August dieses Jahres an die Einfuhr von Bienen mit und ohne Wabenbau und von gebrauchten Bienenwohnungen verboten. — Der Erreger der Seuche ist eine winzige Milbe (Acarapis Woodi), die in einem Teil des Atmungsapparates, in den vordersten Brusttaschen der erwachsenen Bienen lebt und sich hier auch fortpflanzt. Die von der Milbe befallenen Bienen werden flugunfähig und gehen dadurch alsbald zugrunde. Da die Ansteckung von Tier zu Tier innerhalb des Stockes sich sehr schnell vollzieht, führt die Krankheit in kurzer Zeit zum Eingehen des ganzen Volkes und schließlich des ganzen Standes. Bei Auftreten der Milbenseuche in Deutschland empfiehlt es sich, unverzüglich die Staatlichen Landesanstalten für Bienenzucht und die Biologische Reichsanstalt für Land- und Forstwirtschaft in Berlin-Dahlem zu benachrichtigen.

— **Allgemeine Deutsche Eisenbahn A.-G., Berlin.** Der Generalversammlung lag die Goldmarkeröffnungsbilanz vor, die ein Aktienkapital von 30 Mill. Goldmark ausweist, so daß sich eine Umstellung erübrigt. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Rechtsanwalt Dr. Beyer und Bankier Jacob Michael (Berlin).

— **Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Wetzlar.** Die aufstrebende Industriestadt Wetzlar hat einen Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes unter Architekten und Ingenieuren des deutschen Sprachgebietes ausgeschrieben. Vorgesehen sind folgende Preise: Ein erster Preis von 20 000 Goldmark, ein zweiter Preis von 15 000 Goldmark und ein dritter Preis von 10 000 Goldmark. Außerdem stehen weitere 10 000 Goldmark zum Ankauf von Arbeiten zur Verfügung. Dem Preisgericht steht das Recht zu, gegebenenfalls eine abweichende Preisverteilung vorzunehmen. Die ausführlichen Unterlagen und Bedingungen sind erhältlich vom Stadtbauamt Wetzlar gegen postfreie Einsendung von 60 Goldmark, die bei Einlieferung eines den Bedingungen der Ausschreibung entsprechenden Entwurfes zurückgezahlt werden. Von ausschlaggebender Bedeutung ist die Lösung der Verkehrsaufgaben. Der Wettbewerb verdient daher das besondere Interesse seitens der Verkehrstechniker.

— **Die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee.** Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz hat nunmehr die Pläne aufgestellt, nach denen die Arbeit in Angriff genommen werden soll. Die 136 km lange Strecke Basel-Konstanz ist in drei Abteilungen zerlegt, von denen die Strecke Basel-Eglisau durch eine badische und die Strecken Eglisau-Schaffhausen und Schaffhausen-Konstanz durch zwei verschiedene schweizerische Organisationen bearbeitet werden. Die Gesamtkosten sind auf 227 Millionen Schweizer Franken festgesetzt worden. Zunächst wird voraussichtlich die Strecke Basel-Eglisau in Angriff genommen werden, bei der drei Staustrecken mit drei Schleusen und ebenso vielen Kraftwerken vorgesehen sind.

— **Verluste der Rheinschiffahrt während der Ruhraktion.** Die Öffentlichkeit ist, wie die Rhein.-Westf. Wirtschaftszeitung schreibt, heute immer noch nicht eingehend darüber unterrichtet, welche furchtbare Einbuße die Rheinschiffahrt während der Zeit des passiven Widerstandes erlitten hat. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht den katastrophalen Rückgang des Schiffsverkehrs auf dem Rhein während des Ruhrkrieges:

Rheinhafenverkehr in Tonnen.

Hafenplätze	1913	1919	1920
Straßburg	2 727 017	1 971 847	1 971 393
Kehl	510 039	282 208	345 981
Karlsruhe	1 482 645	958 988	920 065
Mannheim	7 397 241	4 803 628	6 614 243
Ludwigshafen	2 872 745	1 453 760	2 155 776
Mainz	1 808 124	644 171	845 894
Düsseldorf	1 848 075	6 088 316	638 023
Duisburg und Ruhrort	**39 061 249**	—	15 427 060

Hafenplätze	1921	1922	1923
Straßburg	639 900	2 257 053	2 239 938
Kehl	123 886	586 930	206 804
Karlsruhe	316 667	1 665 242	89 847
Mannheim	5 003 723	7 000 360	1 172 328
Ludwigshafen	1 977 819	2 710 847	keine Angaben
Mainz	751 561	1 130 437	832 306
Düsseldorf	486 911	865 580	891 811
Duisburg und Ruhrort	10 326 468	13 174 479	**3 227 759**

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr im Monat Juli.** Im Juli sind in Hamburg angekommen 1078 Schiffe mit 1 252 009 Reg.-To. Netto, davon 846 Dampfschiffe mit 1 212 183 Reg.-To. Netto. 117 Schiffe mit 1 271 752 Reg.-To. Netto, davon 926 Dampfschiffe mit 1 174 360 Reg.-To. Netto. Im Juli 1924 sind von Hamburg abgegangen 1326 Schiffe mit 1 304 076 Reg.-To. Netto, davon 876 Dampfschiffe mit 1 246 349 Reg.-To. Netto. 1913 1744 Schiffe mit 1 316 101 Reg.-To. Netto, davon 961 Dampfschiffe mit 92 140 Reg.-To. Netto.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg im Monat Juli.** Das Verladegeschäft im Monat Juli war flau, entsprechend der Stagnation, der die deutsche Aus- und Einfuhr angesichts der ungeklärten wirtschaftlichen Zukunft z. Z. unterliegt. Einige Belebung zeigten dagegen die Verschiffungen von der Tschechoslowakei nach Hamburg.

Der Wasserstand auf Elbe und Oder hat sich im Laufe des Monats Juli wesentlich verschlechtert und sowohl in Magdeburg wie in Dresden gingen die Pegelstände unter die Normalgrenze. Erst in den letzten Tagen machte sich wieder eine Besserung bemerkbar. Die Frachtenlage im Verkehr bergwärts hat sich naturgemäß befestigt, da die Kähne bei dem geringeren Wasserstand ihre Tragfähigkeit nicht voll ausnutzen können; das kleine Ladungsangebot hat aber einer allzu lebhaften Frachtensteigerung entgegengewirkt.

Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg in Goldmark für 100 kg wie folgt:

nach Magdeburg	0,24	nach Tetschen	0,70
„ Schönebeck	0,25	„ Außig	0,78
„ Barby	0,26	„ Halle	0,50
„ Aken	0,27	„ Berlin Kohlen	0,48
„ Wallwitzhafen	0,28	„ Berlin Getreide	0,52
„ Kleinwittenberg	0,33	„ Breslau schw. Futtermittel	0,70
„ Torgau	0,35		
„ Riesa	0,45	„ Breslau Schwergetreide	0,85
„ Dresden	0,48		
„ Laube	0,70		

Alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

— **Der Stettiner Hafen im Juli.** Der seewärtige Güterumschlag erreichte über 300 000 t, von denen rund 255 000 t auf die Einfuhr entfielen, während die Ausfuhr etwas über 52 000 t erreichte. Unter der Einfuhr stehen wie bisher an erster Stelle die Eingänge an Erz, die rund 120 000 t erreichten. Der überwiegende Teil wurde aus Schweden, und zwar hauptsächlich von Lulea eingeführt, doch sind auch Transporte aus Norwegen und Spanien zu verzeichnen. Neben diesen Eisenerzeingängen sind noch rund 3000 t Kupfererze aus dem Mittelmeer eingeführt worden. Die Zufuhren an Kohlen umfaßten rund 42 000 t, von denen die größere Hälfte aus englischen Häfen, in steigendem Maße aber auch Transporte aus den Rhein- und Ruhrhäfen eingingen.

Die Binnenschiffahrt konnte sich während des größten Teils des Monats Juli lebhaft halten, da der Wasserstand der Oder ausreichend blieb. Gegen Monatsende machte sich hemmend das Zurückgehen des Wasserstandes und der Streik in Oberschlesien bemerkbar. Im ganzen konnten im Eingang von oderaufwärts rund 550 Fahrzeuge gezählt werden, die hauptsächlich ober-

schlesische Kohle, ferner Holz, Baumaterial und Güter einbrachten. Im Ausgang betrug die Zahl rund 650 Fahrzeuge, die vorzugsweise Erze, daneben aber auch Phosphor, Schwefelkies und Güter aller Art geladen hatten.

Österreich.

— Elektrischer Betrieb auf der Salzkammergutlinie. Am 24. Juli ist der elektrische Betrieb auf der ganzen Salzkammergutlinie von Stainach-Irdning bis Attnang-Puchheim aufgenommen worden. Wie überall, wo der elektrische den Dampfbetrieb ablöst, vollzieht sich dieser Wechsel im Schrittmaß der Anlieferung der elektrischen Lokomotiven. Deshalb wird auch auf der Salzkammergutlinie ein Teil der Züge — und zwar der kleinere — einstweilen noch mit Dampfkraft befördert werden, aber vorwiegend wird sich der durchgehende Personen- und Schnellzugsverkehr von nun an elektrisch abwickeln.

Die Elektrisierung der Salzkammergutlinie hat eine Bauzeit von zwei Jahren beansprucht. Teilstrecken kamen weit früher in elektrischen Betrieb, vor allem das Linienstück Stainach-Irdning-Bad Aussee, wo der gesamte Zugverkehr sich seit dem heurigen Frühjahr elektrisch abwickelt. Der Plan zur Elektrisierung der Salzkammergutbahn reicht in die Zeit vor dem Kriege zurück und war daher in den seine Wirtschaftlichkeit nachweisenden Grundlagen technisch und rechnerisch bereits vorbearbeitet, als mit dem Gesetz vom 23. Juli 1920 ein Bauplan für die schrittweise Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Bundesbahnen aufgestellt wurde. Seine Ausführung wurde erleichtert durch den Umstand, daß im Elektrizitätswerk der Aktiengesellschaft Stern & Hafferl in Steeg eine erweiterungsfähige Kraftquelle bereits vorhanden war.

Die Linie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim hat eine Länge von 107 km, verläuft größtenteils in gebirgiger, kurvenreicher Trasse, durchfährt zehn Tunnels — darunter den Sonnsteintunnel von anderthalb Kilometer Länge — und gliedert sich in zwei Steilrampen mit einer Steigung von 14,3 pro Mille und 25 pro Mille. Die Stromversorgung der Linie erfolgt aus dem Kraftwerk Steeg der Elektrizitätswerke Stern & Hafferl A.-G. Dieses bisher ausschließlich der Stromerzeugung für allgemeine Licht- und Kraftzwecke dienende Werk ist für den Bahnbetrieb durch die Verlegung einer zweiten Druckrohrleitung von 1 m Lichtweite und durch Aufstellung zweier neuer Maschinensätze, deren Generatoren die Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke und deren Turbinen die Maschinenfabrik J. M. Voith lieferten, ausgestaltet worden. Der bauliche Teil wurde durch die Bauunternehmung Stern & Hafferl in Gmunden ausgeführt. Zwei Peltonturbinen von je 5000 Pferdestärken Höchstleistung (davon eine als Reserve) treiben zwei Einphasenstromgeneratoren für maximal 4800 Kilo-Volt-Ampère an. Der von ihnen mit 5000 Volt gelieferte Einphasenstrom wird in zwei Transformatoren auf die mittlere Fahrleitungsspannung von 15 000 Volt umgewandelt. Ein neu errichteter Schalthauseinbau faßt die nach den modernsten Grundsätzen gebaute Schaltanlage in sich.

Die Speisung der Strecke erfolgt ungefähr in deren Mitte von einem Schalthause aus, das am Bahnhofe Steeg gelegen mit dem Kraftwerke durch eine 1—2 km lange, doppelt ausgestaltete Freileitung verbunden ist. In dieser Schaltstation befinden sich die automatischen Hauptschalter und die Blitzschutzeinrichtung. Die Streckenausrüstung wurde im Streckenteil Steinach-Irdning-Bad Aussee bis Ebensee von den Österreichischen Brown-Boveri-Werken, von Bad Aussee bis Ebensee von den Siemens-Schuckert-Werken und von Ebensee bis Attnang-Puchheim von der A. E. G.-Union ausgeführt. Die in Dienst gestellten elektrischen Lokomotiven mit drei Trieb- und zwei Laufachsen und einer Dauerleistung von 1000 Pferdestärken wurden von der A. E. G.-Union im Vereine mit der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft gebaut.

Zwar ist der elektrischen Erstbefahrung der Salzkammergutbahn die Aufnahme des elektrischen Betriebes in einer Teilstrecke der Arlbergbahn um Jahresfrist vorausgegangen, aber als geschlossene Streckeneinheit kommt die Linie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim als erste unter den zur Elektrisierung ausersehenen Vollbahnen im Juli 1924 ohne Bauverzögerung in den elektrischen Betrieb.

— Neue Bergseilbahnen in Österreich. Zur Förderung der Durchführung des Planes einer Seilbahn von Hirschwang auf die Rax hat eine vom Bundesminister für Handel und Verkehr einberufene Konferenz der beteiligten Kreise stattgefunden, in der die Einzelheiten erörtert und insbesondere die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Seilbahn dargelegt wurde. Die Konferenz beschloß einmütig, den Plan so rasch als möglich der Verwirklichung zuzuführen; die Vertreter des Handelsministeriums gaben die Erklärung ab, daß die Regierung bei Behandlung der administrativen Seite der Angelegenheit bestrebt sein werde, die rascheste Durchführung zu ermöglichen. Unterdessen hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr für einen gleichen Plan in Tirol, nämlich die Erbauung einer Seilbahn auf die Zugspitze, ebenfalls die Bewilligung erteilt und den Wunsch ausgesprochen, daß auch dieser Plan bald fertiggestellt werden könne. Die Bauarbeiten sind in diesem Falle bereits weit vorgeschritten, so daß mit der Eröffnung der Seilbahn auf die Zugspitze noch im heurigen Jahre gerechnet werden kann.

— Österreichische Bergbaustatistik. Zu Beginn des Jahres war in ganz Österreich an Grubenmaßen eine verliehene Fläche von 34 868,7 ha zu verzeichnen. Hiervon entfielen auf Steiermark 14 634,6 ha, auf Oberösterreich 6938,1 ha, auf Kärnten 4983,8 ha, auf Niederösterreich 4756,5 ha und auf Tirol 1942,3 ha; der Rest verteilt sich auf Salzburg, Vorarlberg und das Burgenland. Im Laufe des Jahres wurden 289,8 ha gelöscht und 907,2 ha neu verliehen, so daß sich am Jahresschlusse die Gesamtsumme der verliehenen Fläche auf 35 486,1 ha belief. Von dieser Fläche wurden 34 909,9 ha an 233 Private verliehen. Die gesamte verliehene Tagmaßenfläche belief sich am Schlusse des Jahres 1923 auf 258,1 ha, die sich auf 26 private Bergwerksmaßenbesitzer verteilen. Von den 35 486,1 ha Grubenmaßen entfielen auf Kohle 23 134,3 ha, auf Eisenerze 4983,1 ha, auf andere Erze 4945,7 ha, auf Graphit und Erdöl 1517,1 ha und auf Ölschiefer 905,9 ha.

— Personalnachrichten. Alois Czedik †. Im hohen Alter von 94 Jahren ist am 19. Juli in Wien Alois Czedik, einer der hervorragendsten Eisenbahnfachmänner der alten österreichischen Monarchie gestorben. Wir werden seinen Lebenslauf und seine Verdienste in einem besonderen Nachruf würdigen.

Niederlande.

— Eine Untergrundbahn in Amsterdam. Nachdem bereits vor zwei Jahren der Gedanke, in Amsterdam ein Netz von Untergrundbahnen anzulegen, eifrig erwogen worden ist, hat nunmehr der Direktor der öffentlichen Werke der zurzeit 707 000 Einwohner zählenden Hauptstadt der Niederlande im Zusammenhang mit der „Groß-Amsterdam"-Frage folgende Linien zum Ausbau vorgeschlagen: Eine Ringlinie soll zunächst von dem als Mittelpunkt des ganzen Netzes gedachten Platz am Hauptbahnhof ausgehen und von dort über Oosterdok-Neue Heerengracht-Parklaan-N. Keizersgracht unter der Amstel her weiter unter der Keizersgracht und Brouwersgracht wieder zum Hauptbahnhof führen; von dort ist eine Tunnelverbindung unter dem Ij her zu den nördlich gelegenen Stadtteilen bereits geplant. Weiter sollen vom Hauptbahnhof zwei Linien ausgehen; die eine nach Westen durch Singel-Brouwershaven zum Haarlemmerplein, die andere nach Osten über den Zoologischen Garten bis hinter die Muidenpoort. Endlich soll eine Linie vom Südwesten her (Overtoom) durch Singel- und Leidschegracht zur Keizersgracht führen und dort den Anschluß an die Ringlinie finden. (N. R. Ct.)

— Ergebnisse holländischer Schiffahrtslinien im Jahre 1923. Als Dividende verteilen die Stoovaart Maatsch „Nederland" 8 %, der Rotterdamsche Lloyd 3 % und die Kön. Paketvaart Maatsch. 8½ %.

— Der Rheinverkehr im Hafen von Amsterdam betrug nach dem Jahresbericht der Handelskammer Amsterdam im Jahre 1923 nur die Hälfte des Verkehrs von 1922 und nur ein Drittel des Verkehrs im Jahre 1913.

Übrige europäische Länder.

— Gesellschaftsreisen der Staatsbahnen in Schweden und Norwegen. Auf Veranlassung des Nordisk resebureau in Stockholm veranstalten die schwedische und norwegische Staatsbahnverwaltung unter Anschluß einiger schwedischer Privatbahnen Gesellschaftsreisen. Die Übernachtung erfolgt, wenn möglich, im den Schlafwagen. So verläßt am 17. August ein aus Schlafwagen 2. Klasse bestehender Sonderzug Kristiania zu einer Fahrt nach Bergen. An den Hauptpunkten der Hochgebirgsbahn Kristiania-Bergen, nämlich in Finse, Myrdal (Abstecher ins Flaamstal und nach dem berühmten Sognefjord), Voss, Bergen sind halb- bis eintägige Aufenthalte vorgesehen. Die Reise dauert 5 Tage. Der Preis beträgt ab und zurück Stockholm 227 Kr., bei Abfahrt und Ankunft in Gotenburg 195 Kr. Hier sind einbegriffen alle Reisen, Bettkarte, sämtliche Mahlzeiten und Wagenfahrten. Seitens Norwegens ist eine derartige Reise nach der schwedischen Landschaft Darlekarlien (Röttvik), Uppsala und Stockholm geplant.

— Bahnbau in Nordschweden. In Übereinstimmung mit den im Jahre 1917 dem Reichstage unterbreiteten Vorschlägen ist nun-

mehr die endgültige Linienführung der Strecke Jörn—Stenträsk der Staatsbahnlinie Jörn—Gubbligaure, einer Verbindungsbahn der nordschwedischen Stammbahn (Bräcke—Boden) mit der sog. Inlandsbahn, festgesetzt worden. Mit den Arbeiten, für die ½ Mill. Kronen bewilligt sind, soll sofort begonnen werden.

— **Die schwedische Schiffahrt.** Kürzlich veröffentlichte Lloyds Register wieder zuverlässige Ziffern über die Welttonnage. Berücksichtigt man nur Schiffe von 100 Br.-Rg.-To. und darüber, so erhält man für Schweden folgende Zahlen:

Juni 1914	992 000 Br.-T.
1. Juli 1924	1 146 000 Br.-T.
demnach ein Zuwachs von	154 000 Br.-T.

Die Tonnage Schwedens ist also nur um 10,6 % gegen die Vorkriegszeit gestiegen. Schweden nimmt jetzt die zehnte Stelle unter den seefahrenden Nationen ein. Zum Vergleich sei die Tonnage der Schweden vorgehenden Länder nach dem Stande vom 1. Juli 1924 erwähnt:

England	18 917 000 Br.-T.
U. S. A.	11 823 000 Br.-T.
Japan	3 655 000 Br.-T.
Frankreich	3 193 000 Br.-T.
Deutschland . . .	**2 856 000 Br.-T.**
Italien	2 676 000 Br.-T.
Niederlande	2 533 000 Br.-T.
Norwegen	2 326 000 Br.-T.
Spanien	1 163 000 Br.-T.
Schweden	**1 146 000 Br.-T.**

Bemerkenswert an dieser Übersicht ist, daß Deutschland, das einst mit einer Tonnage von 5 098 000 Br.-To. an zweiter Stelle stand und durch den Krieg fast die gesamte Handelsflotte verloren hatte, wieder die 5. Stelle einnimmt.

— **Verstaatlichung der Bahnen in der Tschechoslowakei.** Die tschechoslowakische Regierung bereitet für den 1. Januar 1925 die Übernahme sämtlicher Privatbahnen durch den Staat vor. Zu diesem Zweck sollen bereits im Oktober die Verhandlungen mit den Aktionären beginnen. Die Verhandlungen über die Verstaatlichung der Bahn Marienbad-Karlsbad beginnen am 21. Oktober. Die durch deutsch-böhmisches Gebiet führende Aussig-Teplitzer und die vorwiegend in deutsch-böhmischem Gebiet gelegene Buschtiehrader Eisenbahn wurden bekanntlich bereits verstaatlicht.

— **Der Hafen von Triest.** Nach den amtlichen Statistiken, die neuerdings durch die Handelskammer Triest verbreitet werden, ist der Eisenbahn- und Schiffsverkehr dort derart gestiegen, daß die Vorkriegsziffern seit März 1924 bereits überschritten werden. Alle Reedereien haben ihre Schiffe vermehrt, namentlich für den Levantedienst; die Bilanzen des Lloyd Triestino (früher österreichischer Lloyd), der Cosulich-Linie und der anderen Schiffahrtsgesellschaften erscheinen nicht ungünstig, wenn auch Dividenden meist nicht verteilt wurden. Durch die Einführung billiger Eisenbahntarife hat die italienische Regierung einen großen Teil des internationalen Handels nach Triest ziehen können; es ist bekannt, daß Österreich durch den „Vertrag“ von St. Germain gezwungen wurde, seine Seehafentarife zugunsten Triests bestehen zu lassen, während der „Vertrag“ von Versailles für Deutschland das Gegenteil verlangte.

Aus anderen Quellen aber ergibt sich, daß die Einrichtungen des Hafens von Triest noch recht unvollkommen sind. Vor allem fehlt es an Wagen, so daß durch die hierdurch hervorgerufene Steigerung der Liegekosten die Verbilligung der Bahntarife wieder aufgehoben wird. Lieferungsverträge über Triest sollen daher nur selten eingehalten werden können. Namentlich hat dadurch die Tschechoslowakei, nach den Angaben ihres Triester Konsulats, zu leiden. Die Warenbörse in Prag hat daher auch bereits Schritte unternommen, um hier Abhilfe zu schaffen. (N. R. C.)

— **Neuer Rangierbahnhof bei Antwerpen.** Nach belgischen Nachrichten wird der neue nördlich von Antwerpen bei Wilmarsdonk anzulegende Rangierbahnhof der größte Belgiens werden und die großen Verschiebebahnhöfe Schaerbeek bei Brüssel-Nord und Meirelbeke bei Gent bedeutend an Größe übertreffen; er soll nämlich 5 km lang und 2 km breit werden. Die Geleise sollen rund um den Bahnhof in einer ovalen Spiralform angelegt und ferner nicht weniger als 360 Lokomotivstände vorgesehen werden. Die Baukosten betragen 200 Mill. Frcs., und der Bahnhof soll bereits 1926 in Betrieb genommen werden.

Wenn diese Nachrichten zutreffen, handelt es sich um einen Bahnhof von ganz außergewöhnlichen Maßen. (N. R. Ct.)

— **Ausbau von Zeebrügge.** Die für die Frage der Hafenbauten in Zeebrügge eingesetzte Parlamentskommission ist zu folgenden Beschlüssen gekommen: Die belgische Regierung hat die Kosten für das Offenhalten des Fahrwassers auf 8 bis 10 m zu übernehmen. Von Staats wegen sind in Zeebrügge Landungs- und Schiffahrtseinrichtungen zu treffen. Der Bau des Hafens fördert die Interessen der belgischen Industrie, ein Freihafenbezirk ist vorzusehen. Einrichtungen für die Fischerei, namentlich die Heringsfischerei, sind erwünscht. Im übrigen ist die Kommission der Meinung, daß Zeebrügge Antwerpen gegenüber hinsichtlich der Linienschiffahrt und auch für einzelne Kauffahrteischiffe günstiger gelegen sei, weil es unmittelbar an der großen Schiffahrtsstraße liege. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die die Freihaltung der Scheldemündung für die große Schiffahrt Antwerpens dauernd haben wird, sind die Pläne für Zeebrügge von der größten Bedeutung.

— **Die Reform des spanischen Eisenbahnwesens.** Der D. A. Z. wird aus Madrid berichtet: Das Grundübel, an dem von Anfang an die spanische Bahnverwaltung litt, war das ziemlich ungeklärte Zwitterverhältnis, in dem die wechselseitigen Beziehungen des Staates zu den einzelnen Eisenbahngesellschaften standen, so daß das zur Anwendung kommende System weder das von Staatsbahnen, noch das auf eigene Gefahr arbeitender, selbständiger Gesellschaften ist. Der Staat hat wohl die Verpflichtung zu bestimmten Zuschüssen, die in beunruhigenden Proportionen angewachsen waren, übernommen, doch stand ihm nicht das entsprechende Recht zu, in die Verwaltung der Bahnlinien einzugreifen oder sich am Gewinn zu beteiligen; andererseits aber hing die Höhe der Tarife von der staatlichen Genehmigung ab. Namentlich aber unter der Rückwirkung der wirtschaftlichen Umwälzung, die der Weltkrieg mit sich gebracht hatte, war diese an sich nicht einwandfreie Lage direkt in ein kritisches Stadium eingetreten. Die Kosten des Betriebs hatten sich seit 1914 um rund 100 % erhöht; in Anbetracht dessen wurde den Bahngesellschaften im Jahre 1918 eine Steigerung der Tarife im Höchstbetrag von 15 % zugebilligt und hieran auch in der Folgezeit festgehalten; der Staat sah sich daher genötigt, die durch die zunehmenden Gehaltsansprüche des Personals entstandenen Mehrausgaben auf sich zu nehmen.

Vor einigen Monaten bereits wurde durch Bildung eines der Regierung unterstellten Ober-Aufsichtsrats des Bahnwesens (Consejo Superior de Ferrocarriles) der Versuch gemacht, einen Wandel in diesen allmählich unhaltbaren Zuständen zu schaffen und, auf Grund der Vorarbeiten dieser neuen Institution, durch ein Königliches Dekret vom 12. Juli eine durchgreifende Reform der Bahnverwaltung angeordnet. Ohne auf die Einzelheiten dieser Neuordnung näher eingehen zu können, läßt sich ihre Richtung etwa dahin zusammenfassen, daß der Staat, wenn es auch nicht möglich war, den bisherigen Parallelismus zwischen ihm und den Gesellschaften vollkommen umzumodeln, ein sehr viel stärkeres Einspruchsrecht als früher in Anspruch nimmt, unter Beibehaltung des Oberaufsichtsrats, der aus Beamten, Vertretern der Bahngesellschaften und technischen Sachverständigen zusammengesetzt sein soll. Vor allen Dingen behält sich der Staat die Entscheidung vor, in Fragen der Verbesserung des Dienstbetriebes und das Recht, die Ausführung und Ausbeutung neuer Linien und sonstiger Verkehrsanlagen selbst zu übernehmen, sofern die Gesellschaften hierzu nicht in der Lage sind. Daneben wird der sehr wichtige Grundsatz aufgestellt, der Gradmesser für die Höhe der Tarife müsse der Gesichtspunkt sein, daß durch sie die Betriebskosten gedeckt werden. Zur Vereinfachung der Verwaltung und aus Sparsamkeitsrücksichten bleibt vorbehalten, eine Neueinteilung des Eisenbahnnetzes vorzunehmen, bei der nicht mehr, wie bisher, die Besitzfrage der verschiedenen Gesellschaften an den einzelnen Linien den Ausschlag geben wird. Endlich verdient, als finanzielle Maßnahme von einschneidender Bedeutung, die Beschränkung des Emissionsrechts von Obligationen der Gesellschaften zugunsten des Staates Beachtung.

Gleichzeitig mit dieser hier in den gröbsten Umrissen skizzierten Verordnung wird der Vorschlag eines Kredites von 1½ Milliarden Pesetas bekanntgegeben zum Bau neuer Bahnlinien und Verbesserung der bereits vorhandenen. Es handelte sich hierbei um das Projekt des Baues von 12 850 km neuer Linien, das in 20 Jahren durchgeführt sein soll und dessen Kosten mit rund fünf Milliarden veranschlagt werden. Die Ausführung der großen Hauptlinien: Santander-Calatayud, Madrid-Valencia und der direkten Verbindung Paris-Madrid-Algeciras durch den Pyrenäentunnel von Canfranc, die seit geraumer Zeit schon ernstlich erörtert wird, ist bei dieser Berechnung nicht inbegriffen. Einen in der Presse wiederholt mit Leidenschaft behandelten strittigen Punkt bildet hierbei die Beurteilung bzw. Verurteilung der Zweckmäßigkeit der Heranziehung ausländischen Kapitals.

— **Verkehrsabkommen zwischen Rußland und Finnland.** In Helsingfors sind kürzlich mehrere Abkommen, die sich auf den Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonverkehr beziehen,

von Rußland und Finnland unterzeichnet worden. Das wichtigste unter diesen Abkommen ist das Eisenbahnabkommen, das zur Belebung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Finnland und Rußland und zur Förderung des russischen Transitverkehrs nach Skandinavien beitragen soll. Vorgesehen ist ein direkter Personen- und Frachtenverkehr, wobei nach Möglichkeit Umsteigen und Umfrachten vermieden werden soll. Die beiderseitigen Eisenbahnen sind nach dem Vertrage für den geordneten Transport von Gepäck und Frachten auf ihren Linien verantwortlich. Die Verantwortung für die Transporte über den Fluß Sestra übernehmen beide Staaten. Durch das Abkommen sind die Frachtsätze stark ermäßigt worden. Das Postabkommen sieht einen geordneten direkten Austausch der Poststücke vor. Außerdem gibt jede Vertragsseite der anderen den Transitverkehr für Postsachen über ihr Gebiet frei. Auch eine Luftpostverbindung ist beabsichtigt. Das Fernsprechabkommen setzt folgende Linien für den gegenseitigen Verkehr fest: Leningrad-Wyborg, Leningrad-Helsingfors, Moskau-Wyborg, Moskau-Helsingfors. Jede Vertragsseite verpflichtet sich, die Leitung bis nach Bjeloostrow zu ziehen. Das Telegraphenabkommen setzt den geordneten direkten Austausch von Telegrammen bei freiem Transitverkehr auf folgenden Linien fest: Moskau-Helsingfors, Leningrad-Wyborg. Der drahtlose telegraphische Verkehr ist vorgesehen. Die Einnahmen aus Telegrammen, die direkt über das dänische Kabel gesandt werden, das Rußland mit den europäischen Staaten verbindet, sollen zwischen Finnland und Rußland geteilt werden.

Sämtliche vier Abkommen (Telephonverbindung, Personen- und Güterbeförderung im direkten Eisenbahnverkehr, Postverkehr und Telegraphenverkehr zwischen Finnland und Rußland) bedürfen noch besonderer bestätigender Erklärung von seiten Finnlands und Rußlands. Der ganze Wortlaut der Abkommen liegt bisher nicht vor, da diese noch nicht veröffentlicht sind.

— **Neuordnung des Personenzugverkehrs bei der englischen Großen Westbahn.** Der bisherige Fahrplan der Großen Westbahn beruhte auf der geschichtlichen Entwicklung des Verkehrs; am 14. Juli hat die Eisenbahngesellschaft einen neuen Fahrplan eingeführt, der auf ganz anderen Grundlagen aufgebaut ist: es ist für den Fernverkehr ein Fahrplan in Kraft getreten, der dem „starren Fahrplan“ der Vorortstrecken sehr nahe kommt; die Züge nach derselben Richtung fahren dabei stets zur gleichen Minute in den verschiedenen Stunden ab. So verlassen z. B. die Züge nach Birmingham den Londoner Bahnhof Paddington stets 10 Minuten nach der vollen Stunde, diejenigen nach Bristol 15 Minuten, nach dem Westen und Weymouth 30 Minuten, nach Worcester und dem westlichen Midland 45 Minuten, nach dem südlichen Wales 55 Minuten nach der vollen Stunde. In der Gegenrichtung fahren die Züge nach London von Birmingham zur vollen Stunde, von Bristol und Cardiff 15 Minuten nach der vollen Stunde ab. Natürlich sind dabei nicht alle Stunden gleichmäßig besetzt.

Dient diese Neuregelung des Fahrplans der Bequemlichkeit der Reisenden, so ist die zweite Maßnahme, die bei der Neuordnung des Personenverkehrs bei der Großen Westbahn getroffen worden ist, auf das Ziel gerichtet, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Auf allen Strecken sollen nur noch geschlossene Züge verkehren, von denen jeder einer Strecke dauernd zugeteilt ist. Das Auflösen eines Zugs am Ziel seiner Fahrt, um die einzelnen Wagen zu anderen Fahrten zu verwenden, soll grundsätzlich ausgeschlossen sein. Zur Verstärkung der Züge bei zunehmendem Verkehr sollen besonders abgestellte Wagen dienen. Wenn die Wagen instandsetzungsbedürftig sind, wird der ganze Zug der Werkstatt zugeführt. Der Gepäckwagen steht auf der Fahrt immer an derselben Stelle; dadurch sollen die Aufenthalte unterwegs verkürzt werden, indem sich die Ladearbeiter mit ihren Karren gleich an der richtigen Stelle des Bahnsteigs aufstellen und unnützes Hin- und Herfahren des Gepäcks vermieden wird. Die Zugpläne sind so aufgestellt, daß jede Wagengruppe täglich zwei Fahrten ausführt. Durch die Neuordnung sollen 32 Lokomotiven gespart und die Möglichkeit geschaffen werden, neun vollständige Züge aus Durchgangswagen, die bisher regelmäßig liefen, als Reserve abzustellen. Trotzdem soll nicht nur die bisherige Anzahl von Zügen mit den bisherigen Geschwindigkeiten verkehren, sondern der neue Fahrplan soll sogar in dieser Beziehung erhebliche Verbesserungen enthalten. Er enthält 40 täglich verkehrende Züge, die Strecken von 134 bis 364 km ohne Aufenthalt durchfahren; 28 Züge legen 100 Meilen (161 km) zurück, ohne anzuhalten. Zwischen London (Paddington) und Birmingham, eine Entfernung von 177 km, verkehren neun Züge, die zur Fahrt nur zwei Stunden brauchen.

— **Der Kanaltunnel** ist durch die Erklärungen Mac Donalds wieder zum Gegenstand der Erörterungen gemacht worden. Die Reichsverteidigungskommission soll sich in der allernächsten Zeit mit den Plänen befassen, denen etwa 400 Mitglieder des Parlaments günstig gegenüberstehen. Die Kosten werden jetzt auf 29 Millionen Pfund geschätzt, das Kapital soll sich mit 8 % verzinsen.

— **Hafenverkehr in Konstantinopel.** Im Hafen von Konstantinopel sind nach der jetzt veröffentlichten amtlichen Aufstellung im Jahre 1923 13 365 Dampfer, 1971 Motorsegler und 771 Segler, ungefähr 30 Nationen angehörend, eingelaufen. Die englische Flagge steht an erster Stelle; es folgen dann Italien, Frankreich, die Türkei selbst, Rumänien und Griechenland.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau in Südwestafrika.** Mitte Mai ist auf dem ersten 28 km langen Abschnitt der Eisenbahn Windhook-Gobabis der Verkehr eröffnet worden; sie führt von Windhook nach Osten und endigt zurzeit in Kapps Farm. Beim Ausbau des Hafens Walfisch-Bai ist die Wasserversorgungsanlage nahezu fertiggestellt. Der Bau von Kühlhäusern ist im Gange.

— **Ausbau der Verkehrsmittel in Südindien.** Das Eisenbahnamt von Britisch Indien hat kürzlich umfassende Pläne zur Förderung des Verkehrs im südlichen Teil von Indien gutgeheißen; Diese Pläne sollen alsbald ausgeführt werden. Der südliche Teil des Bezirks Madras, sowie die Eingeborenenstaaten Cochin und Travancore sind noch nicht so reichlich mit Verkehrsanlagen, sowohl für den Transport auf Schienen wie zu Wasser, ausgestattet, wie der nördliche Teil. Durch die geplanten Anlagen soll das Wirtschaftsleben dieser aussichtsreichen Gegenden gefördert werden. Voraussichtlich wird dadurch wieder das Bedürfnis geweckt werden, weitere Eisenbahnen zu bauen. Die Planungen umfassen unter anderem den Bau einer Vollspurbahn zwischen Shoranur und Nilambur, die das Moplahland mit seinen reichen Beständen an Teak- und Bambusholz durchqueren soll. Neben der wirtschaftlichen kommt dieser Eisenbahn auch strategische Bedeutung zu. Ferner sollen zwischen Virudupatti und Tenkasi und von Villupuram nach Trichinopoly Eisenbahnen gebaut werden. Letztere Stadt hat einen Hafen, den man für stark entwicklungsfähig hält. Im Laufe der Zeit soll auch die Meterspurbahn des Staates Cochin auf Vollspur umgebaut und so ihre Leistungsfähigkeit erheblich erhöht werden; beim jetzigen Zustande geht der Verkehr auf ihr nur mit großer Langsamkeit vor sich und ihre Anlagen leiden unter Überlastung. Die Eisenbahn Madras-Tambaram soll zweigleisig ausgebaut werden. Die Hafenanlagen von Cochin und Tuticorin, die jetzt schon erheblichen Verkehr haben, sollen neuzeitlich ausgestaltet werden. Die Kosten für all diese Anlagen sind zwar hoch, doch ist man der Ansicht, daß es lohnen wird, sie aufzuwenden, da sie jetzt schon z. T. blühenden Bezirken zu weiterer wirtschaftlicher Entwicklung verhelfen sollen.

— **Die Staatsbahnen auf Java** werden für 1925 Mittel bereitstellen für die Elektrisierung der Linie Batavia-Buitenzorg und für den Neubau der Strecke Garvet-Tjikadjang.

— **Die Pennsylvania-Eisenbahn im Jahre 1923.** Die Pennsylvania-Eisenbahn umfaßt ein Netz von 18 820 km Länge, das sich außer über den Bezirk Columbia über 12 der die Vereinigten Staaten von Amerika bildenden Bundesstaaten erstreckt. 17 030 Kilometer dieses Netzes sind Eigentum der Gesellschaft selbst, auf 1790 km führt sie nur den Betrieb. In ihrem Verkehrsgebiet wohnt etwa die Hälfte der Bevölkerung der Vereinigten Staaten, und ihr Verkehr, in Tonnenmeilen gemessen, macht etwa 10 % des gesamten Güterverkehrs dieses Landes aus. Das Aktienkapital der Pennsylvania-Eisenbahn befindet sich in den Händen von 144 228 Aktionären. Sie hat 247 400 Bedienstete, die 423 Mill. Dollar Einkünfte beziehen.

Die günstige Entwicklung des Verkehrs, die schon vorher eingesetzt hat, hat auch im Jahre 1923 angehalten, wenn auch einige andere Eisenbahngesellschaften noch bessere Fortschritte zu verzeichnen hatten. Der Betriebsüberschuß von 88 065 252 Dollar (gegen 79 832 502 Dollar im Vorjahre) ergab eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,01 % (gegen 3,78 % im Jahre 1922). Für das Aktienkapital konnte eine Dividende von 6 % ausgeschüttet werden.

Der Güterverkehr brachte mit 521 Millionen Dollar 14 % mehr als 1922 ein; insgesamt betrugen die Einnahmen 775 Millionen, d. s. 11 % mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben waren aber demgegenüber, veranlaßt durch die höheren Betriebsleistungen, um 10,6 % auf 634 Millionen gestiegen; auch die erhöhten Unterhaltungskosten, sowohl für die baulichen Anlagen wie für die Betriebsmittel, hatten erheblichen Anteil an dieser Vermehrung der Betriebsausgaben. Im Jahresbericht, den die Verwaltung den Aktieninhabern erstattet, wird namentlich auch über die hohe Belastung durch Steuern geklagt; gegen 15,7 Mill.

Dollar vor zehn Jahren waren 1923 36 Millionen Steuern zu bezahlen, und die Steuern aller amerikanischen Eisenbahnen zusammen übersteigen die von ihnen geleisteten Dividenden.

Allgemeines.

— Lokomotivbau in 65 Tagen. Wie in den „Kruppschen Monatsheften" berichtet wird, wurde beim Lokomotiv- und Wagenbau der Firma Krupp eine schwere Rangierlokomotive mit einer Lieferzeit von drei Monaten bestellt. Obwohl die Konstruktion für diese Maschine neu ausgearbeitet werden mußte und alle Modelle, Gesenke usw. neu anzufertigen waren, wurde die Maschine nach erfolgreicher Probefahrt 65 Tage nach Bestellung bei der Bestellerin abgeliefert; eine anerkennenswerte Leistung der deutschen Technik!

Als Leistung war verlangt, daß mit der Maschine 350 t Zuggewicht über lang anhaltende Steigungen von 25 ‰ mit zahlreichen Gleisbögen befördert werden können. Bei den ausführlichen Probefahrten beförderte die Maschine Züge von 410 t auf 25 ‰ Steigung anstandslos; die Probefahrstrecke war sehr krümmungsreich, und es waren mit dem Zug mehrere S-Kurven zu passieren. Auch der Versuch, den 410 t schweren Zug in einer scharfen Krümmung und in der Steigung von 25 ‰ anzuziehen und auf Geschwindigkeit zu bringen, gelang in bester Weise.

Rechtspflege.

— Eigenes Verschulden des Knechtes beim Überfahren eines Bahnüberganges auf dem Lande. Der Gutsbesitzer D. in Lindenhof macht Schadensersatzansprüche gegen den Reichseisenbahnfiskus („Deutsche Reichsbahn") aus folgendem Unfall geltend: Von dem Gehöfte des Klägers, dem Lindenhof, führt ein Fahrweg über die Nebeneisenbahn Nürnberg—Gräfenberg hinweg nach der Lindenmühle. Der Wegübergang über die Bahn ist nicht durch Schranken gesichert. An dem Übergange befinden sich auch keine Warnungstafeln. Am 27. Juli 1920 zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags sollte ein Knecht des Klägers mit einer dem Lindenmüller W. gehörigen, von diesem dem Kläger geliehenen, mit zwei Pferden des Klägers bespannten Mähmaschine von der Lindenmühle nach dem Lindenhof fahren. Beim Übergang über die Bahn wurde das Gefährt von einem in der Richtung von Gräfenberg kommenden Eisenbahnzug erfaßt. Die beiden Pferde wurden hierbei verletzt, die Stränge und das Lederzeug wurden zerrissen, die Mähmaschine wurde zertrümmert. Auf Ersatz dieses Sachschadens nimmt der Kläger aus eigenem und dem ihm von W. abgetretenen Rechte den Beklagten in Anspruch. Das Landgericht hat, nachdem es die Verhandlung auf den Grund des Anspruchs beschränkt und Beweis erhoben hatte, die Klage abgewiesen. Ebenso hat das Oberlandesgericht Nürnberg erkannt. Die Revision des Klägers ist ohne Erfolg geblieben und vom Reichsgericht zurückgewiesen worden.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungen ist folgendes lehrreich: Entgegen den Behauptungen des Klägers stellt das Berufungsgericht fest, daß der Wegübergang nicht verkehrsreich sei, vielmehr nur in geringem Maße von den Leuten benutzt werde, die die örtlichen Verhältnisse kannten und wußten, daß die Bahn dort fahre. Insbesondere habe der Knecht des Klägers, der bei diesem zur Zeit des Unfalls bereits nahezu 6 Monate bedienstet und ständig auf den Feldern in der Nähe der Bahnstrecke beschäftigt gewesen sei, diese Kenntnis gehabt. Eine Warnung durch eine Tafel sei für ihn deshalb überhaupt nicht erforderlich gewesen. Der Wegübergang sei auch nicht unübersichtlich gewesen, er habe vielmehr nebst einer ausreichenden Strecke des (nach Gräfenberg zu verlaufenden) Bahngleises sowohl auf dem Wege von der Lindenmühle her als auch von der Lokomotive aus übersehen werden können. Allerdings ständen beim Rückwärtsfahren der Lokomotive der Lokomotivführer und der Heizer, wenn sie die Maschine zu bedienen hätten, mit dem Rücken gegen die Strecke. Aber wenn der eine von ihnen an der Maschine tätig sei, habe der andere die Verpflichtung, nach vorne in der Richtung, in der der Zug fahre, die Strecke zu beobachten. Die Beobachtung sei auch von der rückwärts fahrenden Lokomotive aus möglich. Bei dieser Sachlage scheidet zunächst das Fehlen von Warnungstafeln als Ursache des Unfalls ganz aus. Solche Tafeln sollen dazu dienen, Benutzer des Weges darauf aufmerksam zu machen, daß sie sich einer Kreuzungsstelle mit der Bahn nähern. Sie enthalten aber für denjenigen keine Warnung, welcher, wie es für den Knecht des Klägers nach der tatrichterlichen Feststellung zutraf, mit den örtlichen Verhältnissen ohnehin vertraut ist. Ein Kennzeichen, von dem ab der Lokomotivführer die Läutevorrichtung in Bewegung zu setzen hat, soll nach den im Berufungsurteile wiedergegebenen Vorschriften der für die bayerischen Haupt- und Nebeneisenbahnen geltenden Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vor solchen nicht durch Schranken gesicherten Wegübergängen angebracht werden, welche verkehrsreich oder unübersichtlich sind.

Der § 831 BGB. setzt ein für den eingetretenen Schaden ursächliches unrechtes Handeln oder Unterlassen einer gebotenen Handlung durch einen Angestellten des Beklagten voraus. Der Kläger will eine solche Unterlassung darin erblickt wissen, daß der Lokomotivführer kein Signal zur Warnung vor dem herankommenden Zuge gegeben habe. In dieser Hinsicht ist es richtig, daß der Lokomotivführer der Verpflichtung zur Abgabe von Warnungssignalen nicht schon dadurch überhoben wurde, daß vor dem Wegübergang kein das Läuten gebietendes Kennzeichen angebracht war. Sah er ein Gefährt auf den Übergang zufahren, so mußte er, auch wenn das Herankommen des Zuges für den Führer des Gefährtes bei gehöriger Aufmerksamkeit bemerkbar war, mit der Läutevorrichtung oder der Dampfpfeife Warnungszeichen geben, denn er mußte mit der Möglichkeit rechnen, daß der Fuhrwerkslenker infolge von Schlaftrunkenheit oder aus einem ähnlichen Grunde auf den herankommenden Zug ohne ein ihn aufrüttelndes Warnungssignal nicht achten würde. Das Berufungsgericht stellt indessen fest, daß der Unfall ausschließlich durch das Verschulden des Knechts des Klägers verursacht worden sei. Der Knecht, der nicht nur die Örtlichkeit genau gekannt, sondern auch gewußt habe, daß zur Zeit seiner Annäherung mit dem Gefährt an den Übergang ein Zug aus der Richtung von Gräfenberg zu erwarten gewesen sei, habe den heranfahrenden Zug zunächst hören und dann auch bei der geringsten Aufmerksamkeit noch rechtzeitig sehen müssen. Zu dem Zusammenstoß habe es nur dadurch kommen können, daß er entweder stumpfsinnig auf der Mähmaschine gesessen habe, ohne überhaupt an etwas zu denken und irgendwie auf das Herankommen eines Zuges zu achten oder daß er, um nicht warten zu müssen, bis der Zug vorübergefahren sei, noch rasch vor dem Zuge über den Übergang habe hinüberfahren wollen. Für das letztere spreche die Angabe des Lokomotivführers, daß er die Pferde auf die Überfahrt habe „losschießen" sehen. Auf alle Fälle habe der Knecht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in äußerst gröblicher, leichtsinniger Weise außer Acht gelassen. Der Lokomotivführer habe damals nach vorn ausgeschaut. Er habe sofort, wie er das auf die Überfahrt losschießende Gespann gesehen habe, die Dampfbremse und die Dampfpfeife gezogen und alle Vorrichtungen in Tätigkeit gesetzt, um den Zug zum Halten zu bringen; der Heizer habe die Handbremse gezogen; die Bremsen hätten auch ordentlich gewirkt. Es sei aber nicht mehr möglich gewesen, den Zug vor dem Übergange zum Halten zu bringen. — Nach dieser tatsächlichen Feststellung, der gegenüber die Revision mit ihrer abweichenden Würdigung des Zeugnisses des Lokomotivführers nicht gehört werden kann, hat der Lokomotivführer nichts versäumt, was ihm zur Vermeidung des Zusammenstoßes obgelegen hätte. Die rechtzeitige Abgabe von Warnungssignalen war ihm wegen der Geschwindigkeit, mit der sich das Gefährt dem Übergange näherte, nicht mehr möglich. Die Behauptung, daß der Zug zu rasch gefahren sei, ist in diesem Rechtszuge neu aufgestellt und deshalb unbeachtlich. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

Bücherschau.

— Tezerclas v. Tilly, Dr. Helmuth, Internationales Arbeitsrecht. Unter Berücksichtigung der Internationalen Arbeitsorganisation. Berlin und Leipzig 1924. Verlag Walter de Gruyter & Co., 120 S.

Das in der Sammlung Göschen erschienene Buch füllt insofern eine oft empfundene Lücke in der neuesten sozialpolitischen Literatur aus, als hier zum ersten Male der Versuch gemacht wird, die Geschichte und den heutigen Stand des internationalen Arbeitsrechts zusammenhängend darzustellen. Der Verfasser war als Mitglied des Internationalen Arbeitsamts in Genf für diese Aufgabe besonders geeignet.

Nach einem Rückblick auf die Entwicklung des internationalen Arbeiterschutzes bis zum Vertrage von Versailles geht Tezerclas v. Tilly auf die Bestimmungen über die Arbeit ein, die dieser Vertrag im Teil XIII enthält, wobei der Aufbau und das Wirken der von der Arbeitskonferenz zu Washington errichteten internationalen Arbeitsorganisation besonders ausführlich behandelt werden. Die Abschnitte über die Frage der Zulassung Deutschlands, über die Organisation von Verwaltungsrat und Arbeitsamt, über die wichtigsten Veröffentlichungen der Arbeitsorganisationen und über die Ergebnisse der bisherigen Ausschußberatungen sind trotz des beschränkten Raumes außerordentlich übersichtlich dargestellt. Weiterhin enthält die Schrift ein Kapitel über die internationalen Arbeitskonferenzen, die seit dem Jahre 1919 abgehalten sind, sowie einen Überblick über die bisher beschlossenen zwischenstaatlichen Übereinkommen. Die Darstellung ist klar und knapp; sie beschränkt sich auf Tatsachen und vermeidet es, zu Streitfragen Stellung zu nehmen. Nur dadurch ist es gelungen, den umfangreichen Stoff in dem durch die Sammlung Göschen gebotenen engen Raum erschöpfend zu

ehandeln. Dieser Verzicht des Verfassers auf jede kritische Bemerkung bedeutet aber auch zugleich eine Schwäche der vorliegenden Schrift. Wer in letzter Zeit die Meldungen der Tagespresse über Verlauf und Ergebnis der jüngsten Internationalen Arbeitskonferenz in Genf verfolgt hat, wird es bei aller Achtung vor wissenschaftlicher Objektivität kaum verstehen, daß der Verfasser auch nicht andeutungsweise die hochpolitischen Auswirkungen berührt, deren Quelle der XIII. Teil des Friedensinstruments von Versailles ist. Denn dieser Teil ist von keinem anderen Geiste diktiert als die anderen Teile. Unter den Schlagworten „Sozialpolitik und Arbeiterfürsorge" will auch er den Krieg mit anderen Mitteln fortsetzen. Während z. B. überall in der Welt, selbst in dem reichen Amerika, im Durchschnitt mehr als acht Stunden täglich gearbeitet wird, scheuen sich die Arbeitsdelegierten des Auslandes nicht, Deutschland, das Reparationen in bisher unmeßbarem Umfange zahlen soll, wegen Verlängerung des Achtstundentages vor aller Welt als eines moralischen Unrechts anzuklagen.

Alles in allem stellt aber das Buch eine wertvolle Bereicherung des sozialpolitischen Schrifttums dar, die den Laien wie den Fachmann, dem die Quellen nicht zugänglich sind, in die Lage setzt, in kürzester Zeit einen Überblick über die Hauptfragen des heutigen internationalen Arbeitsrechts zu gewinnen.

— **Obst, Dr. Georg, Geld-, Bank- und Börsenwesen.** 22. vollständig umgearbeitete Auflage. Verlag von C. E. Poeschel, Stuttgart 1924, 463 S. 8 GM.

Das Werk des bekannten Verfassers, das vor 23 Jahren zum ersten Male erschienen ist, liegt heute in der 22. Auflage vor; es ist damit in nahezu 100 000 Stücken verbreitet. Bei der allgemeinen Anerkennung, die das Buch von jeher gefunden hat, ist eine eingehende Besprechung nicht erforderlich. Das Werk ist aus der Praxis heraus für die Bedürfnisse der Praxis geschrieben, hauptsächlich mit dem Ziele, eine gemeinverständliche Einführung in die Technik des Bank- und Börsenwesens zu geben. Sowohl volkswirtschaftliche Theorien (z. B. die Geldtheorie) als auch juristische Fragen werden nur soweit behandelt, wie sie für das Verständnis bank- und börsentechnischer Vorgänge unbedingt notwendig sind. Jedoch verweist eine reichhaltige Literaturübersicht am Schlusse des Buches, abgesehen von den einschlägigen Schriften über Bank- und Börsenwesen, auch auf die theoretischen Untersuchungen über Geld- und Währung. In der Gruppierung des Stoffes unterscheidet sich die vorliegende Auflage im allgemeinen wenig von den vorangegangenen. Immerhin haben die Umwälzungen im Geld- und Bankwesen, die der Krieg und die wirtschaftliche Entwicklung der Nachkriegszeit hervorgerufen haben, dazu geführt, daß einzelne Abschnitte weiter ausgebaut, andere, minder wichtige, dagegen stark gekürzt werden mußten. Unter diesen Umständen wird das reichhaltige Werk, das nunmehr wieder in der guten Ausstattung der Vorkriegszeit vorliegt, für alle, die sich mit dem verwickelten Mechanismus des Bank- und Börsenwesens vertraut machen wollen, ein zuverlässiger Führer sein. L.

— **Zorn, Dr. Ph., ordentl. Professor der Rechte, Die alte und die neue Reichsverfassung.** Kameradschaft, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin 1924, 102 S. 0,90 GM.

Das Büchlein faßt den Rechtsinhalt beider Verfassungen kritisch zusammen. Die Hauptbegriffe des Staatsrechts, wie Staat, Bundesstaat, Land, Nation, Volk, Gesellschaft, Souveränität, Verfassung, Gesetzgebung usw., werden in gemeinverständlicher Weise erläutert. Der Verfasser zeigt das Verhältnis des Reiches zu den Ländern sowie die Funktionen von Reichsrat, Reichstag und Reichswirtschaftsrat; er bespricht die Formen des Wahlrechts und gibt eine gute Übersicht über die einzelnen Zweige der Reichsverwaltung (Zollwesen, Post- und Telegraphenwesen, Eisenbahnen, Wasserstraßen).

Das Werk kann allen Reichsbahnbeamten, insonderheit denjenigen, die sich auf die Fachprüfung vorbereiten, warm empfohlen werden; es bietet gewiß eine willkommene Ergänzung der in der Eisenbahnverwaltungsschule gehörten Vorträge. L.

— **Daude, Dr. E., Amtsgerichtsdirektor, Die Strafprozeßordnung für das Deutsche Reich** vom 1. Februar 1877 in der Fassung vom 22. März 1924. Mit den Entscheidungen des Reichsgerichts. Verlag von H. W. Müller, München und Berlin 1924, 432 S. 6 GM.

Die Umgestaltung unseres Strafprozesses durch die Verordnung über Gerichtsverfassung und Strafrechtspflege vom 4. Januar 1924 hat die Neubearbeitung des beliebten Handkommentars veranlaßt, der nunmehr in der 11. Auflage vorliegt. Mit abgedruckt und erläutert ist das Gerichtsverfassungsgesetz in der Fassung des Gesetzes vom 22. März 1924. Das Werk wird nicht nur dem Staatsanwalt und Strafrichter wie bisher ein willkommener Wegweiser durch die umfangreiche Rechtsprechung des Reichsgerichts sein, sondern gegebenenfalls auch dem Verwaltungsbeamten erschöpfende Auskunft über die ihm fernerliegenden Fragen des Strafprozesses geben. L.

— **Ebbecke, Dr. Julius, Reichsgerichtsrat, Das Recht der Gegenwart im Reiche und in Preußen auf Grundlage einer Rechtsordnung nach Lebenszwecken.** Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig 1924, 312 S. 8 GM.

Wie bereits der Titel sagt, will der Verfasser dem Leser eine Gesamtdarstellung des heute geltenden öffentlichen und privaten Rechts bieten, die — abweichend von der bisherigen das Privatrecht bevorzugenden Betrachtungsweise — nach sogenannten öffentlichen Lebenszwecken geordnet ist und damit an die Grundrechte der Reichsverfassung anklingt. Gesundheitsschutz und Gesundheitspflege, Schutz der geistigen Freiheit (Denkfreiheit und Glaubensfreiheit), Bildungspflege, Vermögensschutz (insbesondere Gewährleistung des Eigentums), Wirtschaftspflege (Fürsorge für den Arbeiter- und den Mittelstand, Förderung von Landwirtschaft, Gewerbe, Handel und Verkehr), Eigenrecht (Persönlichkeitsrechte), Familienrecht und Erbfolge, Staatsgewalt (Rechtsschutz, Rechtsverfolgung, Rechtsanwendung, Vollziehung, Steuer- und Sachleistungen gegenüber der Staatsgewalt), Staatsverwaltung und Völkerrecht sind die großen Rechtskreise, denen der Verfasser seine den Rechtszustand am Ende des Jahres 1923 wiedergebende Darstellung einfügt.

Durch diese Anordnung ist es gelungen, einen gewaltigen Rechtsstoff auf beschränktem Raume so zu verarbeiten, daß es für den Leser ein Leichtes ist, sich über jede beliebige Rechtsfrage in zuverlässiger Weise zu unterrichten, einerlei, ob es sich um die Regelung des Straßenverkehrs handelt oder um die Grundstücksbelastung durch eine Hypothek, um Siedlungsunternehmungen und Heimstätten oder um die Organisation der Deutschen Rentenbank, um eine Frage der Vormundschaft oder um die Befähigung der Eisenbahnbetriebsbeamten.

Mit dem Bestreben, diese Fülle von Stoff in einem *Handbuche* darzubieten, wäre es natürlich nicht vereinbart gewesen, wenn der Verfasser zu Streitfragen Stellung genommen oder die Ergebnisse der Rechtsprechung im einzelnen gewürdigt hätte. Das Werk kann und will nur als Wegweiser durch das weite Gebiet des Reichsrechts und des preußischen Rechts dienen, das durch die umfassenden gesetzlichen Änderungen der letzten Jahre auch für den Rechtskundigen ziemlich unübersichtlich geworden ist. Diese Aufgabe erfüllt es in vortrefflicher Weise. Namentlich die nicht juristisch vorgebildeten Beamten der Eisenbahnverwaltung, für die die überkommene Einteilung unseres Rechtssystems mitunter Schwierigkeiten birgt, werden sich des anschaulich geordneten Buches von Dr. Ebbecke mit Nutzen bedienen, wenn sie gleichzeitig den einschlägigen Gesetzestext zu Rate ziehen. L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der Bahnhof *Weißbach* b. *Königsbrück* an der Linie Klotzsche-Schwepnitz ist am 1. Juni 1924 für den Milch- und beschränkten Personenverkehr wieder geöffnet worden. Die in Nr. 11 Seite 197 veröffentlichte Bekanntmachung wird daher aufgehoben.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. August 1924 ist der links der Bahnstrecke Diepholz-Nienburg (Weser) zwischen den Stationen Wietzen und Mehlbergen gelegene Haltepunkt *Blenhorst*, der seit dem 1. März 1924 geschlossen war, für den Personenverkehr wieder eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G. in Karlsruhe. Vom 1. August 1924 ab sind die Namen der Stationen Neckarbischofsheim in *Neckarbischofsheim Stadt* und Ubstadt Nb in *Ubstadt Ort* geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 117 vom 5. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft;

Nr. III 124 vom 3. August 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betreffend a) Antrag des Eisenbahn-Zentralamts Berlin (namens der RBD. Osten), b) Antrag der RBD. München (namens der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern) auf Umarbeitung des Vereinswagenübereinkommens;

Nr. III 128 vom 4. August 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der Direktion der König-

lich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Änderung der Bezeichnung „Kesselwagen" im Abschnitt F des VWÜ. und Ergänzung der Sicherheitsvorschriften im § 17 Ziffer 4b und d;

Nr. III 129 vom 8. August 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin (namens der RBD. Osten) auf Änderung und Ergänzung der Anlage II zum VWÜ. hinsichtlich der Verladung von Telegraphenstangen und Leitungsmasten sowie von schweren Baumstämmen, und

Nr. V 395 vom 6. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. August 1924 ist der links der Bahnstrecke Diepholz-Nienburg (Weser) zwischen den Stationen Wietzen und Mehlbergen gelegene Haltepunkt Blenhorst, der seit dem 1. März 1924 geschlossen war, für den Personenverkehr wieder eröffnet worden.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Nienburg (Weser) nach Diepholz der Zug Nr. 806;

b) in der Richtung von Diepholz nach Nienburg (Weser) die Züge Nr. 801 W und 809 S.

Münster (Westf.), den 31. Juli 1924.
Reichsbahndirektion. (925)

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die Station Regensburg Donaulände ist vom 2. August 1924 an wegen Hochwassers gesperrt. (929)

München, den 4. August 1924.
Reichsbahndirektion München.

3. Güterverkehr.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 18. August 1924 werden die im oben genannten Durchfuhrausnahmetarif vorgesehenen Ermäßigungen geändert. Auskunft durch die Abfertigungen. (935)

Altona, den 7. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. August 1924: Änderung der Stationsfrachtsätze Hornberg-Bremen durch Versetzung von Hornberg aus Abschnitt Ib und II in Abschnitt 1a des A. T. 33; Aufnahme von Großalmerode West und Oranienbaum in A. T. 49; Cottbus und Lübben in A. T. 52.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (924)

Altona, den 6. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1924 wird vorübergehend und auf jederzeitigen Widerruf der Ausnahmetarif 7a im Rückvergütungswege auch für solche Erzmengen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gewährt, die nach dem Binnenumschlagsplatz Köln-Deutz Hafen abgefertigt sind, um von dort auf dem Wasserwege nach einem Bestimmungsort des Ausnahmetarifs 7a befördert zu werden. Die Weiterbeförderung der nach Köln-Deutz Hafen abgefertigten Mengen nach den an Bestimmungsstationen des Ausnahmetarifs 7a angeschlossenen Werken ist durch Vorlage der Schiffspapiere nachzuweisen.

Elberfeld, den 6. August 1924. (926)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über die Grenzübergangsstation Passau — unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Die polnische Stationsbezeichnung Gottmituns Kopalnia (Margarethe Szyb) ist zu ändern in Waleska Kopalnia (Margarethe Szyb). Näheres siehe Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr. (928)

Oppeln, den 7. August 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln — Oberschlesische Eisenbahnen — namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 11. August wird der am 1. Januar 1924 in Kraft getretene Grenzübergangstarif über Prostken aufgehoben und durch einen neuen ersetzt, der verschiedene Erweiterungen des bisher gültigen Tarifs vorsieht. (930)

Königsberg (Pr.), den 4. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 wird ein Ausnahmetarif für Futtermittel (Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl) beim Versand von deutschen Stationen außerhalb Ostpreußens nach ostpreußischen Empfangsstationen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (933)

Königsberg (Pr.), d. 5. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 20. August 1924 wird die Station Berlin Spreeufer in die Tarife einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im August 1924. (931)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1924 gelten die für Urbach b. Schorndorf in der Kilometertafel II vorgesehenen Tarifentfernungen allgemein auch für Wagenladungen. (923)

München, den 5. August 1924.
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Abschnitt IV „Geltungsbereich" des Ausnahmetarifs 6 U für Kohlen im Rhein-, Main-Wasserumschlagverkehr erhält mit Wirkung vom 10. August 1924 folgenden neuen Absatz:

Der Tarif gilt ferner für folgende Nebenbahnen:

Albtalbahn,
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen,
Bühlertalbahn,
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und
Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch.

Köln (Rhein), den 2. August 1924.
Reichsbahndirektion. (922)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 14. August 1924: Aufnahme von Hofheim (Ried) in AT. 38; Schweta b. Döbeln in AT. 52; Angern-Rogätz und Glashütte (Harz) zu 92 in AT. 60; Braunschweig West, Großrhüden und Schottwitz als Versand- und Königsberg (Pr.) Ost, Königsberg (Pr.) Kai, Königsberg (Pr.) Lizent und Königsberg (Pr.) Pregelbf. als Empfangsstationen in AT. 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, im August 1924. (932)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6 a.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 werden die Stationen Amberg, Rosenberg (Opf.) und Unterwellenborn als Empfangsstationen in Abteilung A Geltungsbereich, aufgenommen. Weitere Ausführungen bringt die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft erteilen die beteiligten Direktionen und das Tarifamt München. (936)

Elberfeld, den 11. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 an werden die Guldenfrachtsätze für Holz der Abteilung a) von Oderberg wie folgt geändert:

Grenze	10 t	15 t
Hassum Grenze	2,26	1,89
Emmerich Grenze	2,26	1,89
Borken (Westf.) Grenze	2,25	1,88
Gronau (Westf.) Grenze	2,23	1,86
Gildehaus Grenze	2,22	1,85
Laarwald Grenze	2,24	1,87
Weener Grenze	2,23	1,86

Dresden, am 11. August 1924. (934)
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.
Änderung von Nebengebühren.

Ab 15. August 1924 treten an Stelle der im Abschnitt F, Ziffer XX 1b, für Wien vorgesehenen Gleisgebühren die folgenden:

	österr. Kronen
b) in Wien Zwischenbrücken, Wien Donaukaibahnhof und Wien Kaiserplatz für Sendungen unter 5000 kg für 100 kg	800.—
für Sendungen von 5000 kg und mehr für 100 kg	400.—
mindest für eine Sendung	4 000.—
höchstens für eine Sendung	60 000.—

München, im August 1924. (927)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 34. Berlin, den 21. August 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Vertrauen.

Von Oberregierungsrat **Gehr**, Erfurt.

Man hat sich in der letzten Zeit auch außerhalb der Eisenbahnerschaft viel mit den Eisenbahnen beschäftigt; man hat sie als das Rückgrat des Wirtschaftslebens, als den wertvollsten Besitz des Staates bezeichnet. Um so leichter ist es begreiflich, daß die Sorge um die Zukunft besonders stark auch den Eisenbahner bewegt, die Sorge um die Zukunft des Volkes, um die Zukunft der Eisenbahnverwaltung als solche, und nicht zuletzt um seine eigene höchst persönliche Zukunft. Nervöse Unruhe, bange Sorge aber schwächt die Arbeitskraft, die doch nach allgemeiner Ansicht bis zur Anspannung aller Kräfte nötig ist zum Wiederaufbau des Vaterlandes, zur Erzielung einer Wirtschaftlichkeit gerade im Eisenbahndienste, die es ermöglicht, die Fülle der von uns geforderten Leistungen zu erreichen. Es müssen also Mittel und Wege gesucht werden, um von jedem Eisenbahner die verständigerweise von ihm zu erwartende Höchstleistung zu erzielen, um seine Arbeitskraft zu ihrer höchsten Leistungsfähigkeit zu steigern und sie darin zu erhalten. Nur kleiner Widerspruchsgeist wird darin die Forderung nach möglichst hoher Bezahlung bei zur Schonung und Pflege der Arbeitsfähigkeit möglichst herabgesetzten Anforderungen an die Leistungen sehen wollen. Selbstverständlich mindert auch wirtschaftliche Not die Arbeitsintensität, aber sie kann in dem ganzen Fragenkomplex, um den es sich hier handelt, nur als ein Teil bewertet werden, dessen Bedeutung von dem Personal nicht übertrieben betont werden wird, wenn es überhaupt und in jeglicher Beziehung das Gefühl hat, sich seinen Führern auch in schweren Zeiten und heftigen Stürmen anvertrauen zu können. Je mehr das der Fall ist, um so weniger wird sich das Personal unberufenen Führern in die Arme werfen und umgekehrt. Die motorische und moralische Kraft des gesamten Personals eines so großen Unternehmens wie der Deutschen Reichsbahn muß von seiner obersten Leitung ausgehen und sich bis in die untersten Dienststellen verteilen. Nur so kann Ruhe und Stetigkeit nicht nur in die technische Verrichtung des Dienstes, sondern vor allen Dingen in die gesamte Einstellung der einzelnen Bediensteten zu ihrer Arbeit und zu ihrem Erfolge hineinkommen. Die innere Ruhe und Stetigkeit aber ist der Gegensatz zu der kraftzerstörenden nervösen Unruhe und Angst. Mit deren Beseitigung wächst das Vertrauen in die eigene Kraft, und aus diesem wiederum sprießt das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Summe aller Kräfte, d. h. der Glaube an eine bessere Zukunft, die wir nicht blindem Zufall, nicht äußeren Einflüssen, sondern eben der eigenen Kraft zu danken haben wollen und allein zu danken haben werden.

Der Deutsche ist besonders stolz auf sein Recht zur Kritik und schon deshalb doppelt ablehnend gegen jeden, der willige Unterordnung gegen leitende Stellen zu empfehlen wagt. Auch hier muß vor Mißverständnissen gewarnt werden. Es besteht ein gewaltiger Unterschied zwischen ernster Kritik nach Prüfung der tatsächlichen Unterlagen oder harmlosen und nur als Unterhaltung beabsichtigten Erörterungen von Regierungshandlungen oder auch böswilligen Angriffen gegen Andersdenkende, die zufällig an maßgebende Stelle gelangt sind, und zwischen abfälliger Kritik von Anordnungen oder Vorschriften, die der Kritiker selbst befolgen muß, aus nervöser Angst vor der weiteren Entwicklung des eigenen Schicksals, wodurch naturgemäß die Ausführung solcher Weisungen nachteilig be-

einflußt würde. Dafür ist bezeichnend, daß der Sinn für Disziplin und Subordination — um absichtlich in den Fremdworten die altgeläufigen Begriffe zu betonen — unserem Volke durchaus nicht entfremdet ist. Sportvereine wie Gewerkschaften betonen nicht nur von ihrer Leitung aus deren Notwendigkeit mit aller Schärfe, sondern auch alle Mitglieder sind tatsächlich von dieser Notwendigkeit ehrlich und ernstlich überzeugt. Hier zeigt sich deutlich die Grenze zwischen Unterordnung unter die nun einmal vorhandene Leitung und dem Rechte der Kritik mit der Befugnis, rechtzeitig und unverhohlen Abänderungsvorschläge zu machen oder Ratschläge zu erteilen. Soweit sie ernstlich gemeint und von Verantwortung getragen sind, werden sie nur dann brauchbar sein, wenn sie fach- und sachkundig und mit dem nötigen Verständnis für den Standpunkt der angegriffenen Stelle gegeben werden.

Gerade dieses Verständnis zu erzielen, ist heute so besonders schwer; in Zeiten ruhiger Entwicklung konnte man es fast als selbstverständlich voraussetzen; infolgedessen will es uns noch nicht so recht klar werden, daß wir es jetzt mit Aufbietung von vielem guten Willen und großer Mühe erwerben und hegen und pflegen müssen. Wer ein neues Amt übernimmt, verlangt auch in kleinen Verhältnissen für sich eine gewisse Zeit des Hinschauens, der Einarbeitung, ehe er verantwortlich zu arbeiten beginnen kann. Bei einem Wechsel in hohen amtlichen Stellen oder gar der ganzen Regierung tritt an die neuen Herren die Bürde ihres Amtes vom ersten Augenblick an mit der ganzen Last der Verantwortung heran, die um so schwerer zu tragen ist, als wir uns auf allen Gebieten, und gewiß nicht zuletzt innerhalb der Deutschen Reichsbahn, ganz sicher nicht in einer Zeit ruhiger Entwicklung befinden. Deshalb muß jeder Eisenbahnbedienstete möglichst schon, ehe er in seinem tiefsten Innern mit abfälliger Kritik einsetzt, zuerst sich bemühen, Verständnis für die allgemeine Lage des Unternehmens, für die oft gar nicht vermeidbaren Gegenströmungen innerhalb der Verwaltung und für die jeweilige persönliche Lage der maßgebenden Stellen zu erlangen. Dabei ist noch ein wesentlicher Unterschied zu machen zwischen der kritischen Würdigung einer Anordnung, zu deren sachgemäßer, also auch verständnisvoller Mitarbeit der Kritiker selbst berufen ist, und der Kritik, die jeder gerne — und in der heutigen Zeit mit einer besonders großen Dosis von Mißtrauen — behördlichen Anordnungen entgegenbringt. Auf der anderen Seite darf allerdings nicht verkannt werden, daß den ausführenden Stellen niemals das Bewußtsein von der einheitlichen Leitung des Unternehmens, dem sie dienen sollen, verlorengehen darf; das ist von ganz besonderer Bedeutung in der augenblicklichen Lage gerade der Deutschen Reichsbahn, wo kaum einer ihrer Angestellten sich ein Bild von der Entwicklung des Unternehmens in der nächsten Zukunft machen kann. Bei Durchschreiten eines dichten Waldes in unbekanntem Gelände richten sich aller Augen mit erhöhter Spannung auf den Führer; bricht dann die Dämmerung herein oder ist die Tätigkeit des Führers aus sonst einem Grunde nicht fühlbar, dann folgt der den berufenen Führer Suchende leichter falschen Führern oder geht allein seines Weges und trägt damit zur Zersplitterung der Kräfte bei, deren einheitliche Zusammenfassung zum Wohle des Ganzen so bitter not tut.

Verständnis für die jeweilige Lage des Unternehmens ist aber innerhalb der Deutschen Reichsbahn zur Erfüllung der Aufgaben des täglichen Dienstes augenblicklich wichtiger als alle Erörterungen über die verschiedenen Verwaltungsformen, ob Staatsbetrieb oder Privatbetrieb, ob Aktiengesellschaft oder Gesellschaft besonderen Rechtes, ob kaufmännisch oder — in gutem Sinne — bürokratisch. Kaufmännische Schulung und Denkweise in der Grundanschauung wird sich dem Teil des Personals, der dafür nicht schon eine gewisse Veranlagung mitbringt, nach jahre- oder jahrzehntelangem Beamtentum schwer einimpfen lassen; und es könnte ein gefährliches Beginnen sein, bei dem auch gute, alte und für die Zukunft nicht entbehrliche Eigenschaften des Beamtentums verlorengehen könnten. Kaufmännisch-wirtschaftliches Urteil im einzelnen Falle hängt aber wesentlich von der Möglichkeit ab, die wirtschaftliche Berechtigung, Zweckmäßigkeit oder gar Notwendigkeit der zu treffenden eigenen Entschließung nun auch wirklich beurteilen zu können. Dazu fehlen dem vor eine bestimmte Entschließung gestellten Beamten häufig sowohl die allgemeinen wie auch die besonderen Unterlagen. Die bisherige Aufstellung der Wirtschaftspläne für die ordentliche Haushaltsrechnung gibt dafür ein bezeichnendes Beispiel. Seit langen Jahren rechnete wohl jede Stelle damit, daß von ihren Anmeldungen stets ein erheblicher Teil gestrichen wurde; daraus erwuchs die Versuchung, die Anmeldungen von vornherein darauf entsprechend erhöht zuzuschneiden. Die erste nachprüfende Stelle teilte aus leicht begreiflichen Gründen diese Neigung, den späteren fehlte meist Möglichkeit und Zeit einer so gründlichen Überprüfung, daß eine einigermaßen einheitliche, das tatsächliche Bedürfnis annähernd gleichmäßig befriedigende Bewilligung der Mittel sichergestellt wurde. Vorsichtige Wirtschaftsführung und sichere Lage der gesamten staatlichen Geldwirtschaft ermöglichten dabei stets die Deckung von Ausgaben, die sich aus irgendwelchen Gründen noch nachträglich aufdrängten. Die Verweigerung einer notwendigen, durch Schuld der fordernden Stelle aber nicht rechtzeitg angemeldeten Ausgabe träfe auch nicht den Schuldigen, sondern wiederum die für die Betriebsführung ebenso wie für die Haushaltsbewirtschaftung verantwortliche Verwaltung. Es liegt auf der Hand, daß die Zentrale bei der großen Zahl der Fehlerquellen auf diese Weise nie ein wirklich zutreffendes Bild über den Geldbedarf erhielt, daß andererseits auch die Außenstellen keinen rechten Maßstab für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens im Verhältnis zu den örtlich auftretenden Bedürfnissen hatten.

Jetzt soll und muß das anders werden. Daß es außerordentlich schwer und langwierig sein muß, nicht nur die Direktionen und Ämter, sondern alle an der Anforderung von Geldmitteln beteiligten Außenstellen zu einer anderen Denkweise zu bringen, bedarf keines Beweises. Diesem Ziele dienen die mannigfachen Versuche, einen Wettbewerb zwischen den einzelnen Direktionen oder den Ausbesserungswerken herbeizuführen. Die trockene Zusammenstellung von Zahlen in eine „lebendige Betriebsstatistik" umzuwandeln, für jede Leistung die Selbstkosten zu berechnen, usw. Das alles sollen Mittel sein, um dem Eisenbahnpersonal kaufmännische Denkweise zu übermitteln. Allgemeiner ausgedrückt und auf alle Dienstvorrichtungen bezogen geht aus diesem Beispiel aber die Notwendigkeit hervor, daß jeder Bedienstete auf seinem Posten Verständnis haben muß für die Lage des Unternehmens, für Zweck und Sinn seiner Tätigkeit im Rahmen des Ganzen, und damit Vertrauen in eine starke, sichere und zukunftsfrohe Leitung des Unternehmens durch alle Schwierigkeiten und Nöte der nächsten Zeit. Dann ist es für den einzelnen Bediensteten draußen von geringerer Bedeutung, wie sein Unternehmen organisiert wird und auf welche Weise die Mittel — durch staatliche Bewilligung im Haushalt oder durch Aufnahme von Anleihen oder durch Ausgabe von „Aktien" — für die Bewirtschaftung beschafft werden, wenn er nur hoffen kann, daß seine Arbeit dazu beitragen wird, die Deutsche Reichsbahn nach Jahren der Bedrängnis dem Deutschen Reiche wieder frei zurückzugeben. Wie Unterstaatssekretär Franke erst kürzlich in einer Abhandlung über die alten Staatsbeamten gesagt hat: „Das Menschenmaterial ist noch das alte gute; es harrt nur der Führung", so ist dem noch hinzuzufügen „drum zeigt ihm Weg und Ziel!"

Czedik †.

Ein Nachruf von Sektionschef v. **Enderes.**

Am 19. Juli 1924 ist in Wien Alois Czedik (Freiherr von Bründlsberg) aus dem Leben geschieden.

Mit ihm ist ein Mann dahingegangen, der seit dem Jahre 1848 mit dem öffentlichen Leben in Österreich aufs innigste verbunden war, der durch seine besondere Begabung für Politik und Verwaltung durch seinen grenzenlosen Fleiß und seine unerschütterliche Zuverlässigkeit, durch unerschrockenen Mut und kluge Besonnenheit, durch seine ungewöhnlich scharfe und rasche Auffassung und sein unvergleichliches Gedächtnis geistig weit über den Durchschnitt emporragte und dem das Schicksal auch noch die besondere Gunst einer bis in das hohe Alter von fast 94 Jahren nahezu ungeschwächten körperlichen Rüstigkeit schenkte. Die Vielseitigkeit, mit der sich Czedik auf den verschiedensten Gebieten politischen Lebens, staatlicher Verwaltung und wirtschaftlicher Arbeit erfolgreich betätigt hat, brachte ihn auch in enge Beziehung zum Eisenbahnwesen und gab ihm Gelegenheit, sich hier die glänzendsten Erfolge zu holen. Um aber Czedik als Fachmann zu würdigen, muß man seine ganze Persönlichkeit und ihre Entwicklung betrachten.

Er wurde am 14. November 1830 als Sohn eines Offiziers der kroatischen Grenztruppen in Agram geboren. Auch sein Vater war offenbar ein vom Schicksal begünstigter Mensch; die Tatsache, daß er in seinem 100. Lebensjahre starb, war für den Sohn ein gern besprochenes gutes Vorzeichen für sein eigenes Leben. Der junge Alois trat zum ersten Male als Student an der Wiener Universität hervor; im Alter von 18 Jahren wurde er von seinen Studiengenossen zum Offizier der akademischen Legion gewählt. Aber hier schon zeigte sich neben seiner opferwilligen Begeisterungsfähigkeit auch seine Besonnenheit; der Überschwang der jungen Leute trieb ihn zum Rücktritt. 1849 bis 1852 diente er als Unterleutnant in der Kaiserlichen Armee, machte die Kämpfe in Ungarn mit, arbeitete am militärisch-geographischen Institut und legte die Generalstabsprüfung ab. Dann aber schied er aus dem Heer und widmete sich dem Lehrfache. 1852 wurde er „Supplent" (Hilfslehrer) des Untergymnasiums in Teschen. Zuletzt war er als Lehrer an der Kommunalrealschule im vierten Wiener Bezirk bis 1867 tätig.

Inzwischen hatte er aber auch in seiner politischen Laufbahn rasche Fortschritte gemacht. Im April 1861 wurde er von den Städten des nordöstlichen Niederösterreich in den auf Grund der „Februarverfassung" zu wählenden Landtag entsandt, in dem er sich bald so sehr auszeichnete, daß ihn der Landtag zum Mitglied des Landesausschusses wählte; infolgedessen schied er aus dem Lehrberufe.

In dieser Zeit hat sich Czedik Verdienste um das Straßenwesen und die Regulierung der Flüsse, besonders der Donau, erworben. Unvergänglicher ist noch sein Ruhm, den Ersatz des „Narrenturmes", eine Art Gefängnis für Geisteskranke, durch eine Klinik bewirkt zu haben.

Im Jahre 1869 wählte ihn der niederösterreichische Landtag — der „Reichsrat", das österreichische Parlament beruhte damals auf mittelbaren Wahlen — zum Reichsratsabgeordneten.

Auch im Reichsrat schuf er sich bald eine hervorragende Stellung. Der Minister des Innern Giskra (1868—1870) machte dreimal den Versuch, Czedik in den Staatsdienst zu ziehen. 1870 berief ihn der Ministerpräsident Potocki, nachdem sich Czedik geweigert hatte, die Stelle des Unterrichtsministers selbst zu bekleiden, als Sektionschef in das zunächst unbesetzte, vom Justizminister geleitete Unterrichtsministerium, in dem dann Czedik zunächst der wirkliche Leiter war, und als Dr. Stremayr zum Unterrichtsminister ernannt wurde, über dessen Wunsch auch weiter diente, bis das entschieden deutschfeindliche Ministerium Hohenwart ans Ruder kam. In dieser Stellung wirkte Szedik nur dreiviertel Jahre lang; aber auch hier erwarb er sich bleibende Verdienste durch die Erhebung der „polytechnischen Institute" zu Hochschulen, die Gleichstellung der Real- und höheren Gewerbeschulen mit den Gymnasien usw.

Er übernahm nun die Leitung der Wiener Handelsakademie, die er während seiner zweijährigen Wirksamkeit völlig reformierte.

1873 trat Czedik, der sich bei den damals stattfindenden ersten unmittelbaren Wahlen nicht um einen Sitz im Reichsrat bewarb, als administrativer Direktor und Generaldirektor-Stellvertreter in die Dienste der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn (Wien-Salzburg-Wörgl-Innsbruck) und machte damit den ersten Schritt auf jener Laufbahn, die ihm die glänzendsten Erfolge seines Lebens brachte. Schon zwei Jahre später wurde er Generaldirektor. In dieser Stellung hat er die Gesellschaft aus ihrer mißlichen Vermögenslage befreit, so daß bei der Verstaatlichung 1882 ein Reservefond von 5 Millionen Gulden (8½ Millionen Mark) vorhanden war; er hat die Interessen der Gesellschaft bei Abschluß von Anschluß-, Bau und Lieferungsverträgen glänzend vertreten und schließlich die Konvertierung der Prioritätsanleihe glücklich durchgeführt. Sein größtes Verdienst aber besteht darin, daß er in dieser Stellung als überzeugter Anhänger des Gedankens des Staatsbahnbetriebes die Verstaatlichung der Elisabethbahn gegen mächtige widerstrebende Einflüsse durchsetzte und dadurch die Grundlage für ein lebensfähiges Staatsbahnnetz schuf. Es ist bezeichnend, daß sowohl die Regierung als die Gesellschaft die Verdienste Czediks in dieser Angelegenheit gleich hoch einschätzte und dankbar anerkannte, ein Beweis, wie sehr es Czedik verstanden hatte, in dieser Sache einen vollkommenen Ausgleich der naturgemäß einander widerstreitenden Interessen herbeizuführen.

Nach der Verstaatlichung der Westbahn trat er am 1. Januar 1882 zunächst provisorisch an die Spitze der Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb; zu diesem Behufe wurde er zum Sektionschef im Handelsministerium „extra statum" ernannt. Als 1884 die Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen geschaffen wurde, wurde Czedik ihr Präsident und blieb dies bis zum Jahre 1892.

Während dieser seiner fast zehnjährigen Tätigkeit hat sich das Netz der österreichischen Staatsbahnen von 2000 auf 8000 km erweitert. Es ist am besten, hierüber Czedik selbst das Wort zu lassen, der in seinem Abschiedserlaß an das Personal im Januar 1892 sagen durfte:

„. . . Wenn ich in dem Zirkulare vom 1. Juli 1882 diese Aufgabe dahin bezeichnete, daß wir zeigen sollen, daß der Staatsbetrieb nicht hinter den Privatbahnen zurückbleiben „muß", sowie daß „unser ganzes Denken und Trachten nur dahin gerichtet sein soll, den Wettkampf mit den bestgeleiteten Eisenbahnen mit Ehren zu bestehen", so glaube ich wohl ohne Selbsttäuschung nach Verlauf der ersten zehn und jedenfalls schwierigsten Jahre sagen zu können, es ist uns gelungen, unser geliebtes Vaterland an den Gedanken zu gewöhnen, daß das in Nachbarländern durchgeführte Staatsbahnsystem auch bei uns möglich ist, ohne daß dabei die dermalen in jedem Staate an das Eisenbahnwesen gestellten militärischen Anforderungen verkürzt werden, und ohne daß weiter darunter die öffentliche Sicherheit sowie der dringend nötige Fortschritt in der noch lange nicht genug ausgebildeten Eisenbahntechnik leiden müßte, und endlich, ohne daß die Eisenbahnen aufhören, das leicht bewegliche Instrument zu sein, das sie für den Handel und die Industrie in erster Linie abzugeben haben . . . ."

Sodann erinnerte er an seinen Ausspruch im Begrüßungserlaß vom 1. Juli 1882: „. . . . daß wir zu beweisen haben, daß der Staatsbetrieb ebenso ökonomisch arbeiten kann als die Privatbahnen . . . ." und fuhr dann fort:

„. . . . Es ist richtig, daß wir anfangs einzelne Jahre gehabt haben, und daß aller Voraussicht nach auch das letztabgelaufene Jahr dazu zählen dürfte, wo das gesetzlich festgestellte Budget nicht eingehalten werden konnte. Allein diese Jahre sind in der Minderheit und die Überschreitungen selbst sind durch den Hinzutritt neuer Bahnen, durch Preissteigerungen oder durch Mehrleistungen gerechtfertigt, welche gemacht werden mußten und nicht vorausgesehen werden konnten.

Ausschlaggebend ist jedoch nicht das Ergebnis einzelner Jahre, sondern nur das Resultat einer längeren Periode.

Es ist für uns alle eine große Genugtuung, sagen zu können, daß wir ungeachtet der Unfertigkeit unserer Verhältnisse, und obwohl die Personen- und Gütertarife wiederholt jene Ermäßigung fanden, welche die eigenen und die durch die Konkurrenz anderer Bahnen und Staaten hervorgerufenen Bedürfnisse unausweichlich machten, das erste Dezennium des Staatsbetriebes gegenüber den einzelnen Finanzgesetzen mit einem reinen Überschuß von mehr als sieben Millionen abgeschlossen haben . . . ."

„. . . . Diese günstigen Ergebnisse haben ihre volle Würdigung in dem Berichte des Subkomitees des Budgetausschusses vom 25. November v. J. (1891) gefunden, indem derselbe S. 67 anerkennt, „daß die Schwierigkeiten des neuartigen Betriebes leicht überwunden, die Vorteile desselben der Bevölkerung in ausgedehntestem Maße zugeführt wurden und daß neben den volkswirtschaftlichen Erfolgen auch die staatswirtschaftlichen nicht zu leugnen sind, kurz, daß die Staatsbahnen im österreichischen Eisenbahnwesen den ersten Rang einnehmen. . . ."

Anfangs Januar 1892 trat Czedik in den bleibenden Ruhestand, wobei er sein Rücktrittsgesuch mit Gründen persönlicher Art sowie mit der Notwendigkeit einer Änderung der Machtbefugnisse des Generaldirektors begründete, die sich bei einem Per-

sonalwechsel leichter durchführen lasse. Ob und inwieweit diese Gründe maßgebend waren, oder der Wunsch der Regierung Taaffe, die unmutig gewordenen Polen durch die Ernennung des Krakauer Universitätsprofessors Dr. Leon R. v. Bilinski zum Präsidenten der Generaldirektion zu beruhigen, mag dahingestellt sein. Sein vielseitiges Wirken ist durch eine große Anzahl österreichischer und ausländischer Orden und durch die Erhebung zuerst in den Adels- und dann in den Freiherrnstand ausgezeichnet worden.

Auch nach seinem Austritt aus dem Staatsdienst blieb Czedik als Politiker eifrigst tätig.

Er war seit 1882 Mitglied des Herrenhauses, und zwar ein sehr angesehenes, und war noch im Alter von 88 Jahren Präsident der Staatsschulden-Kontrollkommission.

Für den Eisenbahner ist seine fast 20jährige Tätigkeit als oberster Leiter sowohl im Privat- als auch im Staatsbahndienst und die Arbeit die Hauptsache, die er als unermüdlicher Anwalt des Staatsbahnbetriebes geleistet hat. Wer sich hierüber näher unterrichten will, der nehme sein großes dreibändiges Werk: „Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen" zur Hand, das er 1913 im Alter von 83 Jahren veröffentlichte.

Czedik war aber nicht nur ein erfolgreicher Politiker und Organisator, er war auch ein Mann von lauterstem Charakter, bei dem besonders die Uneigennützigkeit und Gerechtigkeit zu rühmen sind, die sich in seinem ganzen Lebenslauf immer wieder zeigen.

Als er das erste Mal 1871 aus dem Staatsdienst schied, hatte er Anspruch auf ein Ruhegehalt von fast 4000 Gulden (7800 ℳ). Er verzichtete darauf ohne jede Nötigung, so daß der Staat laut eines vom Finanzministerium später erlassenen Dankschreibens bis zu Czediks Wiedereintritt in den Staatsdienst über 42 000 Gulden (über 70 000 ℳ) ersparte. Als die Elisabethbahngesellschaft ihren Generaldirektor durch Wahl in den Verwaltungsrat ehrte, widmete er die mit dieser Stelle verbundenen Bezüge als Stiftung zur Ausstattung mittelloser Eisenbahnertöchter. Nach seinem Wiedereintritt in den Staatsdienst setzte ihm die Gesellschaft für seine besonderen Verdienste für die glückliche Konvertierung ihrer Prioritätsschulden eine Ehrengabe von 15 000 Gulden (mehr als 25 000 ℳ) aus. Er lehnte ab, da diese Ehrengabe aus einem Fonds gedeckt hätte werden müssen, dessen unverbrauchter Rest vereinbarungsgemäß an den Staat zu fallen hatte. Als er 1892 in den Ruhestand trat, widmete er — mit Betonung seines Bedauerns, daß seine Vermögensverhältnisse ihm nicht mehr zu tun erlaubten — 20 000 Gulden (34 000 ℳ) als Grundstock einer Stiftung für im Dienst durch „eigenes Verschulden" verunglückte, also vom Genuß von Unfallrenten ausgeschlossene Eisenbahner.

Wer aber Czediks Gerechtigkeit kennenlernen will, der lese sein letztes Werk: „Zur Geschichte der k. k. österreichischen Ministerien 1861—1916", das der damals 87jährige Greis am 30. Juni 1917 vollendete. Wie in einem riesigen Schattenspiele ziehen da vor den Augen des Lesers hunderte und aberhunderte Gestalten vorbei, die in den letzten 70 Jahren am Webstuhl der österreichischen Geschichte mehr oder weniger tief eingreifend mitgearbeitet haben, Namen, die wie Schmerling, Herbst, Giskra und Taaffe heute noch jedem geläufig sind, und viele, viele andere, die verdienter und unverdienter Vergessenheit anheimgefallen sind. Czedik scheut sich nicht, offen Tadel auszusprechen; aber immer bleibt er sachlich. Auch für die zahlreichen Gegner, mit denen er mehr oder weniger scharfe Kämpfe ausfocht, hat er immer Worte der Anerkennung, wo dies am Platze ist, und nur in ganz wenigen Fällen wird sein Urteil bitter. Auch ein reichsdeutscher Leser, dem die Begriffe Deutschland und Deutsches Reich nicht gleichbedeutend sind, wird dieses hochinteressante Buch mit vielem Nutzen lesen.

Dienstvorträge für Beamte und Facharbeiter der Deutschen Reichsbahn.

Von **Karl Gotter**, Berlin.

Ein Schmerzenskind des amtlichen Unterrichts sind die Dienstvorträge, denn sie erschweren, wenn sie regelmäßig durchgeführt werden sollen, die Diensteinteilung der Beamten und Facharbeiter. Dies zeigt sich besonders jetzt, wo nach dem Beamtenabbau und den umfangreichen Arbeiterentlassungen die verbleibenden, auf das geringste Maß beschränkten Kräfte bis zur höchsten Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden sollen. An einzelnen Dienststellen, besonders auf kleinen Stationen, sind jetzt meist nur so wenig Bedienstete vorhanden, daß ein Unterricht mit ausreichender Besetzung nicht möglich ist. Ein Aufheben der Dienstvorträge oder auch nur eine Einschränkung darf aber bei ihrer großen Bedeutung für eine glatte, schnelle und sichere Erledigung der Dienstgeschäfte auf keinen Fall eintreten; denn die heute an jeden in bezug auf körperliche und geistige Fähigkeiten, sittliche Eigenschaften sowie an sein fachliches Wissen gestellten Anforderungen sind so groß, daß es dringend notwendig ist, auch jedem durch einen planmäßigen Unterricht seine schwere und verantwortungsvolle Arbeit zu erleichtern. Die von den Unterrichts- und Bildungsausschüssen aufgestellten Anforderungen an den Umfang der Dienstvorträge sind für alle Dienstzweige sehr gering bemessen; sie sind bei einem einstündigen Dienstvortrage innerhalb dreier Wochen als das Mindestmaß dessen zu betrachten, unter dem noch ein nennenswerter Erfolg zu erwarten ist. Neben den äußeren Erschwernissen, die in der Ausnutzung der Dienstzeit liegen, kommt noch als weiterer hindernder Umstand hinzu die Schwierigkeit in der Auswahl und Bereitstellung geeigneter Lehrkräfte. Eine gleichmäßige Regelung der Dienstvorträge für alle Bezirke ist völlig ausgeschlossen, da die dienstlichen Verhältnisse überall recht verschieden sind; es muß daher den Amtsvorständen überlassen sein, den dienstlichen Unterricht zu regeln, da sie am besten mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind und auch wissen, zu welcher Zeit und worüber die Vorträge, um dem Dienst wirklich zu nützen, zu halten sind. Die zu erlassenden Vorschriften können daher nur allgemeine Richtlinien bieten, die in der Hauptsache zwei Ziele zu verfolgen haben:

a) Die für die Durchführung der Dienstvorträge aufzuwendende Zeit muß möglichst gering sein, sie darf also nicht durch Zurücklegung weiter Wege unwirtschaftlich werden;

b) der Wirkungsgrad des dienstlichen Unterrichts muß ein recht hoher sein.

Nur wenn diese Voraussetzungen zutreffen, kann von einer Wirtschaftlichkeit der Einrichtung gesprochen werden. Wenn wir am Jahresschluß die Bilanz ziehen, müssen wir mit gutem Gewissen sagen können, daß die erstrebten Erfolge so hohe sind, daß die hierfür aufgewendete Dienstzeit sich reichlich gelohnt hat. Wer Gelegenheit hatte, den Dienstvorträgen öfters beizuwohnen, der wird, wenn er ehrlich sein will, sich sagen müssen, daß dies Ziel an vielen Stellen bis jetzt noch nicht erreicht ist. Zwei Mängel treten ganz besonders hervor. Die zurzeit ausgewählten Lehrkräfte sind noch nicht ausreichend geschult, und die Lehrform der Dienstunterweisungen ist heute vielfach noch nicht so vollkommen, daß alle Unterrichtsteilnehmer die Vorträge mit höchster Befriedigung besuchen. Gleichgültigkeit, häufiges Fehlen, Unpünktlichkeit durch eigenes Verschulden, Äußerungen der Besucher untereinander sowie abfällige Urteile in Fachblättern beweisen dies. Daß die Ergebnisse zurzeit noch nicht befriedigen, darf uns aber nicht wundern; denn die Einrichtung in der Form, wie sie die Unterrichts- und Bildungsausschüsse (abgekürzt Uba's) im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums aufgestellt haben, ist neu, ihre Durchführung befindet sich daher noch im Entwicklungsabschnitt. Vor allen Dingen war es noch nicht möglich, die zur Abhaltung der Dienstvorträge erforderlichen gut vorgebildeten Lehrkräfte zu gewinnen, sie gründlich auszubilden und dieser Tätigkeit auch dauernd zu erhalten. Von der Güte der Vortragenden und ihrer längeren Einwirkung hängt aber der Erfolg in erster Reihe ab. Die Heranbildung eines Stammes gut befähigter und erfahrener Lehrkräfte, Ausbau des Lehrverfahrens, insbesondere Beschaffung von reichhaltigem und gutdurchgearbeitetem Anschauungsmaterial wird die erste und wichtigste Aufgabe der Unterrichts- und Bildungsdezernenten sein.

In der nächsten Zeit werden die Dienstvorträge den Schwerpunkt der gesamten Unterrichtseinrichtungen bilden, weil infolge Sperrung der Laufbahnen für zahlreiche Berufsgruppen Dienstanfänger nicht eingestellt werden und daher auch Dienstanfängerschulen sich erübrigen. Die Dienstvorträge für alle den Dienst ausübenden Beamten und Facharbeiter werden also die einzige Bildungseinrichtung — vielleicht sogar für längere Zeit — bleiben. Erst später, wenn infolge Hebung des Verkehrs bessere wirtschaftliche Zustände eintreten, werden auch die Dienstanfängerschulen, denen die Heranbildung des Nachwuchses übertragen ist, ins Leben treten müssen. Da ein großer Teil der Bediensteten, besonders die jüngeren, während ihrer Ausbildung in den Kriegsjahren nicht die erforderliche sorgfältige theoretische Schulung, wie sie als Ergänzung der praktischen Ausbildung im Betrieb notwendig ist, erhalten haben, so sind die Dienstvorträge um so dringender, weil hier das Versäumte nachzuholen ist. In diesem Sinne ist auch der

Erlaß der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vom 22. Februar 1924 Nr. 27 240 7 aufzufassen. Wenn des öfteren darauf hingewiesen wird, daß in anderen Ländern so umfangreiche Maßnahmen zur dauernden Unterweisung der Beamten nicht getroffen werden, der Betrieb aber trotzdem glatt von statten gehe und auch Ergebnisse fördere, so soll dies nicht bestritten werden; wir müssen dabei aber berücksichtigen, daß wir in Deutschland es mit einem Menschenmaterial zu tun haben, das durch eine andere Schule der Bildung und Erziehung gegangen ist als das anderer Länder, die eine vertiefte Ausbildung mit Begründung und Verständnis nicht kennen und von ihrem Standpunkt aus auch nicht für so notwendig halten. So berichtet z. B. Frahm in seinem Werke Das englische Eisenbahnwesen, „daß man dort mehr oder weniger der Ansicht sei, daß übermäßiges Lernen die Entschlußfähigkeit und das Selbstvertrauen unterbinde. Der Sinn des englischen Eisenbahners steht nach dem Einfachen, Handgreiflichen, das er auf dem kürzesten Wege zu erreichen sucht. Der Umweg über die Theorie ist ihm gewöhnlich zu lang; er will nur lernen, um es sofort anzuwenden." In diesen Anschauungen, die sich in der Hauptsache wohl auf die fachliche Ausbildung von Beamten in gehobenen Stellen beziehen, beginnt bereits nach Ansicht des Verfassers ein Umschwung einzutreten. Der Deutsche denkt anders; er will alles lernen, was sein Interesse erweckt, was seine Erfahrungen und seinen Blick erweitert. Die Ausbildung anderer Länder begnügt sich meist mit einer mechanisch-praktischen — rein handwerksmäßigen — Anleitung; wir dagegen sehen in jedem Beamten einen denkenden Menschen, der unter eigener Verantwortung seinen Dienst verrichten soll.

Bei der Durchführung der Dienstvorträge sind zunächst zwei Fragen zu stellen und zu beantworten:

I) An welcher Stelle und durch wen sind die Dienstvorträge am zweckmäßigsten abzuhalten und mit den geringsten Kosten an Zeit durchzuführen?

II) Welche Lehrform und Hilfsmittel sind anzuwenden, um eine recht hohe Wirkung zu erzielen?

Zu I. Nach den Vorschlägen der Unterrichts- und Bildungsausschüsse soll jeder Beamte neben den örtlichen Dienstbesprechungen durch den Dienststellenleiter regelmäßig noch alle 3 bis 4 Wochen — jährlich also etwa 12- bis 15 mal — an einem 1- bis 1½ stündigen Vortrage teilnehmen. Die Durchführung dieser planmäßigen Unterweisung kann in folgender Form erfolgen:

1. An der Dienststelle unter Zusammenziehung von je ⅓ bis ¼ der ihr zugeteilten Bediensteten,
2. an besonderen Vortragsorten unter Zusammenziehung einer größeren Anzahl von Bediensteten nahe gelegener Dienststellen.

1. Der Unterricht an der Dienststelle selbst hat den Vorteil, daß die neben der eigentlichen Vortragszeit sonst noch für Wege aufzunehmende Dienstzeit äußerst gering ist, besonders dann, wenn die Vorträge in die Zeit des Schichtwechsels oder bei kleinen Dienststellen in die Zeit größerer Zugpausen gelegt werden, so daß der Beamte entweder vor Beginn seines Dienstes am Unterricht teilnimmt oder seine planmäßige Wartezeit damit nutzbringend ausgefüllt wird. Der Nachteil besteht darin, daß an Dienststellen mit geringem Personal die Vortragsgruppen stets recht schwach besetzt sind. Da sich die Teilnehmer außerdem aus den verschiedenen Berufsgruppen zusammensetzen, so tritt noch der Fall ein, daß bei eingehender Behandlung der Vortragsstoffe stets ein Teil der Anwesenden uninteressiert ist. So wünschenswert es ist, daß alle Bediensteten auch über die Dienstverrichtungen und Vorschriften anderer Dienstzweige vertraut sind, so würde dies doch über den Rahmen des unbedingt Notwendigen hinausgehen.

2. Bei einer Zusammenziehung von Bediensteten der verschiedensten Dienstzweige würde man zwar eine gute Besetzung erzielen, dafür aber würden die Vorträge zu einem großen Teil vor Zuhörern gehalten werden, für die sie eigentlich nicht bestimmt sind. Es wäre dies ein Aufwand an Zeit ohne Gewinn. Eine Gruppenbildung der Beamten im Unterricht nach Dienstzweigen, wie sie von den Ubas vorgeschlagen ist, liegt also im Interesse einer besseren Ausnutzung der Dienstzeit und führt ferner dazu, daß der Vortrag auch an die herankommt, für die er bestimmt ist. Um aber hierbei auch lebensfähige Vortragsgruppen zu erhalten, ist es wieder notwendig, die gleichen kleinen Berufsgruppen mehrerer Dienststellen auf besonderen Vortragsbahnhöfen zusammenzuziehen. Die hierbei entstehenden Nachteile liegen darin, daß jetzt der Zeitverlust für Wege ein recht großer sein kann, besonders dann, wenn durch ungünstige Zugverbindungen längere Wartezeiten eintreten, die den Beamten verhindern, gleich nach Beendigung des Dienstvortrages an seine Dienststelle zurückzukehren. In diesem Falle ist zu prüfen, welcher Weg billiger wird, einen Wanderlehrer zu entsenden, der an den verschiedenen Dienststellen ohne Rücksicht auf die Anzahl der Teilnehmer seinen Dienstvortrag hält, oder eine größere Anzahl von Beamten an bestimmten Vortragsorten zum Unterricht zusammenzuziehen. Im allgemeinen wird der Weg, daß ein Beamter auf Reisen geht, selbst wenn er an den einzelnen Orten nur eine kleine Zuhörerzahl vorfindet, immer noch billiger sein, als wenn eine größere Anzahl von Bediensteten stundenlang ihrer Dienststelle entzogen wird, um an einem im Verhältnis zum Gesamtaufwand nur kurzfristigen Vortrage teilzunehmen.

Wie schon hervorgehoben, kommt es stets darauf an, unter möglichst geringem Zeitaufwand für Unterricht einen recht hohen Wirkungsgrad in der Diensterfüllung zu erreichen. Nun trifft es aber nicht immer zu, daß gleichzeitig mit geringstem Aufwand an Dienstzeit auch die höchsten Erfolge verbunden sind; sondern wir werden, um die Vorträge recht wirkungsvoll zu gestalten, manchmal Wege einschlagen müssen, die auch höhere Aufwendungen an Dienstzeit stellen. In erster Linie kommt es darauf an, Erfolge zu sichern, der Zeitverlust ist erst nachher zu berücksichtigen. Hierbei werden wir aber abzuwägen haben, ob der Erfolg auch stets im richtigen Verhältnis zu der aufgewendeten Zeit steht, d. h. ob sie sich auch wirklich lohnt. Ist dies zu verneinen, dann ist der erforderliche Zeitaufwand unangebracht; er ist unwirtschaftlich, und es ist der billigere Weg einzuschlagen.

Für die Erteilung des Unterrichts kommen in Betracht: a) der Dienststellenleiter oder im Falle der Verhinderung sein Stellvertreter, b) der hauptamtliche Lehrer.

a) Am einfachsten und billigsten wird die Unterrichtserteilung durch die Dienststellenleiter; aber nicht jeder von ihnen ist auch gleichzeitig geeignet, eine erfolgreiche Lehrtätigkeit auszuüben, die neben gründlichem Wissen und praktischen Erfahrungen eine gewisse Begabung, besonders aber Neigung und viel Geduld voraussetzen. Dienststellenvorsteher größerer Dienststellen sind außerdem meist so stark dienstlich in Anspruch genommen, daß sie nur selten die Zeit für den amtlichen Unterricht finden und selbst in dem Falle, daß sie hierzu gern bereit wären, oft wohl durch plötzlich eintretende Umstände abgehalten werden. In diesem Falle fehlt ihnen dann die erforderliche Ruhe und Einstellung; denn damit ist der Sache nicht gedient, daß der Vortragende recht oft der Gefahr ausgesetzt ist, den Unterricht versäumen zu müssen. In diesem Falle ist entweder der Weg einer größeren Anzahl von Bediensteten vergebens gewesen, oder sie erhalten einen Ersatz als Unterricht durch einen Stellvertreter, der nicht im Bilde ist, der sich auch nicht ausreichend vorbereitet hat. Im klappernden Leerlauf fliegt dann meist die Unterrichtszeit dahin, sachlich völlig ertraglos. In solchen vergeudeten Unterrichtsstunden liegt außerdem noch eine große Gefahr, indem den Teilnehmern der kostbare Wert der Zeit, mit der sie sparsam und wirtschaftlich nutzbringend umgehen sollen, nicht zum Bewußtsein gebracht wird. Sie nehmen vielmehr den Eindruck mit, daß es zulässig sei, die Zeit auch nutzlos zu verbringen; dies erzieht direkt zur Zeitvergeudung, also zur Unwirtschaftlichkeit. Besonders geeignet hierfür sind Unpünktlichkeit des Lehrers, ein Ausfallen des Vortrags aus nichtigen Gründen; 20 und mehr Teilnehmer haben eine Stunde und mehr ihrer Dienstzeit geopfert, ohne sie für den Zweck, für den sie vorgesehen war, ausgenutzt zu haben. Der Teilnehmer soll aber aus den Dienstunterweisungen den Eindruck mitnehmen, daß jede Minute der hier zugebrachten Zeit, weil kostbar, von dem Lehrer für seinen Vortrag auch genau berechnet ist. Dies wirkt erziehend auf die Teilnehmer; auch sie werden dann mit der Dienstzeit wirtschaftlich sparend und sie gut ausnutzend umgehen. Die für Dienstvorträge vorgesehene Zeit von insgesamt jährlich etwa 18 Stunden oder 2 vollen Arbeitstagen ist im Vergleich zur Jahresdienstzeit (9. 26. 12.) von 2808 Stunden so gering (1 : 156), daß sie selbst bei schärfster Durchführung aller Sparsamkeitsmaßnahmen mit gutem Gewissen verantwortet werden kann. In welchem Verhältnis die Erfolge zu den aufgewendeten Mitteln stehen, ist bereits in einer früheren Abhandlung dieser Zeitung*) erwähnt.

b) Ein planmäßig angesetzter Unterricht bedingt, wenn er Erfolg haben soll, auch eine Regelmäßigkeit in seiner Abhaltung durch die gleiche Lehrkraft. Dies wird am sichersten erreicht durch einen hauptamtlichen Lehrer, dessen Diensttätigkeit so einzuteilen ist, daß er zu einem weitaus großen Teil (⅓ bis ½) seiner Dienstzeit zum Unterricht herangezogen wird; die übrige Zeit aber dem praktischen Dienst erhalten bleibt, um hier ständig Erfahrungen zu sammeln, die wieder dem Unterricht zugute kommen sollen. Enge Fühlung und stete Verbindung mit

*) Nr. 48 u. 49 vom 6. u. 13. Dezember 1923.

der Praxis wirken auf jede unterrichtliche Tätigkeit befruchtend. Je größer die Zahl der nebenamtlichen Lehrer, desto größer ist die Möglichkeit, daß auch Ungeeignete dazwischen sind, desto größer wird der Wechsel und desto unsicherer der Unterrichtserfolg. Der hauptamtliche Lehrer hat infolge seiner umfangreichen unterrichtlichen Tätigkeit größere Erfahrungen, sein Einfluß auf die Teilnehmer wird stärker und damit die Gesamtwirkung des Unterrichts höher. Außerdem fallen auch alle die vorher gerügten Übelstände in der äußeren Unterrichtsdurchführung fort. Wir werden also im Interesse der Unterrichtserfolge die Einstellung von hauptamtlichen Lehrkräften anzustreben haben. Im allgemeinen sind an den kleinen Dienststellen die Anforderungen an den Beamten so einfach, daß auch unter Zusammenziehung verschiedener Dienstzweige der Unterricht im Rahmen der festliegenden Zeit noch mit Erfolg erteilt werden kann. An den Dienststellen mit einem größeren Personalbestand sind die Anforderungen an den einzelnen Beamten größer; hier wird man, um die Vorträge auch den Bedürfnissen des Dienstes entsprechend anzupassen, eine möglichst weitgehende Trennung nach Berufen vornehmen.

Die größten Schwierigkeiten bereiten natürlich die Vorträge für die Beamten der kleinen und kleinsten Dienststellen (Bahnhöfe III. und IV. Klasse) mit 1 bis 5 Beamten, die gleichzeitig den Dienst im Verkehr und Betrieb zu versehen haben, wobei angenommen wird, daß ein Beamter der Dienststelle selbst als Lehrer nicht in Betracht kommt. Hier sind drei Wege der Durchführung möglich:

A. durch einen Wanderlehrer, der als hauptamtliche Kraft die Strecke bereist und seinen Vortrag an jeder Dienststelle hält,

B. durch Wanderlehrer bei gleichzeitiger Zusammenziehung einer größeren Anzahl von Beamten einer bestimmten Strecke zu besonderen Vortragsgruppen an einem günstig gelegenen Vortragsort (Eisenbahnknotenpunkt), der durch die Beamten ohne größeren Zeitverlust zu erreichen ist,

C. durch die Dienststellenleiter.

Um nun die Vor- und Nachteile dieser möglichen Wege richtig beurteilen zu können, ist es notwendig, auch eine Kostenberechnung aufzustellen. Sie erfolgt unter Zugrundlegung von jährlich 12 Dienstvorträgen an 25 Teilnehmer, die auf Bahnhöfen III. und IV. Klasse vereinzelt, also bis zu 5 Personen, beschäftigt sind.

Die Kosten setzen sich zusammen:

1. Aus Zeitaufwand für Unterrichtserteilung durch den Lehrer,
2. aus Zeitausfall der durch Teilnahme an dem Vortrag dem Dienste entzogenen Beamten, für die dann meistens ein Ersatz zu stellen ist.

A. Der Wanderlehrer wird im Durchschnitt an einem 9-stündigen Reisetage auf 3 verschiedenen Bahnhöfen an insgesamt höchstens 6 Beamte seinen Vortrag halten können, wobei noch angenommen wird, daß er bei ungünstiger Zugverbindung die Entfernung von einem Bahnhofe zum anderen auf dem Fahrrade zurücklegt.

Da der Vortrag innerhalb der planmäßigen Dienstzeit während einer Pause in der Zugfolge unter Zusammenziehung aller Beamten der betreffenden Dienststelle stattfindet, entstehen keine besonderen Kosten durch Zeitausfall oder Einstellung von Ersatzkräften. Sie werden ganz allein verursacht durch den Zeitaufwand des Lehrers. Er beträgt für eine unterrichtliche Versorgung von 25 Beamten während eines Jahres $\frac{9 \times 25 \times 12}{6} = 450$ Dienststunden oder 50 Arbeitstage. Die Jahreskosten für einen jährlich 18stündigen Unterricht ($12 \times 1\frac{1}{2}$ Stunden) betragen hiernach für jeden einzelnen Bediensteten $\frac{50}{25} = 2$ volle Arbeitstage eines hochwertigen Beamten (Lehrers).

B. Bei Zusammenziehung der Beamten an einem gemeinsamen Vortragsorte verringert sich infolge der höheren Teilnehmerzahl die Anzahl der durch den Lehrer zu haltenden Vorträge, dafür aber treten Störungen im Betriebe ein, indem für die abwesenden Beamten Ersatz beschafft werden muß. Die Kosten setzen sich zusammen aus:

1. Zeitaufwand durch den Lehrer.

Für 18 Vortragsstunden ($12 \times 1\frac{1}{2}$) und 4 Stunden Vorbereitung sind insgesamt 22 Stunden Dienstzeit einzusetzen; hinzu kommen dann noch $12 \times$ je 4 Stunden $= 48$ Stunden für Fahrten zum Vortragsorte, das ergibt einen Zeitaufwand von insgesamt $22 + 48 = 70$ Stunden, also etwa 8 Arbeitstage.

2. Zeitaufwand der Teilnehmer.

Für jeden der 25 Beamten entsteht ein Ausfall von 18 Stunden (12 Vorträge von je $1\frac{1}{2}$ Stunden) durch Teilnahme am Vortrage und $12 \times 5 = 60$ Stunden an Zeitaufwand für Fahrten, insgesamt also $18 + 60 = 78$ Stunden, zusammen $25 \times 78 = 1950$ Arbeitsstunden oder rund 210 Arbeitstage.

Der Gesamtaufwand für Dienstvorträge an 25 Beamte durch Wanderlehrer bei Zusammenziehung an bestimmten Vortragsorten beträgt hiernach $8 + 210 = 218$ Arbeitstage. Hierbei besteht allerdings der Vorteil, daß der Lehrer infolge hoher Teilnehmerzahl jeden Vortrag nur einmal zu halten braucht. Der Nachteil dieser Unterrichtsdurchführung besteht aber darin, daß für jeden Teilnehmer für jährlich 18 Stunden Unterricht annähernd 8 bis 9 volle Arbeitstage $\left(\frac{218}{25}\right)$ aufzuwenden wären, ganz abgesehen davon, ob es überhaupt möglich ist, während der Abwesenheit von der Dienststelle ausreichenden Ersatz zu stellen.

Dieser Weg B kommt demnach wegen seines hohen Zeitaufwandes und der sonstigen betriebstechnischen Schwierigkeiten praktisch überhaupt nicht in Betracht.

Auch der unter A beschriebene Weg entspricht nur bis zu einer gewissen Grenze den Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, er ist zu verwerfen, solange der Lehrer während einer 9stündigen Dienstzeit nur 3 Vorträge an weniger als 6 Beamte halten kann, die Jahreskosten für jeden Bediensteten also mehr als der Aufwand für 2 Arbeitstage betragen. Aus diesen Gründen ist auch schon vorgeschlagen worden, die Dienstvorträge an die vereinzelt dastehenden Beamten gänzlich ausfallen zu lassen oder sie zu beschränken auf eine gelegentliche Belehrung durch die Revisionsbeamten. Dies würde zwar der billigste Weg sein, aber damit wäre der beabsichtigte Zweck einer planmäßigen Unterweisung nicht erreicht. Besonders diese vereinzelt beschäftigten Beamten bedürfen recht dringend einer Anregung und Aufklärung über die von ihnen zu leistende Arbeit. Infolge des hohen Zeitaufwandes ist aber keiner der vorher errechneten Wege zu empfehlen; es muß vielmehr ein anderer ausgesucht werden.

C. Unterricht durch den Dienststellenleiter.

Um die bei Durchführung der Dienstvorträge an die Beamten der kleinen und kleinsten Bahnhöfe bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen und die Einrichtung auch wirtschaftlich verantworten zu können, besteht nur die Möglichkeit, die Dienststellenleiter aller dieser Dienststellen zu einer unterrichtlichen Tätigkeit heranzuziehen und sie, damit sie hierfür befähigt werden, durch besondere regelmäßige Lehrvorträge zu schulen. Dies dürfte nicht zu schwer sein, da es sich durchweg um eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Beamten handelt, für die bei der Einfachheit der Dienstverrichtung umfangreiche und schwierige Vorträge nicht in Betracht kommen. Neben der Ausbildung der Dienststellenleiter als Lehrer für den Unterricht ist außerdem aber auch noch großer Wert auf den Ausbau von Unterrichtshilfsmitteln (Anschauungsmaterial) zu legen; denn erst durch deren umfangreiche Benutzung wird es möglich sein, die Lehrkräfte so zu schulen, daß selbst bei einfacher Form noch ein wirklicher Erfolg eintritt. Die Kosten dieser Durchführung bestehen lediglich in der Aufwendung von Dienstzeit einzelner Beamten (Dienststellenleiter) für ihre S c h u l u n g als Unterrichtende.

Alle Dienststellenleiter, die für Unterricht in Betracht kommen, werden in jedem Jahre 2- bis 3mal in Gruppen von 15 bis 20 Teilnehmern für je ½ Tag zusammengezogen, um hier durch Mustervorträge und Anweisung in der Behandlung des vorhandenen Anschauungsmaterials, ja selbst durch eigene Übungsvorträge so eingeführt zu werden, daß sie dann an ihrer oder der benachbarten Dienststelle die übrigen Bediensteten zielbewußt und mit Erfolg unterweisen können. Selbst bei einem Aufwand eines vollen Arbeitstages würden sich die Kosten für jeden Teilnehmer auf jährlich etwa 2 Arbeitstage belaufen. Weitere Kosten durch Zeitverlust der zu Unterweisenden entstehen dann nicht, da ja der Unterricht während der Dienstzeit in Zugpausen stattfindet.

Die Kosten der Ausbildung der Dienststellenleiter als Lehrkräfte sind folgende:

Für 25 Unterrichtsteilnehmer, verteilt auf die kleinen Bahnhöfe, werden etwa 8 bis 9 Dienststellenleiter in Betracht kommen, für die jährlich etwa 2 Arbeitstage als Vorbereitung für ihre unterrichtliche Tätigkeit erforderlich sind; insgesamt also 16 bis 18 Arbeitstage gegenüber 50 bei Beschreitung des Weges A. Diese Durchführung ist auch billiger als der unter B genannte Weg, bei dem für jeden Unterrichtsteilnehmer jährlich 2 Arbeitstage aufgewendet werden müssen, während hier der Zeitverlust von 2 Arbeitstagen nur für den Unterweisenden selbst, insgesamt also für eine weit geringere Anzahl von Beamten in Betracht kommt. Wir dürfen uns allerdings nicht den Nachteil dieser Durchführung verhehlen. Wir haben es

mit einer größeren Anzahl von Lehrkräften zu tun als bei Einstellung von Wanderlehrern, so daß die Möglichkeit eines weniger geeigneten Lehrers und damit ein Fehlschlag des Erfolges auch größer ist als beim Vorhandensein weniger hauptamtlicher Lehrpersonen. Bei der Durchführung planmäßiger Dienstvorträge werden wir also neben den hauptamtlichen Lehrkräften als Orts- und Wanderlehrer aus Gründen einer billigen Durchführung auch noch den Dienststellenleiter als ständigen Ortslehrer heranziehen müssen.

Zu II. Eng verbunden mit einer wirtschaftlichen Regelung der äußeren Bedingungen ist der innere Aufbau des Unterrichts, die Pflege des Lehrverfahrens, also die Güte der Vortragsform sowie das Vorhandensein reichhaltiger guter Unterrichtshilfsmittel und deren richtige Ausnutzung. Die Unterrichtsergebnisse als wirtschaftliche Erfolge im Betriebe können bei der recht knapp bemessenen Zeit für Ausbildungszwecke nur erreicht werden bei Anwendung eines wirkungsvollen Lehrverfahrens. Einem jeden Sachkundigen muß es sonderbar erscheinen, daß in einem so modernen, mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgestatteten Betriebsunternehmen, wie es die Eisenbahn darstellt, im Unterricht an ihre Beamten meist ein so in den Uranfängen zurückgebliebenes (primitives), also veraltetes Lehrverfahren angewendet wird. Der jetzt leider oft noch beschrittene Weg bei der Abhaltung der Dienstvorträge ist wohl in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die Weiterbildung der Beamten als Dienstvortrag bezeichnet wird und daher auf Grund dieses Namens nur zu leicht zur Anwendung der reinen Vortragsform verführt. Hier bedarf es also einer Richtigstellung des Begriffs, d. h. einer klaren und bestimmten Auslegung, in welchem Sinne diese amtliche Bezeichnung aufzufassen ist. Die für die Beamten eingerichteten Dienstunterweisungen dürfen nicht ausarten in ein Verlesen der dienstlichen Vorschriften, auf ein Ablesen von Verfügungen, Mitteilen von Fahrplanänderungen usw., sondern Aufgabe des Unterrichts ist es, die Teilnehmer in den Geist der Bestimmungen einzuführen. Sie müssen sie völlig beherrschen und dem Sinne nach sicher anwenden; sie müssen ihnen gewissermaßen in Fleisch und Blut übergegangen sein. Der Beamte muß sich bei ihrer Anwendung auch der Verantwortung, die er übernimmt, bewußt sein. Eine öftere Auffrischung der Dienstvorschriften, ganz gleich für welche Dienstzweige, ist, wie die Erfahrung es täglich beweist, dringend notwendig. Wenn also diese Belehrungen als erforderlich erkannt sind, so muß der Lehrer sie auch so durchführen, als ob die Einzelheiten dem Zuhörer noch unbekannt seien. Er darf sich nicht darauf berufen, daß der Beamte ja die Bestimmungen kenne, ein kurzes Verlesen daher genüge. Wäre dies richtig und die aufzufrischenden Stoffe den Beamten bekannt, dann ist auch ein Verlesen überflüssig; die hierauf verwendete Zeit ist in diesem Falle vergeudet. Sind sie aber nicht in dem erforderlichen Maße bekannt, müssen sie also aufgefrischt werden, dann muß es auch so gründlich geschehen, daß völlige Klarheit besteht, daß ein Erfolg eintritt, der auch der aufgewendeten Zeit entspricht. Jeder Beamte muß, wenn er aus den Dienstvorträgen zu seiner Dienststelle zurückkehrt, die Überzeugung mitnehmen, daß sein Wissen, seine Kenntnisse und Erfahrungen bereichert worden sind, er muß ferner das Bewußtsein haben, daß alles das, was er gehört, ihm seine Arbeit wesentlich zu erleichtern geeignet ist.

Die geistige Einstellung der im täglichen Dienste gleiche Arbeit leistenden Beamten ist so gering, daß sie nicht ausreicht, um ihnen die zu vermittelnden Begriffe der Dienstvorschriften nur durch das Ohr zum Verständnis zu bringen. Worte allein sind nicht eindringlich genug, es müssen möglichst viele Sinne gleichzeitig in Anspruch genommen werden, und je mehr dabei tätig sind, desto gründlicher ist der Eindruck, desto klarer die Vorstellung und desto fester haftet sie im Gedächtnis. Wir müssen uns also im Unterricht der Beamten möglichst aller Sinne und auch zahlreicher gut ausgewählter Hilfsmittel bedienen. Wenn schon in den wissenschaftlichen Vorträgen vor Zuhörern mit geschultem Auffassungsvermögen der Vortragende sich eines sorgfältig ausgewählten Anschauungsmaterials bedient, um schnell und sicher klare Vorstellungen zu erzielen, um den Hörern ihre geistige Arbeit zu erleichtern, wie vielmehr muß dies erst in einem Unterrichte an Bedienstete notwendig sein, deren Vorstellungs- und Auffassungsgabe recht wenig entwickelt ist. Hier sind umfangreiche Hilfsmittel um so dringender. Ausbau eines vorzüglichen Anschauungsmaterials im Sinne der Richtlinien der Technisch-Wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale (T. W. L., Berlin NW 87, Sickinger Str. 24) als Wandtafeln, Merkblätter und Lichtbilder ist demnach eine weitere Aufgabe. Der Anfang hierzu ist jetzt vorhanden durch Gründung einer besonderen Lehrmittelzentrale als G. m. b. H. unter Anschluß an die Hauptleitung der Deutschen Reichsbahn.

Wird es nun hierdurch in Zukunft möglich, daß jedem Unterrichtsteilnehmer im Anschluß an den Dienstvortrag das Gehörte in knapper, klarer und anschaulicher Weise als Merkblatt mit nach Hause gegeben werden kann, um hier in aller Ruhe die erhaltenen Eindrücke sich nochmals ins Gedächtnis zurückzurufen, auch darüber nachzudenken, dann dürften wohl alle Maßnahmen für eine möglichst hohe Unterrichtswirkung getroffen sein.

In erster Linie kommt neben dem Worte die Anschauung in Betracht. Auge und Ohr sollen gemeinsam die Eingangspforte zur Vorstellung sein. Ganz besonders trifft das zu bei allen technischen Einrichtungen, hier empfiehlt es sich sogar, noch die Wirklichkeit selbst zu Hilfe zu nehmen, um möglichst auch durch handliche Betätigung, also durch Übungen, die Vorstellung zu wecken und zu befestigen. Gelegentlich der Teilnahme an einem Vortrage über die Anwendung des Handschlosses für Weichen antworteten alle Anwesenden auf die Frage des Lehrers, ob sie jetzt nach Beschreibung der Einrichtung auch alles verstanden hätten, mit „ja". Ein anschließender Versuch, nun praktisch ein solches Schloß anzulegen und wieder zu öffnen, bewies aber, daß nicht ein einziger der Hörer ohne Hilfe des Lehrers es fertig brachte. Dieses Ergebnis ist der beste Beweis dafür, daß selbst Ohr und Auge nicht ausreichend waren, daß vielmehr noch die handliche Betätigung hinzukommen muß und daß der Versuch, die Übung, neben der Beschreibung das beste Mittel ist, um den Vortrag zu einem sicheren Erfolge zu bringen. Ähnlich war das Ergebnis bei der Einführung der Bediensteten in die Zugsicherungen, über die zu beachtenden Vorschriften beim Rangieren und die hierbei anzuwendenden Signale. Es ist nicht ausreichend, die Signale mit ihren Nummern der Signalordnung und ihre Anwendungsform zu verlesen, also mit Worten zu bestimmen, sondern es muß an der Hand von Zeichnungen oder Modellen sowie Übungen den Anwesenden das Signal vor Augen geführt und sie aufgefordert werden, die charakteristischen Kennzeichen aufzusuchen und zusammenzufassen; durch Verbindung von Augenschein und Beschreibung ist der Begriff zu bilden, Zweck und Anwendungsform festzulegen. Wenn Tafeln nicht ausreichen, so müssen auch Lichtbilder mit herangezogen werden; reihenweise können dann die Signale vorgeführt und die Anwesenden aufgefordert werden, sie zu beobachten und zu beschreiben. Wer denkt hierbei nicht an die vielen und gründlichen Übungen, die bei der militärischen Ausbildung, selbst der uns erscheinenden einfachen Tätigkeiten vorgenommen werden, ehe der Soldat an die Wirklichkeit (z. B. Bedienung der Geschütze) herantreten darf. Hierin liegt eine durch Tradition immer mehr vervollkommnete und bewährte Ausbildungsform, die in mancher Beziehung vielleicht ängstlich übertrieben, im großen und ganzen aber das Hauptziel im Auge behaltend, sicher zum vollen Ergebnis führt.

Schon aus diesen wenigen Beispielen ersehen wir, in welchem Sinne die Bezeichnung „Dienstvortrag" aufzufassen ist, daß wir einen besonderen Stil des Unterrichts, angepaßt dem geistigen Standpunkt der Teilnehmer und dem Lehrgute, das ihnen zu übermitteln ist, herausbilden müssen. Es darf nichts Fremdes an die Hörer herangebracht werden, es darf auch das ihnen schon Bekannte nicht nur erwähnt werden, sondern es ist alles aus dem beruflichen Leben heraus zum lebendigen Bewußtsein und Verständnis zu bringen. Es muß für den Unterricht an die täglich ihren Dienst versehenden Beamten ein neuer Stil mit dem Ziele der Gegenständlichkeit des Unterrichts sich entwickeln, d. h. in Lösung und Anwendung der in den zu übermittelnden Lehrstoffen aufgespeicherten Willensakte. Es würde zu weit gehen, in diesem engen Rahmen alle die Wege zu behandeln, die hier sicher zum Ziele führen.

Nur in aller Kürze wollen wir noch auf die Möglichkeiten hinweisen, die vielleicht in Zukunft einen guten Unterricht in recht billigen Formen unter Vermeidung der heute noch vorhandenen lästigen Störungen im Betriebe sichert. Da die Kosten für die Wege, als für eine nutzlos aufgewendete Zeit die höchsten sind, so ist es Sache der Forschung, eine neue Form der Unterrichtsdurchführung zu suchen, die diese unproduktiven Ausgaben ausschalten oder doch auf eine äußerst geringe Höhe beschränken. Ein Weg hierzu dürfte vielleicht, besonders für die abseits beschäftigten einzelnen Beamten, ein brieflicher Fernunterricht sein, der in Amerika mit großem Erfolge eine recht weite Verbreitung gefunden hat und in unserem Falle vielleicht in Form von einfach gehaltenen Anweisungen, durch regelmäßige Übermittlung von Merkblättern usw. durchgeführt werden könnte. Ein weiteres Mittel wäre auch die Ausnutzung der drahtlosen Telephonie als mündlicher Fernunterricht, gleichfalls unter Benutzung von Merkblättern, die als Ausgangspunkt für neu zu beschreitende Wege zu betrachten sind. Die Vorteile beständen in einer großen Zeitersparnis und in der Möglichkeit der Heranziehung bester Lehrkräfte.

Zweck dieser Abhandlung ist, zu zeigen, daß der Weg der Sparsamkeit bei der Durchführung des Unterrichts neben einer

wirtschaftlichen äußeren Regelung noch in der Lehrform (Lehrstil) und seiner Hilfsmittel liegt; die Dienstvorträge werden durch Erhöhung der Qualität der den Dienst ausübenden Beamten auch zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Unternehmens beitragen. Dies ist, wie es auch in dem vorher erwähnten Erlasse der Hauptleitung der Deutschen Reichsbahn ausdrücklich hervorgehoben ist, heute nach dem gewaltigen Abbau an Beamten und den wirtschaftlichen Erfolgen, die von ihnen zur Abtragung der das deutsche Volk belastenden Schulden in Zukunft gefordert werden, noch viel notwendiger als früher, wo dem Unternehmen gewissermaßen ein Überfluß an Menschen für Arbeitsleistung zur Verfügung stand.

Regensburg als Umschlagplatz und seine Bedeutung für den deutschen Export.

Von **W. König**, Regensburg.

Die Erkenntnis, daß die deutsche Wirtschaft angesichts der schweren Belastungen durch das Versailler Diktat ihre bedrohte Existenz in der Hauptsache nur durch erhöhte Ausfuhr heimischer Erzeugnisse erhalten kann, ist heute überall in Deutschland Gemeingut. Dieser Umstand hat es mit sich gebracht, daß mehr als je die Frage der zuverlässigen und billigen Beförderung geprüft wird, denn die immer noch sehr hohen Frachtkosten — gegenüber der Vorkriegszeit — beeinflussen gerade den Export erheblicher als im allgemeinen angenommen wird. Tatsache ist, daß im Ausland und auch in den früher feindlichen Ländern rege Nachfrage nach deutschen Waren herrscht; trotzdem sind aber die getätigten Abschlüsse verhältnismäßig gering, was teilweise auf die bereits erwähnten Ursachen zurückzuführen ist, andererseits lassen die hohen Gestehungskosten in Deutschland infolge der steuerlichen und sozialen Lasten eine Senkung der Warenpreise nicht ohne weiteres zu — Ansätze hierzu machen sich jedoch bereits bemerkbar — und ferner darf auch die verminderte Kaufkraft des Auslandes nicht außer acht gelassen werden.

Dessenungeachtet sind fast alle Wirtschaftszweige tatkräftig mit der Wiedergewinnung der zum Teil verloren gegangenen Absatzgebiete beschäftigt, und es ist deshalb zu hoffen, daß in absehbarer Zeit das heute so notwendige Exportgeschäft wieder seinen früheren Umfang annähernd erreichen wird. Als Vorbedingung hierzu und demnach als besonders wichtig muß unter den heutigen Verhältnissen die Wahl des Transportweges bezeichnet werden, denn in zahlreichen Fällen sind Kaufabschlüsse wegen der zu hohen Frachtkosten gescheitert und dadurch der ausländischen Konkurrenz zugefallen, was vom Standpunkt der deutschen Wirtschaft aus einen doppelten Nachteil bedeutet.

Was die Beförderungsfrage im besonderen anbetrifft, so bietet sich der zentral gelegenen deutschen Industrie nach den südöstlichen Ländern (Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslavien, Bulgarien und Rumänien) ein vorzüglicher Verkehrsweg, nämlich die Donauwasserstraße ab Regensburg. Hier wiederum ist es Regensburg, das als Ausgangspunkt der Großschiffahrt und als Umschlagplatz für Waren deutscher Herkunft den ersten Platz einnimmt. Sowohl die Donaulände als auch der im Jahre 1910 eröffnete Luitpoldhafen sind mit technisch modernen Umschlaganlagen vorzüglich ausgestattet; es befinden sich darunter elektrische Krane mit einer Hebekraft bis zu 23 000 kg.

Massive, hochwasserfreie Lagerhäuser in großer Zahl mit Elevatoren für Getreidelagerung und für die Stapelung von Massen- und Kaufmannsgütern aller Art — allein die städtischen Lagerhäuser fassen Güter im Rahmen von etwa 50 000 t — vervollständigen das Bild eines modernen Binnenumschlagplatzes. Regensburg ist zugleich wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und der am weitesten nördlich gelegene Donauhafen, was ihn für die Aufnahme von Waren aus den wichtigsten deutschen Industriegebieten besonders geeignet macht.

Die Deutsche Reichsbahn hat die Bedeutung Regensburgs als wichtigen Verkehrsplatz bereits dadurch gekennzeichnet, daß sie Regensburg in sämtliche Durchfuhr-Ausnahmetarife aufnimmt und demnach für diesen Platz ebenfalls ermäßigte Frachtsätze gewährt, wie bei der Durchfuhr über die trockene Grenze (Passau, Simbach, Salzburg usw.). Ferner wird für solche Güter deutscher Herkunft, die in Regensburg auf Donauschiffe umgeschlagen werden, ein Binnenumschlagtarif angestrebt, und nach den bis jetzt von den maßgebenden Stellen vorliegenden Mitteilungen darf angenommen werden, daß mit der Einführung dieses Tarifes in absehbarer Zeit gerechnet werden kann. Dadurch wird alsdann für Ausfuhrgüter, die über Regensburg befördert werden, die gleiche Tariflage geschaffen sein, wie für Ausfuhrgüter, die über die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen, Lübeck usw. geleitet werden. Kurzum, es wird von allen interessierten Stellen darauf hingewirkt, für Regensburg immer mehr eine günstige und den Export fördernde Tariflage zu schaffen, um auch auf diese Weise das deutsche Ausfuhrgeschäft zu beleben.

Einige statistische Angaben über die Entwicklung des Donauverkehrs während der letzten Jahre werden zweifellos allgemein interessieren. Es wurden folgende Gütermengen bewegt:

im Jahre 1900	angekommen zu Berg	160 901,2 t
	abgegangen zu Tal	22 340,6 t
im Jahre 1909	angekommen zu Berg . . .	71 996,5 t
	abgegangen zu Tal	74 127,5 t
im Jahre 1912	angekommen zu Berg . . .	97 254,7 t
	abgegangen zu Tal	144 317,5 t
im Jahre 1915	angekommen zu Berg . . .	87 242,7 t
	abgegangen zu Tal	73 330,4 t
im Jahre 1916	angekommen zu Berg . . .	26 340,3 t
	abgegangen zu Tal	61 196,8 t
im Jahre 1918	angekommen zu Berg . . .	74 585,9 t
	abgegangen zu Tal	89 078,4 t
im Jahre 1920	angekommen zu Berg . . .	14 858,4 t
	abgegangen zu Tal	140 941,8 t
im Jahre 1922	angekommen zu Berg . . .	74 224,1 t
	abgegangen zu Tal	220 340,0 t
im Jahre 1923	angekommen zu Berg . . .	100 672,8 t
	abgegangen zu Tal	199 081,9 t

Diese Zahlenfolge zeigt, daß sich der Umschlag in Regensburg, unter entsprechender Berücksichtigung der Kriegsjahre, stetig entwickelt hat.

Bezeichnend für den Aufschwung, den Regensburg von Jahr zu Jahr genommen hat, ist unter anderem auch die im Laufe der Jahre in Regensburg angesiedelte Industrie, die Entwicklung der Handelshäuser usw., und vor allem legen die Konzentrierungen der bedeutendsten Verkehrsunternehmungen beredtes Zeugnis dafür ab, welchen Rang Regensburg schon jetzt in der Reihe der Donauhäfen einnimmt.

Beachtenswert ist ferner, daß Österreich schon seit geraumer Zeit in Regensburg ein Zollamt errichtet hat, und es kann nach vorliegenden Informationen mit Sicherheit angenommen werden, daß in absehbarer Zeit alle Balkanländer das Gleiche tun, um glatteste Durchführung der Transporte zu ermöglichen.

Die zum Teil bereits entstehenden Großschiffahrtswege (Rhein-Main-Donau-Kanal, Main-Werra-Weser-Kanal, Neckar-Donau-Kanal, Donau-Bodensee-Kanal, Donau-Elbe- und der Donau-Oder-Kanal) haben Regensburg unwiderleglich als Zentral- bzw. letzten gemeinsamen Mittelpunkt, da sich hier alle Kanallinien mit der Donau vereinigen werden.

Von ganz hervorragender Bedeutung ist aber auch das Eisenbahnnetz, das in Regensburg aus zahlreichen Richtungen zusammenläuft.

Hier liegt der Knotenpunkt für die Hauptlinien von Berlin über Leipzig bzw. von Breslau über Dresden nach München — Italien — und der Schweiz sowie von Köln bzw. vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet über Frankfurt a. M. und Nürnberg nach Wien-Budapest und darüber hinaus. Eine Donautalbahn verbindet Regensburg mit Augsburg und Ulm, während für die weitere Umgebung verschiedene Lokalbahnen usw. sorgen. Der immer stärker hervortretende Verkehrsandrang gab der Reichseisenbahnverwaltung Anlaß, Pläne für eine umfangreiche Vergrößerung des Güter- und Verschiebebahnhofes ausarbeiten zu lassen, deren Ausführung im Vordergrund der allseitigen Verkehrsinteressen steht.

Den Erfordernissen der Zeitverhältnisse weitherzig Rechnung tragend, hat der Stadtrat von Regensburg einem großzügigen und in seiner Auswirkung zweifellos hervorragenden Plane bereits seine Zustimmung erteilt. Voraussichtlich noch in diesem Jahre wird mit dem Bau eines neuen Osthafens (Handels- und Industriehafens) in Regensburg begonnen, um dem Verkehr alle Wege zu ebnen, die geeignet sind, den Ansprüchen eines Verkehrsmittelpunktes nach jeder Richtung hin zu genügen. Das für diesen Hafen bestimmte Gelände wird fünf Millionen Quadratmeter umfassen und der Hafenkomplex, der in den Wasserlinien über ein Riesen-Hauptbecken und fünf große Einstichbecken verfügt, dürfte die Gewähr dafür bieten, daß ein weiterer Umschlaghafen in gewaltigen Dimensionen zur Entstehung gelangt. Die Ausmaße der Wasserflächen, und zwar die Länge des Hauptbeckens über 2 km, die Länge der einzelnen Stichbecken etwa 500 bis 700 m, die Breite mit 60 bis 80 m und die Tiefe mit 2,50 m

dürften auch für einen stattlichen Schiffsverkehr genügend Bewegungsfreiheit gewährleisten. Der Hafen wird naturgemäß mit allen neuzeitlichen, modernen Einrichtungen versehen, so daß in Regensburg wohl der größte zukünftige Verkehrsplatz Süddeutschlands entstehen dürfte.

Angesichts der Bedeutung, die die Frachtkosten gerade unter den heutigen Verhältnissen in der Ermittelung der Warenpreise spielen, ist selbstverständlich die Wahl eines billigen und zuverlässigen Transportweges ausschlaggebend. Es liegt in der Natur der Sache, daß die Schiffbeförderung zu niedrigeren Frachtsätzen geschehen kann, als die Expedition per Bahn, und deshalb empfiehlt es sich grundsätzlich, den Bahnweg nur soweit zu benützen, als es unbedingt erforderlich ist. Die Einhaltung dieses Grundsatzes bedeutet nicht etwa eine Konkurrenzierung der Bahn, denn Tatsache ist, daß nur durch einträchtiges Zusammenwirken und gegenseitige Ergänzung aller Faktoren des Verkehrswesens, und zwar der Eisenbahnen, der See- und Binnenschiffahrt und der Spediteure, die allgemeine Wirtschaft auf eine volle Höhe gebracht werden kann. Insbesondere im Verkehr über Regensburg kann dieser Grundsatz um so leichter eingehalten werden, weil auf Grund fahrplanmäßiger Abfahrten prompte Abbeförderung und kurze Reisezeiten gewährleistet sind, und ferner ist die ordentliche Transportversicherung für die Flußreise gemäß den Ersatzleistungsbestimmungen der kartellierten Donaureedereien gedeckt, ohne daß hierfür eine besondere Gebühr berechnet wird.

Ein weiterer Vorteil des Donauverkehrs liegt in der Einfachheit der Zollmanipulation. Die zahlreich entstandenen Sukzessionsstaaten bedingen beim Bahndurchlauf in jeder Grenzstation eine oftmals langwierige Zollbehandlung, die in der Regel Verspätungen und ferner Mehrkosten verursacht. Demgegenüber macht der Transport auf der internationalisierten Donau lediglich eine Zollabfertigung beim Austritt aus dem Ursprungsland und beim Eintritt in das Bestimmungsland notwendig. Weiterhin ist zu beachten, daß beim Donautransport Sendungen sowohl frankiert als auch unfrankiert expediert werden können, während bei der Bahnbeförderung durchwegs Frankaturzwang besteht, und schließlich wird die Donaufracht nur in einer Währung erhoben, und zwar in der Regel in der Valuta des Bestimmungslandes (mit Ausnahme von Ungarn, wohin die Frachten in österreichischen Kronen erhoben werden), was die Frachtkalkulation naturgemäß erheblich erleichtert.

Wie schon erwähnt, sind in diesem Jahre alle bedeutenden Donau-Schiffahrtsgesellschaften dazu übergegangen, ab Regensburg in kurzen Zeitabständen fahrplanmäßige Abfahrten nach den hauptsächlichsten Donaustationen stattfinden zu lassen, und es kann deshalb mit Recht gesagt werden, daß der Donauweg ab Regensburg nicht nur einen billigen, sondern auch einen äußerst zuverlässigen Beförderungsweg darstellt, dessen Benützung nur wärmstens empfohlen werden kann, sowohl im Interesse der Gesamtheit, als auch zum Vorteil des einzelnen!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Verkehrslage der Deutschen Reichsbahn. Über die Verkehrslage der Deutschen Reichsbahn im Juli d. J. wird von unterrichteter Seite geschrieben:

Absatzstockungen und weitere Einschränkungen zahlreicher Betriebe infolge mangelnder Betriebsmittel kennzeichneten die Wirtschaftslage im Juli, die sich naturgemäß auch im Eisenbahngüterverkehr ungünstig auswirkte. Die Gesamtmengen der mit der Eisenbahn beförderten Güter waren im ganzen wohl höher als im Vormonat. Dabei ist indessen zu berücksichtigen, daß der Juli 27 Arbeitstage hatte gegen 24 des Juni. Die Binnenwasserstraßen waren im allgemeinen voll leistungsfähig. Der Rückgang des Oderwasserstandes und die damit verbundene geringere Aufnahmefähigkeit der Oder konnte den Eisenbahngüterverkehr nicht beleben. Der Betrieb nahm den aufkommenden Güterverkehr ohne irgendwelche Schwierigkeiten auf. Dem Wagenbedarf konnte restlos entsprochen werden. Da und dort häuften sich sogar Bestände an nichtgebrauchten leeren Wagen, besonders an offenen. Nach den vorläufigen Feststellungen wurden im Gebiet der Deutschen Reichsbahn 1 115 551 offene Wagen und 913 663 bedeckte Wagen gestellt.

In dem unbesetzten Gebiet der Ruhr wurden etwa 6000 Wagen, in Deutsch-Oberschlesien etwa 14 600 Wagen mehr als im Vormonat gestellt, der durch Arbeitsausstände beeinträchtigt war. Der Absatz des mitteldeutschen Braunkohlengebietes ist im ganzen schwächer geworden, wenn die höhere Zahl von Arbeitstagen in Betracht gezogen wird. Es wurden 161 056 Wagen abgefördert gegenüber 156 023 im Vormonat und 263 097 im Juli des Vorjahres. In den sächsischen Kohlengebieten wurden fast 15 500 Wagen mehr angefordert und gestellt als im Vormonat (im Juni etwa 57 300 Wagen).

Der Bezug künstlicher Düngemittel sollte durch ein neues Kreditabkommen und durch Sommerpreise, die das Kali- und das Stickstoffsyndikat gewährten, belebt werden. Eine nennenswerte Vermehrung des Bahnversandes haben indessen diese Maßnahmen noch nicht gebracht. Zur Verladung künstlicher Düngemittel wurden insgesamt 17 620 Wagen gegenüber 11 344 im Vormonat und 40 830 im Juli 1923 gestellt.

Im Versand anderer Massengüter zeigten sich keine wesentlichen Veränderungen.

— Eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung in Berlin. Bereits in Nr. 22, S. 408 unserer Zeitung ist auf die vom 22. bis 27. September in Berlin stattfindende Eisenbahntechnische Tagung und die hiermit verbundene Ausstellung vom 21. September bis 5. Oktober, veranstaltet vom Verein Deutscher Ingenieure in enger Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn, hingewiesen worden. Die Geschäftsstelle hat nunmehr einen ausführlichen Zeitplan für die Tagung vom 22. bis 27. September herausgegeben. Die Tagung soll der wissenschaftlichen Besprechung der im Vordergrunde stehenden Probleme des gesamten Eisenbahnwesens dienen. Die führenden Männer der deutschen und der ausländischen Eisenbahnen werden über ihr engeres Fachgebiet in Vorträgen berichten. In den anschließenden Diskussionen soll jedem Fachmann die Gelegenheit gegeben werden, zu den erörterten Fragen Stellung zu nehmen und seine eigenen Erfahrungen vorzubringen. Die Vorträge finden in der Kroll-Oper und der Technischen Hochschule statt. Besonderes Interesse dürften die Berichte erregen über die Probleme des Großgüterverkehrs, der Schnellentladung, der Verbesserung des Rangierwesens, der neuzeitlichen wärmewirtschaftlichen Bestrebungen im Lokomotivbau, der Diesel-Lokomotiven und der Kondensationslokomotive. Weiterhin werden u. a. behandelt: Ausgestaltung des deutschen Oberbaues und der Eisenbahnbrücken, Kohlenstaubfeuerungen bei Lokomotiven, Sauggasbetrieb, elektrischer Eisenbahnbetrieb. Ferner: Eisenbahnwerkstättenwesen und Austauschbau bei Lokomotiven und Wagen.

In sachlicher Verbindung mit dem Vortrag über Eisenbahnbremsen wird eine Bremsversuchsfahrt mit einem 90achsigen D-Zug am Mittwoch, den 24. September, unternommen, deren Ziel Seddin ist.

In Seddin, in Sonderzügen von Berlin aus jederzeit bequem und schnell erreichbar, findet vom 21. September bis 5. Oktober 1924 die Eisenbahntechnische Ausstellung statt. Sie ist die größte bisher veranstaltete Fachausstellung des Eisenbahnwesens. Die Industrie wird hier ihre neuesten Erzeugnisse zeigen. Die Ausstellung wird geeignet sein, auch bei weiteren Kreisen Interesse zu erwecken. Ein großer Teil der ausgestellten Gegenstände, von der schwersten Lokomotive bis zum kleinsten Zubehörteil, wird auch im Betriebe vorgeführt werden. Die ebenfalls vom 21. September bis 5. Oktober in der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg geöffnete Zweigausstellung soll eine Ergänzung zu Seddin sein. In ihr sollen in erster Linie die interne Arbeit, die Ziele und Bestrebungen der einzelnen Betriebe zur Geltung kommen. Zur Unterstützung des technischen Verständnisses sollen zahlreiche Filme gezeigt werden. U. a. wurde die erste Lokomotive der Welt für die Filmvorführung auf der Ausstellung aufgenommen. Die Geschäftsstelle ist: Ingenieurhaus Berlin NW 7, Sommerstraße 4a.

— Ausbildung von Studierenden im Eisenbahndienst. Im letzten Jahre ist, wie die D. A. Z. schreibt, eine große Zahl von Studierenden der Technischen Hochschulen in Deutschland im Eisenbahndienst, und zwar besonders im Fahrdienst ausgebildet worden. Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr die Entlohnung der Werkstudenten folgendermaßen geregelt:

Wenn der Auszubildende nicht als dritter Mann auf der Maschine mitfährt, sondern als Ersatz für den Heizer voll Dienst tut, so erhält er eine Vergütung, die bis auf weiteres nach dem Lohn eines Handwerkers in Lohngruppe III für die Arbeitsstunde festzusetzen ist. Außerdem sind Aufwandsentschädigungen und Übernachtungsgelder zu gewähren. Die Reichsbahndirektionen, in deren Bezirke Technische Hochschulen sich befinden und bei denen die Meldungen von Werkstudenten bisher gering waren, werden ersucht, sich mit den Hochschulen nochmals in Verbindung zu setzen.

— Die Vermögensbestände und Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn am 1. Oktober 1924. Nach einer vom Reichsverkehrsministerium aufgestellten Übersicht gestalten sich die

Vermögensbestände und Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn am 1. Oktober 1924 schätzungsweise wie folgt:

A. Vermögensbestände.

	Bestandsmenge		Wert in Goldmark
Betriebsstoffe:			
Kohlen	1 700 000	t	44 200 000
Öle	14 830 000	kg	4 783 000
Sonstige	—		10 752 000
Oberbau- und Baustoffe:			
Schienen	240 000	t	36 000 000
Kleineisen	120 000	t	28 800 000
Weichen	100 000	t	36 000 000
Hölzerne Schwellen	9 200 000	Stück	60 800 000
Eisenschwellen	150 000	t	22 500 000
Sonstige	—		13 340 000
Werkstoffe:			
Kupfer	26 000 000	kg	53 700 000
Messing und Rotguß	600 000	kg	7 360 000
Eisen	137 000 000	kg	35 300 000
Stahl	9 200 000	kg	5 960 000
Zinn und Blei	618 000	kg	940 000
Lagermetall	3 300 000	kg	8 550 000
Radreifen	90 000	Stück	11 400 000
Stahlguß-Bremsklötze	1 600 000	Stück	11 200 000
Siederohre	2 000 000	m	4 400 000
Holz	295 000	cbm	28 350 000
Sonstige	—		75 960 000
		Zusammen	500 000 000
Kassenbestände u. Bankguthaben			160 000 000
Forderungen, und zwar:			
an fremde Eisenbahnen und Verkehrseinnahmen	7 000 000		
an die Kleiderkasse	4 000 000		
Vorschüsse (Leistungen für Anschlußgleisbesitzer u. sonstige Dritte, Leistungen für Eisenbahnverwaltg., Vorschüsse auf Umzugskosten des Personals, Prozeßkosten u. a.)	11 000 000		22 000 000
		zusammen	682 000 000

B. Verbindlichkeiten.

		ℳ
Schulden an das Reich		20 000 000
Rentenmarkkredit		38 000 000
Darlehen zur Begleichung rückständiger Verkehrssteuern		25 000 000
Kredit zur Notgeldeinlösung		20 000 000
Guthaben der Festmarkbankwechsel		20 000 000
Sonstige Schulden, und zwar:		
Pfandgelder	6 000 000	
Krankenkasse	4 000 000	
Pensionskasse	2 000 000	
Verbandskrankenkasse	1 000 000	
Forderungen fremder Eisenbahnen	8 000 000	
Verwahrgelder (Steuervorschüsse usw.)	6 000 000	27 000 000
zusammen		150 000 000

— **Deutsch-englischer Personen- und Gepäckverkehr.** Ab 1. August wird der durchgehende Personen- und Gepäckverkehr zwischen Baden-Baden, Basel, Darmstadt, Frankfurt (Main), Freiburg, Karlsruhe, Köln, Mannheim, München, Nürnberg, Pforzheim, Salzburg, Stuttgart und Würzburg einerseits und London über Köln, Hoek van Holland, Vlissingen wieder aufgenommen. Ebenso wird vom 1. August ab die durchgehende Abfertigung von Personen- und Reisegepäck zwischen Köln und süddeutschen Stationen einerseits und niederländischen Stationen anderseits wieder aufgenommen.

— **Vorverkauf von Schlafwagenkarten.** In Mannheim ist eine Vorverkaufsstelle von Schlafwagenkarten eingerichtet worden, die Reisenden aus der Pfalz die Benutzung von Schlafwagen im Verkehr mit Norddeutschland und Bayern ermöglicht.

— **Erhebung von Wagenstandgeld.** Bei der Beschädigung von Wagen durch Privatpersonen erleidet die Reichsbahn dadurch eine Einbuße an Einnahmen, daß die Wagen während ihrer Wiederherstellung dem Verkehr entzogen sind. Als Entschädigung hierfür ist von jetzt ab für die notwendige Dauer der Ausbesserung das tarifmäßige Wagenstandgeld zu erheben.

— **Übermäßiges Handgepäck in den Bahnabteilen.** Die Reichsbahndirektionen sind von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn ersucht worden, der Unterbringung des Handgepäcks in den Wagenabteilen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Den Anlaß dazu bilden die Klagen darüber, daß die Mitnahme von ungewöhnlich großem und das zulässige Höchstgewicht überschreitendem Handgepäck in die Wagenabteile wieder in bedenklichem Maße zunimmt und daß die Gepäcknetze von den Reisenden in unzulässigem Umfang mit Gepäck belegt werden, wodurch den Mitreisenden die Unterbringung ihres Handgepäcks unter Umständen unmöglich gemacht, mindestens aber ungebührlich erschwert wird. Diesem Mißstand wird dadurch Vorschub geleistet, daß das Schaffnerpersonal in den Zügen hiergegen nicht mit der nötigen Entschiedenheit vorgeht und daß es in vielen Fällen dem Ansuchen der Reisenden um Abhilfe entweder nur widerwillig nachkommt oder ihnen sogar anrät, ihr Gepäck anderweitig unterzubringen. Die Reichsbahndirektionen werden ersucht, den Unregelmäßigkeiten mit allem Nachdruck entgegenzutreten.

— **Besetztes rheinisches Gebiet.** Von den 3304 ausgewiesenen Eisenbahnbediensteten sind bisher 2230 zurückgekehrt. Hiervon sind nur 219 Beamte und 182 Arbeiter bei der Regie wieder eingestellt.

— **Tariferhöhungen der französisch-belgischen Eisenbahnregie.** Die Nachricht, daß die französisch-belgische Eisenbahnregie ihre Personen- und Gütertarife vom 3. August d. J. ab um 60 % erhöht habe, ist in dieser Form nicht richtig. Wie wir festgestellt haben, sind von diesem Zeitpunkt ab die Personenfahrpreise in der I. und II. Klasse um 40 %, die Fahrpreise der III. und IV. Klasse um 60 % erhöht worden. Eine Erhöhung der Gütertarife hat nicht stattgefunden, scheint auch nicht beabsichtigt zu sein.

— **Deutsch-tschechischer Eisenbahnverkehr.** Zur Unterstützung und Förderung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei ist in Prag eine unter der Leitung des Regierungsrats Freytag stehende Verkehrsagentur eingerichtet worden, die dem tschechoslowakisch-deutschen Verkehrsverband, Prag I, Prikopy 17, III angegliedert ist. Die Stelle hat die Aufgabe, über alle Fragen des Güterverkehrs mit und durch Deutschland Auskunft zu erteilen, Anregungen über Verkehrsverbesserungen und Erleichterungen zu verfolgen und die Interessenten beratend zu unterstützen.

— **Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn.** Der zum 25. August anberaumten ordentlichen Generalversammlung liegt, wie die B. B. Z. meldet, u. a. ein Antrag vor betr. Übernahme des Betriebes der Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

— **Errichtung eines Lübecker Freihafens.** Das Reich hat der Freien Stadt Lübeck nach Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium und in Anknüpfung an ein der Stadt Lübeck 1868 gewährtes Recht die Schaffung eines Freihafens grundsätzlich zugestanden. Vorläufig soll im Innenhafen eine Freizone geschaffen werden. (Verkehrsarchiv.)

— **Die neuen Königsberger Hafenanlagen.** Für die Erweiterung des deutschen Osthafens waren ursprünglich fünf neue Hafenbecken vorgesehen. Die Not der Zeit zwang zur Beschränkung auf drei, und auch deren Ausführung war nur möglich dadurch, daß das Reich und Preußen je zwei Fünftel der Baukosten übernahmen. Zunächst galt es, einen Freihafen zu schaffen, um dem scharfen Wettbewerb Danzigs und Memels begegnen zu können. Das neue Freihafenbecken hat eine Länge von 600 m und eine Sohlenbreite von 120 m. Es besitzt zwei große Lagerhallen und sechs elektrisch betriebene Halbportalkräne. Der Umfang des ganzen Freihafenbezirks beträgt 300 000 qm.

Das zweite Becken, der Handels- und Industriehafen, hat eine Länge von 1200 m und am Pregel eine Sohlenbreite von 180 m. Dem Umschlag dienen acht Vollportalkräne. Dieses Becken besitzt an Neubauten einen Turmspeicher von 21 000 t und einen Gruppenspeicher von 19 000 t Fassungsvermögen.

Um dem für Königsberg sehr wichtigen Holzhandel gerecht zu werden, ist das dritte Becken als Holzhafen gebaut und eingerichtet. Seine Länge beträgt 1050 m, seine Sohlenbreite 80 m.

Im Zusammenhang mit den Hafenneubauten ist eine Verbreiterung und Vertiefung des Königsberger Seekanals in Angriff genommen worden, die sich als notwendig herausgestellt hat. (Verkehrsarchiv.)

— **25 Jahre Dortmund-Ems-Kanal.** Einem Artikel von Professor Dr. Walter Schmidt über das 25jährige Bestehen des Dortmund-Ems-Kanals in der D. A. Z. entnehmen wir folgendes:

Die wirtschaftlichen Hoffnungen, die man an den Kanal knüpfte, sind in vollem Maße in Erfüllung gegangen. Die alte Ostfriesenstadt Emden verdankt dem Kanal eine neue Blütezeit. Erst seit den Tagen des Kanals datiert der Ausbau des großen Binnen- und Außenhafens mit einer Gesamtfläche von 145 ha und 10 km Verladeufer. Betrug der Gesamtumsatz des Jahres

1899 nur 177 000 t, so hatte er 1913 die stattliche Höhe von 3 233 500 t erreicht, die sich mit 1 555 700 t und 1 677 800 t auf Einfuhr und Ausfuhr verteilen. Die Kriegsjahre brachten einen nicht unerheblichen Rückschlag (1916: 796 000 und 609 000 t), die ersten Nachkriegsjahre sogar ein noch weiteres Sinken der Zahlen (1920: 535 500 und 535 000 t); allmählich aber ist der Krisenzustand überwunden worden und es geht wieder vorwärts (1922: 823 500 und 837 300 t). Nach dem Gewicht der umgesetzten Güter stand Emden vor dem Kriege nach Hamburg, Bremen und Stettin an vierter Stelle unter den deutschen Seehäfen; es hat diese Stellung auch heute zu behaupten gewußt. Die Bedeutung des Kanals tritt aber in ein noch helleres Licht, wenn wir bedenken, daß von den in Emden umgesetzten Gütern fast 95 % den Kanal benutzen und nur wenige in der Stadt selbst verbleiben, die mit ihren 28 000 Einwohnern keinen allzugroßen Warenbedarf hat. So kommt es, daß Emden unter den deutschen Seestädten bezüglich ihres Flußverkehrs sogar an dritter Stelle rangiert. Damit ist nichts anderes gesagt, als daß die deutsche Rheinmündung des Dortmund-Ems-Kanals nach Elbe und Oder an dritter Stelle der deutschen Wasserstraßen steht.

Der Warenverkehr zwischen den Endpunkten steht in engster Wechselbeziehung. In der Hauptsache sind es die beiden Massengüter Eisen und Kohle, die auf dem Kanal miteinander kreuzen. Die Ruhrkohle findet unter Umgehung der teueren Eisenbahn und des weiten Weges durch die Niederlande den Weg zu den Nordseehäfen und vermag hier der englischen Lancasterkohle wirksame Konkurrenz zu bieten, wie das in den Ostseehäfen und selbst in Berlin heute noch immer nicht der Fall ist. Andererseits findet das schwedische Eisenerz eine billigere Zufahrtsstraße zu den Verhüttungsplätzen des Ruhrgebietes. Die Nachkriegszeit hat diese Zustände in gewissem Sinne beeinträchtigt insofern, als der Kohlenausfuhr eine Kohleneinfuhr zur Seite getreten ist, da die Anspannung unserer eigenen Kohlenlager für das Ausland durch die Reparationslieferungen so erheblich gestiegen ist, daß der Eigenbedarf nicht mehr gedeckt werden kann. Auf der anderen Seite hat der Verlust der lothringischen Minette die Zufuhr von schwedischen und auch spanischen Erzen bedeutend gesteigert, was auf den Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals nicht ohne Einfluß geblieben ist.

Neben den genannten Gütern spielen Getreide und Mühlenfabrikate eine zwar an sich untergeordnetere, doch aber für einzelne Verkehrsplätze bestimmende Rolle. In dieser Beziehung interessant ist besonders der Hafen von Münster. Die Entwicklung seines Hafenverkehrs hat alle Hoffnungen und Berechnungen bei weitem übertroffen. In den 25 Jahren des Bestehens des Kanals ist die westfälische Zentrale aus einer mittleren Provinzstadt von 45 000 Einwohnern zu einer Großstadt von über 100 000 Einwohnern emporgewachsen. Neben Duisburg-Ruhrort ist es zum größten deutschen Umschlaghafen für Futtergetreide geworden. Die gewaltigen Getreideelevatoren und Speicher, die seine Ufer umziehen, geben dafür deutlichsten, sinnfälligen Beweis. Seit der Fertigstellung des Mittellandkanals, der erst talwärts von Münster abzweigt, hat sich die Bedeutung als Umschlagplatz wesentlich gefestigt und erhöht.

— **Ruhrkohlensyndikat.** Die Vereinigung für die Verteilung und den Verkauf von Ruhrkohle hat, wie die „B. B. Ztg." meldet, ihren Mitgliedern mitgeteilt, daß der Syndikatsvertrag mit 75 % der Mitgliederstimmen zu Ende September gekündigt worden ist. Eine Kommission ist gebildet worden, um durch Verhandlungen mit den in Frage kommenden Zechen die Neubildung des Ruhrkohlensyndikats auf der Grundlage des am Mittwoch von rund 70 % der Mitglieder unter Vorbehalt des Beitritts der ausstehenden Zechen angenommenen Vertragsentwurfs zu erreichen.

— **Die preußischen Großmessen zur Exportförderung.** Um die ausländischen Einkäufer zum Besuch der deutschen Messen mehr als bisher anzuregen und dadurch der deutschen Wirtschaft die Möglichkeit zu verschaffen, die derzeitigen Bedürfnisse der ausländischen Verbraucher kennenzulernen, diese aber die deutschen Erzeugnisse und Qualitäten wieder schätzen zu lehren, haben sich, wie die „Ostd. Wirtsch.-Ztg." mitteilt, die als einzige vom preußischen Staat anerkannten fünf Großmustermessen (Breslau, Frankfurt a. M., Kiel, Köln, Königsberg) durch ihre Spitzenorganisationen, den Messefachausschuß beim preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, an die Reichsregierung gewandt mit dem Ersuchen, ihre Werbetätigkeit für den Besuch der deutschen Messen im Auslande dadurch zu unterstützen, daß die Reichsbahn, ähnlich wie ausländische Eisenbahnverwaltungen, für den Versand von Ausstellungsgütern und für die Personenbeförderung zu deutschen Messen Tarifvergünstigungen gewährt, und daß das Auswärtige Amt, ähnlich wie ausländische Regierungen, den Paßzwang für den Besuch der deutschen Messen aufhebt oder wenigstens Erleichterungen bei der Einholung der Einreisesichtvermerke zugesteht.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahn sind folgende Veränderungen eingetreten:

Versetzt sind: die Regierungsbauräte Otto Breuer in Conz als Werkdirektor zum Eisenbahnausbesserungswerk Göttingen und Kurt Lehmann in Breslau zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin sowie der Regierungsbaumeister Guth in Berlin nach Breslau als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk 1 daselbst.

Übertragen ist: den Regierungsbauräten Karl Witte in Stendal die Stellung als Werkdirektor und Luhmann in Stendal die Stellung als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk Stendal, Hellwig in Frankfurt (Oder) die Stellung als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk Frankfurt (Oder) und Rammelsberg in Guben die Stellung als Leiter der Betriebsabteilung Guben des Eisenbahnausbesserungswerks Frankfurt (Oder).

Der Regierungsbaurat Kracht, zurzeit in Cassel, sonst Duisburg, ist gestorben.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	1924			
	Januar	Februar	März	April
Betriebsleistung				
1000 Zugkilometer	3 074	3 024	3 292	3 137
1000 Wagenkilometer . .	59 619	61 044	67 173	62 832
Verkehrsleistung				
1000 Nutzlastkilometer der personenführenden Züge	33 640	30 970	35 658	38 210
der Güterzüge	313 566	330 854	355 119	306 296
Verkehrseinnahmen mill K	257 849	264 762	286 549	281 519
davon: Personen- und Gepäckverkehr	52 403	53 712	63 050	74 753
Güterverkehr . .	205 446	211 050	223 499	206 766

— **Personalstand der österreichischen Bundesbahnen.** Der Personalstand der österreichischen Bundesbahnen belief sich am 1. Juli 1924 auf 91 033 Köpfe, die sich auf die einzelnen Direktionen, wie folgt, verteilen: 18 385 Wien-West, 17 446 Wien-Nordost, 12 080 Linz, 12 425 Innsbruck, 13 416 Willach, 16 548 Betriebsdirektion der Südbahn i. L., 733 Generaldirektion. Von diesen 91 033 Bediensteten sind 21 657 von der Südbahn-Gesellschaft, deren Linien vom 1. Januar 1924 an im staatlichen Betrieb stehen, übernommen worden. Die Zahl der abgebauten Bediensteten betrug am 30. Juni 1924: 44 478.

— **Der Absatz der österreichischen Kohlenwerke.** Der Absatz der österreichischen Kohlenwerke ist nach den Erhebungen des Vereins der Bergwerksbesitzer Österreichs im zweiten Vierteljahr 1924 erheblich zurückgegangen. Im niederösterreichischen Steinkohlenbergbau war der Juniabsatz am schwächsten und betrug nur rund 107 000 Meterzentner gegen rund 142 000 Meterzentner im Februar und 139 000 Meterzentner im Januar laufenden Jahres. Insgesamt stellte sich der Absatz im zweiten Jahresviertel auf 341 000 Meterzentner gegen rund 422 300 Meterzentner im ersten Jahresviertel 1924. Bei den niederösterreichischen Braunkohlengruben ist der Juniabsatz mit rund 126 400 Meterzentner um rund 53 000 Meterzentner hinter dem Januarabsatz zurückgeblieben. Der Maiabsatz war bei einigen Gruben günstiger und es ergibt sich für das zweite Jahresviertel ein Absatz von 416 000 Meterzentner gegen 460 400 Meterzentner im ersten Viertel 1924. Die burgenländische Lignitförderung zeigt gleichfalls einen großen Ausfall und der Absatz war im Juni mit 251 600 Meterzentner um rund 136 000 Meterzentner geringer als im Januar laufenden Jahres. Bei den oberösterreichischen Braunkohlengruben betrug der Gesamtabsatz im zweiten Jahresviertel 1924 rund 804 000 Meterzentner gegen 1 080 000 Meterzentner im ersten Viertel 1924. In Steiermark ist der Absatz der Braunkohlengruben im Juni unter 1 Million Meterzentner gesunken; er betrug 920 000 Meterzentner gegen 1,35 Millionen Meterzentner im Januar laufenden Jahres. Insgesamt stellte sich der steierische Absatz im zweiten Jahresviertel 1924 auf rund 3,04 Millionen Meterzentner gegen 3,93 Millionen Meterzentner im ersten Jahresviertel 1924. Beim kärntnerischen Braunkohlenbergbau war der Gesamtabsatz des zweiten Jahresviertels 1924 mit 191 972 Meterzentner um rund 37 000 Meterzentner geringer als im ersten Viertel 1924. Daß der Kohlenabsatz in den Wintermonaten immer günstiger ist, erscheint erklärlich. Der Absatz des österreichischen Kohlenbergbaus blieb jedoch im zweiten Jahresviertel 1924 auch gegenüber der glei-

chen Zeit des Jahres 1922 (welches Jahr die größte Förderung aufwies) erheblich zurück, wie folgender Vergleich ergibt: Beim niederösterreichischen Steinkohlenbergbau ergibt sich gegenüber dem zweiten Viertel 1922 ein Ausfall von rund 43 000 Meterzentner, beim burgenländischen Bergbau von rund 115 000 Meterzentner, beim oberösterreichischen Braunkohlenbergbau von 266 000 Meterzentner, beim steierischen Bergbau von rund 900 000 Meterzentner.

Nur beim niederösterreichischen und kärtnerischen Braunkohlenbergbau ist (infolge Inbetriebsetzung neuer Gruben) gegenüber 1922 eine Steigerung des Absatzes eingetreten.

— **Die Schnellzugsverbindung Holland und Belgien-Wien-Budapest-Bukarest.** Vom 26. Juli an verkehren zwischen Wien Westbahnhof und Passau wieder die Schnellzüge D 401 (ab Wien Westbahnhof 8 Uhr 35 Minuten) und D 402 (an Wien Westbahnhof 22 Uhr 20 Minuten) mit Wagen erster und zweiter Klasse. Damit wird die seit der Ruhrbesetzung unterbrochene direkte Schnellzugsverbindung von Holland und Belgien über Köln-Frankfurt a. M.-Nürnberg-Passau nach Wien, Budapest und Bukarest wieder aufgenommen.

— **Personalnachrichten.** Kürzlich ist der Hofrat und frühere Archivdirektor im Eisenbahnministerium Dr. Julius Schlag im Alter von 77 Jahren verschieden. Nach kurzer Tätigkeit im Bankfach trat er in die Dienste der Karl-Ludwig-Bahn, in deren Sekretariat er bis zur Verstaatlichung der Bahn im Jahre 1892 verblieb, um dann in die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen übernommen zu werden. Anläßlich der Schaffung des ehemaligen Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde Dr. Schlag dem Departement für Rechtsangelegenheiten zugeteilt und konnte dort sein reiches juridisches Wissen mit Erfolg entfalten. Im Jahre 1900 wurde er zum Regierungsrat und Archivdirektor im Eisenbahnministerium ernannt und hat sich dort durch gründliche wissenschaftliche Bearbeitung und Verwertung des reichen Quellenmaterials um die Geschichte des heimischen Eisenbahnwesens große Verdienste erworben. Nach 38jähriger Dienstzeit trat er im Jahre 1912 als Hofrat in den Ruhestand.

Ungarn.

— **Der ungarische Goldtarif in seiner weiteren Entwicklung.** Kürzlich war in der Tagespresse eine aus Budapest stammende Mitteilung verlautbart, wonach infolge der neuen ab 1. Juli l. J. gültigen Goldtarife der Personenverkehr im Juli um etwa 30 bis 40 %, der Transport von Lebensmitteln im gleichen Ausmaß zurückgegangen, der Transitverkehr über die M. A. V. so gut wie lahmgelegt sei und die Verwaltung der ungar. Staatsbahnen demzufolge beabsichtige, die derzeitige Erstellung der Tarife aufzugeben und die Frachtsätze für einzelne Güter wieder zu ermäßigen.

Der in Wien erscheinende Allgem. Tarif-Anzeiger erhält hierzu nachstehenden Bericht seines Gewährsmannes:

Die erwähnten Zeitungsmeldungen, insbesondere die Mitteilung, daß der Personenverkehr einen empfindlichen Rückgang aufzuweisen und die M. A. V. eine generelle Herabsetzung der Tarife in Aussicht genommen habe, sind vollständig aus der Luft gegriffen und entsprechen nicht im entferntesten den tatsächlichen Verhältnissen. Zunächst sei festgestellt, daß der Personenverkehr, wie aus der Statistik unzweifelhaft hervorgeht, überhaupt keine Abnahme zu verzeichnen hat, am allerwenigsten derzeit in den Sommermonaten, wo bekanntlich die Frequenz der personenführenden Züge seit jeher eine bedeutende ist.

Was den Güterverkehr anbelangt, so ist — wie in jedem Jahre so auch heuer — in den Sommermonaten ein gewisser Rückgang feststellbar, eine Erscheinung, die indes durchaus nicht befremden kann, da einerseits die wirtschaftliche Krise eine notorische ist und auf alle Gebiete des Wirtschaftslebens rückwirkt, anderseits gerade im Güterverkehr die Monate Juni bis August stets den schwächsten Verkehr aufgewiesen haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß schon in nächster Zeit — nach Eröffnung der Getreide-, Zuckerrüben- und Kartoffel-Kampagne sowie infolge des im Herbst einsetzenden starken Kohlenverkehrs — eine bedeutende Belebung des Güterverkehrs zu erwarten ist, und es liegt demnach durchaus kein Grund vor, weshalb die Leitung der M. A. V. die bisherige Erstellung der Tarife aufgeben und zu einer generellen Herabsetzung der Taxen schreiten sollte. Dies schließt natürlich nicht aus, daß, wie es seit jeher in allen Staaten zu geschehen pflegt, für einzelne Artikel und gewisse Relationen Ermäßigungen eingeräumt werden, wenn solche mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage im allgemeinen und die Verhältnisse einzelner Industriezweige im besonderen oder auch im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Eisenbahnen etwa geboten erscheinen. Selbstverständlich werden auch in der Güterklassifikation sowie in den Tarifbestimmungen mancherlei Reformen zur Durchführung gelangen müssen, wenn es sich in der Praxis erweisen sollte, daß die eine oder andere Vorschrift eine ungerechtfertigte Härte für die Verfrachter bedeutet. Es versteht sich, daß der neue M. A. V.-Tarif ebensowenig wie die bisherigen Tarife der ungarischen Eisenbahnen als starres Gesetz angesehen werden darf, welches eines weiteren Ausbaues und der Anpassung an die Bedürfnisse der Volkswirtschaft nicht fähig wäre. Daß die oben erwähnten Maßnahmen weder eine grundsätzliche Änderung des Tarifsystems noch der Bareme darstellen, erhellt ohne weiteres aus den vorstehenden Ausführungen.

Die schon im ursprünglichen Reformplan vorgesehene Ausgestaltung des Tarifes durch Einführung von Exportbegünstigungen für heimische Industrieerzeugnisse soll schon in nächster Zeit verwirklicht werden. Die Einführung der Exporttarife mußte nicht zuletzt mit Rücksicht auf die erst am 26. Juli l. J. erloschenen Bestimmungen des Friedensvertrages von Trianon zurückgestellt werden, welche bis zu dem erwähnten Zeitpunkte die Einführung begünstigter Sätze für heimische (ungarische) Erzeugnisse an die Bedingung knüpften, daß dieselben auch Sendungen der alliierten und assoziierten Mächte gewährt werden.

Über das Ausmaß der Exportbegünstigungen, welche voraussichtlich am 1. September 1924 in Kraft treten werden, wird noch zu berichten sein. Indes kann schon heute gesagt werden, daß die Tarifnachlässe für eine Reihe wichtiger Exportartikel recht erhebliche sein werden und daß die Industrie, welche an den Vorbereitungsarbeiten erheblichen Anteil genommen hat, der Einführung der Exporttaxen mit größtem Interesse und mit berechtigten Erwartungen entgegensieht.

Niederlande.

— **Erweiterung des Amsterdamer Hafens.** Am 15. September d. J. wird die Königin von Holland den neuen Coenhafen (Jan Pieterszoon Coen-Hafen) eröffnen. Es handelt sich hier um einen Teil der neuen Westhafenanlagen, zwischen Holzhafen (Minervahafen) und Petroleumhafen am Nordseekanal gelegen, deren Pläne noch auf die Vorkriegsjahre zurückgehen. Das Coenhafenbecken wird zunächst nur zur Hälfte — 20 ha Wasserfläche mit 1400 m seetiefer Kaimauer und 800 m Kaimauer für die Binnenschiffahrt eröffnet werden und eine Tiefe von 10,50 m erhalten. (N. R. Ct.)

— **Die Arbeiten am Abschluß der Zuidersee** werden voraussichtlich noch im Laufe des Monats August einen großen Schritt dadurch vorankommen, als dann der 2 km lange Damm vom Festland zur Insel Vieringen vollendet sein wird. (N. R. Ct.)

— **Die Westerschelde.** Die Hafeneinfahrt von Antwerpen hatte seit längerer Zeit dadurch gelitten, daß das Fahrwasser an der zeeländischen Küste bei Bath versandete, da die Schelde ihren Strom durch die Rinne von Rilland schickte. Die Bemühungen der Belgier, die nötige Fahrtiefe bei Bath wiederherzustellen, sind gescheitert und der Mensch mußte sich bequemen, der Natur zu folgen, d. h. das alte Fahrwasser für die große Schiffahrt zu verlassen und nunmehr die neue Rinne bei Rilland allgemein vorzuschreiben; das alte Fahrwasser bei Rath soll indes seine Befeuerung behalten, um als Hilfsweg benutzbar zu bleiben. Der Wasserstand des neuen Weges ist jetzt normal. (N. R. Ct.)

Übrige europäische Länder.

— **Schwedischer Ausnahmetarif für lebende Fische im Verkehr mit Deutschland.** Neben der Beschleunigung der Fischsendungen von Norwegen und Schweden nach Deutschland, über die bereits in dieser Zeitung auf S. 550 berichtet wurde, hat die schwedische Staatsbahn einen ermäßigten Ausnahmetarif, bei Versendung ab Gothenburg und Benutzung der Saßnitzlinie, bis zur schwedischen Grenzstation eingeführt (3,78 Kr. für 100 kg).

— **Bau einer schwedischen Ostküstenbahn.** Längs der Küste des Bottnischen Meerbusens wird eine Bahn angelegt, die die Hafenstädte Härnösand, Sundsvall (Schwedens bedeutendster Hafenplatz für die Holzausfuhr), Hudiksvall, Söderhamn und Gävle miteinander verbindet. Der nördlichste Punkt ist Härnösand, der südlichste Gävle. Es handelt sich um eine Privatbahn (Aktiengesellschaft) mit einem Aktienkapital von nunmehr 36 Mill. Kr., von dem ein großer Teil vom schwedischen Staate gezeichnet ist. Nach ihrer Lage wird diese Bahn „Ostküstenbahn" genannt.

Der nördlichste Teil dieser Linie, Härnösand-Sundsvall (60 km), geht nunmehr seiner Vollendung entgegen. Die Schienenlieferungen hatten sich infolge des Ruhrstreiks verzögert, doch sind sie inzwischen auf einer Strecke von 40 km aus-

relegt worden. Die Bahnhofsgebäude und Wärterhäuschen sind bereits fertiggestellt. Am interessantesten ist der Brückenbau über einen der größten Flüsse Schwedens, den Indalsälven, bei Bergeforsen. Die Brücke liegt kurz von der Mündung dieses Stromes in den Bottnischen Meerbusen und weist daher die beachtenswerte Länge von 202 m auf. Die Baukosten belaufen sich auf ½ Mill. Kr. Nach der Eröffnung dieser Teilstrecke, die für Anfang 1925 erwartet wird, wird in der Verbindung mit Sundsvall von den nördlichen Gegenden Schwedens eine erhebliche Verkürzung der Reisezeit eintreten, da man den Umweg über Bräcke-Ange spart. Die Fahrzeit von Härnösand nach Sundsvall wird dann 1¼ Stunden gegenüber bisher 16 Stunden betragen; die Zeitersparnis ist also ganz erheblich. Sundsvall, das schon jetzt der bedeutendste Handelsplatz des nördlichen Teiles Schwedens ist, wird durch Eröffnung dieser Strecke von neuem gewinnen. An der südlichen Strecke der Ostküstenbahn, Gävle-Ljusne, wird ebenfalls gearbeitet. Teilweise hat man auch dort mit dem Legen der Schienen begonnen. Doch ist die Eröffnung dieser Strecke nicht vor 1926 zu erwarten.

Die Eröffnung der demnächst in Aussicht stehenden Strecke Härnösand-Sundsvall gewinnt auch noch dadurch an Bedeutung, daß die an die Strecke Långsele-Härnösand anschließende Staatsbahnlinie Forsmo- (14 km nördlich Langsele an der nordschwedischen Stammbahn) Hoting (an der Inlandsbahn) mit etwa 90 km in diesem Winter zu erwarten ist.

— **50jähriges Bestehen zweier schwedischer Privatbahnen.** Nachdem vor zwei Jahren die größte schwedische Privatbahn, Bergslagernas järnvägar, eine auch für den Auslandsverkehr bedeutende Bahn, ihr 50jähriges Bestehen feiern konnte, schließen sich jetzt die Karlshamn-Vislandabahn und die für den innerschwedischen Verkehr bedeutende Karlskrona-Växjöbahn an. Sämtliche drei Bahnen liegen in Süd- bzw. Mittelschweden.

— **Ausscheiden des schwedischen Trafikdirektors Gustav Welin aus dem Staatsbahndienst.** Am 21. Juli d. J. beging der auch in weiten Kreisen des Auslandes bekannte Direktor der Verkehrsabteilung der schwedischen Staatsbahn das Fest des 65. Geburtstages und mußte infolge Erreichung der Altersgrenze am 1. August aus dem Dienst der schwedischen Staatsbahn ausscheiden. Welin gehörte der Staatsbahn bereits seit 1878 an und zählt daher zu ihren ältesten Beamten. Nur wenige Jahre verbrachte er außerhalb des Eisenbahndienstes. Die Haupttätigkeit Welins bei der Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen erstreckte sich auf Personal-, insbesondere Ausbildungs- und Organisationsfragen.

Welin hat sich schriftstellerisch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens betätigt. Hervorzuheben ist seine Arbeit bei der Herausgabe der Festschrift der schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1906 anläßlich ihres 50jährigen Bestehens, als deren eigentlicher Verfasser Welin zu bezeichnen ist. 22 Jahre lang (1895—1917) war er auch der Schriftleiter der schwedischen Fachzeitschrift „Järnbanebladet“.

— **Baekkelaget-Ljan zweigleisig.** Die stark belastete Vorortstrecke Kristiania-Ljan, über die auch die Verbindung nach dem Auslande (Gotenburg-Malmö und Kopenhagen) führt, hat nach jahrelangem Bau (12 Jahre!) auf der Teilstrecke Baekkelaget-Ljan ihr zweites Gleis erhalten. Die Strecke war seit Jahren derart überlastet, daß infolge der vielen Kreuzungen erhebliche Verspätungen, unter denen auch der Auslandsverkehr in empfindlichster Weise litt, an der Tagesordnung waren. Wie stark der Verkehr auf dieser Strecke ist, geht daraus hervor, daß diese Linie täglich von 70 Zügen befahren wird. Der Bau, dessen Kosten auf 12 Millionen Kronen veranschlagt waren, hat bisher 5½ Millionen Kronen gekostet und wird noch ebensoviel kosten. Die Einführung des zweiten Gleises nach Kristiania stößt auf große Schwierigkeiten, da die Umleitung von vielen Straßen, Wasser-, Gas-, Kanalisationsanlagen, Kabelleitungen erforderlich ist, die Arbeiten aber bei stärkstem Verkehr stattfinden müssen. Wenn es sich auch nur um eine kurze Strecke handelt, glaubt man leider doch vor 1926 nicht an eine Eröffnung denken zu können. Im Interesse der norwegischen Staatsbahn kann man nur hoffen, daß dieser Termin unter allen Umständen innegehalten wird. Wie Maschinendirektor Hoff bei der Eröffnungsfeier des zweiten Gleises Baekkelaget-Ljan richtig hervorhob, dürfte man in der ganzen Welt nach einer Linie suchen, die einen so starken, noch dazu ständig im Steigen begriffenen Verkehr wie die Strecke Kristiania-Ljan aufweist, und bisher, auch jetzt noch in seinem Endstück, eingleisig ist. Es ist ein offenes Geheimnis, daß die Zustände einer dringenden Abhilfe bedürfen. Der elektrische und zweigleisige Ausbau nicht nur von Kristiania bis Ljan, sondern bis Skien ist ein dringendes Verkehrsbedürfnis und ganz entschieden wichtiger als der Bau der vielen neuen Bahnen. Denn es handelt sich um die wichtigste Strecke des norwegischen Bahnnetzes.

— **Neue Automobillinie in Norwegen.** In Norwegen ist man immer mehr dazu übergegangen, in Gegenden, die von der Eisenbahn nicht berührt werden, im Anschluß an die nächste Eisenbahnlinie Kraftwagenlinien einzurichten. In vielen Fällen wird man sich auch dazu entschließen, diese an Stelle früher geplanter Eisenbahnlinien beizubehalten. Der Eisenbahnbau stellt sich in Norwegen durch den gebirgigen Charakter des Landes und den steinigen Boden recht kostspielig. Da außerdem der Verkehr gering ist, wird dem Verkehrsbedürfnis durch Einrichtung von Kraftwagenlinien voll und ganz genügt. Die norwegische Staatsbahn nimmt an der Schaffung solcher Linien regen Anteil. Die diesbezüglichen Fragen werden in der sogenannten Automobilabteilung behandelt. Soweit der Staat die Linien nicht selbst einrichtet, übernehmen es die betreffenden Gemeinden, unter häufiger Beteiligung von privater Seite. So wurde kürzlich eine auch für den Touristenverkehr bedeutende Linie in Nordnorwegen von Stenkjaer nach Mosjöen unter Beteiligung der Gemeinden und einer Privatgesellschaft eröffnet. Diese Linie berührt die Ortschaften, über die einst die Führung der nordnorwegischen Stammbahn Drontheim-Bodö beschlossen war, unter Benutzung der sogenannten Bristadlinie, während die im Bau befindliche Bahn sich der Snaasalinie mit Abstecher nach Namsos bedient. Dieser Teil Nordnorwegens, der jetzt durch Automobillinien und später durch die sogenannte Nordlandsbahn erschlossen wird, ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung wegen der Eisenerzgruben in Grong. Durch die Linie Stankjaer-Mosjöen in Verbindung mit anschließenden Automobillinien kann man nunmehr insgesamt 500 km nördlich von dem jetzigen Endpunkt der Eisenbahn zurücklegen, also eine recht ansehnliche Strecke.

— **Der Reiseverkehr nach der Schweiz.** Der sommerliche Reiseverkehr nach der Schweiz hat einen großen Umfang angenommen. Er ist schon jetzt 20 bis 25 % höher als im letzten Friedensjahr. Besonders stark ist Deutschland beteiligt, was in erster Linie auf die Aufhebung der Ausreisegebühr zurückzuführen ist. Die deutschen Ferienzüge nach Basel waren in den letzten Wochen fast stets ausverkauft. Unverändert stark ist der Fremdenverkehr aus England. Eine bedeutende Steigerung hat in den letzten beiden Wochen auch die Zureise aus Holland erfahren. In der Statistik des schweizerischen Fremdenverkehrs werden die niederländischen Gäste in diesem Jahre an einer der ersten Stellen stehen. Dagegen ist die Zureise französischer Kurgäste bisher recht unbefriedigend gewesen. Die letzten Valutaschwankungen haben den Fremdenverkehr aus Frankreich sehr ungünstig beeinflußt.

— **Die Neuordnung der rumänischen Eisenbahnen.** Der Verkehrsminister hat einen Gesetzentwurf über die Neuordnung der rumänischen Eisenbahnen ausgearbeitet. Der Entwurf gibt den Eisenbahnen keine Autonomie, sieht aber eine vollkommen neue Organisation vor. Nach dem Entwurf werden die rumänischen Staatsbahnen von einem Verwaltungsrat geleitet, der aus acht technischen Fachleuten und einem Vertreter des Generalstabes bestehen soll. Außerdem wird ein Wirtschaftsrat gebildet, in welchem die Vertreter der verschiedenen Ministerien, Handelskammern und Industriellenorganisationen Sitz haben und in deren Zuständigkeit die wirtschaftlichen Fragen fallen. Der neue Verwaltungsrat wird berechtigt sein, selbständige Anleihen für die Zwecke der Staatsbahnen aufzunehmen und zu diesem Zwecke Schuldverschreibungen auszugeben, die vom Staate gewährleistet werden. Die Jahreszahlungen dieser Anleihe sollen aus dem Überschuß der Eisenbahnen gedeckt werden. Der neue Gesetzentwurf wird unmittelbar nach Eröffnung der Herbsttagung im Parlament zur Verhandlung gelangen.

— **Der italienisch-schweizerische Eisenbahngüterverkehr.** Daß die Brennerbahn in der italienischen Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle spielt und als bedeutender Konkurrent der schweizerischen Alpendurchstiche auftritt, ergibt sich aus der italienischen Statistik über den auf dem Landwege sich vollziehenden Außenhandel. So stand der Brenner im Geschäftsjahre 1922-23 mit 59 593 nach Italien einfahrenden Wagen an der Spitze der Güterbewegung. Über Domodossola wurden 26 344 Wagen nach Italien befördert, über Luino 8518 und über Chiasso 42 510. Zählt man die über Luino und Chiasso nach Italien beförderten Wagen zusammen als Gesamt-Gotthardverkehr, so ergibt sich, daß der Brennerverkehr nach Italien im erwähnten Zeitabschnitte um 8565 Wagen größer war als der Gotthardverkehr, soweit es den Import nach Italien anbetrifft. In der Ausfuhr spielt der Brenner für Italien nicht die gleiche Rolle, denn Italien schickte nur 17 360 Wagen auf diesem Wege ins Ausland, während über Chiasso 28 862 Wagen gingen, über Luino 13 880 und über Domodossola 13 932. Es sei hier erwähnt, daß der Übergang Chiasso mit seinen 28 862 Wagen im italienischen Außenhandel zu Land an zweiter Stelle steht, da über Postumia 30 099 Wagen ins Ausland gingen. An dritter

Stelle kommt dann für den italienischen Export zu Lande Modane mit 25 585 Wagen in Betracht, an vierter Stelle Tarvisio mit 18 682 Wagen, an fünfter Stelle der Brenner mit 17 360 Wagen, an sechster Stelle der Simplon mit 13 932 Wagen, an siebenter Stelle Luino mit 13 580 Wagen, an achter Stelle Ventimiglia mit 5491 Wagen, an neunter Stelle Piedicolle mit 3099 Wagen und an zehnter Stelle Innichen mit 277 Wagen. In der Einfuhr zu Land nach Italien steht, wie erwähnt, der Brenner an erster Stelle, ihm folgt Postumia mit 52 680 Wagen, Modane mit 46 903, Chiasso mit 42 510, Domodossola mit 26 344, Piedicolle mit 14 608, Ventimiglia mit 13 107, Luino mit 8518 und Innichen mit 2985 Wagen.

Es ergibt sich somit für die Periode 1922—1923 im italienischen Außenhandel zu Land eine Verkehrsbewegung von 308 218 eingelaufenen Wagen mit rund 4 200 000 t Gütern und von 157 000 ausgelaufenen Wagen mit rund 1 900 000 t Gütern.

— **Eine Automobilstraße in Norditalien.** Gegenwärtig wird, wie die „Schweizerische Bauzeitung“ mitteilt, in Norditalien eine Automobilstraße erstellt, die die ausgedehnteste derartige Anlage in Europa sein wird. Die Straße führt von Mailand in nordwestlicher Richtung nach Sesto Calende an der Südspitze des Langensees. Von dieser 44,5 km langen Hauptstrecke zweigt bei Lainate eine nach Norden, nach Como führende Straße von 24,1 km Länge und bei Gallarete eine ebensolche noch Norden verlaufende Straße von 16,1 km Länge nach Varese ab. Die Zweigstrecke nach Como wird voraussichtlich noch bis an die Schweizer Grenze verlängert werden. Nach den „Annali dei Lavori pubblici“ vom Mai 1924 wird die Hauptstraße 14 m breit, wovon 10 m auf die eigentliche Fahrbahn für Wagen entfallen; die seitlichen Bankette sollen für den Motorradverkehr dienen. Die beiden Zweigstraßen erhalten 11 m Gesamtbreite bei 8 m breiter Fahrfläche. Kurven sind tunlichst vermieden; sie sind so weit als möglich mit einem nicht unter 3000 m betragenden Radius ausgeführt, doch kommen auch solche mit nur 400 m vor, was noch 100 km/St Minimalgeschwindigkeit gestattet. Die Maximalsteigung beträgt 30 ‰. Diese hohen Anforderungen in bezug auf Krümmungs- und Neigungsverhältnisse machen umfangreiche Erdarbeiten notwendig; tiefe Einschnitte wechseln ab mit hohen Dämmen. Zur Straßenbefestigung sowie für die Bauwerke wird in weitgehendem Maße Eisenbeton verwendet. Der Beton der Straßendecke wird noch mit einer Teermischung getränkt. Insgesamt sind etwa 150 000 m³ Beton erforderlich. Die (auch für Militärtransporte vorzüglich geeignete) Straße wird mit Unterstützung der Regierung gebaut. Die Kosten sind zu 70 Millionen Lire veranschlagt; zur Verzinsung trägt der Staat jährlich 1,5 Millionen Lire bei. Im übrigen soll eine Benutzungsgebühr erhoben werden, die etwa zwei Drittel der von den Wagen bei Benutzung der Straße gemachten Ersparnissen beträgt.

— **Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch die englischen Eisenbahnen.** Die englische Arbeiterpartei erhebt gegen die Eisenbahngesellschaften den Vorwurf, daß sie die Durchführung ihrer Pläne zur Errichtung elektrischen Betriebes und sonstiger Ausbauarbeiten zurückstellen und so die Arbeitslosigkeit steigern, statt durch Vergebung von Aufträgen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Schaffung von Arbeitsgelegenheit beizutragen. Die Eisenbahngesellschaften verteidigen sich gegen diesen Vorwurf, indem sie in der Zeitschrift „Railway Gazette“, die ihre Interessen vertritt, einen Teil der Arbeiten aufführen, die sie neuerdings in Angriff genommen haben. Diese Veröffentlichung ist nicht nur deshalb von Bedeutung, weil sie zeigt, was die Eisenbahnen zur Bekämkfung der Arbeitslosigkeit tun, sondern sie gibt auch ein Bild von der regen Tätigkeit, die die Eisenbahnen auf dem Gebiete des Ausbaues ihrer Anlagen entwickeln.

Die Südbahn hat z. B. Verträge für die Ausrüstung ihrer Vorortstrecken zum elektrischen Betrieb abgeschlossen, die mit über 5 Millionen Pfund Sterling ausgehen. Die Arbeiten werden etwa zwei Jahre dauern. Das Auslegen der Kabel, der Bau der Streckenausstattung und der Wagen ist bereits im Gange. Die Londoner Untergrundbahnen haben die Arbeiten zur Verlängerung der City- und Südlondoner Bahn über Clapham hinaus nach Norden vergeben. Alle vier von den großen Eisenbahngesellschaften, die sich jetzt in das Netz der englischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Londoner Untergrundstrecken, teilen, haben bei britischen Unternehmungen eine Anzahl neue Dampfer, Lokomotiven, Kessel und sonstige Betriebsmittel, auch erhebliche Mengen von Schienen und sonstigen Oberbauteilen bestellt. Dadurch und durch die Vergebung von Bauarbeiten haben sie nach dem Urteil zuständiger Stellen erheblich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beigetragen. Das Wirtschaftsleben in den einschlägigen Zweigen ist dadurch erheblich befruchtet worden. Namentlich ist dadurch auch die Erzeugung von Eisen und Stahl gefördert worden. Baldwin, der ehemalige Minister, hat sich dahin ausgesprochen, daß die Besserung der Lage in bezug auf die Arbeitslosigkeit im wesentlichen den großen Aufträgen zu danken ist, die die Eisenbahnen nach allen Teilen des Landes vergeben haben. Freilich haben sie dazu Staatshilfe in Anspruch nehmen müssen. Die Regierung ist nämlich durch ein Gesetz ermächtigt worden, die Finanzierung derartiger Aufträge durch Staatsmittel zu unterstützen, und es sind zu diesem Zwecke sehr erhebliche Beiträge bereitgestellt worden.

Die Eisenbahnen haben ferner die erforderliche gesetzliche Genehmigung zur Erweiterung bestehender Anlage, für den mehrgleisigen Ausbau bestehender Strecken, zum Bau von Verbindungsbahnen, von Tunneln, von Häfen und deren Ausstattung mit neuzeitlicher Ausrüstung herbeigeführt. Die Aufwendungen hierfür betragen etwa 10 Millionen Pfund Sterling. Die Arbeiten sollen alsbald ausgeschrieben und vergeben werden.

In den Häfen von Süd-Wales ist der Umbau der vorhandenen Anlagen zum Verladen von Kohle, sowie zur Schaffung neuer derartiger Anlagen in Angriff genommen worden. In dieser Gegend werden auch einige größere Bahnhöfe umgebaut. Im Hafen von Southampton sollen Erweiterungsbauten ausgeführt werden, die insgesamt etwa sechs Millionen Pfund Sterling Kosten verursachen. Ebenso sollen Millionen für die Erneuerung des Oberbaus im Nordosten von England, in Derbyshire in Cheshire und im Bezirk von Manchester aufgewendet werden. Die Unterhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen waren im Krieg und in den darauffolgenden Jahren stark in Rückstand geraten; die Regierung hat auf Grund eines Parlamentsbeschlusses den Eisenbahnen 60 Millionen Pfund Sterling als Entschädigung dafür überwiesen, daß die Betriebskosten während der Zeit, als der Eisenbahnbetrieb im Kriege auf Staatskosten ging, durch Unterlassung von Unterhaltungsarbeiten künstlich niedergehalten worden sind, und diese Millionen sollen nunmehr verteilt werden. Dabei muß allerdings beachtet werden, daß wegen der Störung des Betriebes, die beim Auswechseln des Oberbaues unvermeidlich sind, derartige Arbeiten nur in beschränktem Umfang vorgenommen werden können und, wenn sie sich über größere Strecken ausdehnen, auf längere Zeit verteilt werden müssen.

Neben den Aufträgen, die die Eisenbahnen an bahnfremde Werke erteilt haben, haben sie aber auch in ihren eigenen Werkstätten umfangreiche Arbeiten ausgeführt und dadurch zahllosen Arbeitern Beschäftigung verschafft. Endlich haben sie auch erhebliches beim Bau von Wohnungen geleistet und dadurch nicht nur die Wohnungsnot, sondern zugleich auch die Arbeitslosigkeit bekämpft; sie haben nicht nur selbst Häuser für ihre Bediensteten gebaut, sondern auch Mittel zur Verfügung gestellt, damit diese sich durch andere Unternehmer Häuser bauen lassen können.

Die englischen Eisenbahngesellschaften glauben daher mit Recht behaupten zu können, daß sie alles, was in ihren Kräften steht, getan haben, um die Arbeitslosigkeit in England zu bekämpfen.

— **Rundfunkversuche auf der Eisenbahn.** In einem Zug der London- und Nordosteisenbahn der abends 7 Uhr 38 Min. von London (Kings Croß) nach Newcastle fuhr, sind kürzlich Versuche mit drahtloser Nachrichtenübermittelung angestellt worden, die zwar nicht die ersten ihrer Art waren, andere aber an Umfang übertrafen und zu ganz interessanten Ergebnissen geführt haben. Sie wurden von der Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich mit einer Vereinigung von Rundfunkfreunden vorgenommen. Die Empfangs- und Sendevorrichtungen waren in einem Packmeisterwagen eingebaut, der am Schluß des Zuges lief. Unter dem Dach war eine Doppelantenne angebracht. Die Verbindung mit der Erde bildeten die Räder. Der Wagen war mit Gas beleuchtet, um gegenseitige Störungen des Lichtstroms und der Rundfunkanlagen zu vermeiden. Als Wellenlänge waren 185 m gewählt, weil diese innerhalb der Grenzen liegt, die in England für nichtamtliche Versuche freigegeben ist.

Fast während der ganzen Fahrt des Zuges, die bei Tageslicht begann und im Dunkeln endigte, konnte die drahtlose Verbindung mit Sende- und Empfangsstellen außerhalb des Zuges aufrecht erhalten werden. Wenn es also dieses Beweises noch bedurft hätte, so hätten die Versuche gezeigt, daß es möglich ist, dauernd durch Fernsprecher und Telegraph mit einem fahrenden Zug auf drahtlosem Wege in Verbindung zu bleiben. Telegraphenbetrieb ist dabei allerdings, wie die Versuche ergeben haben, der Verständigung durch Fernsprecher vorzuziehen. Besonders interessant waren die Beobachtungen, die betreffs der verschiedenen Deutlichkeit der übermittelten Signale bei der Fahrt unter Brücken, durch Tunnels, durch offenes, bewaldetes oder bebautes Gelände, ferner durch die Nähe von Telegraphenleitungen, Wasser, Erzlagern, Gebäuden gemacht wurden. In Tunneln und tiefen Einschnitten wurden die auf den Zug übermittelten Signale fast unhörbar; wenn der Zug unter einer eisernen Brücke durchfuhr, hörte die Verständigung im Augenblicke gänzlich auf. Die Eisenerzlager in der Nähe von Cleveland dämpften beim Vorüberfahren die Wirkung der drahtlo

übermittelten Ströme stark. Gewitter, die in Nordengland in beträchtlicher Zahl auftraten, erschwerten die Verständigung erheblich.

— Die schnellste Zugfahrt Englands. Unter den englischen Eisenbahnen zeichnet sich die Große Westbahn von jeher durch die hohe Fahrgeschwindigkeit ihrer Schnellzüge aus. Schon im Jahre 1848 erreichten die Expreßzüge auf der damals noch breitspurigen Linie eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 91 km/Std., allerdings mit Zuggewichten, die nur etwa $^1/_6$ der heute üblichen ausmachten. Eine Rekordleistung der Großen Westbahn, die seit nunmehr 20 Jahren in der Welt unübertroffen dasteht, ist der berühmte „Cornish Riviera Limited Expreß", der die 225¾ englische Meilen (363,3 km) lange Strecke London (Paddington)-Plymouth ohne jeden Zwischenaufenthalt in 247 Minuten durchfährt und eine Geschwindigkeit von 54,8 engl. Meilen (88,2 km/Std.) entwickelt. Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit steht jedoch der „Cornish Riviera Expreß" unter den Zügen der Westbahn erst an etwa 12. Stelle. Der schnellste Zug der Gesellschaft überhaupt ist gegenwärtig ein Schnellzug Cheltenham-London, der die 77¼ Meilen (124,3 km) lange Teilstrecke Swindon-London (Paddington) in 75 Minuten durchfährt — Verkehrszeiten Swindon ab 3.45 nm., Paddington an 5.00 nm. — und eine Fahrgeschwindigkeit von 61,8 engl. Meilen oder 99,4 km/Std. erreicht. Mit dieser Leistung nimmt heute der Cheltenham-Expreß unter den Zügen der Britischen Inseln überhaupt die erste Stelle ein.

Von Interesse ist ein Vergleich mit den Zugleistungen der englischen Eisenbahnen in der Vorkriegszeit. Im Jahre 1914 wurde die beste Zugfahrt von einem Expreßzug der Nordostbahn geleistet, der die 71,0 km lange Strecke Darlington-York in 43 Minuten mit 99,1 km Stundengeschwindigkeit durchfuhr, während damals erst an dritter Stelle die Große Westbahn mit einem 95,3 Stundenkilometer entwickelnden Schnellzug London-Bristol stand. Diese Gegenüberstellung läßt erkennen, daß der Wiederaufbau des Schnellzugverkehrs in England mit Erfolg in Angriff genommen worden ist, indem sogar die Spitzenleistung über den Höchststand des Jahres 1914 gesteigert werden konnte.

Übrigens wurde auch die höchste Geschwindigkeit, die überhaupt jemals von einem Eisenbahnzug der Britischen Inseln erzielt worden ist, auf dem Netz der Westbahn erreicht. Ein merkwürdiger Zufall hat es gefügt, daß die Angaben über diese „Rekordfahrt" aus dienstlichen Gründen zunächst geheimgehalten wurden und erst jetzt, etwa 20 Jahre später, zur öffentlichen Kenntnis gelangten. Über diese denkwürdige Fahrt berichtete kürzlich W. G. Chapman in dem Buche „The 10.30 Limited". Es handelt sich um einen der Sonderzüge, die die Post für die Überseedampfer auf der Strecke London-Plymouth befördern und wegen ihrer niedrigen Wagenzahl — sie führen oft nur vier Wagen — eine um 30 bis 50 % höhere Geschwindigkeit erzielen, als die dem öffentlichen Verkehr dienenden Expreßzüge. Die Rekordfahrt fand im Mai 1904 statt. Die Strecke Bristol-Paddington wurde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 115,1 km/Std., eine 117 km lange Teilstrecke mit der gleichmäßigen Geschwindigkeit von 80 engl. Meilen oder 128,7 km/Std. zurückgelegt. Die von dem Zuge erzielte Höchstgeschwindigkeit betrug auf einer Länge von rd. 400 m 102,3 engl. Meilen oder 164,6 km/Std. Trotz der außergewöhnlich hohen Geschwindigkeit war der Lauf der Wagen so ruhig, daß man ohne das Geräusch des Zuges schwerlich geglaubt hätte, sich überhaupt in Bewegung zu befinden. Die Leistung des englischen Postsonderzuges übertrifft noch um etwa 10 km/Std. die Fahrt des schnellsten deutschen Eisenbahnzuges, eines Versuchszuges der vormaligen bayerischen Staatsbahnen, der auf der Strecke München-Augsburg eine Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/Std. erreichte. Unter diesen Umständen erscheint das anerkennende Scherzwort berechtigt, daß die Große Westbahn die Linie sei, die das Wort „speed", d. i. Geschwindigkeit, mit zwei großen e (EE) schreibe.

— Polens Handel. Einem Aufsatz von Dr. Curt Poralla im 32. Heft des „Wirtschaftsdienstes": „Die Entwicklung des polnischen Außenhandels", entnehmen wir folgendes: Die vorliegende endgültige Handelsbilanz für das Jahr 1923 stellt sich in der Einfuhr auf 1116,5 Mill. Goldfranken und in der Ausfuhr 1195,8 Millionen Goldfranken, war also mit 79,1 Millionen aktiv. Demgegenüber betrug der Wert der Wareneinfuhr 1922 nur 844,6 Millionen Goldfranken und der Warenausfuhr sogar 655,2 Millionen Goldfranken. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß man zum richtigen Vergleich nur die vier letzten Monate beider Jahre heranziehen kann, da für den ersten Teil des Jahres 1922 das damals polnisch gewordene oberschlesische Gebiet noch nicht mitrechnet. In den letzten vier Monaten 1922 betrug der Wert der Einfuhr 336,5 und der Ausfuhr 352,5 Millionen Goldfranken. In derselben Zeit des Jahres 1923 ist die Einfuhr um 367,5 und die Ausfuhr um 376,3 Mill. Goldfranken gewachsen.

58,3 % der allgemeinen polnischen Ausfuhr des Jahres 1923 entfielen auf Holz, 16½ % auf Kartoffeln, 10 % auf Zucker, 1 % auf Eier (933 Waggons, wofür 146 000 Pfund Sterling an Ausfuhrabgaben einkamen). Die Ausfuhr von Textilwaren konnte in der letzten Zeit des Jahres um etwa 25 % gesteigert werden. Die Einfuhr von Bau- und keramischen Materialien fiel gegenüber November auf den vierten Teil, die Dezembereinfuhr von Textilerzeugnissen um 10 % und die Einfuhr von Galanteriewaren und Präzisionsinstrumenten um 50 % gegenüber November. Sehr bedeutend vergrößert hat sich im Laufe des Jahres 1923 der Metallimport. Allein in den ersten zehn Monaten kamen aus Deutschland 102 652 t, aus der Tschechoslowakei 25 681 und aus Österreich 16 788 t nach Polen. — Interessante Angaben über den polnischen Transitverkehr enthält die unlängst veröffentlichte Tabelle des „Gown. Urzad Statystyczny" in Warschau, aus welcher hervorgeht, daß im Jahre 1923 Waren im Gesamtwert von 9 454 973 Goldfranken (gegenüber 8 480 358 Goldfranken im Jahre 1922) das polnische Gebiet durchquerten. Bei Einsetzen geordneter Verhältnisse im Osten wird Polen als Transitland noch erheblich größere Bedeutung erlangen. Die höchste Beteiligung weist auch beim Transitverkehr Polens Deutschland als Bestimmungsland für Transitwaren mit 7 427 700 Goldfranken auf, wovon allein Waren im Werte von 5 151 738 Goldfranken den Weg nach Ostpreußen nehmen. Den Hauptteil am polnischen Transitverkehr nehmen folgende Staaten ein (Beträge in 1000 Goldfranken):

	1922	1923		1922	1923
Deutschland	6 359 509	7 427 700	Oesterreich . .	439 060	178 604
Rumänen . .	588 724	1 033 532	Danzig Freih.	533 294	48 623
Tschechosl.	346 115	464 886	Rußland . . .	84 629	58 764

Das statistische Zahlenmaterial zeigt deutlich, daß Deutschland am polnischen Handel überragenden Anteil nimmt, und doch besteht zwischen Deutschland und Polen immer noch kein Handelsvertrag, trotzdem ein solcher für beide Staaten von großem Vorteil wäre.

Zur Förderung des Außenhandels wird ständig die Reihe der Ausnahmetarife auf den polnischen Eisenbahnen erweitert und die bereits bestehenden ergänzt. So sind beispielsweise bis Anfang Juli neue Spezialtarife für die Ausfuhr von Salz, Rohölprodukten, Getreide, Eier, Eisen- und Stahlfabrikaten, Steinkohlen, Zement, Glas- und keramische Erzeugnisse, Zink, Blei, Leim, Gelatine, Holzmaterialien u. a. eingeführt worden, die dazu beitragen sollen, den Handelsverkehr mit dem Auslande zu erleichtern. Durch einen systematischen Ausbau dieses Systems ist ein gangbarer Weg zur Ausgestaltung der polnischen Exportinteressen gezeichnet.

Fremde Erdteile.

— Sparnismaßnahmen bei den chinesischen Staatsbahnen. Die chinesische Regierung sucht auf alle mögliche Weise den Betrieb der Staatsbahnen wirtschaftlich zu gestalten. Vom 1. Juli 1922 bis zum 1. Juli 1923 wurden auf ihren Linien 5 736 000 Dollars für Steinkohlen ausgegeben (963 000 t) und rund 600 000 Dollars für Öl (3900 t). Diese gewaltigen Zahlen veranlaßten die maßgebenden Stellen, an die Direktionen der verschiedenen Linien heranzutreten und darauf hinzuweisen, daß Steinkohlen und Öl die Betriebsstoffe sind, die am meisten gebraucht werden, und die einen großen Teil der laufenden Ausgaben ausmachen. Da verschiedene Eisenbahnlinien Verträge auf Kohlenlieferung mit Zechen abgeschlossen haben, mit denen sie eine Interessengemeinschaft haben, besteht die Gefahr, daß sie an die Güte der Kohle keine Anforderungen stellen können, die außerhalb der Möglichkeit der betr. Bergwerke liegen. Die Aufsichtsbehörde weist demgemäß darauf hin, daß man Vereinbarungen trifft über den Prozentsatz an Stücken und Grus über die zulässige Menge an Steinen und den Feuchtigkeitsgehalt. Da man hierauf bislang nicht genügend geachtet hat, werden die Eisenbahnen jetzt vielfach erheblich geschädigt.

Große Bedeutung kommt auch dem Gebrauch an Schmierölen zu. Die russischen und amerikanischen Schmieröle, die bislang meist gebraucht werden, sind in sich außerordentlich ungleich an Wert und Zusammensetzung, so daß es notwendig ist, genau den Nutzeffekt zu wissen. Es wird daher empfohlen, die Ölsorten, die China selbst im Überfluß fördert, mehr zu gebrauchen.

Die Ausschreibungen ergeben, daß der Verbrauch an Steinkohlen und Öl auf den chinesischen Staatsbahnen in den letzten Jahren gewaltig zugenommen hat. Es muß daher auf Sparsamkeit gesehen werden und Besprechungen mit den Leitern der Lokomotivabteilungen haben bereits stattgefunden.

Eine andere Möglichkeit, Ersparnisse zu erzielen, liegt noch darin, eine bessere Kontrolle und eine richtigere Verteilung der rollenden Betriebsmittel einzuführen. Man geht daher ernstlich mit der Erwägung um, für die Wagenverteilung das System der

telephonischen Übermittlung der Verteilungsanweisungen einzuführen, wie es bei den amerikanischen Eisenbahnen seit langem in Gebrauch ist, und das bei der Nanking-Schanghai-Eisenbahn bereits seit mehr als einem Jahr mit Erfolg befolgt wird. („N. Rt. Ct.“ Nr. 156/24.)

— **Die neue Tungchi Technische Hochschule in Schanghai-Woosung** ist am 18. Mai in Gegenwart der Vertreter chinesischer und deutscher Behörden eingeweiht worden. Die frühere rein deutsche Medizin- und Ingenieurschule, entstanden in den letzten 7 Jahren vor dem Ausbruch des Weltkrieges, ist das Opfer des Vertrages von Versailles geworden. Sollte die segensreiche Arbeit dieser Anstalten fortgesetzt werden, so konnte es nur durch einträchtiges Zusammenarbeiten chinesischer und deutscher Kreise geschehen. China gab die Anregung hierzu. Auf vertragliche Vereinbarung zwischen dem deutschen Verband für den Fernen Osten und dem chinesischen Tungchi-Komitee in Schanghai wurde die Art des Zusammenwirkens an dem großen Werke festgelegt und vertragstreu von beiden Parteien durchgeführt. Grund und Boden sowie die Gebäude der Universität sind chinesisch, ebenso die Verwaltung der Anstalten. Deutsch sind dagegen der Lehrkörper, die Lehrmethoden und die Unterrichtssprache. 300 deutsche Industrieunternehmen haben geholfen, die Einrichtung der Hochschule zu ermöglichen. Drei Persönlichkeiten vor allem ist der Aufbau der Universität zu danken: Dipl.-Ing. S. D. Yüan, Direktor der Gesamtanstalt, Professor Dr.-Ing. e. h. B. Berrens, Dekan der Technischen Hochschule und Dr. med Birt, Dekan der Medizinischen Hochschule.

— **Höchstleistungen im städtischen Schnellverkehr.** Die verkehrsreichste Stadtschnellbahn der Welt ist die Hochbahn von Chicago, die das Geschäftsviertel dieser Stadt in einer Schleife umgibt. Auf der „L“, so genannt als Abkürzung für „Elevated (Railway)“, verkehren auf einem Gleis dieser Schnellbahn mehr Züge als an irgendeiner anderen Stelle, und obgleich sie nur fünf oder sechs Wagen führen, während in New York Zehnwagenzüge verkehren, wird doch die Zahl der Wagen, die in einer Stunde an einem Punkte der Chicagoer Hochbahn vorüberfahren, in keiner anderen Stadt der Welt übertroffen. Auf der „L“ verkehren in Zeiten des stärksten Verkehrs 71 Züge mit 387 Wagen in der Stunde; in New York sind die entsprechenden Leistungen 40 Züge mit 320 Wagen im Hudson-Tunnel und 33 Züge mit 330 Wagen im Interborough Rapid Transit Subway. London bleibt hinter der höchsten von diesen Leistungen nur wenig zurück. Von Charing-Croß, das bekanntlich als Mittelpunkt von London gilt, verkehren nach dem Westen stündlich als Höchstzahl 41 Züge mit 328 Wagen, und an einigen anderen Stellen des „Metro“ in der Richtung nach Hampstead werden ähnliche Leistungen erreicht. Insgesamt verkehren auf den in Charing-Croß zusammenlaufenden Strecken in Zeiten des stärksten Verkehrs am Morgen und Abend 167 Züge stündlich. Im ganzen gehen dort im Laufe eines Jahres etwa 54 Millionen Fahrgäste aus und ein. Mit dieser Zahl sind die unterirdischen Anlagen in Charing-Croß die verkehrsreichsten ihrer Art in England und damit in Europa.

— **Die japanische Schiffahrt** scheint sich von den Rückschlägen der letzten Zeit etwas zu erholen, da die Zahl der aufgelegten Schiffe abgenommen, neue Bauten in Auftrag gegeben und eine größere Anzahl Schiffe aus dem Ausland angekauft worden ist. Zwar wirft die Fahrt nach Amerika nichts ab, aber der niedrige Stand der japanischen Währung ermöglicht eine erhebliche Steinkohlenausfuhr, während große Reisankäufe der Regierung in Siam und Indochina die Einfuhr verstärken. Kürzlich haben sich 47 japanische Reedereien zu einer Schiffahrtskonferenz vereinigt, die in Kobe ihren Sitz hat; die größeren Gesellschaften, vor allem die Nippon Yusen Kaischa, die seit längerer Zeit mit geldlichen Schwierigkeiten kämpfende Toyo Kisen Kaischa und die Osaka Schosen Kaischa gehören diesem Trust zwar nicht an, immerhin umfaßt dieser Schiffe von insgesamt 2 501 219 Br.-Reg.-Tonnen. Ein Versuch, von der Regierung Gelder zu niedrigem Zinsfuß zu erhalten zwecks Erbauung großer, moderner, wettbewerbsfähiger Schiffe, ist ohne Erfolg geblieben, auch ist die Frage der Weiterzahlung der Subsidien noch nicht geklärt.
(N. R. Ct.)

— **Entstaatlichung der brasilianischen Staatsbahnen.** Die Revolution in Brasilien, über deren Verlauf nur sehr unklare Nachrichten vorliegen, lenkt die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieses Land. Infolgedessen erweckt der Bericht eines englischen Ausschusses, der zur Untersuchung der wirtschaftlichen Verhältnisse Brasiliens dorthin entsandt worden ist, besonderen Anteil. Er stellt fest, daß die Entwickelung Brasiliens namentlich durch den Mangel an Eisenbahnen aufgehalten wird. In der Landwirtschaft, im Bergbau, in allen anderen Zweigen der Urerzeugung, in der Besiedelung des Landes, können nur Fortschritte gemacht werden, wenn für ausreichende Verkehrsmittel gesorgt wird. Nur durch eine Entwickelung des Verkehrswesens kann sich Brasilien von den Schulden, die es jetzt im Ausland hat, freimachen. Da aber Brasilien selbst die Mittel zum Aus bau seiner Eisenbahnen nicht aufbringen kann, erteilt ihm de Ausschußbericht den Rat, sich seiner Bundesbahnen zu ent äußern, sie zu verkaufen oder zu verpachten und sich so Mitte zu verschaffen, um seine Schulden zu bezahlen; es würde dadurc auch die Notwendigkeit vermieden, neue Anleihen aufzunehmer und da die Staatsbahnen dauernd Zuschüsse erfordern, würde auch die laufenden Ausgaben des Staats verringert werden. Ur nicht zu deutlich erkennen zu lassen, was der englische Aus schuß mit den Ratschlägen bezweckt, die er der Regierung vo Brasilien erteilt, nämlich die Überlassung der Eisenbahnen a englisches Kapital und damit die Ausbeutung der Naturschätz durch englische Unternehmer, spricht er aus, er erkenne zwa an, daß das nationale Selbstgefühl gegen die Veräußerung de Staatsbahnen sein werde; es würden sich aber sicher ein heimische Kreise finden, die die Ratschläge ausführen würder wenn nötig, mit Unterstützung durch ausländisches, d. h. natü lich englisches Kapital.

Allgemeines.

— **Der Automobilverkehr im Wettbewerb gegen den Pe sonenverkehr der Eisenbahn.** In Holland hat sich ein Gesellschaft zur Inbetriebsetzung des Personenverkehrs i Automobilen über weite Strecken gebildet. Auf der Streck Amsterdam-Utrecht soll die Fahrzeit in 28sitzigen Daimler Automobilen nur 1—1½, von Utrecht nach Arnheim 1½ Stunde und von Amsterdam nach dem Haag 1½—2 Stunden dauern. Di Tarife werden noch unter den niedrigsten Klassentarifen de Eisenbahn liegen. Die Verkehrsfolge soll einstündig sei Ob dieser Versuch Erfolge und solche von Dauer haben wir muß abgewartet werden. Die Gesellschaft ist zunächst noch i der guten Lage, daß ihr der Verkehrsoberbau, die Straßen, ohn Entschädigung gegeben wird. Ohne Zweifel werden aber di Gemeinden sehr bald dahinterkommen, daß die Hauptgrundlag der Rentabilität für die Verkehrsgesellschaft auf ihre Rechnun geht. Vielleicht werden Wegegelder gefordert werden, wen dafür gesetzliche Handhaben gegeben sind.

Rechtspflege.

— **Verpflichtung der Bahn zur Annahme aufgelieferter Güt bei voraussichtlicher Gefährdung der Güter während des Tran portes? Keine Nachprüfung der Berechtigung der Unterlassun einer Verkehrssperre bei solcher Gefährdung durch die Gericht Zum Begriff der Anweisung des Verfügungsberechtigten.** (R 28. 5. 1924 — I 396/23 — Düsseldorf.) Die Klägerin hat a 29. März 1920 in Duisburg eine Partie von 2233 Stück Baun wollwaren der Reichsbahn zur Eilgutbeförderung nach Crefe übergeben. Die sich an den Kapp-Putsch anschließenden Unruhe hatten sich auf die Gegend von Duisburg erstreckt; die Kl. b absichtigte, ihre Waren vor den Aufständischen in Sicherheit z bringen. Das Frachtgut wurde in einem Eisenbahnwagen ve laden. Ehe der letztere abrollte, wurde er jedoch von den Au ständischen angehalten, sodann erbrochen und seines Inhal beraubt. Die Kl. fordert mit dem Klageantrage Ersatz der ve lorengegangenen Ware. Sie findet ein grobes Verschulden d Angestellten der Bekl. darin, daß der Wagen entgegen ein ausdrücklich gegebenen Zusage nicht noch in der Nacht vo 29. zum 30. März abgerollt ist und daß ihr nicht wenigstens Mi teilung gemacht ist, wenn die Beförderung unmöglich wurde. D Bekl. beruft sich auf höhere Gewalt. Das Oberlandesgeric Düsseldorf hat den Klageanspruch zur vollen Höhe dem Grun nach für berechtigt erklärt. Die Revision der Bekl. erweist si als begründet.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Eisenbahn hafte f den Verlust des Frachtgutes nur dann nicht, wenn er auf höher Gewalt beruht habe. Das sei nicht der Fall gewesen. Die Plü derung der Baumwollwaren durch die rote Armee sei zwar e von außen kommendes, in die Beförderung des Gutes eingreife des Ereignis gewesen, aber man habe es voraussehen und desha vermeiden können. Duisburg und dessen Bahnhof seien sch vor dem 30. März 1920 von den Rotgardisten besetzt worden, d anderweit schon zahlreiche Beschlagnahmen von Waren vorg nommen hätten. Der streitige Transport sei deshalb gefährd gewesen. Die Bahn habe aus diesen Gründen die Beförderu ablehnen müssen. Eine allgemeine Gütersperre sei dazu nic nötig gewesen, und deshalb komme auch nicht in Betracht, d das Gericht die Anordnung oder Unterlassung einer hoheitsrec lichen Verwaltungsmaßregel, als welche sich eine allgemei Gütersperre darstelle, nicht auf ihre Zweckmäßigkeit nachz prüfen habe; die Verweigerung der Annahme zur Beförderu wäre vielmehr nur die Ausführung einer dem Frachtführer o liegenden Vertragspflicht gewesen. Ein Verschulden der

liege nicht vor; es könne nicht darin erblickt werden, daß sie die Ware zum Transport aufgegeben habe.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Eisenbahn die Annahme der Güter zur Beförderung habe ablehnen dürfen und müssen, erscheint nicht zutreffend. Für die Bahn besteht ein Kontrahierungszwang. Sie muß also grundsätzlich die ihr angebotenen Güter zur Beförderung annehmen. Von dieser Verpflichtung sind fünf genau umschriebene Ausnahmen im § 453 HGB. aufgestellt, die sich in inhaltlich gleicher Weise im § 3 Abs. 1 und 2 EVO. wiederfinden. Keiner dieser Ausnahmefälle lag bei der Aufgabe der beraubten Güter vor. In Frage kommen kann nur, ob die Beförderung „durch Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, verhindert" wurde. Das kann nicht angenommen werden, da der Bahnbetrieb trotz des Aufruhrs bisher auf der in Frage stehenden Strecke aufrechterhalten war und auch noch nach Aufgabe der Güter ein Zug von Duisburg nach Crefeld abgegangen ist. Die Duisburger Beamten hatten also kein Recht, der Kl. entgegenzutreten, wenn diese versuchen wollte, ihre Waren von Duisburg nach Crefeld in Sicherheit zu bringen. Ebensowenig vermag die Kl. Rechte daraus herzuleiten, daß die zuständige Eisenbahndirektion nicht den Verkehr auf der Strecke Duisburg-Crefeld gesperrt hatte. Dabei hätte es sich um eine reine Verwaltungsmaßregel gehandelt. Ob die Sperre angezeigt war oder nicht, hing von der Beurteilung der verschiedenartigsten Interessen, keineswegs allein von der Rücksicht auf die Sicherheit der Güter in einem Einzelfalle ab; die Entscheidung war Sache des pflichtgemäßen Ermessens der Eisenbahnverwaltungsbehörden und kann von den Gerichten nicht hinsichtlich ihrer materiellen Berechtigung nachgeprüft werden. Schon in diesem Zusammenhange ist darauf hinzuweisen, daß die Kl. ja keineswegs ohne ihr Wissen durch die Bahn in eine ihr unbekannte Gefahr gestürzt ist. Sie konnte ihre Waren in Duisburg belassen; sie konnte sie ins besetzte Gebiet nach Crefeld verbringen. Beides war, wie die Kl. wußte, mit Gefahren verknüpft. Sie hat offenbar die Gefahr des Transports für geringer angesehen. Darin hat sie sich getäuscht; sie hat aber genau gewußt, was sie tat.

Es kann also nichts zu Ungunsten der Bahn daraus hergeleitet werden, daß sie die Güter zur Beförderung angenommen hat. Von diesem Gesichtspunkte aus wird nun neu zu erörtern sein, ob die Bahn sich mit Recht auf höhere Gewalt beruft.

Sollte das zu verneinen sein, so würde die Bahn nach § 456 HGB. haften, wenn sie nicht nachweist, daß der Schaden auf einem Verschulden oder einer Anweisung der Kl. beruht. In letzterer Hinsicht ist folgendes zu beachten. Rundnagel, Haftung der Eisenbahn, hatte in der zweiten Auflage angenommen, schon das Frachtvertragsangebot selbst könne als eine „Anweisung" des Absenders im Sinne des § 456 angesehen werden. Diese Auffassung in ihrer Allgemeinheit hat bisher keine Billigung gefunden; immerhin liegt ihr in der gebotenen Beschränkung ein richtiger Gedanke zugrunde. Der Sinn des § 456 geht ersichtlich dahin, daß es bei dem der Eisenbahn obliegenden Kontrahierungszwang einerseits und der Schärfe ihrer Haftung andererseits aller Billigkeit widersprechen würde, wenn sie auch für solche Schäden einzustehen hätte, die durch das Verhalten des Absenders verursacht oder mitverursacht sind. Von diesem Gedanken ausgehend, hat das Reichsgericht bereits anerkannt, daß dem Verfügungsberechtigten der Bahn gegenüber eine Sorgfaltspflicht obliegt, RGZ. Bd. 102, S. 95 unten. Diesem Gedanken entspricht es ebenso, für den vorliegenden Fall zu berücksichtigen, daß, wie bereits ausgeführt, die Kl. ihre Ware durch den Versuch des Transportes bewußt einer Gefährdung ausgesetzt hat. Ob letzteres genügt, den Tatbestand des § 456 (Verschulden oder Anweisung auf seiten des Verfügungsberechtigten) voll zu erfüllen, läßt sich erst entscheiden, wenn im einzelnen klargestellt ist, wie sich die Gefahr der Sachlage der Kl. dargestellt hat. Aber jedenfalls wird dies Moment nach § 254 BGB. in Betracht kommen, wenn der Bahn ein Verschulden (Wahl eines unsicheren Wegs, Unterlassung der Beförderung mit dem nächsten Zuge oder dergl.) nachgewiesen werden sollte.

Aus diesen Gründen mußte die Sache an das Berufungsgericht zurückgewiesen werden.

— **Ersatzpflicht des Reichseisenbahnfiskus für verregnetes Mehl. Ist der Minderwert nach der Währung des Versandortes oder nach der des Ablieferungsortes zu berechnen?** Im Juni 1921 wurden durch die Kontroll-Kompagnie m. b. H. in Hamburg 240 Sack Mehl mit internationalem Frachtbrief an die Firma Gebrüder W. in Eger versandt. Bei der am 10. Juli 1921 erfolgten Ankunft der Sendung in Eger stellte es sich heraus, daß das Mehl vollständig durchnäßt war und daß die Säcke starke Krusten und Schimmelbildungen zeigten. Die Ursache des Schadens lag darin, daß von der Pappe des Wagendaches ein Stück von 4 m Länge und 1 m Breite losgelöst und umgestülpt war, so daß der Regen eindringen konnte. Die Versicherungsbank Slavia in Prag, bei der die Sendung versichert war und die den Schaden ersetzt hat, klagt nunmehr gegen den Reichseisenbahnfiskus, vertreten durch die Reichsbahndirektion in München, auf Ersatz des entstandenen Schadens. Sie verlangt 78 233 tschechische Kronen nebst 6 % Zinsen seit dem 15. Mai 1922.

Landgericht und Oberlandesgericht München haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des beklagten Eisenbahnfiskus ist ohne Erfolg geblieben und vom Reichsgericht zurückgewiesen worden.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Der beklagte Reichseisenbahnfiskus hatte eingewendet, daß der Schaden durch höhere Gewalt, nämlich einen heftigen Sturm, verursacht worden sei. Er hatte beim Oberlandesgericht Zeugenbeweis dafür angeboten, daß das Dach des Bahnwagens bei dessen Abgang in Hamburg sich in unbeschädigtem, gutem Zustande befunden habe. Das Oberlandesgericht ist darauf nicht eingegangen und hat den Einwand verworfen. Diese Ablehnung der Beweiserhebung verstößt nicht — wie die Revision rügt — gegen § 286 ZPO. Das Oberlandesgericht hat seine Überzeugung ausreichend begründet. Es stützt sich dabei auf die Erfahrungstatsache, daß die Dachpappe eines Eisenbahnwagens, wenn sie nicht ganz dauerhaft sei, durch die Bewegung der Luft beim Fahren des Zuges gelockert und etwas aufgerissen werden könne. Es stellt ferner fest, daß andere Wagen desselben Zuges ähnliche Beschädigungen nicht erlitten haben. Deshalb bezeichnet es das Oberlandesgericht mit Recht als ausgeschlossen, daß der Schaden des Wagendaches durch einen Sturm verursacht worden sei. — Was die Frage der Ersatzleistung in tschechischen Kronen betrifft, so geht das Oberlandesgericht von zwei Möglichkeiten aus. Es nimmt zunächst an, daß gemäß Art. 37 des Berner Übereinkommens der Minderwert des Frachtgutes derart zu berechnen sei, daß von dem Wert des unbeschädigten Gutes in der Empfangsstation (Eger) der Verkaufswert des beschädigten Gutes abgezogen werde. Hieraus folgert es, daß in vorliegendem Falle in der am Ablieferungsort Eger geltenden Währung der Schaden in tschechischen Kronen zu ersetzen sei. Aber auch in dem Falle, daß von dem gemeinen Werte des unbeschädigten Gutes am Abfertigungsort auszugehen sei, nimmt das Oberlandesgericht an, daß die Klägerin doch tschechische Kronen verlangen könne, weil am Empfangsort tschechische Währung gelte und zur Herbeiführung eines Verhältnisses für die Wertminderung auch der Ausgangswert in tschechische Kronen umgerechnet werden müsse. Der letzteren Ausführung kann das Reichsgericht jedenfalls nicht zustimmen. Denn es ist nicht abzusehen, weshalb der nach Art. 37 des Berner Übereinkommens zu ersetzende Minderwert des Frachtgutes nicht ebenso gut in der Art berechnet werden könnte, daß beide Werte in tschechischer Währung bestimmt werden. Die Frage, in welcher Währung zu zahlen ist, bedarf aber im vorliegenden Falle überhaupt keiner Entscheidung im Verfahren über den Grund des Anspruchs. Gleichwohl soll darüber entschieden werden, weil sich das Oberlandesgericht damit befaßt hat, und um einer dadurch nahegelegten späteren rechtsirrtümlichen Entscheidung vorzubeugen. Wie der Senat in seiner Entscheidung vom 28. Oktober 1922 I 618/2 bereits ausgeführt hat, ist der nach Art. 34 des Berner Übereinkommens für den gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leistende Ersatz in der Währung zu zahlen, die am Versandorte zur Zeit der Annahme des Gutes zur Beförderung gilt. Dann aber erscheint es nur folgerichtig, für Ersatz des Minderwertes bei einer Beschädigung des Frachtgutes das Gleiche anzunehmen. Das entspricht einer zwar nicht unbestrittenen, aber im Schrifttum weit verbreiteten Meinung und den Entscheidungen des Handels- und Wechselgerichts Budapest in der Zeitschrift für internationalen Eisenbahnverkehr Bd. 6, S. 275, und des Wiener Obersten Gerichtshofes daselbst Bd. 16, S. 231. Die von Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch Bd. 5, 2, § 146 dagegen geäußerten Bedenken erscheinen nicht durchschlagend. Ob und wie die Frachtkosten zu berücksichtigen sind, kann der Berechnung der Höhe des Minderwertes vorbehalten bleiben.

— **Der verschollene Wagen mit Baumwollstoff. — Verneinung der „höheren Gewalt".** Die Firma Sch. in Pirmasens hatte von der Firma Kahn & Lang in Paris einen Wagen Baumwollstoff zum Preise von 90 254 Fr. französischer Währung gekauft. Die Ware ging am 22. April 1919 im Wagen Posen 8159 von Epinal an die Adresse der Käuferin in Saarbrücken ab und kam dort ohne Begleitpapiere in einem Zuge an, der ganz oder zum Teil aus französischen Militärwagen bestand. Der Wagen mit der Ladung wurde von der Bahn als Militärwagen angesehen und deshalb dem französischen Magazin central in Saarbrücken zur Verfügung gestellt. Von dort machte er eine Reise durch halb Deutschland, bis seine

Spur verloren ging. — Den von der Käuferin gegen den Reichseisenbahnfiskus erhobenen Schadensersatzansprüchen hält dieser den Einwand der höheren Gewalt entgegen.

Das Landgericht Trier wies den Anspruch der Klägerin wegen Verjährung ab, das Oberlandesgericht Köln erkannte den Anspruch dem Grunde nach als gerechtfertigt an. Das Reichsgericht hat den vom Beklagten erneut erhobenen Einwand der höheren Gewalt verworfen und das oberlandesgerichtliche Urteil im Ergebnis bestätigt.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Das Oberlandesgericht hat höhere Gewalt nicht als gegeben erachtet, weil es annahm, daß bei Anwendung aller durch die Verhältnisse gebotenen Vorsicht die Bahn unzweifelhaft in der Lage gewesen wäre, das sonst zu erwartende spurlose Verschwinden eines Wagens zu verhindern. Hierin liegt kein Rechtsirrtum. Was die Revision hierzu vorbringt, liegt neben der Sache. Zur Annahme der höheren Gewalt reicht der von dem Beklagten behauptete Sachverhalt nicht aus. Es kann dahinstehen, ob nicht schon in der versehentlichen Annahme, es handle sich um einen französischen Militärwagen, ein Umstand liegt, der Berufung auf höhere Gewalt nicht mehr rechtfertigt. Es kann auch zugegeben werden, daß der zur Zeit der Ankunft in Saarbrücken herrschende starke Bahnverkehr die Tätigkeit der Bahn erschwerte. Der Wagen lief aber, da die französische Militärbehörde nichts mit ihm anzufangen wußte, zunächst nach Angaben des Beklagten am 30. April 1919 nach Schleifmühle, dann zurück nach Saarbrücken Hauptbahnhof und von da am 5. Mai 1919 nach Mainz. Wenn sich auch der Frachtbrief vom Wagen getrennt hatte, lief er doch bei der Güterabfertigung Saarbrücken ein und wurde dann nach Forbach gesandt. Wenn unter diesen Umständen das Oberlandesgericht annahm, es handle sich um Tatumstände, die nicht von der Verfügung der Bahn völlig unabhängig waren und von ihr mit entsprechender Sorgsamkeit bekämpft werden konnten, so ist das eine tatsächliche, mit der Revision nicht bekämpfbare Würdigung.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Güterabfertigung.** Von Eisenbahnoberinspektor Richard Couvé in Berlin. Ausgabe 1923. Verlag von Velhagen & Klasing.

Das Buch ist als 15. und 16. Band der Bücherei des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen erschienen, der sich bekanntlich das Ziel gesetzt hat, den Eisenbahnern aller Dienstgrade und Berufszweige die Möglichkeit zur fachlichen Ausbildung in der dienstfreien Zeit zu bieten. Man wird dem Werkchen nach seinem Gesamteindruck das Zeugnis ausstellen können, daß es für den Eisenbahner, der sich auf den praktischen Güterabfertigungsdienst vorbereiten- oder seine Kenntnis darin erweitern will, diesen Zweck im wesentlichen erfüllt. Der außerordentlich umfangreiche und über zahlreiche Verordnungen, Vorschriften und Tarife verstreute Stoff ist fast durchweg übersichtlich geordnet und in kurzer klarer Sprache behandelt. Zahlreiche Muster und Beispiele erleichtern dem Anfänger sein Studium. Dabei scheint es mir besonders verdienstlich, daß der Verfasser, der selbst Lehrer an der Eisenbahnfachschule in Berlin ist, sich nicht allenthalben auf eine nüchterne Wiedergabe der Bestimmungen beschränkt hat, sondern daß er bestrebt gewesen ist, gelegentlich durch näheres Eingehen auf die ihnen zugrunde liegenden Motive den spröden Stoff zu beleben und die Bestimmungen dadurch dem Verständnis des Neulings näher zu bringen. Für eine spätere Neubearbeitung des schon jetzt in einigen Abschnitten (z. B. Bahnamtliches Rollfuhrwesen, Statistik) durch zwischenzeitliche Neuerungen überholten Buches dürfte es sich empfehlen, die Darstellung durch eine ausführliche Erläuterung der verschiedenen Frachtstundungsverfahren zu erweitern. Aber auch schon in seiner jetzigen Gestalt ist die Arbeit des Verfassers als ein für den Lehrer und den Lernenden gleichermaßen willkommenes und nützliches Hilfsmittel anzusprechen. Z.

— **Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1922/23.** Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd, 298 Seiten mit vielen Bildern, Plänen und Skizzen. Bremen 1924, Verlag Franz Leuwer-Bremen, Druck von H. M. Hauschild-Bremen. Preis 12 *M*.

Der neue Band des Jahrbuches des Norddeutschen Lloyd lenkt von neuem die Aufmerksamkeit auf die Lage der deutschen Seeschiffahrt, über die sich in großen Zügen in einem Geleitwort Herr Geheimrat Stimming ausläßt. Die schwerwiegenden Folgen des Krieges für die deutsche Handelsschiffahrt klingen auch in diesem Buche noch nach. In einem fesselnden Aufsatz über den Wiederaufbau des Norddeutschen Lloyd führt Syndikus Dr. Lührssen den Lesern des Jahrbuches vor Augen, wie schwer der Norddeutsche Lloyd und mit ihm die gesamte deutsche Reederei durch die Ablieferung der Handelsflotte getroffen wurde, wie schwierig die Lage, wie verworren die Verhältnisse in der Nachkriegszeit waren, als die deutsche Reederei dazu überging, die deutsche Handelsflotte wieder aufzubauen. In anschaulicher Darstellung auf Grund umfangreichen Aktenmaterials schildert der Verfasser dieses außerordentlich interessanten Aufsatzes die Maßnahmen, die vom Reiche im Laufe der Jahre getroffen wurden, um den teilweisen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte überhaupt zu ermöglichen. Der Verfasser führt uns nochmals vor Augen, was der Versailler Vertrag dem Norddeutschen Lloyd genommen, und was dieser in den letzten Jahren auf Grund des Reederei-Abfindungsvertrages wieder an die Stelle des Verlorenen setzen konnte.

Auch sonst enthält das Jahrbuch wieder außerordentlich viel interessantes und wertvolles Material aus den verschiedensten Gebieten der Seeschiffahrt. Es führt auch den Laien hinein in die Geheimnisse der Funkentelegraphie, in das Sicherheitswesen, in den Schiffs- und Güterverkehr, in den Bordbetrieb, in das Auswandererwesen und schließlich in den Betrieb des Norddeutschen Lloyd selbst.

Das Buch, dessen Lektüre wir allen Interessenten empfehlen, legt Zeugnis davon ab, daß der Norddeutsche Lloyd in der Zeitspanne, über die es berichtet, an der Aufgabe rastlos weitergearbeitet hat, Deutschlands wirtschaftliche Rüstung wieder instandzusetzen und so lange als Menschenkraft es vermag, brauchbar zu erhalten. Dieser Arbeit der Reederei kann aber, wie Geheimrat Stimming mit Recht betont, nur ein Erfolg beschieden sein, wenn Deutschland gestattet wird, die ihm zuzumutende ungeheure Leistung für den Wiederaufbau der Welt in wirtschaftlicher und politischer Freiheit zu bewirken.

— **Deutscher Güterfrachten-Tarif.** Unter diesem Titel hat der Verkehrsverlag J. Fischer, Dortmund, ein etwa 150 Seiten starkes Heft (Preis 4,50 *M*) herausgegeben. Es vereinigt in sich den Frachtsatzzeiger mit Ausnahmetarifen, einen Führer durch die Gütereinteilung mit gleichzeitiger Angabe der ermäßigten Stückgut- und Wagenladungsklasse unter Ausdehnung auf die wichtigsten Güter der Klasse A sowie einen Entfernungszeiger für alle größeren Plätze, Grenzstationen usw.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Von dem Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen“ ist eine Neuauflage erschienen und mit unserem Schreiben Nr. V 396 an die Verwaltungen versandt worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Mit dem 15. August d. J. ist der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auf dem an der Bahnstrecke Husum-Süderlügum zwischen den Stationen Husum und Hattstedt gelegenen Bahnhof Husum-Nord wiederaufgenommen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der Personenhaltepunkt Wassermühle, Strecke Lennep-Krebsöge-Barmen-Rittershausen, wird am 15. d. M. geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Cölleda-Laucha gelegene Haltepunkt Battgendorf wird zum 1. September 1924 geschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 148 vom 13. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das Heft 7 des technischen Fachblattes des Vereins;

Nr. I 151 vom 14. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 102 des Technischen Ausschusses;

Nr. III 132 vom 15. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses;

Nr. V 396 vom 6. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen;

Nr. V 413 vom 16. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berichtigung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des Alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 26. Juli d. J. starb im 38. Lebensjahre der

Regierungsbaurat

Herr **Heinrich Kracht**

nach längerer Krankheit in Cassel, wohin er — als Vorstand der Bauabteilung Duisburg ausgewiesen — zur Reichsbahndirektion abgeordnet war.

Ist ihm schon als Opfer des Ruhrkampfes unser allgemeiner Dank sicher, so bedauern die oberen Beamten der Direktion zugleich den Verlust eines liebenswürdigen Kollegen und eines hochbegabten Mitbeamten.

Hamm, den 10. August 1924. (965)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Essen.
I. V. Caesar.

2. Schließung von Stationen.

Der Personenhaltepunkt Wassermühle, Strecke Lennep-Krebsöge-Barmen-Rittershausen wird am 15. dieses Monats geschlossen. (953)

Elberfeld, den 10. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Der an der Strecke Cölleda-Laucha gelegene Haltepunkt Battgendorf wird zum 1. September 1924 geschlossen.

Erfurt, den 12. August 1924. (954)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahmen.

Zu § 10 1 a VWÜ./RIV.

Der Verkehr auf folgenden, wegen Hochwassers gesperrten Strecken und Stationen wurde wieder aufgenommen:

Traunstein-Ruhpolding am 2. August 1924,
Rosenheim-Frasdorf am 2. August 1924,
Regensburg Donaulände am 7. August 1924,
Passau Donaulände und Winterhafen am 9. August 1924. (956)

München, den 9. August 1924.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahngütertarif.

a) Heft A (Tfv. 2).

Infolge der am 15. August 1924 erfolgten Wiedereröffnung des Uebergangs Brötzingen für den Wagenladungsverkehr wird der Anhang (Seite 42) geändert.

b) Heft C I c (Tfv. 4 b).

Die Bestimmungen für Freiburg (Breisgau) werden geändert. Neu aufgenommen werden Bestimmungen für Hanau Ost und Pforzheim.

c) Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Es treten mehrere Aenderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 21. August 1924 erscheinende Nummer 101 des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. August 1924. (968)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. August 1924:

Aufnahme von Lößnitz unt. Bf. in A. T. 35; Brake (Oldbg.) und Nordenham in A. T. 58; Großdubrau in A. T. 61 sämtlich als Versandstationen. (958)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, im August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 wird der Ausnahmetarif 66 für Holzdraht der Tarifklasse A zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach Paris la Vilette und St. Dié eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (940)

Berlin, den 9. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 tritt ein neuer Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies von Meggen (Westf.) nach verschiedenen Stationen in Kraft. Näheres enthält der Tarifanzeiger Nr. 67.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. August 1924. (941)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 werden die Dauerumschlagplätze Deggendorf Hafen, Passau Hbf. und Regensburg als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 62 für Wasserglas aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (963)

Berlin, den 15. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. August 1924 ist die bisherige Ladestelle Buschdorf der Köln-Bonner Eisenbahnen als Tarifstation für Wagenladungen und für Stückgutsendungen, die in Mengen von mindestens 2000 kg in einem Wagen vom Versender oder Empfänger selbst ver- oder entladen werden, eröffnet worden. Ferner werden Angaben über den Verkehr mit den an der schmalspurigen Strecke der Vorgebirgsbahn liegenden Stationen der Köln-Bonner Eisenbahn aufgenommen.

Nähere Angaben enthält die am 21. August 1924 erscheinende Nummer 101 des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (969)

Berlin, den 19. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 9. Er enthält Änderungen und Ergänzungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnitts II. Zuschlags- und Anstoßfrachten.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. August 1924. (962)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 wird die Station Halle (Saale) als Versandstation in den Ausnahmetarif 62 für Wasserglas aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (966)

Berlin, den 16. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 18. August 1924 wird der Ausnahmetarif 66 für die Durchfuhr von Chilesalpeter von deutschen Seehäfen nach der Tschechoslowakei eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen. (946)

Altona, den 12. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 wird der Ausnahmetarif 51 für Holzschliff- und Holzzellstoff zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 12. August 1924. (949)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 21. August 1924:

Aufnahme von Altötting, St. Georgen (Schwarzw.), Schwarzenberg - Neuwelt, Zell (Wiesental) in A. T. 35; Eschhofen, Höchst (Main), Heppenheim (Rheinhess.), Horchheim b. Worms in A. T. 38; Bennewitz und Driesen-Vordamm in A. T. 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. August 1924. (961)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Im Warenverzeichnis auf Seite 1 des Tarifs ist unter „I. Güter der Klasse A“ hinter Spiritus der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und das Wort „Spielwaren.“ nachzutragen. Die Ergänzung tritt am 15. August 1924 in Kraft.

Dresden, am 13. August 1924. (955)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 werden die Frachtsätze im Ausnahmetarif 7 a im Verkehr mit der Regie nur noch um 3,75 Pf. für 100 kg gekürzt.

Elberfeld, den 19. August 1924. (970)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. c.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 wird die Station Kleinwelka als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a einbezogen. (947)

Berlin, den 13. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 24 für bestimmte Güter der Klassen A—D, Verkehr Niederlande-Österreich.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 26 für bestimmte Güter der Klassen A—D, Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Warenverzeichnisse der oben genannten Durchfuhr-Ausnahmetarife wie folgt erweitert.

Es werden aufgenommen:

a) in den Durchfuhrtarif D 22 für den Verkehr Niederlande-Schweiz
 in Abteilung I Metalle (Kupfer, Zinn, Blei), Wolle, gewaschen und auch gekämmt, Kakaobutter, Südfrüchte, kondensierte Milch;
 in Abteilung II Milchpulver;
 in Abteilung III Ölfrüchte;
b) in den Durchfuhrtarif D 24 für den Verkehr Niederlande-Österreich:
 in Abteilung I Kakaobutter, Kakaomasse, Südfrüchte, Wolle, auch gewaschen und gekämmt,
 in Abteilung II kondensierte Milch, Milchpulver, Zucker,
 in Abteilung III Eisen- und Stahlwaren, Ölfrüchte, Wollabfälle,
 in Abteilung IV Eisen- und Stahlwaren;
c) in den Durchfuhrtarif D 26 für den Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei:
 in Abteilung I Kakaobutter, Kakaomasse, Südfrüchte, Wolle, auch gewaschen und gekämmt,
 in Abteilung II kondensierte Milch, Milchpulver, Zucker,
 in Abteilung III Wollabfälle.

Köln, den 14. August 1924. (960)
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. August dieses Jahres wird der **Ausnahmetarif 6 U für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts** im Rhein- und Mainwasserumschlagverkehr, gültig ab 15. Juni 1924, auch auf die Stationen Hanau (Main) Ost, Bamberg und Würzburg Hbf. ausgedehnt. Für Hanau (Main) Ost gilt der Frachtsatzzeiger 1 und für die beiden letztgenannten Häfen der Frachtsatzzeiger 2 des Tarifs. (950)

Köln (Rhein), den 13. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit Gültigkeit vom 18. August 1924 treten Entfernungskürzungen von und nach Stationen der von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt betriebenen badischen Nebenbahnen und mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 Entfernungserhöhungen im Verkehre mit Zell (Wiesental) in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft. (939)

Dresden, am 12. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 15. Juni 1924.

Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Ergänzungen zu obigem Tarif ein.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hessisches Netz). (959)

Breslau, den 14. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 d
für Steinkohlenkoks und Steinkohle zur Steinkohlenkokserzeugung von Niederschlesien nach Deutsch-Oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 21. d. Mts. ab bis auf jederzeitigen Widerruf wird obiger Ausnahmetarif eingeführt. Er enthält ermäßigte Sätze für die oben angeführten Artikel von niederschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten nach deutschoberschlesischen Hochofenwerken und Kokereien. Der Tarif erscheint in besonderer Ausgabe und kann durch die Stationskasse Breslau Hbf. in Breslau, Classenstraße (altes Direktionsgebäude) bezogen werden. (957)

Breslau, den 15. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Vom 16. August 1924 an werden einige neue Stationen in den Tarif aufgenommen und die Entfernungen der Station Beerfelden (Odenwald) geändert. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 12. August 1924. (938)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 25. August 1924 werden die Entfernungen und Schnittsätze der Station Breisach geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. August 1924. (951)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 97 für bestimmte verkehrswichtige Güter, Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1924 werden folgende Güter in das Warenverzeichnis der Abteilung I (Güter der deutschen Tarifklasse A) aufgenommen: „Glühlampen, Möbel aus gebogenem Holze, Porzellanwaren, Spielwaren, Tabak und Zündhölzer“. (945)

München, den 11. August 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

In TuVA 1924/1104 sind die Anstöße an Deggendorf Bahnhof von Altreichenau bis mit Waldkirchen zu streichen. Es gelten wieder ausschließlich die Anstöße an Passau Hbf. (944)

München, 12. August 1924.
Tarifamt der D. R. B., Gr. B.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 gelten die für die Nebenstation Ittersbach (Albt) für Stückgüter vorgesehenen Entfernungen auch für Wagenladungen. Die besonderen Entfernungen für Wagenladungen der Station Ittersbach auf den Seiten 31, 41 und 51 des Tarifs sind zu streichen. (964)

München, 14. August 1924.
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 18. August 1924 wird für Magnesit, roh, auch kaustisch gebrannt, sowie gemahlen, für Magnesitsteine und Magnesitziegel aus Österreich zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern der Ausnahmetarif 67 eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 12. August 1924. (948)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 21. August 1924 wird der Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. auf Bleche und Platten mit einer Wandstärke unter 3 mm und auf Walzdraht ausgedehnt. Weißblech bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Näheres durch Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger. (967)

Altona, den 18. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Die mit Wirkung vom 16. Juli d. J. ab in Kraft getretene Kürzung der Reichsbahnfracht um die Hälfte der Abfertigungsgebühr im Wechselverkehr zwischen der Regie und dem Reichsgebiet wird mit Wirkung vom 15. August 1924 ab auch auf den Verkehr von der Regie im Durchgang durch das unbesetzte Reichsgebiet nach dem Auslande und umgekehrt ausgedehnt. (942)

Elberfeld, den 11. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1924 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 a für Erze vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet um rund 25 % ermäßigt. Näheres darüber bringt die nächste Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr. Auskunft erteilen die Reichsbahndirektionen Elberfeld und Frankfurt (Main).

Elberfeld, den 14. August 1924. (952)
Reichsbahndirektion.

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komárno.

Gütertarif Teil II, Abschnitt II (Besondere Bestimmungen), Punkt 5. Überweisung von Bahngebühren im Verkehre Bahn-Schiff.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 bis auf weiteres wird die Überweisung von Bahngebühren im Verkehre Bahn-Schiff zugelassen.

Nähere Auskünfte erteilen die beteiligten Verwaltungen und deren Dienststellen. (937)

Wien, am 7. August 1924.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 25. August 1924 erscheint ein Neudruck des Binnentarifs unserer Bahn, welcher bei unseren Dienststellen zum Preise von 1 Goldmark zu haben ist.

Rinteln, im August 1924. (943)
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. Berlin, den 28. August 1924. LXIV. Jahrgang

Inhalt:

Der wesentliche Inhalt des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahngesellschaft*).

Der Entwurf des sogenannten „Reichsbahngesetzes" besteht aus zwei Teilen. Den ersten Teil bildet das eigentliche Gesetz, das die Übertragung des Betriebsrechtes auf die Reichsbahngesellschaft und das Verhältnis derselben zum Reich, insbesondere also die dem Reiche verbleibenden Hoheitsrechte, behandelt; den zweiten Teil bildet die Satzung der Gesellschaft, die sich mit ihrer finanziellen Struktur und Organisation befaßt und die eine Anlage des Gesetzes bildet. Der Inhalt von Gesetz und Satzung war in den wesentlichen Grundzügen durch den Sachverständigenplan festgelegt. Wo dieser Plan jedoch Lücken aufwies oder eine mehrfache Auslegung zuließ, zeigt der Entwurf auf Grund der Arbeiten des Organisationskomitees im allgemeinen eine für Deutschland nicht ungünstige Fassung.

Der Inhalt von Gesetz und Satzung ist, von Einzelheiten abgesehen, etwa folgender:

Betriebsgesellschaft. Dauer des Betriebsrechts.

Die deutschen Reichseisenbahnen verbleiben im Eigentum des Reiches. Das Reich überträgt lediglich das Recht zur Bewirtschaftung dieser Bahnen an die neu zu schaffende Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, und zwar bis zum 31. Dezember 1964. Bis zu diesem Datum sollen die auf dem Eisenbahnvermögen lastende Reparationsschuld und die von der Gesellschaft ausgegebenen Vorzugsaktien getilgt sein. Vollzieht sich die Tilgung schneller, so verkürzt sich das Betriebsrecht entsprechend, ist die Tilgung zu dem vorgesehenen Datum nicht durchgeführt, so tritt eine entsprechende Verlängerung des Betriebsrechtes ein.

Die Gesellschaft hat nicht nur ein Betriebsrecht, sondern auch eine Betriebspflicht. Sie übernimmt die Verpflichtung, das ihr anvertraute Eisenbahnvermögen in gutem Zustande zu erhalten und den Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die Gesellschaft unterliegt in ihrer Betriebsführung der Aufsicht des Reiches.

Dieses Aufsichtsrecht des Reiches, das einen Ausfluß der beim Reiche verbleibenden Eisenbahnhoheit darstellt, erstreckt sich auf eine Reihe von Gebieten, die im Gesetz einzeln aufgezählt sind. Der Sachverständigenplan hatte das Aufsichtsrecht nur im allgemeinen anerkannt und der Regelung im einzelnen Spielraum gelassen.

Hoheitsrecht der Reichsregierung.

Das Aufsichtsrecht der Reichsregierung erstreckt sich nicht nur darauf, daß sich Anlagen und Betriebsmittel in einem betriebssicheren Zustand befinden, es werden vielmehr auch eine ganze Reihe wichtiger Entscheidungen von der Genehmigung der Reichsregierung abhängig gemacht; so ist die Genehmigung der Reichsregierung unter anderem erforderlich zur Einstellung des Betriebes einer Reichsbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs, zur Einführung grundlegender Neuerungen und Änderungen technischer Anlagen, zum Erwerb anderer Unternehmungen, zur Aufstellung der Fahrpläne des Personenverkehrs, zur Abschaffung bestehen-

*) Bei der großen Bedeutung des Gesetzentwurfes bringen wir den Text in einer besonderen Anlage, die der heutigen Nummer beiliegt.

der Personenwagenklassen und schließlich zur Änderung bestehender Tarife. Die auf diese Weise dem Reich gesicherte Tarifhoheit findet nur insoweit ihre Schranken, als Tariferhöhungen, die erforderlich sind, um den Schuldendienst der Gesellschaft sicherzustellen, von der Reichsregierung bewilligt werden müssen.

Kommt es bei der Ausübung der vorerwähnten staatlichen Hoheitsrechte zu Streitigkeiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft, so entscheidet ein beim Reichsgericht zu bildendes besonderes deutsches Gericht, das aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern besteht. Der Vorsitzende wird für fünf Jahre vom Reichsgerichtspräsidenten bestellt. Es soll ein deutscher Richter von besonderer Erfahrung sein. Auch die Beisitzer müssen Deutsche sein. Je einer wird für den Einzelfall von der Reichsregierung und der Gesellschaft in Vorschlag gebracht und vom Reichsgerichtspräsidenten bestellt.

Die Einführung dieses deutschen Gerichts, das im Sachverständigenplan nicht vorgesehen war, bedeutet eine wesentliche Verbesserung der deutschen Stellung. Der vom Sachverständigenplan vorgesehene neutrale Schiedsrichter, der vom Präsidenten des Ständigen Internationalen Gerichtshofes zu ernennen ist, wird in der Hauptsache nur bei Streitigkeiten zwischen der Reparationskommission, einer in ihr vertretenen Regierung, dem Treuhänder oder dem Kommissar einerseits und der Reichsregierung oder der Gesellschaft andererseits zuständig sein. Außerdem bildet dieser Schiedsrichter eine Berufungsinstanz gegen Entscheidungen des Deutschen Gerichts. Die Berufung ist jedoch nur zulässig, wenn durch die Entscheidung des Deutschen Gerichts der Dienst der Reparationsschuldverschreibungen gefährdet wird.

Die Personalfrage.

Das Berufsbeamtentum bei der Reichsbahn bleibt erhalten. Auch der landsmannschaftliche Charakter des Beamtenkörpers soll gewahrt bleiben, soweit das mit den Erfordernissen des Dienstes in Einklang zu bringen ist. Das Beamtenrecht der Reichsbahnbeamten wird im wesentlichen das gleiche sein wie für die sonstigen Reichsbeamten, wenn es auch in einigen Punkten eine Sonderregelung aufweist, die der Struktur und den Aufgaben der Gesellschaft Rechnung trägt. Hervorzuheben ist, daß die Beamten unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand versetzt werden können, eine Bestimmung, wie sie, abgesehen von der Abbauverordnung, im Reich bisher nur für Offiziere und die sogenannten politischen Beamten bestand, wie sie aber in einzelnen deutschen Ländern bereits jetzt für alle nicht richterlichen Beamten gilt.

Die Organisation der Gesellschaft.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 15 Milliarden Goldmark. Es ist in Aktien zerlegt, und zwar in zwei Milliarden Vorzugsaktien und dreizehn Milliarden Stammaktien. Die Vorzugsaktien sind Inhaberaktien. Sie sind frei übertragbar und für den Markt bestimmt. Der durch den Verkauf dieser Aktien erzielte Erlös wird zu ¼ dem Reich und zu ¾ der Gesellschaft zufließen. Die Stammaktien sind Namensaktien. Sie werden auf den Namen des Reiches oder eines deutschen Landes gestellt und ihre Übertragung ist an erschwerende Bedingungen geknüpft. Die Gesellschaft gibt ferner 11 Milliarden Reparationsschuldverschreibungen aus, für die das gesamte Eisenbahnvermögen dinglich haftet (Reparationshypothek). Inhalt und Wirkung dieser Haftung ergibt sich aus den besonderen Vorschriften über den Eisenbahnkommissar.

Wenn die Reichsbahngesellschaft in ihrem Aufbau auch starke Ähnlichkeit mit einer Aktiengesellschaft aufweist, so hat sie doch eine ihrem Wesen und ihren Aufgaben entsprechende Sonderregelung erfahren. Im Gegensatz zur Aktiengesellschaft hat sie nur zwei Organe: Vorstand und Verwaltungsrat. Dem Verwaltungsrat sind damit auch gewisse Aufgaben zugefallen, die sonst Sache der Generalversammlung sind. Dem Vorstand liegt die unmittelbare Leitung und die Vertretung des Unternehmens ob. Der Verwaltungsrat gibt die allgemeinen Direktiven für das Geschäftsgebaren und entscheidet über grundlegende Fragen, die in der Satzung zum Teil einzeln aufgeführt werden. Er genehmigt die Bilanz und die Gewinnverteilung.

Der Verwaltungsrat besteht aus 18 Mitgliedern. 9 Mitglieder werden von den als gesetzlichen Vertreter der Schuldverschreibungsgläubiger auftretenden Treuhänder, 9 Mitglieder werden von der Reichsregierung ernannt. Wenn die Vorzugsaktien verkauft werden, wird den Vorzugsaktionären das Recht zur Bestellung von 4 Mitgliedern eingeräumt mit der Maßgabe, daß auf je 500 Millionen Goldmark ausgegebener Vorzugsaktien ein Sitz im Verwaltungsrat entfällt. Die von den Vorzugsaktionären gewählten Mitglieder müssen ebenso wie die bisher von der Reichsregierung ernannten, an deren Stelle sie treten, Deutsche sein. Unter den vom Treuhänder ernannten Mitgliedern müssen 4 Ausländer sein, während die weiteren 5 Vertreter der Schuldverschreibungsgläubiger Deutsche sein können und hoffentlich sein werden. Der Präsident des Verwaltungsrats muß Deutscher sein. Da ihm bei Stimmengleichheit eine Zusatzstimme zusteht, ist die deutsche Mehrheit im Verwaltungsrat gesichert und auch hiermit eine Frage, bei der der Sachverständigenplan sich nicht zweifelsfrei ausdrückte, zugunsten Deutschlands geklärt.

Der Vorstand besteht aus dem Generaldirektor und einer Anzahl Direktoren. Sie müssen sämtlich Deutsche sein. Der Generaldirektor trägt für die Geschäftsführung der Gesellschaft die Verantwortung. Er wird vom Verwaltungsrat gewählt und bedarf ebenso wie die Direktoren der Bestätigung durch den Reichspräsidenten.

Der Eisenbahnkommissar.

Zur Wahrnehmung der Rechte aus den Reparationsschuldverschreibungen wird ein Eisenbahnkommissar von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrats gewählt. Solange die Gesellschaft ihren Verpflichtungen nachkommt, hat der Kommissar kein Recht, in die Verwaltung einzugreifen. Ihm steht lediglich ein Informationsrecht zu, wobei er zu unbedingter Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Gesellschaft verpflichtet ist.

Hält der Kommissar den Schuldendienst für gefährdet, so kann er die Frage mit dem Generaldirektor erörtern und, wenn dieser seinen Anregungen nicht folgen will, vor den Verwaltungsrat bringen. Dieser entscheidet endgültig. Erst wenn die Gesellschaft mit den ihr obliegenden Reparationsleistungen tatsächlich in Verzug gerät, kann der Kommissar in die Verwaltung eingreifen. Er kann Fortfall bestimmter Ausgaben und Tariferhöhungen, sowie einen Wechsel in der Person des Generaldirektors fordern. Der Verwaltungsrat hat seinen Wünschen nachzukommen, bleibt aber im übrigen Träger der Verwaltung.

Sollte jedoch auch nach Ablauf einer Schonzeit von sechs Monaten eine Deckung des Fehlbetrages noch nicht erreicht sein, so kann der Kommissar im Einvernehmen mit dem Treuhänder unter Ausschaltung des Verwaltungsrats den Betrieb selbst in die Hand nehmen. Auch kann er Fahrzeuge und andere Sachen, soweit sie für die Betriebsführung entbehrlich sind, veräußern.

Als äußerste Maßregel ist vorgesehen, daß der Kommissar das Betriebsrecht ganz oder zum Teil verpachtet. Der Durchführung dieser Maßregel hat jedoch eine Entscheidung des neutralen Schiedsrichters vorauszugehen, daß diese Maßnahme nötig und geeignet ist, den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen zu sichern.

Im übrigen unterliegt eine Betriebsführung durch den Kommissar oder einen Pächter den gesetzlichen Bestimmungen, die für das Verhältnis der Gesellschaft zum Reich bei der Betriebsüberlassung normiert sind. Die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte des Reichs werden auch durch die Verwaltung des Kommissars oder Pächters nicht berührt. Die nach dem Sachverständigenplan noch unklare Frage der Veräußerung der Bahnen durch den Kommissar, die weder wirtschaftlich noch rechtlich einen Sinn gehabt hätte, ist nunmehr endgültig verneint. Das Eigentum an den Bahnen bleibt also unter allen Umständen dem Reich erhalten.

Kammern für Eisenbahnsachen.

Von Gerichtsreferendar **Teuber**, Stargard i. Pom.

In Österreich befaßt man sich ernstlich mit dem Gedanken, „Eisenbahngerichte“ einzusetzen, welche für Streitigkeiten aus dem gesamten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zuständig sein sollen.

In Deutschland könnten diese Gerichte als besondere „Kammern für Eisenbahnen“ gebildet werden. Sie entscheiden in einer Besetzung mit einem richterlichen Mitgliede und zwei Beisitzern. Der eine von ihnen ist ein Eisenbahnbeamter, der andere stammt aus dem Kreise der Verfrachter. Die Eisenbahnbeamten werden von der Reichsbahndirektion aus solchen Beamten ausgewählt, welche mit dem Frachtverkehrs- und dem Tarifwesen besonders vertraut sind. Die anderen Mitglieder ernennt der Handelsminister nach Vorschlag der örtlichen Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft. Auf die Beisitzer würden im übrigen die Bestimmungen des Gerichtsverfassungsgesetzes über Handelsrichter Anwendung finden. Wieviel „Kammern für Eisenbahnsachen“ in jedem Reichsbahndirektionsbezirk gebildet werden, richtet sich nach der Ausdehnung des Bezirks und nach dem Umfange des Güterverkehrs. Gegebenenfalls wird eine bestimmte Mindestkilometerlänge für den Bezirk einer Kammer zugrunde gelegt.

Für Eisenbahnklagen ist die Kammer ausschließlich zuständig. Das Verfahren beruht auf der Zivilprozeßordnung. Zur Zuständigkeit der Kammern gehören alle Ansprüche, die auf der Eisenbahnverkehrsordnung, den verschiedenen internationalen Frachtverkehrsübereinkommen und den sich auf ihnen aufbauenden Tarifordnungen beruhen. Darüber hinaus könnten vielleicht auch andere Ansprüche gegen die Eisenbahn, z. B. Ersatzansprüche aus Betriebsunfällen u. dgl. mehr, den Eisenbahngerichten überwiesen werden. Die Verhandlungen sind mündlich und öffentlich. Die Parteien werden durch Rechtsanwälte vertreten. Der Vorsitzende der Kammer kann allein vorläufige Maßnahmen, wie Arreste und einstweilige Verfügungen, anordnen. Das Gericht bzw. der Vorsitzende allein kann alle erforderlichen richterlichen Handlungen selbst vornehmen, z. B. Zeugen beeidigen usw. Die Kammer hat jedenfalls die Stellung eines ordentlichen Gerichts, nicht nur etwa eines Schiedsgerichts, das anzurufen alle Verfrachter auf Grund des Frachtvertrages gezwungen sind. Die Entscheidungen sind daher Urteile, die zur Zwangsvollstreckung keines besonderen Vollstreckungsbeschlusses bedürfen.

Die Kammern sind sowohl erste als auch Berufungsinstanz. In allen Aktiv- und Passivprozessen der Reichsbahn geht die Berufung anstatt an das dem Amtsgericht übergeordnete Landgericht an die Kammer für Eisenbahnsachen. Es wird hierdurch eine Einheitlichkeit der Rechtsprechung auch in kleineren Sachen herbeigeführt. In allen zur Zuständigkeit der Landgerichte gehörenden Sachen ist die Kammer ausschließlich erste Instanz. Berufungen gegen erstinstanzliche Urteile der Kammern gehen an besondere Senate der Oberlandesgerichte. In Österreich ist eine Revision gegen die Entscheidungen der im übrigen verstärkten Senate der Oberlandesgerichte nicht zugelassen. Dagegen steht hier der Generaldirektion der Bundesbahnen bei voneinander abweichenden Entscheidungen der Obergerichte das Recht zu, durch das Bundeskanzleramt eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes herbeizuführen. Eine allgemeine Revision scheint also ausgeschlossen zu sein.

Es liegt aber kein Grund vor, sie in Deutschland nicht zuzulassen, da hier eine bestimmte veränderliche Revisionssumme (z. Zt. 1800 G.-M.) gegeben ist.

Ein Güteverfahren oder ein obligatorisches Mahnverfahren zur Vorerledigung der Streitsachen käme für Eisenbahnsachen nicht in Frage. Dagegen muß notwendige Voraussetzung zur Klageerhebung ein bei der Reichsbahn durchgeführtes Reklamationsverfahren sein. Jetzt ist üblich, bei den Güterabfertigungen oder den Verkehrsämtern einen Ersatz des behaupteten Schadens zu beantragen, nachdem vorher eine bahnamtliche Feststellung über den Umfang des Schadens erfolgt ist. Auf ablehnenden „Bescheid“ des Verkehrsamtes gibt es eine Beschwerde an die Reichsbahndirektion. In vielen Fällen ist die Reichsbahn, sofern ein bahnseitiges Verschulden unterstellt wird, zu Vergleichen bereit. Ist das nicht der Fall oder wird ein bahnseitiges Verschulden bestritten, so würde ein dahingehender „Bescheid“ zur Klageerhebung genügen. Durch einen solchen Bescheid wird weder die Parteistellung der Bahn, noch die des Verfrachters beeinträchtigt, da das Eisenbahngericht von sich aus die Verschuldensfrage usw. zu prüfen hat.

Werden nun diese Eisenbahngerichte eine Belastung des Staates durch eine neue Behörde oder für den Verfrachter eine Erschwerung bei der Geltendmachung seiner Ansprüche darstellen? Nein. Im Gegenteil sind sie ein Vorteil. Die oft recht schwierigen Streitfragen werden durch Gerichte (die sowieso da sein müßten) entschieden, bei denen das richterliche Mitglied durch dauernde Bearbeitung tarifarischer und verkehrsrechtlicher Fragen in weit höherem Maße als jetzt, wo der Richter sich mit vielen anderen Gebieten befassen muß, in der Lage ist, ein sachgemäßes Urteil abzugeben. Hierzu tritt seine Unterstützung durch die Beisitzer, die als Fachleute in technischen und handelsüblichen Fragen eine Gewähr für sachgemäße und Besonderheiten berücksichtigende Urteilsfällung bieten. Auch wird die Rechtsverfolgung dadurch, daß in vielen Fällen vermieden wird, Gutachten dritter Stellen einzufordern, erleichtert, verbilligt und beschleunigt. Ferner würde durch solche Gerichte eine Einheitlichkeit der Rechtsprechung und Rechtsauffassung in Eisenbahnfragen erreicht, die zu wünschen ist.

Auch in Deutschland dürfte die Bildung von „Kammern für Eisenbahnsachen“ für den deutschen Kaufmann und Gewerbetreibenden von Wert sein, da doch der Grundstock des Handels sich auf das Eisenbahntarifwesen aufbaut.

Der Ersatz der Heilungskosten nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch, Haftpflicht- und Unfallfürsorgegesetz.

Von Regierungsrat **Dr. Behre**, Halle.

Es ist nicht durchweg bekannt, daß der Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten in den Unfallfürsorgegesetzen (Reichsgesetz vom 18. 6. 01, Preuß. Gesetz vom 2. 6. 02) anders geregelt ist wie im BGB. und dem Haftpflichtgesetz, und daß dementsprechend auch die prozessualen Behelfe in beiden Fällen durchaus verschiedene sind.

Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch, um mit diesem zu beginnen, ist derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig den Körper oder die Gesundheit eines anderen widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet (§ 823).

Das BGB. hat mit diesem Schaden nur den Vermögensschaden im Sinne. Den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, behandelt es besonders in § 847. Jener Vermögensschaden kann in verschiedener Gestalt auftreten: 1. als Kosten der Heilung (§ 249), 2. als Verlust von Arbeitseinkommen (§§ 842, 843), 3. als Kosten durch Mehrung der Bedürfnisse (§ 843), 4. als sonstige Nachteile für das Fortkommen (§ 842). Daß der Verlust oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit nicht schon selbst der Vermögensschade ist, sondern erst der Verlust des Arbeitseinkommens, das als Arbeitsrente allerdings auf einer entsprechenden Erwerbsfähigkeit basiert, ist allgemein anerkannt (vgl. RGR.-Kommentar, 1923, Note 2a zu § 843, ferner auch die deutlichere Fassung des § 3a des Reichshaftpflichtgesetzes). In gleicher Weise ist auch die Vermehrung der Bedürfnisse nicht schon der Vermögensschade selbst, sondern erst die dadurch entstehenden, meist dauernden Kosten.

Die schädlichen Folgen einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit machen sich unter Umständen erst nach längerer Zeit bemerkbar. Auch neue schädliche Folgen gesellen sich vielfach noch lange nachher zu den alten. Das bringt die Gefahr mit sich, daß der Verletzte erst nach längerer Zeit oder immer wieder mit Ansprüchen auf Schadenersatz hervortritt. Um dem soweit wie möglich vorzubeugen, faßt das BGB. gewisse schädliche Folgen zu einer Schadeneinheit zusammen und sagt über diese Einheit, die es ebenfalls mit Schaden bezeichnet: Der Anspruch auf Ersatz des aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schadens verjährt in drei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt (§ 852).

Der Zweck dieser Bestimmung würde nicht erreicht, wenn eine solche Kenntnis immer erst in dem Zeitpunkt eintreten könnte, wo die Heilungskosten, die Minderung des Arbeitseinkommens usw. schon entstanden sind oder doch unmittelbar bevor-

stehen. Das BGB. vertritt deshalb den Standpunkt, daß die Kenntnis eines Schadens auch dann vorhanden ist, wenn 1. ein Tatbestand vorliegt, der nach menschlichem Ermessen schon allein den Eintritt des Schadens im Gefolge haben muß, 2. der Verletzte diesen Tatbestand kennt. Der Schluß vom gegebenen Tatbestand auf den drohenden Schaden wird also nicht dem Verletzten überlassen, sondern objektiv auf menschliches Ermessen abgestellt, d. h. es müssen alle dem Verletzten erreichbaren Mittel menschlicher Erkenntnis als eingesetzt gelten. Mit Mitteln menschlicher „Erkenntnis" kann der Schluß gezogen werden, weil der Tatbestand „allein" genügend sein muß für den Schluß auf den Eintritt des Schadens, der Schaden also seiner Art nach in dem Tatbestande gleichsam schon enthalten sein muß. Man kann dafür auch sagen, daß sich der drohende Schaden schon aus der Natur des Tatbestands ergeben muß. Daraus folgt, daß der Tatbestand zu dem Schaden in einem engeren Kausalzusammenhang stehen muß als einem bloß adäquaten: Es genügt nicht die objektive Möglichkeit des Schadeneintritts, vielmehr ist objektive Voraussehbarkeit nötig (vgl. RGR.-Kommentar Vorbem. Ziff. 3 zu § 249 mit den Entscheidungen in Note 3 zu § 852). Der Tatbestand (z. B. der Beinbruch) muß sich danach dem drohenden Schaden gegenüber als eine Bedingung darstellen, die man als Schadenquelle bezeichnen kann, weil der Schaden unmittelbar aus ihr hervorquellen muß. Diese Theorie der Schadeneinheit bei Verjährung — man könnte sie als Quellentheorie bezeichnen — hat schon das Preuß. Allg. Landrecht in seinem § 54 Tit. 6 Teil I vertreten, der nach einer Plenarentscheidung des Kgl. Geh. Obertribunals (Entscheidungen Bd. 13 S. 26) in jenem Sinne auszulegen war. (. . . „so kann natürlich auch kein aus dieser Handlung entstandener Nachteil, dessen Eintreffen aus der Natur des angerichteten Schadens von selbst schon folgte, später noch geltend gemacht werden"). Diese Auffassung des Landrechts liegt nach einer Entscheidung des Reichsgerichts (Jurist. Wochenschr. Jgg. 1907 S. 833) auch dem § 852 BGB. zugrunde.

§ 852 stellt also fest: Wer die Schadenquelle kennt, kennt auch den drohenden Schaden. Insofern ist das Kennen des Schadens fiktiv. Wirklich zu kennen braucht der Verletzte nur die Schadenquelle. Dieses Kennen wird selbst durch verschuldete Unkenntnis nicht ersetzt (RGR.-Kommentar Note 4 zu § 852). Alsdann aber gelten als gekannt alle schädlichen Folgen, die ihrer Art nach durch die Schadenquelle vorausgesagt werden. Wer also durch fremdes Verschulden eine traumatische Neurose davongetragen hat, die vom ärztlichen Standpunkt eine jährliche Badekur erforderlich macht, der weiß, sobald ihm sein innerer Zustand bekannt wird, daß er jährlich Kosten für eine Badekur aufwenden muß. Wenigstens wird er als Wissender behandelt. Bleibt er unwissend, weil er keinen Arzt zu Rate zieht, so steht ihm nach Ablauf dreier Jahre die Einrede der Verjährung entgegen.

Die Möglichkeiten, die der Prozeßweg dem Verletzten eröffnet, sind folgende: Die Leistungsklage muß er (innerhalb der drei Jahre) erheben, wenn die Gestalt des Schadens schon solche Umrisse gewonnen hat, daß die Höhe des Schadens feststellbar ist; denn das Leistungsurteil muß bestimmen, wieviel der Schuldige zu zahlen hat. Eine genaue Angabe der Höhe wird vom Kläger freilich nicht immer verlangt werden können, ist auch, wenn die nötigen Unterlagen beigebracht sind, nach § 287 ZPO. nicht vonnöten. (Entsch. der Vereinigt. Zivilsenate i. d. Entsch. d. Reichsger. Bd. 21, 1888, S. 387.) Die Verurteilung geschieht in solchem Falle in der Höhe, die der Schaden, z. B. die Heilungskosten, nach Ansicht des Gerichtes mit Wahrscheinlichkeit erreichen wird (Skonietzki u. Gelpcke, Bem. 6 zu § 287). Will der Verletzte noch nicht gleich den ganzen Leistungsanspruch erheben, sondern klagt er, sagen wir nach Ablauf eines Jahres, erst einmal die bereits entstandenen Heilungskosten ein, so stellt sich seine Klage als Geltendmachung eines Teilanspruchs dar, die der Verjährung des Restanspruchs nicht Einhalt gebietet (Entsch. des Reichsger. in d. Jurist. Wochenschr. Jgg. 1907 S. 302, 303). Die Feststellungsklage muß der Verletzte (innerhalb der drei Jahre) erheben, wenn die Art des Schadens aus der Schadenquelle schon ersichtlich ist, Zeit des Schadeneintritts und Umfang des Schadens aber noch derart ungewiß sind, daß auch das Gericht mit seiner freien Schätzung eine Leistung vorab nicht würde feststellen können (vgl. Entsch. d. Verein. Zivilsenate, wie oben, S. 388).

Anders wie im BGB. ist der Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten im Reichshaftpflichtgesetz vom 7. 6. 71 geregelt. Nach § 1 dieses Gesetzes „haftet" der Betriebsunternehmer für den durch den Unfall entstandenen Schaden. Nach § 3a des Ges. ist dieser Schadenersatz im Falle der Körperverletzung u. a. „durch Ersatz der Kosten der Heilung" zu leisten. Und nach § 8 des Ges. verjähren die Forderungen auf Schadenersatz in zwei Jahren von dem Unfall an. Damit ist § 852 BGB., obgleich die Ansprüche aus dem RHPflG. solche aus einer unerlaubten Handlung sind (RGR.-Komm. Vorbem. 2 zu § 823 BGB.), für das RHPflG. von keiner Bedeutung, weil hier die Verjährung in § 8 selbständig geordnet ist (RGR.-Komm. ebda). Es verjähren also auch die Ansprüche auf Ersatz der Heilungskosten in 2 Jahren nach dem Unfall. Da nun ein Anspruch auf Ersatz von Heilungskosten erst mit dem Auftreten des gesundheitlichen Defektes entsteht, der die Heilungskosten nötig macht, so ist die Möglichkeit vorhanden, daß solche Ansprüche schon verjährt auf die Welt kommen, nämlich wenn der Defekt erst nach 2 Jahren zutage tritt. Beispiel: Aus der erst harmlos erscheinenden Verletzung hat sich nach drei Jahren ein chronisches Leiden entwickelt, das nunmehr ganz anderer Behandlung bedarf.

Gegen den Nachteil der Verjährung kann sich der Verletzte in solchem Falle nur dann schützen, wenn sich das Leiden vor Ablauf der zwei Jahre bereits zu entwickeln beginnt, also der seiner Art nach bestimmte Schaden seinen Schatten als drohender Schaden vorauswirft und so bereits jene Haftung oder Haftpflicht entsteht, von der das Gesetz spricht. Diese Haftung stellt sich als ein Rechtsverhältnis dar, von dem Förster-Eccius, Preuß. Privatrecht, mit Recht sagt (1. Bd. 7. Aufl. S. 543): Es besteht zwischen dem, der von den Folgen der Handlung bedroht ist, und dem verantwortlichen Täter sogleich nach der Vornahme der Handlung ein Rechtsverhältnis, kraft dessen von ihm die ihrem Umfang nach ungewissen (ergänze: der Art nach gewissen) schadenden Folgen der Handlung vertreten werden müssen. Der Verletzte kann also in dem angeführten Falle, da er wegen der schnellen Anspruchsverjährung ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen Feststellung der Haftung hat, nach § 256 ZPO. auf Feststellung der Schadenshaftung klagen und so die Verjährung des in der Haftpflicht bereits im Keime enthaltenen Anspruchs unterbrechen (RGR.-Komm. Note 1 zu § 209 BGB.: Auch die Klage auf Feststellung des dem Anspruch zugrunde liegenden Rechtsverhältnisses unterbricht die Verjährung des Anspruchs). Der andere Fall, in dem der Verletzte noch auf Feststellung der Haftung klagen kann, ist gegeben, wenn ein (der Art nach bestimmter) Schaden deshalb droht, weil er in dem Zustand der Verletzung bereits angelegt ist, dieser dem Schaden gegenüber als Schadenquelle erscheint. Wann das der Fall ist, wurde bereits oben erörtert. Aus dem Gesagten erhellt, daß es eine allgemeine abstrakte Haftpflicht, die sich an dem Unfall knüpft, nicht gibt. Aber auch wenn man dies annehmen wollte, würde ihre Geltendmachung vor Gericht die einzelnen Forderungen, auf die sich § 8 bezieht, der kurzen Verjährung nicht entziehen. Andernfalls würde die Absicht des Gesetzgebers, die er mit der kurzen Verjährung verband, vollständig paralysiert werden (Eger, das RHPflG., 7. Aufl. 1912 S. 588, 604, 608).

Noch ganz anders ist der Ersatz der Heilungskosten in den Unfallfürsorgegesetzen geregelt, in denen es in § 1 am Schlusse heißt: „Nach dem Wegfalle des Diensteinkommens sind dem Verletzten außerdem (nämlich neben der Unfallpension) die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen". Wir haben es hier mit einzelnen Kostenschäden zu tun, die allemal entstehen, wenn der Verletzte für Heilmaßnahmen Geld ausgibt oder schuldig wird; denn daß auch das Schuldigsein Schaden bedeutet, ist unzweifelhaft (Entsch. d. Reichsger. Bd. 54 S. 40, 41). In Betracht kommen nicht nur die unmittelbaren Heilmaßnahmen (Konsultationen, Arzneien, medizinische Bäder usw.), sondern auch die mittelbaren (Wagenfahrt zum Arzt, Reise nach dem Luftkurort, notwendige Begleitung durch die Ehefrau, notwendige Vertretung der mitfahrenden Ehefrau im häuslichen Wirkungskreise) (Entsch. d. Reichsger. vom 22. 12. 1911 — III 88/1911 —). Alle diese Kosten sind insoweit zu ersetzen, als die Heilmaßnahme nötig ist, damit das Leiden beseitigt, gebessert, erträglicher gemacht oder vor Verschlimmerung bewahrt wird (Entsch. d. Reichsger. bei Eger, Eisenbahn- u. Verkehrsrechtl. Entsch., 28. Bd. (1912) S. 228, 223). Einen direkten Zwang auf die Gestaltung des Heilverfahrens hat der Fiskus nicht.

Die Ersatzansprüche entstehen allemal dann, wenn ein Kostenschade soweit Gestalt gewonnen hat, daß seine Art feststeht und seine Höhe feststellbar ist (Beispiel: für den Verletzten ist eine Kur in einem Bad für Herzkranke nötig geworden). Es ist das das letzte Stadium in der Entwicklung des Kostenschadens (vom Gesetz in § 8 als „eine den Anspruch begründende Folge des Unfalls" bezeichnet), dem der Eintritt des Schadens, der Kostenaufwand durch Zahlen oder Schuldigwerden folgt. Ein Zwang, Kostenschäden geltend zu machen, die sich wohl ihrer Art, aber noch nicht ihrem Umfang nach übersehen lassen, besteht nicht (vgl. Reichsger. bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 22, S. 362). Der Verletzte muß sich nur durch rechtzeitige Anmeldung die Anwartschaft auf seine Ansprüche sichern.

Sonst läuft er Gefahr, mit seinen Ansprüchen ausgeschlossen zu werden (§ 8 d. Ges.). Klagen kann er erst, wenn die Verwaltung über den Anspruch entschieden hat; denn auch der Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten ist den Regeln über Verfolgung der Pensionsansprüche unterworfen (§ 9 d. Ges.).

Was die Art des Ersatzes betrifft, so kann man sagen, daß jedem Anspruch auf Schadenersatz eine Tendenz des möglichst vollkommenen Ausgleichs innewohnt. Diese Tendenz bezieht sich auf Höhe wie Zeit des Ersatzes.

Bei der Höhe des Ersatzes wirkt sich diese Tendenz in der Richtung einer möglichst genauen Ersatzleistung aus. Auch das Reichsgericht ist dieser Auffassung. Es liegt z. B. ein revisibler prozessualer Verstoß gegen § 287 ZPO. vor, wenn das Gericht, auf sein freies Schätzungsrecht pochend, den aus bestimmten Rechnungsfaktoren sich ergebenden ziffernmäßigen Betrag des zu ersetzenden Schadens willkürlich abrundet, sei es zum Nachteil des Ersatzberechtigten oder zum Nachteil des Ersatzpflichtigen (Entsch. d. Reichsger. in der Jurist. Wochenschrift Jahrg. 1890, S. 178; 1900, S. 523).

Dem Fiskus, der die Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen hat, liegt demgemäß eine Schuld ob, deren Inhalt der Tendenz nach auf rechnungsmäßigen Ersatz geht. Das Gegenteil ist Pauschersatz. Wie weit sich die Tendenz des rechnungsmäßigen Ersatzes im einzelnen Falle Geltung verschafft, bestimmt sich nach § 242 BGB., wonach die Leistung so zu bewirken ist, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Es gibt Fälle, wo dem Verletzten die Beibringung von Belegen (Kostennachweis) nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte nicht zugemutet werden kann. Hier hat die Verwaltung Pauschersatz zu leisten. Im anderen Falle kann sie Kostenerstattung solange verweigern, bis der Verletzte den Kostennachweis erbringt. Eher gerät sie nicht in Verzug. Auch zur Erhebung der Klage gibt sie diesfalls keinen Anlaß, was für die Prozeßkosten von Bedeutung ist, falls der böswillige Gläubiger trotz seiner Weigerung, Rechnung zu legen, Klage erhebt.

Bei der Zeit des Ersatzes wirkt sich die besprochene Tendenz in der Richtung aus, daß der entstandene Schade möglichst bald ersetzt, der drohende am Entstehen möglichst verhindert werde. In unsern Fällen ist der Schaden das Ausgeben und das Schuldigwerden von Geld für Heilmaßnahmen. Wie weit sich diese Tendenz im einzelnen Falle Geltung verschafft, wird auch hier durch § 242 BGB. bestimmt. Im allgemeinen wird nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte verlangt werden können, daß der Verletzte kleinere Beträge zunächst verauslagt, es sei denn, daß er geradezu von der Hand in den Mund lebt. Größere Beträge dagegen, z. B. die Kosten einer Badereise, wird er, zum mindesten in Raten, im voraus gezahlt verlangen können, und zwar, wenn rechnungsmäßiger Ersatz in Frage kommt, als Vorschuß unter der Voraussetzung späterer Abrechnung.

Die prozessuale Seite ist beim Anspruch auf Heilungskosten aus dem Unfallfürsorgegesetz einfach. Vor allem kommt hier nur die Leistungsklage in Betracht, weil Verhältnisse, die eine Feststellungsklage rechtfertigen, praktisch kaum vorkommen können. Dagegen wäre der Fall denkbar, daß der Verletzte, obgleich er nach Treu und Glauben einen rechnungsmäßigen Kostennachweis beizubringen hat, den Nachweis verweigert und Klage erhebt. In solchem Fall ist Antrag auf Klageabweisung zu stellen, sobald der Kostennachweis aber erbracht wird, nach § 93 ZPO. der Klageanspruch anzuerkennen, unter Verwahrung gegen die Kosten des Prozesses. (ZPO. von Sydow u. Busch, 1922, Note 1 und 2 zu § 93, Reichsger. in Jurist. Woch. 1900 S. 714, 1901 S. 398, O. L. G. Frankfurt in Seufferts Archiv Bd. 56 S. 327.)

Die Umständlichkeiten, die mit jedem rechnungsmäßigen Ersatz für beide Teile verbunden sind, haben dazu geführt, daß von den staatlichen Betriebsverwaltungen in großem Umfang von der Pauschalierung Gebrauch gemacht wird. Wo eine solche zweckmäßig erscheint, weil der Krankheitszustand eine gewisse Stabilität erreicht hat und die Gewähr besteht, daß der Verletzte seine Bezüge auch richtig verwendet, empfiehlt es sich, getrennt zu pauschalieren nach den Kosten, die die gewöhnliche heimische Behandlung, die etwaigen Badereisen und der etwaige Verpflegungszuschuß erfordern.

Alte und neue Einnahmequellen für die Reichsbahn*).

Daß es bei der heutigen Finanzlage der Reichsbahn dringend geboten ist, alle nur irgendwie greifbaren Einnahmen zu erfassen, ist schon so oft in Erlassen, Abhandlungen und bei anderen Gelegenheiten ausgesprochen worden, daß man glauben möchte, es gäbe auch nicht mehr die bescheidenste Einnahmequelle, die noch nicht ausgeschöpft sei. Wenn man aber den gesamten Eisenbahnbetrieb (dieses Wort im weitesten Sinne gebraucht) vom kaufmännischen Standpunkt aus prüft und sich von althergebrachten, wenn auch bisher bewährten Anschauungen nur um ein weniges entfernt, so kann man manches Goldbächlein fließen sehen, das entweder nur auf Umwegen dem Meer der Einnahmen zueilt, oder unterwegs überhaupt im Sande versickert.

Bis zur Loslösung des Reichsbahnunternehmens aus dem allgemeinen Reichshaushalt und schon vor der Verreichlichung bewegte sich die Geschäftsführung der Eisenbahn zu einem guten Teil im Geiste alter, bewährter Beamtentradition. Verwaltung und Beamtenschaft konnten sich als Repräsentanten der Staatshoheit und Staatsgewalt betrachten, wenn auch die Grundsätze privater Wirtschaftsführung nicht vernachlässigt wurden. Diese Einstellung hatte zur Folge, daß eine Reihe von Nebenbetrieben und Einnahmequellen gewerblicher Natur, ja sogar Teile des Abfertigungsgeschäftes, der Verwaltung durch das eigene Personal entzogen und privaten Unternehmern zur Ausbeutung überlassen wurde, während sich der Eisenbahnfiskus mit einem verhältnismäßig bescheidenen Pachtschilling oder Gewinnanteil begnügte.

Zu solchen, Privaten überlassenen Erwerbszweigen zählen u. a. der Fahrkartenverkauf, der Wechselstubenbetrieb, die Eisenbahnreklame, die Bahnhofwirtschaften, der Bahnhofbuchhandel und sonstige Verkaufsgeschäfte. Warum aber soll die Reichsbahn gewinnbringende Erwerbszweige, die mit ihrem Betrieb mehr oder minder in Zusammenhang stehen, nicht selbst auf eigene Rechnung betreiben? Warum soll sie den Gewinn mit anderen teilen, wo sie ihn ohne Mühe ganz beanspruchen kann? Warum sollen gerade die einträglichsten Fahrkarten von Privatunternehmern abgesetzt werden? Wer denkt nicht mit Schrecken an die ungeheuren Inflationsverluste, die der Reichsbahn aus dem Fahrkartenverkauf durch Unternehmer erwachsen sind? Oder warum sollen sich jene Geschäftsunternehmer, die von dem Mittel der Eisenbahnreklame Gebrauch machen wollen, nicht an die Reichsbahn selbst wenden können? Die Feststellung der mit Reklame zu belegenden Flächen, die technische und künstlerische Prüfung der Plakate und Aufschriften muß ohnedies durch administrative und hochbautechnische Beamte der Reichsbahn erfolgen. Warum soll die Reichsbahn nicht selbst die Konzession zum Wechselstubenbetrieb einholen und dieses höchst einträgliche Geschäft mit eigenen Beamten betreiben können? Warum soll der Wechselstubenleiter, der Bahnhofwirt, der Buchhändler, der Zigarrenverkäufer, der Leiter des Schlafwagen- oder Speisewagendienstes usw. nicht Angestellter der Reichsbahn sein können?

Man wird einwenden, das seien Erwerbszweige, die sich zur Ausübung im Eigenbetrieb der Eisenbahn nicht eignen, einmal weil die notwendige Rechnungskontrolle so viel Verwaltungsarbeit erfordere, daß sie einen Reingewinn ganz oder zum größten Teil verschlinge, sodann weil dem Eisenbahnpersonal nach seiner ganzen Ausbildung und Erziehung jenes Maß von kaufmännischem Geist und von geschäftlicher Gewandtheit fehle, das für die Verwaltung derartiger Geschäftszweige nötig sei.

Diese Einwände sind nicht stichhaltig. So gut der Eingang an Einnahmen für Lagerplatzmieten, Platzgelder, Jagdpachtschillinge, Wagenstandgelder, zahlbare Dienstpapiere, Rauchbußen und hundert Kleinigkeiten überwacht werden kann, ebensogut kann dies mit Hilfe entsprechender Belege und Bücher auch bei den Einnahmen aus dem Wechselstubenbetrieb oder der Bahnhofwirtschaft usw. geschehen. Nur muß, wer mit der Leitung derartiger Dienstzweige oder Nebenbetriebe betraut wird, angemessene Selbständigkeit in der Geschäftsführung erhalten. Sodann muß die Art der Besoldung bei solchen Angestellten oder Beamten besonders geregelt werden. Neben einem nicht zu hoch bemessenen festen Gehaltsteil muß ihnen ein entsprechender Anteil am Umsatz oder Gewinn eingeräumt werden. In der Geschäftswelt ist diese Art der Besoldung allgemein üblich bei Geschäftszweigen, in denen die Höhe des Umsatzes von der persönlichen Geschicklichkeit des Angestellten abhängt.

*) Wir geben nachstehende Darlegungen trotz der Bedenken wegen ihrer Durchführbarkeit Raum. Gleichwohl dürften die Anregungen Beachtung verdienen. Die Schriftleitung.

Je nach Gewandtheit und kaufmännischem Geschick bemißt sich das Einkommen höher oder niedriger.

Zu einer solchen Besoldungsregelung, durch die der kaufmännische Geist geweckt wird, gibt der § 7 der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 der Verwaltung die Möglichkeit in die Hand. Es wird der Reichsbahn nicht schwer fallen, unter dem Heer ihrer Beamten und Angestellten die richtigen Männer zu finden und sie an den richtigen Platz zu stellen. Gewissenhaftigkeit und Ehrlichkeit sind Gottlob beim Personal der Reichsbahn noch nicht ausgestorben und noch weniger wird Mangel sein an Männern, die kaufmännisch zu denken verstehen. Gegen unehrliche Geschäftsführung aber wäre mit rücksichtsloser Entlassung vorzugehen.

Daß eine Übernahme der genannten und ähnlicher Erwerbszweige und Nebenbetriebe in den Eigenbetrieb möglich und einträglich ist, zeigt das Vorbild der meisten englischen Eisenbahnverwaltungen, die schon seit langem auf eigene Rechnung große Hotels entweder auf dem Bahnhofgelände selbst oder in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs betreiben. Sie bewirtschaften auch die Bahnhofsrestaurants und die Speisewagen durch ihre eigenen Angestellten. Sie besorgen das Abholen und Zustellen des Reisegepäcks, die Beistellung von Omnibussen von und nach ihren Bahnhöfen, sie besitzen und betreiben Kanäle und Schifffahrtslinien. Ja sie erzeugen Lokomotiven, Wagen, Schienen und andere Bedarfsgegenstände in ihren Werkstätten, und zwar billiger als die Industrie*).

Mit dem Ausbau schon bestehender muß auch die Erschließung neuer Einnahmequellen ins Auge gefaßt werden. In Nr. 20 Seite 373 dieser Zeitung ist auf die Einführung des R u n d f u n k s im Eisenbahnzuge hingewiesen. Diese Einrichtung dürfte sich durch Einhebung entsprechender Benützungsgebühren durchaus wirtschaftlich gestalten lassen, zumal nur einfache bauliche Änderungen an den Wagen erforderlich sind. Eine ähnliche Einrichtung ist der L i c h t s p i e l w a g e n bei den Schnellzügen, der nach Zeitungsnachrichten bei einer nordamerikanischen Bahn eingeführt ist und sich bewährt haben soll. Seine Einführung bei der Reichsbahn würde nicht nur von dem reisenden Publikum als eine Annehmlichkeit begrüßt werden, sondern wäre auch sehr gewinnbringend. Auf Strecken, die durch reizlose und einförmige Gegenden führen, wie Berlin—Leipzig oder Berlin—Hamburg würde der Lichtspielwagen zur Vertreibung der Langweile der Reise zweifellos stark besucht werden. Es darf angenommen werden, daß sich drei Viertel aller Reisenden den Besuch nicht entgehen lassen werden. Bei einer Durchschnittsbesetzung eines Schnellzuges von 200 Personen würde der Wagen (in zwei oder mehreren Vorstellungen) von etwa 150 Personen besucht werden. Die Eintrittsgelder, durchschnittlich 3 Goldmark für die Person, würden, wie noch auszuführen sein wird, die Selbstkosten der Reichsbahn zum größten Teil decken.

Um die Einrichtung einträglicher zu gestalten, wären neben Unterhaltungsfilms auch landschaftlich schöne Gegenden und Geschäftsanpreisungen vorzuführen. Der Lichtspielwagen würde somit neben der Unterhaltung der Reisenden auch Aufgaben der Verkehrswerbung und der Geschäftsreklame erfüllen. Diese Art der Eisenbahnreklame dürfte der Reichsbahn von Seiten der Interessenten, d. i. der Fremdenverkehrsvereine, des Gasthofgewerbes, der Handels- und Industriekreise nicht unbedeutende weitere Einnahmen zuführen, deren Höhe zunächst noch nicht annähernd geschätzt werden kann.

Daß die Reichsbahn mit dieser Einrichtung nicht nur auf ihre Kosten kommt, sondern auch einen angemessenen Reingewinn erzielen wird, zeigt die nachfolgende Aufstellung.

Die Selbstkosten für den Lichtspielwagen setzen sich nach vorsichtiger Schätzung zusammen:

1. aus den B e f ö r d e r u n g s k o s t e n: Für eine 600 Kilometer lange Strecke unter der Annahme, daß ein Wagenachskilometer auf 15 ₰, ein vierachsiger Wagen also auf 60 ₰ für das Kilometer zu stehen kommt, ergibt sich ein Betrag von . . . . 360 ℳ
2. aus den Kosten der V e r z i n s u n g u n d T i l g u n g d e s A n l a g e k a p i t a l s f ü r d e n L i c h t s p i e l w a g e n einschl. Vorführungsapparat: Die Anlagekosten werden auf 60 000 ℳ geschätzt. Bei Annahme einer 20prozentigen Verzinsung und Tilgung, wie sie den heutigen Verhältnissen angemessen ist, wären jährlich von einem Wagen 12 000 ℳ aufzubringen, bei etwa 300 Wagenläufen im Jahr also von einem Wagenlauf 40 „
3. aus den P e r s o n a l k o s t e n (Filmvorführer) mit 10 „
4. aus der M i e t e für den Unterhaltungsfilm. Für eine Vorstellung sind 1200—1500 Meter erforderlich; diese kosten ja nach der Qualität des Films für den Tag zwischen 40 und 400 ℳ, durchschnittlich also . . . . 200 „
5. aus dem S t r o m v e r b r a u c h u. a. mit etwa . . 10 „

Sa. 620 ℳ

Die Beförderungskosten lassen sich aber bedeutend vermindern, wenn der Wagen nicht die ganze Strecke durchläuft, sondern nur einen Teil, z. B. im Schnellzug München—Berlin etwa die Strecke Leipzig—Berlin (164 Kilometer). In diesem Fall würden sich die Beförderungskosten in obigem Beispiel nur auf 98 ℳ stellen. Der Lauf des Wagens wäre allerdings tunlichst so zu regeln, daß die Vorführungen möglichst in die Nachmittags- und Abendstunden, als die für den Besuch günstigste Zeit, fallen.

Als Einwände gegen die Einführung des Lichtspielwagens können höchstens solche betrieblicher Art gebracht werden, insbesondere daß die Schnellzüge eine weitere Belastung nicht mehr vertragen. Schwierigkeiten in dieser Hinsicht können aber nur in der Hauptreisezeit, in den Monaten Juli und August, auftreten. Für die übrigen zehn Monate des Jahres dürften sie kaum in Frage kommen. Wenn ein Schnellzug die Belastung mit dem Lichtspielwagen nicht mehr verträgt, so ist dies ein Zeichen, daß der Fahrplan der betr. Strecke unzureichend ist. Mit der fortschreitenden Gesundung der Reichsbahn ist aber auch eine bessere Fahrplangestaltung zu erwarten, so daß der Fernverkehr nicht mehr auf wenige Schnellzüge zusammengedrängt sein wird.

Jedenfalls dürfte sich ein V e r s u c h lohnen. Hierzu brauchten nicht einmal besondere Wagen gebaut zu werden. Für Versuchszwecke genügt einer der Unterrichtswagen der Reichsbahn, die bereits mit Sitzen nach einer Richtung und mit Projektionsapparaten ausgestattet sind, so daß kaum irgendwelche bauliche Änderungen, abgesehen vielleicht von solchen feuerpolizeilicher Natur, erforderlich werden.

Die heutigen außerordentlichen Verhältnisse der Reichsbahn rechtfertigen außerordentliche Mittel zur Hebung der Einnahmen. Vieles was früher belächelt wurde, wird heute als selbstverständlich hingenommen. Noch vor zehn Jahren fand man für die Idee der Eisenbahn- und Postreklame vielfach nur Spott und Hohn, heute hält sich kein Mensch mehr darüber auf. Aber nicht nur der Spott der Rückständigen, sondern auch stärkere Widerstände, die sich einer kaufmännischen Einnahmewirtschaft entgegenstellen, werden von einer weitschauenden Verwaltung überwunden.

Dr. F i s c h l, Regensburg.

*) Vgl. hierüber Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 5. Band, S. 391 ff.

Kann der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B in seiner F o r m verbessert werden?

Im § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist bestimmt, daß die Eisenbahn Tarife aufzustellen hat, die über die Beförderungsbestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben müssen. Die Tarife sowie ihre Änderungen und Ergänzungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung.

Die Form, in der die Tarife aufzustellen und zu veröffentlichen sind, ist nicht vorgeschrieben.

Bei der deutschen Reichsbahn sind heute bei allen Abfertigungsstellen folgende Tarifhefte in ständigem Gebrauch:

Deutscher Eisenbahngütertarif

1. Teil I Abteilung A . . . . 121 Seiten stark
2. Teil I Abteilung B . . . . 228 „ „
3. Teil II Heft A . . . . 43 „ „
4. Teil II Hefte B I (24 Hefte)
5. Teil II Hefte B II (64 Hefte)
6. Teil II Heft C I a Frachtsatzzeiger
7. Teil II Heft C I b . . . . 51 Seiten stark
8. Teil II Heft C I c . . . . 38 „ „
9. Teil II Heft C II (A. T.) . . . . . . 129 „ „
10. Teil II Besonderes Heft (A. T. 6) . . 12 „ „
11. Teil II Heft D.

Zu lfd. Nr. 4 und 5 sind bei den Einzelabfertigungen jeweils nur Teilhefte in Benutzung. Dagegen arbeiten die einzelnen Abfertigungen außerdem noch — je nach ihrer Verkehrszugehörigkeit — mit einer teils doppelt so umfangreichen Zahl von deutschen und internationalen Verbands-, Wechsel- und Ausnahmetarifen.

Allein die Aufzählung der verschiedenen Tarifhefte zeigt den Umfang des behandelten Gebietes und läßt die Schwierigkeiten ahnen, die zu überwinden sind, wenn eine nicht allgemein bekannte Bestimmung herausgesucht werden soll. Wieviel Arbeitszeit durch die infolge des Umfangs der Tarife eingetretene Unübersichtlichkeit und durch das Suchen nach Tarifbestimmungen nutzlos verloren geht, läßt sich mangels geeigneter Unterlagen auch nicht annähernd genau angeben. Der so entstehende Zeitverlust ist ohne Zweifel ein bedeutender. Die Leerlaufarbeit, die durch Nichtbeachtung oder durch Falschauslegung von Tarifbestimmungen geleistet werden muß, weiß nur derjenige annähernd zu schätzen, der mit der Materie ständig zu tun hat.

Die Tatsache, daß die heutige Form unserer Tarife im wesentlichen kaum Abweichungen von der Form der ersten Tarife zeigt, ist an und für sich kein Beweis dafür, daß sie überaltert und unzweckmäßig ist. Andererseits steht aber fest, daß der auch heute noch ständig wachsende Umfang, den die Tarife im Laufe der Zeit bekommen haben und insbesondere die durch diesen Umfang mitbedingte Unübersichtlichkeit, es heute selbst dem tüchtigen Abfertigungs- und Verkehrsfachmann unmöglich machen, sein eigenstes Gebiet so zu beherrschen, wie es im Interesse der Verwaltung erwünscht und notwendig wäre. Von berufener Seite ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß der Tarif in der Hauptsache von unterem Personal mit Volksschulbildung angewendet werden muß. Wie sich dieses in den obengenannten umfangreichen Tarifheften zurechtfindet, oder besser gesagt nicht zurechtfindet, davon wissen nicht nur die vorgesetzten Verwaltungsstellen, insbesondere die Verkehrskontrollen, sondern bedauerlicherweise auch die Verfrachter, die Kunden der Reichsbahn, ein garstig Lied zu singen. In dem Artikel „Ist eine Reform des Gütertarifs notwendig", in Nr. 8 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1924, ist sehr richtig gesagt, daß selbst die in den Gütertarifbüros der Verwaltung arbeitenden Spezialisten alle Mühe aufwenden müssen, um bei der Fülle des zu verarbeitenden Stoffes und bei der Menge der ständigen Änderungen im Bilde zu bleiben — erscheinen doch wöchentlich 2 Gütertarif- und Verkehrsanzeiger, die durchschnittlich 25 teils umfangreiche Änderungen veröffentlichen.

Mit einer grundlegenden Änderung des Gütertarif-Inhaltes ist zunächst kaum zu rechnen. Aufgabe der Verwaltung muß es daher sein, dem heutigen Tarif eine Form zu geben, die es selbst dem weniger gewandten Angestellten ermöglicht, sich in einfachster und raschester Weise ausreichend zu unterrichten.

Ob für die in obengenannter Aufzählung unter lfd. Nr. 1 und 3—11 genannten Tarifhefte die heutige Form und die Zusammenfassung in Heften zweckmäßig ist und den Anforderungen entspricht, die an eine wirtschaftliche Betriebsführung gestellt werden müssen, sei späteren Untersuchungen und Abhandlungen vorbehalten. Hier soll zuvörderst der Nachweis geliefert werden, daß der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil 1 B in seiner Form verbesserungsbedürftig ist und daß die Möglichkeit einer Formverbesserung besteht.

Vorweggenommen sei gesagt, daß die Einarbeitung des im Gütertarif Teil I B veröffentlichten Inhalts in eine Kartei diesem Tarifteil jene Übersicht verleihen würde, die ihm heute wohl unbestritten fehlt.

Der Teil I B enthält in logischem Aufbau die allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften, die Verzeichnisse I—V, die Gütereinteilung und den Nebengebührentarif. In einem anhängenden Sachverzeichnis sind die im Tarifteil behandelten Begriffe in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt; Seitenangabe und Erläuterung verweisen auf den Tarifinhalt.

Der Tarifteil I B ist zweifellos dasjenige Tarifheft, das von jeder Güterabfertigung mit am meisten gebraucht wird. Die Behauptung, daß dennoch ein nicht geringer Teil des Abfertigungspersonals mit der Anwendung dieses Tarifheftes nicht so vertraut ist, wie es unbedingt verlangt werden muß, läßt sich jederzeit beweisen. Daß es so ist, ist nicht zuwenigst darin begründet, daß auch diesem Tarifheft die Übersicht fehlt, die auch einem weniger geschulten Personal ein leichtes Auffinden ermöglicht. Sofern es sich nicht gerade um einen Tarifbegriff handelt, mit dem der Abfertigungsbeamte ständig zu tun hat, ist er gezwungen, sich die für diesen Begriff gültigen Bestimmungen zusammenzusuchen. Er wird im abc-lichen Sachverzeichnis nachschlagen, wo über den gesuchten Begriff etwas gesagt ist. Wenn er dabei findet, daß der Gütertarif Teil I B über den besagten Begriff auf 5 verschiedenen — nicht einander folgenden — Seiten Bestimmungen enthält, so wird er mit mehr oder weniger Geschicklichkeit aus den hinweisenden Vermerken des Sachverzeichnisses festzustellen suchen, wo er die richtige Aufklärung findet. Bei einer Reihe von Begriffen wird es sich nicht umgehen lassen, daß die Erklärungen und Erläuterungen von 2—3 verschiedenen Tarifstellen durchgelesen werden müssen, bevor über die zu beachtenden Bestimmungen bzw. über die Tarifzugehörigkeit eines Gutes Klarheit geschaffen ist.

Dem weniger gewandten Abfertigungsbeamten fällt es schwer, aus verschiedenen, an verschiedenen Stellen stehenden Erläuterungen und Bestimmungen das herauszufinden, was auf seinen Fall zutrifft. Andererseits verbietet die Rücksichtnahme auf die Handlichkeit des Tarifheftes, daß bei jedem Tarifbegriff alle bezügl. Bestimmungen und Erläuterungen aufgeführt werden.

Wenn man die im Gütertarif Teil I B erscheinenden Begriffe einzeln auseinanderzerrt und alle auf den Einzelbegriff anwendbaren Bestimmungen für jeden Begriff auf einem besonderen Blatt in übersichtlicher Druckweise zusammenstellt, so ergeben die in abc-licher Reihenfolge einander folgenden Blätter eine Kartei, deren Anwendung selbst dem nichtausgebildeten Angestellten in Kürze verständlich werden muß.

Man wird hier wahrscheinlich den Einwand machen, daß durch die getrennte Aufführung auf einzelnen Karten die Übersicht bei den Tarifstellen verloren geht, die unter Sammelbegriffen (Eisen- und Stahlwaren, Feld- und Gartenfrüchte, Glaswaren usw.) aufgeführt sind, und bei denen die Zugehörigkeit der Einzelartikel zu verschiedenen Tarifklassen ohne weiteres durch den nebeneinander in gleicher Höhe stehenden Druck ersichtlich gemacht ist. Demgegenüber sei darauf hingewiesen, daß auf dem einzelnen Karteiblatt künftig nicht mehr der Sammelbegriff, sondern die wirkliche, erschöpfende Begriffsbestimmung (Warenbezeichnung) nebst allen bezügl. Erläuterungen erscheinen soll. Das hindert nicht, daß auch ein Karteiblatt mit dem Sammelbegriff Aufnahme findet, auf dem darauf hingewiesen wird, daß Güter, die nur unter dieser Bezeichnung aufgeliefert werden, nach der anzugebenden höchsttarifierenden Klasse zu berechnen sind; daß andererseits bei erschöpfender tarifmäßiger Inhaltsbezeichnung billigere Tarifklassen zur Anwendung kommen.

Über die Form und die Druckweise der Tarifkarteiblätter wird dann zu reden sein, wenn sich die Einsicht Bahn gebrochen hat, daß die „Tarifkartei I B" gegenüber dem heutigen Hefttarif einen Fortschritt bedeutet.

Zu erwägen wäre schließlich, ob nicht nur der Gütereinteilung des Tarifteils I B die Form einer Kartei zu geben ist. Schon damit wäre gegenüber dem heutigen Zustand eine Verbesserung erzielt, die nicht nur dem arbeitenden Personal in Form von Übersichtlichkeit, leichter Handhabung und Zeitersparnis zugute käme, sondern auch der Verwaltung manchen Neudruck ersparen würde. Die letzten Gütertarife Teil I B mußten nach etwa einjähriger Geltungsdauer neu verlegt werden, weil durch die Zahl der teils umfangreichen Nachträge (zur letzten Auflage 18 Nachträge) jede Übersicht verloren gegangen war. In Wirklichkeit waren nur bestimmte Tarifstellen und Tarifbestimmungen wiederholt geändert und ergänzt worden. Der überwiegende Rest des Tarifinhaltes wurde teils kaum geändert, teils unverändert in die Neuausgabe übernommen.

Wird dem Gütertarif Teil I B die Karteiform gegeben, so genügt es, wenn künftig bei Änderungen von Bestimmungen und Tarifstellen im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr zur Änderung des zu nennenden Karteiblattes aufgefordert wird. Tarifnachträge in der heutigen Form werden überflüssig. Machen Ergänzungen oder wiederholte Änderungen ein Karteiblatt unübersichtlich, so ist lediglich die Neuausgabe dieses einen Blattes notwendig; die übrigen Karteiblätter behalten ihre Gültigkeit so lange, bis sie ebenfalls infolge Unübersichtlichkeit neu herausgegeben werden müssen.

Die Ersparnisse, die durch das vorgeschlagene Verfahren offensichtlich bereits in aller Kürze in Erscheinung treten, werden gar bald diejenigen Kosten aufwiegen, die durch die Neuanlegung der Kartei erforderlich sind.

Zur Unterbringung der Kartei bei kleineren Abfertigungen genügen einfache Pappkasten mit Deckel, bei größeren Dienststellen wären die üblichen Holzkarteikästen erforderlich.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die durch Neuausgaben ersetzten Karteiblätter, die der Kartei entnommen werden, gesammelt und geordnet jederzeit einen vollkommenen Überblick über die Fortbildung des Tarifs ermöglichen. Heute kann man sich diesen Überblick nur dann verschaffen, wenn man dickleibige Folianten aus verstaubtem Lager zusammensucht und mühevoll miteinander vergleicht.

Ausbaufähigkeit und Wirkungsfaktor des vorgeschlagenen Verfahrens sind weitaus größer, wie im Rahmen dieses Artikels dargestellt werden konnte. Den keineswegs erschöpfend behandelten Vorteilen des Verfahrens stehen keine nennenswerten Nachteile gegenüber. Nur in großen Umrissen sollte ein Weg gezeigt werden, der geeignet ist, den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I B einfacher, handlicher und verständlicher zu machen.

W. Erhardt, Darmstadt

Hundert Jahre AVB.!

Am 31. August d. J. feiert der Architektenverein zu Berlin das Fest seines hundertjährigen Bestehens.

Es war im Jahre 1824, als sich eine kleine Schar von „Baukondukteuren" zusammentat „mit dem festen Willen", die wissenschaftliche Ausbildung unter sich zu fördern. Schien ihnen doch die letztere durch die neuen ministeriellen Bestimmungen zu kurz zu kommen. Stüler, Knoblauch und Brix gehörten zu den Gründern. Durch Monatskonkurrenzen, Vorträge und eine Bücherei suchten sie ihre Ziele zu erreichen. Bald folgten die Schinkelkonkurrenzen, für die Friedrich Wilhelm IV. im Jahre 1855 zwei große Staatspreise stiftete. Der Verein wirkte in der Mitte des vorigen Jahrhunderts bei der Aufstellung einer neuen Bauordnung mit, bei der Neugestaltung der Bauschule und der preußischen Bauverwaltung. Er betätigte sich literarisch durch die Herausgabe des „Notizblatts des Architektenvereins", das später in die „Zeitschrift für Bauwesen" überging. Namen wie Strack, Schwedler, Lucae, Adler und Hobrecht kennzeichnen die Bahn des Vereins in diesen Jahren: Architekten und Ingenieure Seite an Seite. Denn wie zur Zeit seiner Gründung unter der Bezeichnung „Architekt" Techniker beider Fachrichtungen verstanden wurden, so blieb es auch, als sich allmählich die Bautechniker in Architekten und Ingenieure spezialisierten.

Mit dem Aufblühen des Deutschen Reiches nach dem Kriege 1870/71 blühte auch der Verein weiter auf. Die Mitgliederzahl stieg auf über 2000 einheimische und auswärtige Mitglieder, die Bücherei wurde auf die stattliche Anzahl von über 20 000 Bänden gebracht, ein Vereinshaus wurde erworben, eine Wochenschrift gegründet. Der Verein wirkte mit bei vielen öffentlichen Bauaufgaben der Hauptstadt und gab das große Werk „Berlin und seine Bauten" heraus. Wiebe, Dircksen, Stübben, Böckmann, Hinckeldeyn, Wallot und Bubendey leuchten aus den Reihen der Vereinsmitglieder hervor.

Es kam der Krieg, es kam der Niedergang. Groß ist die Zahl der Mitglieder, die ihre Treue zu Deutschland mit dem Tod besiegelten!

Schwer hatte der Verein in den Jahren der Inflation zu kämpfen und nur unter großen Mühen gelang es dem jetzigen Vorsitzenden, dem Geheimen Oberbaurat Saran, das Schiff des Vereins flott zu erhalten. Doch nun zur Jahrhundertfeier ist es wieder in ruhiges Fahrwasser gekommen.

Die Jahrhundertfeier wird am 30. August mit einem Begrüßungsabend in der Loge Royal-York eingeleitet; am Sonntag ist vormittags eine Festsitzung in der goldenen Galerie des Schlosses Charlottenburg, bei der Prof. Dr.-Ing. Borrmann die Festrede hält, und am Abend ein Festessen im Landwehroffizierkasino.

In sein zweites Jahrhundert wird der Verein mit einem neuen Namen gehen: Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin wird er fortan heißen. Denn wenn er auch unter dem Namen AVB. stets beide Fachrichtungen in sich vereinigte, so schien es doch jetzt geboten, dies nach außen kenntlich zu machen. Sein Ziel aber bleibt das gleiche: Die Förderung des Baufaches durch die Förderung seiner Mitglieder! R.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Dank des Reichspräsidenten.** Der Reichspräsident hat den deutschen Mitgliedern der Organisationskomitees für die Reichsbank, die Industrie-Obligationen und die Reichsbahn, den Herren Reichsbankpräsident Dr. Schacht, Staatssekretär Dr. Trendelenburg und Geheimrat Dr. Bücher, Staatssekretär Vogt und Staatssekretär a. D. Bergmann in herzlich gehaltenen persönlichen Schreiben für ihre mühevolle und gute Arbeit namens des Reiches Anerkennung und Dank ausgesprochen.

— **Dienstdauer und Unfälle.** Die Meldung einer Berliner Korrespondenz (B. S.) über Verhandlungen, die zurzeit zwischen Reichsverkehrsministerium und Eisenbahnergewerkschaften über die Regelung der Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals schweben, erweckt den Anschein, als ob ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Dienstdauer und Unfallhäufigkeit bestehe. Dieser Zusammenhang besteht nicht. Die Zahl der Eisenbahnunfälle ist zurückgegangen, auch in der Zeit, in der die Dienstzeiten verlängert waren. Bei keinem der Unfälle, die in der letzten Zeit die Öffentlichkeit besonders beschäftigt haben, ist zu lange Dienstdauer von Einfluß gewesen. Zu dem Hinweis der Korrespondenz auf den Eisenbahnunfall bei Marsberg, der durch Nervenzusammenbruch eines dortigen Weichenstellers eingetreten sei, der 7 Tage hintereinander eine Dienstschicht von 3 Uhr morgens bis 3 Uhr nachmittags gehabt haben soll, hören wir von unterrichteter Seite, daß sich der Unfall abends um 10½ Uhr ereignete, also zu einer Zeit, in der dieser Weichensteller gar nicht im Dienst war! Derartige unrichtige Angaben über einen Zusammenhang zwischen Dienstdauer und Unfallhäufigkeit können deshalb nur als Irreführung der Öffentlichkeit bezeichnet werden und müssen die Öffentlichkeit auch gegenüber berechtigten Wünschen nur mißtrauisch machen.

— **Keine Frachtzahlung mit Wechseln.** Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß Anträge von Verfrachtern, die eine Annahme von Wechseln zum Ausgleich geschuldeter Frachten bezwecken, von der Eisenbahnverwaltung nicht genehmigt werden. Die Ablehnung wird begründet mit den Schwierigkeiten, die die geschäftliche Behandlung sowie die Sorge für die rechtzeitige Einlösung der Wechsel mit sich bringt, ganz abgesehen davon, daß durch Annahme von Wechseln die Deutsche Reichsbahn der baren Einnahmen beraubt wird, deren sie dringend bedarf.

— **Anwendung der deutschen Ausfuhrtarife.** Die Ein-, Aus- und Durchfuhrtarife der Deutschen Reichsbahn werden nur angewendet, wenn die vorgeschriebenen Frachtbriefvermerke richtig und genau angebracht sind. Ein Rechtsanspruch auf nachträgliche Erstattung besteht nicht. Im Ausfuhrverkehr über deutsche Seehäfen kommen folgende Vermerke in Frage: 1. für Stückgüter, deutsche und außerdeutsche: „Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern", 2. für Wagenladungen, deutsche: „Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern", 3. für Wagenladungen, außerdeutsche: „Außerdeutscher Herkunft; zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern". Diese Vermerke müssen in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes angebracht sein. Auf die genaue Anbringung dieser Vermerke in den Frachtbriefen ist zu achten, damit die Gewährung der Ausnahmetarife sichergestellt wird.

— **Ausdehnung des Ausflugsverkehrs nach Innsbruck.** Die Regierung für Oberbayern hat das Bezirksamt Garmisch ermächtigt, die Ausflugsklausel zum Besuche der österreichischen Gemeinden Seefeld und Scharnitz auch auf den Besuch der Stadt Innsbruck auszudehnen. Die so erweiterte Ausflugsklausel berechtigt zum Besuche von Innsbruck gegen entsprechenden Sichtvermerk der österreichischen Grenzkontrollstelle Mittenwald, der für die Dauer der vom Bezirksamt auf einmal erteilten einer oder mehreren Ausflugsklauseln Geltung hat. Der jeweilige Grenzein- und -austritt muß auch in diesem Falle innerhalb 3 mal 24 Stunden erfolgen.

— **Inbetriebnahme des neuen Mittelbahnsteiges des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin.** Am 21. d. M. erfolgte die Inbetriebnahme des mittleren — ehemaligen Stadtbahnsteiges — des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin für den Fernverkehr. Damit ist der zweite Bauabschnitt des Gesamtumbaues des Bahnhofes zum Abschluß gekommen. Er umfaßte den bei weitem größten und schwierigsten Teil des Umbaues, u. a. die Aufstellung und den Ausbau der eisernen Bahnhofshallen, die Verstärkung der an das Bahnhofsgebäude grenzenden Brücken, den Abbruch und die Neuherstellung des Mittelbahnsteiges und die Unterkellerung des alten Empfangsgebäudes zur Gewinnung von Räumen für den Gepäckverkehr und für Wirtschaftszwecke der Bahnhofswirtschaft. Ein Teil der Zu- und Abgänge für den mittleren Bahnsteig mußte noch als Provisorium hergestellt werden, da die endgültige Lage in den noch von der Bahnhofswirtschaft benutzten Räumen vorgesehen ist.

Für das reisende Publikum bedeutet der neue Zustand insofern eine Erleichterung, als die Zu- und Abgänge des Fernbahnsteiges sich übersichtlicher und bequemer gestalten und das Ein- und Aussteigen auf dem gegenüber dem alten um 0,38 m höheren Bahnsteige in Wagenhöhe erfolgen kann. Gleichzeitig ist den größtmöglichen Zuglängen durch entsprechende Verlängerung des Bahnsteiges Rechnung getragen.

Trotz größter Hemmnisse wie lange anhaltende Streiks fast sämtlicher Arten der Bauarbeiter, 3½ Monate andauernden starken Frost, Material- und Geldknappheit war es möglich, die sämtlichen, zum größten Teil unter Aufrechterhaltung des Betriebes und Verkehrs vorzunehmenden Bauarbeiten programmäßig ohne Störungen und Unfälle durchzuführen.

Der dritte und letzte Bauabschnitt sieht den Abbruch des alten südlichen Fernbahnsteiges, seine aufgehöhte Wiederherstellung und den inneren Ausbau der darunter befindlichen Räume für die Wartesäle, die Bahnhofswirtschaft und den Gepäckverkehr vor. Erst nach Fertigstellung dieses Bahnsteiges ist es möglich, beide Bahnsteige ihren eigentlichen Zwecken, den jetzt in Betrieb genommenen dem Westverkehr und den südlichen Fernbahnsteig dem Ostverkehr im Rüstungsbetrieb zuzuführen.

Ringelmann, Reg.-Baurat.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** Die Gesellschaft legt den Abschluß für das Zwischengeschäftsjahr April-Dezember 1923 vor, für das eine Dividende nicht zur Verteilung gelangt (i. V. ebenfalls 0 % bei 207 043 *M* Betriebsüberschuß). Der Geschäftsbericht führt hierzu folgendes aus: „Die vorjährige Generalversammlung beschloß die Verlegung des Geschäftsjahres auf das Kalenderjahr. Die Aufsichtsbehörde hat den Beschluß genehmigt. Das Geschäftsjahr 1923 umfaßt daher nur die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1923. In diesen neun Monaten machte die Geldentwertung außerordentliche Fortschritte, so daß die vorliegende Papiermarkbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung ein ganz verzerrtes Bild der wirklichen Ausgaben und Einnahmen geben. Infolge der niedrigen Tarife im Personenverkehr, die wir mit Rücksicht auf das Vorgehen der Reichsbahn nicht der Geldentwertung anpassen konnten, sind die Einnahmen zu gering gewesen, um eine Dividende verteilen zu können. Der Betrieb wickelte sich ohne Störungen ab."

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.-G., Berlin.** Die Gesellschaft weist über das Geschäftsjahr 1923 einen Reingewinn von 26 810 Billionen Mark aus, der nach Abzug von 5 %, die dem Reservefonds zugeführt werden sollen, auf neue Rechnung vorgetragen wird. Gegen das Vorjahr sind bei den Bahnen der Gesellschaft 42,6 % Personen weniger befördert worden. Im Güterverkehr beträgt der Rückgang 24,4 %. Eine Anpassung der Einnahmen an die Ausgaben war bei dem Verkehrsrückgang, der durch die Ruhrbesetzung bedingt war, nur dadurch zu erreichen, daß die Tarife den jeweiligen Geldverhältnissen entsprechend nach Möglichkeit rechtzeitig erhöht wurden. Im Geschäftsbericht heißt es: Eine Änderung in den von uns betriebenen Bahnen ist nicht eingetreten. Es liegt mehrfach die Absicht zu Neugründungen an unseren Strecken vor, die sich durch die herrschende Geldknappheit noch nicht haben verwirklichen lassen. Es ist bestimmt zu erwarten, daß einige dieser Projekte in nächster Zeit zur Ausführung kommen und unseren Bahnen neuen Verkehr zuführen, der auf die Entwicklung unserer Gesellschaft günstig wirken wird. Unsere Restforderung gegen das Reich auf Entschädigung für unsere elsaß-lothringischen Bahnen ist durch die Notverordnung der Reichsregierung gegenstandslos geworden.

— **Rückgang des bremischen Seeschiffsverkehrs.** Infolge der allgemeinen schweren Wirtschaftskrise ist in den letzten Monaten der Seeverkehr in den deutschen Häfen nicht unerheblich zurückgegangen. Auch Bremen ist davon betroffen. Es kamen an: Im Juli 1924: 350 Schiffe mit 413 576 NRT. gegen 446 352 NRT. im Juni, 486 914 NRT. im Mai und 446 088 NRT. im Juli 1913. Abgegangen sind 364 Schiffe mit 403 302 NRT. gegen 439 878 im Juni und 503 274 im Mai d. J.

— **Fortfall der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet.** In der Öffentlichkeit besteht noch Unklarheit darüber, wie nach den Bestimmungen des Londoner Paktes die Aufhebung der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet geregelt ist. Diese Unklarheit ist vermehrt worden durch unrichtige Auskünfte einzelner französischer oder belgischer Besatzungsbehörden.

Hierzu weist der Reichsverband der Deutschen Industrie auf folgendes hin. Die Bestimmungen des Londoner Paktes über die Aufhebung der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet setzen voraus, daß die Reparationskommission festgestellt hat,

„daß die für die Ingangsetzung des Planes erforderlichen deutschen Gesetze in der von ihr gebilligten Fassung verkündet worden sind; ferner, daß der Generalagent der Reparationszahlungen seine Obliegenheiten aufgenommen hat." (Anlage III, Artikel 3, Ziffer 2 des Londoner Pakts.)

Diese Feststellung sollte die Reparationskommission spätestens am 15. August 1924 durch besonderen Beschluß vornehmen. Da die Londoner Beratungen länger gedauert haben, als bei Abfassung dieser Vorschrift angenommen wurde, ist im Schlußprotokoll der Londoner Konferenz bestimmt worden, daß dieser Zeitpunkt — wie übrigens alle Termine der Anlage III des Londoner Pakts — um 17 Tage hinausgeschoben wird. Die Feststellung der Reparationskommission würde hiernach spätestens 17 Tage nach dem 15. August, d. h. am 1. September 1924 zu erfolgen haben.

Von diesem Zeitpunkt ab laufen die Fristen für die Aufhebung der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet, und zwar in folgender Weise: Acht Tage nach dieser Feststellung wird die Erhebung von Abgaben aufhören, also etwa am 9. September 1924.

Zwanzig Tage nach dieser Feststellung „und wenn möglich früher" müssen die französisch-belgischen Behörden alle sonstigen Hemmungen des Warenverkehrs an der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet beseitigen. Hierzu gehört insbesondere die Regelung der Zulaufsbewilligungen und Ablaufsbewilligungen zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet. Ferner sind sie verpflichtet, zu diesem Zeitpunkt für alle im besetzten Gebiet erhobenen Abgaben ausschließlich die im unbesetzten Gebiet geltenden Gesetze und Tarife anzuwenden, insbesondere also den deutschen Zolltarif. Diese Verpflichtungen würden hiernach spätestens etwa am 21. September 1924 fällig werden.

Im übrigen ist vorgesehen, daß die Durchführung dieser Vorschriften durch technische Konferenzen geregelt wird, die zwischen Vertretern der französisch-belgischen Behörden und den deutschen Behörden stattfinden werden. Diese Konferenzen sollen demnächst in Coblenz und Düsseldorf zusammentreten.

— **Neue Flugverbindungen.** Die Junkers-Werke haben eine werktägliche Flugverbindung Berlin-Dresden-Fürth/Nürnberg (-München) sowie einen werktäglichen Nachtflugverkehr zwischen Berlin und Stockholm eröffnet. Die Flüge, die im Zusammenhang mit den Linien München-Wien-Budapest und München-Zürich eine durchgehende Flugverbindung zwischen Budapest bzw. Zürich und Stockholm herstellen, werden zur Postbeförderung benutzt. Außerdem ist ein Tagesluftverkehr zwischen Berlin und Warnemünde geschaffen worden, der eine günstige Postbeförderungsgelegenheit nach den mecklenburgischen Badeorten bietet. Auf der Linie Berlin-Stockholm werden gewöhnliche und eingeschriebene Luftpostbriefsendungen nach Schweden und Durchgangsländern sowie Zeitungen nach Schweden, mit der Luftpost Berlin-München gewöhnliche und eingeschriebene Luftpostbriefsendungen aller Art nach der Schweiz, Österreich, Ungarn und Durchgangsländern befördert. Auf der zuletzt genannten Linie sind auch gewöhnliche Pakete nach der Schweiz und Österreich bis 5 kg, die in keiner Ausdehnung 60 cm überschreiten, zugelassen.

— **Gesetz über die Industriebelastung und die Aufbringung der Industriebelastung.** Die Geschäftsführung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie gibt in einem neuen Heft ihrer „Veröffentlichungen" eine ausführliche Darstellung über die Entstehung und den Aufbau des Gesetzes über die Industriebelastung sowie über das hierzu gehörige Gesetz über die Aufbringung der Industriebelastung.

In diesem Heft wird in zusammenhängender und systematischer Weise berichtet, wie die beiden Gesetze im Zusammenhang stehen und welche Bedeutung ihnen vom Standpunkt jedes einzelnen Unternehmens bzw. jedes Unternehmers beizumessen ist. Im Anschluß hieran werden die beiden Gesetzentwürfe dem Text nach abgedruckt und als Anlage beigefügt.

Die Bestellungen sind tunlichst sofort und direkt an die Druckschriftenabteilung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W 10, Königin-Augusta-Straße 28, zu richten. Im Hinblick auf die großen Unkosten wird die mäßige Vergütung von 3 Mark für das Stück erhoben.

— **Londoner Abkommen und Rheinschiffahrt.** Die Unterzeichnung des Londoner Abkommens wird auch der Rheinschiffahrt — und nicht allein der deutschen — die ersehnte frühere Freiheit, wie sie die Mannheimer Akte gewährleistet haben sollte, wiederbringen. Mit dem Wegfall der französisch-belgischen Zollgrenze müssen die ungezählten Hemmungen weichen, die eine unwirtschaftliche Belastung der Schiffahrt selbst in den Fällen auferlegten, wo unter der Einwirkung der Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt allmählich eine günstigere Handhabung des Zollverfahrens versucht wurde. Auch das Aufhören des Regiebetriebes wird das Leben in den Häfen wieder besser pulsieren lassen.

Die Reste von Beschlagnahmungen von Fahrzeugen, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätzen usw., die aus der Zeit des passiven Widerstandes noch übrig sind, werden gleichfalls verschwinden müssen und der Schiffahrt ihre Betätigungsmöglichkeit voll wiedergeben. Durch den Fortfall der mit den Besatzungsbehörden von dem Schleppamte Duisburg und der Duisburg-Ruhrorter Hafenverwaltung geschlossenen Verträge werden diese ihre Tarifhoheit uneingeschränkt wieder erlangen und ihre Anlagen wieder zu voller und gleichmäßiger Ausnutzung bringen können.

Ganz besonders aber wird die deutsche Rheinschiffahrt aufatmen durch den Fortfall der Micumverträge, unter deren Last sie

zusammenzubrechen drohte. Das schwierigste Gebiet der Rheinschiffahrt, um große Transportleistungen zu erzielen, die Verteilung der Kohlentransporte, wird wieder in deutsche Hand übergehen müssen.

— **Reichs-Kursbuch.** Am 1. Oktober erscheint die Winterausgabe 1924/25 des Reichs-Kursbuchs zum Preise von 7 Rentenmark. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen. Frühzeitige Bestellung wird empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

— **Untersuchungen über die Hansakanalfrage.** Im Heft 13 der Zeitschrift „Werft-Reederei-Hafen" vom 7. Juli d. J. veröffentlicht Regierungsrat Dr. Werner Teubert, Potsdam, seine „Untersuchungen über die Bauwürdigkeit der zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen geplanten Kanalverbindungen". Es handelt sich um eine sehr gründliche und wertvolle wissenschaftliche Arbeit, die viel interessantes Material liefert. Nach einer Vorbesprechung betrachtet Verfasser den Verkehr im Jahre 1913, sodann die Verkehrswege und ihre Frachten, und zwar insbesondere für die vier Möglichkeiten: 1. des Hansakanals ab Brahmsche, 2. des Hansakanals über Minden, 3. des Küstenkanals und 4. des Nord-Süd-Kanals. Nach Ermittlung des Kanalverkehrs, der Einnahmen und Frachtersparnisse, beleuchtet Teubert die wirtschaftliche Berechtigung der Wasserstraßenpläne. Zum Schluß faßt er die Untersuchungen wie folgt zusammen:

„Die vorstehende Untersuchung führt vor Augen, daß die Ausführung einer neuen Wasserstraße zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen notwendig ist für den Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens, insbesondere für die Entwicklung des Ruhrgebiets und das Gedeihen der deutschen Seeschiffahrt. Zugleich wird auf Grund eingehend durchgeführter Berechnung nachgewiesen, daß ein solcher Kanal auch ein wirtschaftliches Unternehmen darstellen wird, und daß unter den verschiedenen Wasserstraßen, die zur Verbindung des Ruhrgebiets mit den Seehäfen geplant sind, der sog. Hansakanal, der bei Bramsche vom Ems-Weser-Kanal ausgeht, fast in gerader Linie über die Weser nach Hamburg führt und die Weserhäfen, Elbehäfen und Lübeck sehr günstig anschließt, der vorteilhafteste ist."

Aus den zahlreichen Tabellen und Abbildungen sei hervorgehoben, daß sich die Baukosten einschl. Bauzinsen wie folgt stellen:

Hansakanal ab Bramsche . . .	187,3	Millionen Goldmark
Hansakanal über Minden . . .	197,8	„ „
Küstenkanal	172,6	„ „
Nord-Süd-Kanal	227,9	„ „

Der Gesamtüberschuß beträgt in der gleichen Reihenfolge der Linien: 10,29 Millionen, 6 Millionen, 6,64 Millionen und 2,68 Millionen Goldmark, und die Verzinsung der Baukosten nach Abzug von ½% Tilgung erreicht 10,5%, 8%, 8,8% und 3,8 %.

— **Wirtschaftsnachrichten durch Rundfunk.** Seit 15. August werden durch den Unterhaltungsrundfunk täglich zwei- bis dreimal besondere Wirtschaftsnachrichten für einzelne Kreise des Handels und der Landwirtschaft verbreitet. Diese Nachrichten werden verschlüsselt übermittelt und dürfen nur von denen verwertet werden, die den Bezug der Nachrichten besonders beantragt und bezahlt haben. Bezieher der besonderen Wirtschaftsnachrichten kann jeder Rundfunkteilnehmer werden. Die Anträge sind an die Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H. in Berlin NW. 7, Bunsenstr. 2, oder an die für den Wohnort des Antragstellers zuständige Sendegesellschaft des Unterhaltungsrundfunks zu richten. Für den Bezug der besonderen Wirtschaftsnachrichten ist neben der Rundfunkteilnehmergebühr von monatlich 2 Goldmark noch eine Gebühr von 15 Goldmark für den Monat und den Teilnehmer zu entrichten. Die Gebührenpflicht rechnet vom 1. des Monats an, in dem der Bezug der Wirtschaftsnachrichten beginnt.

— **Hamburg-Newyork mit dem Dampfer „Arabic".** Die White-Star-Line hat ihren 16 786 t großen Dampfer „Arabic", der bisher in der Mittelmeerfahrt beschäftigt war, in den Dienst Hamburg-Newyork eingestellt. Um den Anforderungen dieses neuen Dienstes gerecht werden zu können, hat die Gesellschaft den bisherigen Dreiklassen-Dampfer in ein Kajüten- und 3. Klasseschiff umbauen lassen. In dieser neuen Gestalt kann das Schiff 500 Kajüts- und 1200 3. Klasse-Passagiere befördern. Die White-Star-Line verfügt nunmehr über acht derartige Dampfer in dem transatlantischen Dienst.

— **Über die wirtschaftliche Lage des deutschen Volkes** finden sich in einer bemerkenswerten Abhandlung „die Gründe unserer Armut" von Dr. J. Reichert in Nr. 367 der „B. B.-Ztg." folgende Ausführungen:

Das Vorkriegsvermögen des ganzen Volkes von damals 66 Millionen Menschen berechneten die Sachverständigen auf 300 bis 350 Milliarden Mark. Das jährliche Einkommen für das ganze Volk hatte 40 Milliarden Mark überschritten. Davon gab das Volk 11 bis 12 % als Steuern und Abgaben an das Reich, die Bundesstaaten und Kommunen ab, man sparte etwa 25% des Jahreseinkommens und verbrauchte den Rest von 64% für den Lebensunterhalt.

Für 15 bis 20 Millionen Menschen wäre in Deutschland kein Lebensraum gewesen, wenn nicht Industrie und Handel für Arbeit und Brot gesorgt hätten. Auch die Schiffahrt sorgte mit großen Einnahmen dafür, daß wir im Ausland keine Schulden zu machen brauchten. Dagegen wuchsen die Schulden, die das Ausland in Deutschland machte, von Jahr zu Jahr. Der deutsche Gesamtaußenhandel war um 25% größer als der der Vereinigten Staaten, aber um etwa 30% geringer als der englische.

Die deutschen Kriegskosten wurden nicht von fremden Ländern getragen. In den Kriegsanleihen gingen alle Sparkassenguthaben auf, aber auch die Bankguthaben und sonstigen flüssigen Mittel. Das Volk gab willig die Goldmünzen; der Goldfonds der Reichsbank stieg so auf über 2½ Milliarden Mark. Die gesamten Kriegsschäden erreichen wohl 125 Milliarden Mark, also etwa 40% des früheren Volksvermögens. Der Vertrag von Versailles und die Ruhrbesetzung haben bisher weitere 50 bis 60 Milliarden gekostet. Verloren wurden kraft des Friedensdiktats über 12% des Viehbestandes, 14% der Ackerflächen, 26% der Steinkohlengruben, 75% der Eisenerzgruben, 90% der Handelsflotte, die Auslandsguthaben größtenteils, ferner die Kolonien vollständig. Die Gesamterzeugung in Industrie und Landwirtschaft fiel um 40%, obwohl der Bevölkerungsverlust nur 10% beträgt.

Die Folgen der Kapitalvernichtung waren erst nach der Stabilisierung des Geldwertes einigermaßen zu übersehen. In den noch enger gewordenen Grenzen des Reiches leben jetzt 60 Millionen Menschen. Man schätzt das jetzige Vermögen des gesamten Volkes auf 120 bis 140 Milliarden. Das jährliche Einkommen ist auf etwa 20 Milliarden gesunken. Die gesamten Steuern überschreiten 30% des Volkseinkommens, so daß dem Volk zum Lebensunterhalt etwa 13 Milliarden oder auf den Kopf 220 M. jährlich verbleiben. Diese geringe Summe reicht nicht fürs Leben, an Ersparnisse ist überhaupt nicht zu denken. Man zehrt deshalb von der Substanz des Vermögens, wie es seit Kriegsausbruch der Fall ist.

Verschlingt jetzt schon die Steuer durchschnittlich 30% des Einkommens, wie viel wird außerdem die neue Reparationsforderung noch wegnehmen? Es sollen zunächst 1 Milliarde, steigend in einigen Jahren bis 2½ Milliarden und mehr an jährlichen Leistungen werden. Das bewirkt eine weitere Wegnahme von Volkseinkommen um 5 bis 12%.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: Der Oberregierungsbaurat Linnenkohl in Leipzig als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, — die Regierungsbauräte Dr.-Ing. Zimmermann in Hamburg-Billwärder als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Olpe, Meerkatz in Olpe zur Reichsbahndirektion Cassel, — der Regierungsrat Dr. jur. Werner Pischel in Hameln zur Reichsbahndirektion Breslau.

Übertragen ist: den Regierungsbauräten Wegener in Delitzsch die Stellung als Werkdirektor beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Delitzsch und Wachsmuth in Altona die Stellung als Mitglied bei der Reichsbahndirektion Altona.

In den Ruhestand ist getreten: Der Regierungsrat Robert Schmidt in Lauda.

Vom bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus wurde vom Winterhalbjahre 1924/25 ab der Regierungsbaurat bei der Reichsbahndirektion München Diplomingenieur Dr.-Ing. Bäseler als Privatdozent an der Bauingenieurabteilung der Technischen Hochschule München für das Lehrgebiet „Bahnen besonderer Art, insbesondere Seil- und Zahnradbahnen" zugelassen.

Österreich.

— **Förderung des Stückgüterverkehrs zwischen Österreich und Deutschland.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen hat im Einvernehmen mit der Leitung der Deutschen Reichsbahn Verfügungen getroffen, um den zwischen den beiden Staaten sich bewegenden Stückgutverkehr auszugestalten und für eine beschleunigte Beförderung der gegenständlichen Sendungen, soweit der Leitungsweg über Passau, Simbach, Salzburg in Frage kommt, vorzusorgen.

Voraussetzung für die Möglichkeit einer beschleunigten Beförderung ist in der Richtung nach Deutschland, daß 1. die Frachtstückgüter nach einem der vorgesehenen deutschen Bahnhöfe bestimmt sind, 2. bei den Sendungen nicht die Verzollung an der Grenze vorgeschrieben ist, 3. der Leitungsweg, sofern nicht, wie später ausgeführt, direkte Orts- oder Umladungen gebildet werden können, sich über die bestimmten Sammelstellen Linz, Villach (Hauptbahnhof) und Innsbruck (Hauptbahnhof) bewegt.

Treffen die genannten Voraussetzungen zu, dann kommen folgende Möglichkeiten in Betracht:

a) österreichische Stationen, in denen sich Zollämter befinden, sind bei Vorhandensein von mindestens 2000 Kilogramm Frachtstückgütern für einen deutschen Bahnhof, in dem sich gleichfalls ein Zollamt befindet, gehalten, einen Ortswagen aus diesen Gütern zu bilden. Von der bezeichneten Mindestmenge kann abgesehen werden, wenn der Wagen auch sonst räumlich ausgenützt wird oder die zu befördernden Stückgüter gewichtig und unhandlich sind;

b) bei Vorhandensein von mindestens 2000 Kilogramm Frachtstückgütern für mehrere deutsche Bahnhöfe haben die unter a) bezeichneten österreichischen Stationen die Bildung eines Umladewagens nach einem deutschen Umladebahnhof anzustreben. Als deutsche Umladebahnhöfe sind München (Hauptbahnhof) und Nürnberg (Hauptbahnhof) bestimmt und die Abrichtungsmöglichkeit von Stückgütern nach den genannten Umladebahnhöfen wird von dem vorgesehenen Leitungsweg bedingt;

c) können die österreichischen Stationen mit Zollämtern mangels der erforderlichen Gütermengen weder Orts- noch Umladewagen bilden oder kommen als Versandstationen Bahnhöfe ohne Zollämter in Betracht, so sind die aufgelieferten Stückgüter, sofern sie nach einer der vorgesehenen deutschen Stationen bestimmt sind, nach einer der Sammelstellen zu verladen. Als derartige Sammelstellen kommen Linz, Innsbruck (Hauptbahnhof) und Villach (Hauptbahnhof) in Frage, jedoch nur insoweit, als der Leitungsweg von der österreichischen Versandstation nach dem in Betracht kommenden österreichisch-deutschen Grenzbahnhof über eine dieser Sammelstellen führt. Ab den Sammelstellen wird dann nach den Weisungen unter a) und b) verfahren.

In ähnlicher Weise wird für die beschleunigte Verkehrsabwicklung in der Gegenrichtung Vorsorge getroffen.

— **Übersiedlung der Fachgruppe für den Wagendienst.** Die Generaldirektion, Betriebsdirektion, Fachgruppe für den Wagendienst, siedelte am 30. Juli 1924, von Wien VII., Neubaugürtel 14/16 nach Wien XV., Mariahilferstraße 132 über.

— **Die Elektrisierung der Tauernbahn.** Für die Elektrisierung der Tauernbahn wurde bisher nur am Malnitzwerk, als dem Bauwerk mit der längsten Bauzeit, gearbeitet. Der Stand der Arbeiten ist folgender: Die Wehr- und Kläranlagen sind in baulicher Beziehung fertiggestellt. Der Verbindungsstollen vom Einlaufwerk zum Wasserschloß ist durchgeschlagen und, soweit es die Sicherheitsverhältnisse erfordern, aufgemauert bzw. in Aufmauerung begriffen. Das im Aufbau befindliche Wasserschloß wird noch im laufenden Jahre im Unterbau fertiggestellt werden. Nach dem bestehenden Bauplan sollen die Arbeiten am Malnitzwerk sowohl in diesem als auch im kommenden Jahr zumindest im gleichen Schrittmaß wie bisher ausgeführt werden.

— **Der Warenverkehr auf der österreichischen Donaustrecke.** Ende des Jahres 1922 hatten sieben Schiffahrtsunternehmungen 119 Dampfer, 17 Motorboote, 950 eiserne Schleppboote und 312 Pontons auf der österreichischen Donaustrecke in Betrieb. In Wien wurden im Berichtsjahre auf der Donau insgesamt 220 417 Tonnen eingeladen und 511 115 t ausgeladen gegen 130 874 eingeladene und 554 460 ausgeladene Tonnen im Jahre 1921. Von den eingeladenen 220 417 t des Jahres 1922 entfallen 68 722 t auf die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 89 018 t auf den Bayrischen Lloyd und 62 677 t auf die anderen fünf Schiffahrtsunternehmungen. Die 511 115 ausgeladenen Tonnen des Berichtsjahres verteilen sich wie folgt: 135 001 t Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 87 563 t Bayrischer Lloyd und 288 551 t die anderen fünf Schiffahrtsunternehmungen. Der gesamte Warenverkehr auf der österreichischen Donaustrecke umfaßte im Berichtsjahre 304 009 eingeladene und 571 319 ausgeladene Tonnen. Im Wege der Ruderschiffahrt wurden im Jahre 1922 39 746 eingeladene und 77 7?2 ausgeladene Tonnen auf der österreichischen Donaustrecke befördert.

— **Österreichs Braunkohlenbergbau.** Im Jahre 1923 gab es in ganz Österreich 77 bergbauliche Betriebe auf Braunkohle, davon 50 in Steiermark, 11 in Oberösterreich, 6 in Kärnten, 5 in Niederösterreich, 4 im Burgenland und 1 in Tirol. Die 77 Betriebe beschäftigten 18 634 Personen und förderten an verwertbaren Kohlen 2,685 467 t im Werte von 650,71 Milliarden Kronen. Von dieser Jahresförderung wurden im Inland 1 363 285 Tonnen im Werte von 376,63 Milliarden Kronen und ins Ausland 15 375 t im Werte von 4,69 Milliarden Kronen abgesetzt. Der Rest verteilt sich auf Selbstverbrauch, Deputate und Abgabe an eigene Werke. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Zahl der Betriebe um einen vermehrt, dagegen die Jahresförderung verringert; sie bezifferte sich im Jahre 1922 auf 3 135 902 t.

— **Kurhaus der Bundesbahn-Krankenkasse in Bad Gastein.** Am 26. Juli wurde in Bad Gastein ein von der Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen errichtetes Kurhaus eröffnet; es soll kurbedürftigen Eisenbahnbediensteten und ihren Angehörigen ermöglichen, der wohltätigen Wirkungen der Gasteiner Heilquellen teilhaftig zu werden. Die Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen unterhält bereits eigene Erholungsheime in Neulengbach, in Neuhaus in Oberösterreich und den Karawankenhof bei Klagenfurt, so daß das Gasteiner Kurhaus die vierte Anstalt ist, die von dieser Anstalt in eigener Verwaltung betrieben wird.

— **Reiseverkehrserleichterung.** Die Regierung hat eine weitgehende Vereinfachung der Sichtvermerkerteilung an Einreisende nach Österreich verfügt. Es werden zunächst für die österreichischen Vertretungsbehörden in den europäischen Staaten mit Ausnahme jener, gegenüber welchen die Gegenseitigkeit zur Anwendung gelangt, besondere Sichtvermerkmarken (für mehrmalige Einreisen, für einmalige Einreise und für einmalige Durchreise) eingeführt, die an Stelle der bisherigen konsularamtlichen Sichtvermerke treten. Der Ersatz der schriftlichen Sichtvermerke durch Marken ermöglicht nun nicht nur eine sehr wesentliche Vereinfachung des Geschäftsganges und Beschleunigung der Parteienabfertigung bei den Paßstellen, sondern auch in höchst einfacher Weise die Betrauung anderer Stellen mit der Abgabe der Sichtvermerkmarken.

Im Sinne der Anträge des Bundesministeriums für Handel und Verkehr hat das Bundeskanzleramt die österreichischen Gesandtschaften zunächst in den betreffenden europäischen Staaten ermächtigt, den Handelskammern und anderen Organisationen des Kaufmannsstandes, dann den großen Touristen- und Sportvereinen sowie den Automobilklubs des betreffenden Staates über Ansuchen das Recht zur Ausgabe von Sichtvermerkmarken zu übertragen. Diese zunächst für die Angehörigen von für die österreichische Volkswirtschaft belangreichen Kreisen des europäischen Auslandes vorgesehenen Erleichterungen bezwecken die Belebung des kommerziellen Reise- und Fremdenverkehrs, dessen Hebung im weiteren Sinne einer Absatzförderung gleichkommt. In einem Staate wie Österreich, dessen Volkswirtschaft vermöge der Erzeugungs- und Absatzverhältnisse die Ausfuhr ganz besonders pflegen und Abnehmer aus dem Auslande heranziehen muß, wird der Sichtvermerkszwang besonders drückend empfunden. Seine vollständige Aufhebung ist das Endziel, dem im wohlverstandenen Interesse praktischer Erzeugungs- und Ausfuhrförderung zuzustreben ist.

Die erwähnte Maßnahme ist ein Schritt zur Wiederherstellung der Freiheit im Reiseverkehr. Es ist kein Zweifel, daß hiermit noch nicht die so wünschenswerte Erleichterung der Einreise österreichischer Staatsangehöriger nach den fremden Staaten erzielt wird, doch dürfte die Vereinfachung der österreichischen Einreisevorschriften und die Erleichterung der Einreise nach Österreich die Verhandlungen mit den fremden Staaten wegen wechselseitiger Einräumung gleichartiger Begünstigungen sicherlich nicht ungünstig beeinflussen.

— **Betriebstechnische Ausstellung.** Vom 7. bis 30. September 1924 wird in den zwölf neuen Zeichensalen der Technischen Hochschule in Wien, Karlsplatz, die betriebstechnische Wanderausstellung des Vereines deutscher Ingenieure unter Beteiligung maßgebender österreichischer Firmen zu sehen sein. Einen besonderen Raum werden die Darstellungen der österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Reichsbahn einnehmen.

Ungarn.

— **Kartellverhandlungen in der ungarischen Kohlenindustrie.** Zwischen den großen Kohlenwerksgesellschaften werden Verhandlungen geführt wegen eines Zusammenschlusses der Werke zu einem Kartell. Die Kartellierung soll erfolgen, um bei der Belieferung der Eisenbahnen einheitlich auftreten und den Wettbewerb gegen die fremde Kohle erfolgreicher als bisher bestehen zu können. Die Kohlenförderung des Landes geht bereits über Vorkriegshöhe hinaus und betrug im Vorjahre 7,7 Millionen Tonnen. Die Steinkohlenförderung betrug nur 862 000 t und zur Deckung des Bedarfes wurden noch 600 000 t Steinkohle aus dem Auslande eingeführt. Der ungarische Kohlenbergbau hat seit einiger Zeit — wie hier schon gemeldet — mit Absatzschwierigkeiten zu kämpfen und es wird daher auch der Plan erwogen, den Kohlenüberschuß nach Österreich und Jugoslavien zu exportieren. Die Bestrebungen der Kohlenwerksgesellschaften gehen im übrigen dahin, daß im Inland soviel als möglich Braunkohle statt Steinkohle verwendet wird, wodurch sich die Einfuhr ausländischer Steinkohle erheblich verringern ließe. In erster Linie dürfte die Kartellierung der Kohlenwerke jedoch angestrebt werden, um dem Preisdruck der Bahnverwaltungen bei Eindeckung ihres Bedarfes ein Ende zu machen.

— Der Außenhandelsverkehr Ungarns in der ersten Hälfte des Jahres 1924. Infolge der wirtschaftlichen Erstarkung Ungarns zeigte sich im bisherigen Außenhandelsverkehr des Jahres 1924 eine weitere Steigerung der im zweiten Halbjahr 1923 erstarkten Ausfuhr. Der monatliche Durchschnittswert der Ausfuhr ist nämlich von 13,7 Millionen Goldkronen im Jahre 1920 mit jährlicher Steigerung im Jahre 1924 auf 40,1 Millionen Goldkronen emporgeschnellt. Der auswärtige Warenaustausch Ungarns hat sich in der ersten Hälfte des Jahres, bei Gegenüberstellung des gleichen Zeitabschnitts des Jahres 1923, nach Monaten folgendermaßen gestaltet:

Monate	Im Jahre 1923. Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Im Jahre 1924. Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr
	in Millionen Goldkronen:					
Januar . .	45,8	17,6	28,2	37,6	32,3	5,3
Februar . .	46,1	21,1	25,0	44,1	30,8	13,3
März . . .	41,6	26,7	14,9	51,4	44,5	6,9
April . . .	37,3	33,3	4,0	59,0	51,4	7,6
Mai . . .	39,1	29,0	10,1	57,4	45,7	11,7
Juni . . .	34,4	20,1	14,3	48,5	35,6	12,9
Januar-Juni	233,3	147,8	96,5	298,0	240,3	57,7

Die halbjährige Bilanz ist, wie im Vorjahre, auch 1924 passiv, doch zeigt die Mehreinfuhr 38,8 Millionen Goldkronen weniger und der Wert der Ausfuhr hat sich gegen das erste Halbjahr 1923 um 63 % vergrößert.

Die wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrwaren waren folgende: a) Einfuhr: Baumwollstoffe, Holz (10 292 762 q), Kohlen (5 128 052 q), Wollstoffe, Maschinen u. Apparate, Baumwollgarne, Leder, zugerichtet, Papier, Wollengarne, Rohmetalle, Teerfarben, Baumwolle, roh, usw. b) Ausfuhr: Mehl, Schlacht- und Zugvieh, Zucker, Roggen, Weizen, Maschinen u. Apparate, Fleisch, Salami, Elektr. Maschinen, Glühlampen, Geflügel, geschlachtet, Federn, Eisenbahnwagen (367 St.), Geflügeleier, usw.

— Kreditierung von Eisenbahn-Frachtgebühren. Hinsichtlich der Kreditierung der Eisenbahnfrachtgebühren hörte das von den Staatsbahnen bisher befolgte Verfahren vom 15. August d. J. auf. Von diesem Zeitpunkt werden die Frachtgebühren und ihre Appertinenzien durch von der Ungarischen Städtebank zu emittierende besondere Schecks beglichen werden können, auf Grund deren zur Zahlung der Frachtgebühren ein halbjähriger Kredit wird in Anspruch genommen werden können. Dieses für die transportierenden Parteien mit namhaften Vorteilen verbundene neue Verfahren wird unter Kontrolle der Geldinstitutszentrale abgewickelt. Es ist hier zu erwähnen, daß diese, zwischen den Staatsbahnen und der Ungarischen Städtebank zustande gekommene Vereinbarung sowohl die übrigen Geldinstitute, wie die Fabrikindustriellen für zu belastend hielten, der Handelsminister verhielt sich jedoch gegenüber dem Ansuchen der Interessenvertreter ablehnend.

— Ermäßigung von Exporttarifen. Infolge der am 1. Juli ins Leben getretenen Goldparitätstarife haben zahlreiche ungarische Exportartikel ihre Konkurrenzfähigkeit auf den ausländischen Märkten eingebüßt. Um diesem Übelstande abzuhelfen, haben die Staatsbahnen auf Anregung der wirtschaftlichen Interessenvertretungen beschlossen, für die von den hohen Frachttarifen betroffenen Waren eine 15- bis 40prozentige Ermäßigung zu bewilligen. Im Sinne des dem Handelsministerium unterbreiteten Vorschlages der Staatsbahnen sollen diese Ermäßigungen für folgende Artikel gewährt werden, falls sie nach einer im Tarif zu bestimmenden Station aufgegeben werden: Aluminiumwaren, Asbest, Zementschiefer, Tonwaren, lebende Tiere (auch Fische), Mineralwasser, Asphalt, Wein, Most, Lederwaren, Zement und Zementwaren, Zucker, Essigsäure, Blei und Bleiwaren, Ziegel, Glas, Glaswaren, Eisen und Eisenwaren, Maschinen, Holzwaren, Mehlprodukte, Futterartikel, Bier, Spiritus, Säuren, Teer, Malz, Stärke, Milch und Milchprodukte, frisches Obst und Obstkonserven, Gummiwaren, Zündhölzer, Leim, Farbwaren, Zink, Hanf, Schilf, gedörrte Pflaumen. In Angelegenheit der Gewährung begünstigter Tarife für diese Artikel haben zwischen den Staatsbahnen und dem Handelsministerium bereits wiederholt Verhandlungen stattgefunden; der Minister hat aber noch keine Entscheidung getroffen. Es steht jedoch zu erwarten, daß die Exporttarife im Monat September in Kraft gesetzt werden dürften.

Niederlande.

— Die Elektrisierung der Strecke Amsterdam-Rotterdam. Während man bislang beabsichtigte, auf der Teilstrecke Leiden-den Haag, deren elektrische Ausrüstung im Werden begriffen ist, elektrische Züge für den Personenverkehr laufen zu lassen, sobald diese Strecke fertig ist, hat man diesen Plan jetzt en gültig fallen gelassen; man will vielmehr den elektrischen B trieb erst aufnehmen, nachdem die ganze Strecke Amsterdam Rotterdam mit den nötigen Einrichtungen versehen ist, und d Personenwagen umgebaut worden sind. Das wird erst 2 Jahren der Fall sein. (N. R. Cf.)

— Kleinbahn Zutfen-Deventer. Es ist bei den holländische Kammern ein Gesetzentwurf eingegangen, der einen zinslose Vorschuß verlangt für den Bau und Betrieb einer Kleinbahn v Deventer nach Zutfen zum Anschluß an die Kleinbahn Zutfe Emmerich, und zwar soll der Güterverkehr mit Dampf-, d Personenverkehr mit Motorschiff stattfinden. Es soll ein Dritt der Anlagekosten (780 600 fl.) vom Reich übernommen werde

— Die elektrische Bahn Rotterdam-den Haag der Süd-Hollän Elektr. Eisenbahn (ZHESM) wird z. Zt. mit 10 000 V Wechselstrom betrieben. Da die Elektrisierung der holländ schen Eisenbahnen allgemein mit Gleichstrom (15 000 Volt) e folgen soll, haben die Niederl. Eisenbahnen, die auch die ZHES betreiben, beschlossen, auch den Betrieb der bislang einzig elektrischen Vollbahn Hollands ebenfalls auf 15 000 Volt Gleic strom umzustellen. Die Arbeiten sollen Anfang 1925 beginn und im September beendet sein. Ihre Ausführung ist d Siemens-Schuckert-Werken in Berlin übertragen worden; au die Motorwagen müssen dabei umgebaut werden. Zeitwei sollen dann die großen Wagen, bestimmt für die durchgehend Strecke Amsterdam-den Haag-Rotterdam, auf der ZHES Ve wendung finden. Ferner soll in Zukunft mit 5 Wagenzüge statt jetzt mit 4 Wagenzügen gefahren werden; außerdem hof man die Fahrzeit von 25 Minuten auf 20—22 Minuten hera setzen zu können. Die Umstellung erfordert den Bau ein neuen Unterstation zur Lieferung von Strom in Schiebroe („Vad")

Übrige europäische Länder.

— Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen im M 1924. Die Einnahmen der schwedischen Privatbahnen en wickeln sich trotz Herabsetzung der Personen- und Gütertari weiter günstig. Im Mai d. J. beliefen sie sich auf 12,56 Millione Kronen, die Ausgaben auf 12,34 Millionen Kronen. Es ist mi hin ein Überschuß von 0,22 Millionen Kronen (Mai 1923 nu 0,9 Millionen Kronen) zu verzeichnen. Die beförderten Güt machten 1,79 Millionen Tonnen aus (Mai 1923 nur 1,53 Millione Tonnen).

Die Staatsbahnen (mit Ausnahme der lappländische Erzbahn Luleå-Riksgränsen) haben im Mai d. J. 13,9 Mill. K (Mai 1923: 14 Mill.) an Einnahmen erzielt, während die Au gaben 12,0 Mill. Kr. (Mai 1923: 12,5 Mill. Kr.) betrugen. Be Verzinsung der Staatsschuld verwandelt sich der Überschuß vo 1,9 Mill. Kr. in einen Verlust von 0,7 Mill. Kr. (1923 — 1,0 Mill. Kr.).

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen 72,2 Mill. K (1923: 70,6 Mill. Kr.), die Ausgaben 58,5 Mill. Kr. (1923 63,5 Mill. Kr.). Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich ei Überschuß von 0,5 Mill. Kr. gegen einen Verlust von 5,2 Mill. K in derselben Zeit des Vorjahres.

Über die durch Nordschweden führende, elektrisch betrieben Erzbahn Luleå-Riksgränsen wird das Betriebsergebnis gesonde aufgestellt, da die Tarife auf dieser Strecke durch Verträge m den großen Erzgesellschaften gebunden sind, wodurch eine b sondere Verzinsung garantiert ist. Die Einnahmen auf diese Strecke betrugen 1,4 Mill. Kr. (1923: 1,1 Mill. Kr.), die Au gaben 1,1 Mill. Kr. (1923: 1,2 Mill. Kr.). Es ergibt sich mithi ein Überschuß von 0,3 Mill. Kr. gegen einen Verlust vo 0,1 Mill. Kr. im Mai 1923.

Die günstige Wendung, die im Wirtschaftsleben Schweden seit Jahresbeginn zu verzeichnen ist, wie auch insbesondere di Wiederaufnahme der Erzausfuhr Schwedens nach dem im ve gangenen Jahre abgesperrten Ruhrgebiet finden in den obige Zahlen ihren deutlichen Ausdruck.

— Neue schwedische Eisenbahnverkehrsordnung. Auf Vera lassung des Reichstages wurde bereits 1919 die Eisenbahnve waltung mit der Ausarbeitung einer neuen Eisenbahnverkehr ordnung betraut. Unter Hinzuziehung von Sachverständige Vertretern des schwedischen Eisenbahnvereins und der Lan wirtschaft kam ein Entwurf im Januar d. J. zustande. Es fande dann noch weitere Beratungen statt, bei denen auch die letzte Beschlüsse auf der Berner Konferenz für das International Übereinkommen im Sommer 1923 Berücksichtigung fande Diesen Beratungen entstammt der dieser Tage der Regierun vorgelegte endgültige Entwurf einer neuen Eisenbahnverkehr ordnung.

— Tariffragen im schwedischen Eisenbahnrat und der Bau weiterer Bahnen in Nordschweden. Wie in dieser Zeitung auf . 544/5 berichtet worden ist, hat der schwedische Eisenbahnrat ei seinem Gutachten über die künftige Gestaltung der Tarifolitik die Staatsbahnen in zwei Hauptgruppen, Kulturbahnen einschl. militär. Linien) und Erwerbsbahnen, geteilt. Schon nnerhalb des Eisenbahnrates wurden Bedenken wegen dieser Einteilung laut, weil der Bau neuer Kulturbahnen dadurch geemmt würde. Denn solche Bahnen werden nie wirtschaftliche Betriebsergebnisse aufzuweisen haben. In Nordschweden, das a ausschließlich auf den Bau von Kulturbahnen angewiesen ist, nachen sich bereits starke Gegenströmungen gegen die vorgechlagene Einteilung geltend. Für die weitere Entwicklung des Wirtschaftslebens Nordschwedens, insbesondere des Bergbaus nd der Holzindustrie, ist der Bau verschiedener Linien unbeingt erforderlich. Bevor die Regierung zu dem Gutachten des Eisenbahnrats Stellung nimmt, wird die Notwendigkeit des Baues weiterer Bahnen in Nordschweden an der Hand der wirtchaftlichen Entwicklung dieses Landesteiles in den letzten ahren von den zuständigen Wirtschaftskreisen dargelegt werden. Auf diese Äußerungen wird an dieser Stelle später urückzukommen sein. Schon jetzt sei indessen bemerkt, daß er Bau mancher geplanten Linie in Nordschweden weder vom iedlungs- noch sonstigen kulturellen Standpunkte verteidigt werden kann. Es handelt sich um die Erschließung weiter Geiete, die sehr dünn bevölkert sind und in denen auch nur Anätze für eine größere industrielle Entwicklung fehlen. In sehr ielen Fällen wird mit der Einrichtung staatlicher Automobilinien mit Personen- und Lastverkehr voll der gewünschte Zweck erreicht werden können. Denn bei fast sämtlichen vorreschlagenen Linien handelt es sich um große Entfernungen, icht etwa um kürzere Verbindungs- und Anschlußstrecken von 0 km oder weniger. Man soll sich von der Erschließung weiterer Landesteile durch neue Bahnbauten in Nordschweden uch nicht zuviel versprechen. Das nördliche Klima, der lange, trenge Winter und die hohen Arbeitslöhne im nördlichen chweden, die weite Entfernung von Absatzmärkten, verhindern ie Anlage größerer industrieller Werke. Man erreicht mehr, venn man die erwünschten Bahnbauten durch Automobillinien rsetzt, hierbei aber auf gute Wege mehr Geld verwendet. Im brigen erscheint es zweckmäßiger, die bestehenden Bahnen — emeint sind die Hauptlinien — so auszubauen, daß unnötige Steigungen und Umwege vermieden werden, um auf diese Weise rhebliche Verkürzungen in der Fahrzeit sämtlicher Züge erbeizuführen. Damit nützt man auch den nördlichen Landeseilen mehr, die jetzt so lebhaft den Bau neuer Bahnen befürvorten. Die lokalen Interessen müssen vor den allgemeinen nteressen weichen. P.

— Lokomotivbau in Schweden. Die bekannte schwedische okomotivfabrik Nydquist & Holm in Trollhättan hat im Juli . J. einen neuen Rekord geschlagen, indem sie in diesem Monat 1 Lokomotiven geliefert hat. 33 waren für Sowjetrußland, 8 für Argentinien bestimmt.

— Südslawischer Eisenbahnverkehr im Jahre 1923. Nach Miteilungen des südslawischen Verkehrsministeriums umfaßte der esamte Staatsbahnverkehr in diesem Staate im Jahre 1923 75 645 Züge. Hiervon entfallen auf die Belgrader Eisenbahnirektion 75 760 Züge, auf den Strecken der Agramer Eisenbahnirektion verkehrten insgesamt 203 405 Züge, auf dem Gebiete er Sarajevoer Eisenbahndirektion betrug der Verkehr 88 430 Züge, die Eisenbahndirektion Maria-Theresiopel hatte auf ihren Linien einen Verkehr von 132 860 Zügen zu verzeichnen und chließlich wurden im Bereiche der Laibacher Direktion 75 190 Züge abgefertigt. Im ganzen Lande verkehrten 1923: 28 470 Schnellzüge, 102 545 Personenzüge, 185 015 gemischte Züge, 59 615 Güterzüge.

— Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Schweizerischen Bundesbahnen erzielten im Juli 1924 bei 37 875 000 Fr. (Juni 1923: 33 180 755 Fr.) Betriebseinnahmen einen Ueberschuß von 14 895 000 Fr. (12 257 882 Fr.). Für Januar bis Ende Juli 1924 ergab sich bei 224 885 287 Fr. Beriebseinnahmen (in der gleichen Zeit des Vorjahres 206 051 151 Franken) ein Überschuß von 72 203 613 Fr. (56 288 021 Fr.).

— Elektrisierung der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Das Eisenbahnministerium in Prag hat soeben ein öffentliches Auschreiben kundgemacht für den Bau der Anlagen zur elekrischen Betriebsführung auf dem Wilson-Bahnhof in Prag und auf den zwischen diesem Bahnhofe und den Nachbarstationen geegenen Strecken. Außerdem wird die Lieferung von 16 elekrischen Lokomotiven vergeben, von denen 6 für Verschubzwecke und je 5 für Personen- bzw. für Lastzüge bestimmt sind. Anebote können auch von ausländischen Firmen eingebracht werden. Diese Ausschreibung ist der erste Schritt zur Verwirklichung des langgehegten Planes der Elektrisierung der tschechoslowakischen Staatsbahnen.

— Die Einführung eines direkten tschechoslowakisch-österreichischen Gütertarifs. Mit Gültigkeit vom 1. September bis auf Widerruf werden der Eisenbahngütertarif, Heft 1, für die Beförderung von Gütern (mit Ausnahme von Kohlen, Leichen und Lebendem, und ferner der Eisenbahngütertarif, Heft 1, für die Beförderung von Mineralkohle und Koks eingeführt, und zwar im Verkehr aus allen Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach allen Stationen der österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang, der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn, der Neusiedlersee Lokaleisenbahn und der Wiener Lokalbahnen. In den beiden Tarifen sind die allgemeinen und besonderen reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, ferner die Frachtsätze, welche in diesem Eisenbahnverband in tschechoslowakischer Währung erstellt sind, enthalten. Die Tarife sind in der Tschechoslowakei bei den Staatsbahndirektionen, in Österreich bei der Verschleißstelle der Tarife in Wien I (Biberstraße 16) erhältlich. Der Kohlengütertarif kostet 24 Kc (50 000 österr. Kr.), der Tarif für die übrigen Güter 125 Kc (260 000 österr. Kr.).

— Eisenbahnfahrkarten für Familien. Von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist die Familien-Fahrkarte zu ermäßigtem Preise eingeführt worden, die sich in Südostfrankreich bisher sehr gut bewährt haben soll. Diese Karte, die für Hin- und Rückfahrt gültig ist, wird reisenden Familiengruppen von mindestens drei Personen eingeräumt, wenn sich die Fahrt (Rückreise inbegriffen) auf eine Strecke von mindestens 300 km erstreckt. Als zur Familie gehörend gelten dabei die Eltern, die Kinder, die Schwiegertöchter und Schwiegersöhne und die nicht verheirateten Enkelkinder, ferner je ein Kindermädchen für Kinder unter 3 Jahren und zwei Bedienstete für Familiengruppen bis zu sechs Personen und je einen Bediensteten für je vier weitere Personen der Gruppe. Die Fahrkartenpreise sehen eine Ermäßigung vor von 50 % für die dritte Person einer Familiengruppe und von 75 % für jede weitere Person. Wird die Gruppenfahrkarte für mindestens 4 Personen und eine Strecke von mindestens 400 km verlangt, so tritt eine weitere Ermäßigung ein von 10 bis 45 % je nach Anzahl der Personen für die über 400 km hinaus gehende Strecke. Diese Familiengruppen-Fahrkarten gelten stets für längere Zeit und können nach Ablauf auch wieder verlängert werden.

— Seeschiffsverkehr im Hafen von Antwerpen. In dem Antwerpener Hafen sind im Juli 1924 801 Schiffe mit 1 567 781 Br.-Reg.-T. eingelaufen, gegen 801 Schiffe mit 1 391 434 Br.-Reg.-T. im Juli 1923. Davon führten 350 Schiffe die britische Flagge, 87 die belgische, 116 die deutsche.

— Eisenbahnbau in Spanien. Bei einer Ansprache in Burgos hat der Präsident des spanischen Direktoriums angekündigt, daß binnen kurzem Pläne zum Bau von Eisenbahnlinien in einer Gesamtlänge von rd. 2000 km veröffentlicht würden.

— Verkauf einer stillgelegten Eisenbahn in England. Im August ist eine 23 km lange Bergwerksbahn in West-Somerset für rd. 3000 Pfund Sterling (!) verkauft worden. Sie war im Jahre 1862 zur Erschließung von Eisenerzgruben erbaut worden und hatte außerdem einen nennenswerten Touristenverkehr. Als aber die Erzgruben jener Gegend stillgelegt wurden, hörte auch der Verkehr auf der Eisenbahn auf, und der Bahnkörper diente nur noch als Fußweg.

Fremde Erdteile.

— Die Entwicklung der Indischen Eisenbahn. Die Vollendung der Itarsi-Nagpur Linie durch die „Great Indian Peninsula Railway", welche im Laufe der 3. Augustwoche dem Verkehr übergeben wird, bildet ein weiteres Glied in der Kette, die schließlich die durchgehende Verbindung zwischen Delhi und Madras ermöglichen wird.

Diese Linie mit einer Länge von 295 km (= 184 Meilen) wurde 1908 genehmigt, der erste Abschnitt — von Itarsi nach Amla — 1914 eröffnet. Der Ausbruch des Krieges ließ den Rest des Projektes unberücksichtigt. Nachkriegs-Schwierigkeiten verzögerten den Fortschritt. Jedoch der Abschnitt Nagpur-Katol konnte voriges Jahr eröffnet werden. Der 80 km (= 50 Meilen)-Abschnitt von Katol nach Amla ist jetzt fertiggestellt und wird in Kürze eröffnet werden. Wenn die Lücke zwischen Balharshah und Warangal auf der Nizam-Eisenbahn ausgefüllt sein wird, wird die Entfernung zwischen Delhi und Madras um 336 km (= 210 Meilen) kürzer sein. Aber wahrscheinlich wird die Fertigstellung des Hyderabad-Abschnittes noch einige Zeit

in Anspruch nehmen, da schwierige und kostspielige Brückenbauten notwendig sind.

Die Eröffnung der Itarsi-Nagpur-Linie vermindert die Entfernung zwischen Delhi und Nagpur von 1478 auf 1080 km oder von 924 auf 679 Meilen. Diese Linie erschließt auch einen Teil der Zentral-Provinzen, die besonders reich an Mineralien sind.

Der jetzt fertig gewordene Teil der Strecke liegt innerhalb der Zentral-Provinzen. Während zwischen Delhi, Bombay und Kalkutta eine ziemlich gerade Verbindung besteht, ist die Route von Delhi nach Madras mehr oder weniger weitschweifig. Bis jetzt gab es keine direkte südliche Strecke von Delhi über Itarsi hinaus; von dort war es notwendig, nach Westen, fast bis Bombay zu gehen, und sich dann süd-östlich zu wenden, um Madras zu erreichen. Die neue Linie, die zwar die Verbindung Nagpur-Delhi verkürzt, hat einstweilen noch keinen Einfluß auf die Verbindung nach Madras. Aber da es an der Grenze von Hyderabad eine südliche Linie von Nagpur nach Balharshah gibt, bedeutet die Ausfüllung der Lücke zwischen diesem Ort und Warangal, das eine direkte südliche Verbindung mit Madras besitzt, daß Delhi und Madras sozusagen durch eine direkte Eisenbahnlinie verbunden werden und daß die Entfernung um verschiedene hundert Kilometer verringert wird. F. C. H.

— **Eine elektrische Bahn Kairo-Suez.** Nach englischen Berichten aus Ägypten wird beabsichtigt, Kairo mit Suez mittels einer elektrischen Vollspurbahn durch die Wüste zu verbinden. Auf ihr könnte die Fahrt zwischen beiden Städten in zwei Stunden zurückgelegt werden, während sie jetzt über Zagazig und Ismailia sechs Stunden dauert. Wahrscheinlich wird die belgische Unternehmung, die die Vorortbahn zwischen Kairo und Heliopolis betreibt, den Bau der elektrischen Fernbahn übernehmen.

— **Lokomotivkessel für Südafrika.** Die Eisenbahnen des Staatenbunds von Südafrika haben von 94 Lokomotivkesseln, zum Teil für Naßdampf-, zum Teil für Heißdampflokomotiven, die sie brauchen, nur 22 in England, die übrigen 72 aber auf dem europäischen Festlande bestellt. Neben einer holländischen und einer italienischen Unternehmung sind die deutschen Lokomotivbauanstalten von Krupp mit sieben und von Maffei mit 27 Kesseln an der Lieferung beteiligt.

— **Bahnbau in Belgisch-Kongo von Bukama (Katanga) nach Ilebo am Kasai*).** Einem Baubericht hierüber, der dem Parlament in Brüssel zugegangen ist, entnehmen wir nach einer Wiedergabe im „African World“ vom 1. März d. J. die nachstehenden Mitteilungen: Der Bau der mehr als 1000 km langen Strecke von B u k a m a, dem Endpunkt der Katangabahn am schiffbaren Lualaba, nach I l e b o am schiffbaren Kasai wurde im März d. J. von den beiden Endstationen aus und bei Mueka, etwa 200 km oberhalb Ilebo begonnen. In Ilebo mußten zunächst alle Einrichtungen neu geschaffen werden; es wurde eine 60 m lange Werft und die Endstation mit den nötigen Beamtenwohn- und Dienstgebäuden und den erforderlichen Zufahrtstraßen hergestellt. Der Bau der Strecke zwischen Ilebo und Mueka ist in vollem Gange; die Linie führt hier durch tropischen Urwald, der besonders bei Ilebo sehr dicht ist; Eingeborenen-Pflanzungen sind indes nirgends anzutreffen. Die Arbeiten machen gute Fortschritte, nachdem die anfänglichen Schwierigkeiten überwunden sind. In Mueka ist ein wichtiger Mittelpunkt für den Bahnbau entstanden; die Eingeborenen werden daselbst für die Bauarbeiten angelernt. Der Ausgang der Linie aus dem Kasaital erfordert besonders umfangreiche Erdarbeiten. Am 1. Oktober 1923 zählte der Beamtenstab der westlichen Baustrecke 33 Köpfe, einschließlich eines Bahnarztes. Die Zahl der eingeborenen Arbeiter beläuft sich auf etwa 3000. Die Aushebung hat sich wesentlich gebessert, da die Eingeborenen im Dienst der Baugesellschaft sachgemäß verpflegt werden und für ihre Gesundheit gut gesorgt wird.

In B u k a m a wird die Endstation an eine andere Stelle verlegt und auch der Hafen am Luataba dementsprechend etwas verändert; diese Arbeiten sind in der Ausführung begriffen. Mit dem Brückenbau über den Lualaba ist begonnen; die Bahn wird mit einer 250 m langen, aus vier Öffnungen bestehenden Brücke über den Strom geführt werden. Die Baustoffe für eine vorläufige Überbrückung sind bereits an Ort und Stelle. Der endgültige Brückenbau wird Ende 1924 oder im ersten Viertel 1925 fertiggestellt sein. Die östliche Neubaulinie ist auf etwa 30 km von Bukama aus in Angriff genommen. Die Arbeiten dieses Abschnittes sind ziemlich umfangreich, insbesondere werden größere Erd- und Felsarbeiten bei dem Austritt der Linie aus dem Lualabatal erforderlich. Hier sind 28 Weiße und etwa 2500 Eingeborene beschäftigt. Die Arbeitergestellung und -verpflegung macht zurzeit keine besonderen Schwierigkeiten.

Die ganze Linie soll, wie man hofft, in einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren fertiggestellt werden.

Über die Linienführung ist noch folgendes anzuführen: Die Bahn beginnt in Bukama auf 650 m Höhe, erreicht bei Kilometer 100 eine Höhe von 2150 m und bleibt von da bis zum Labilash Strom, einem Nebenfluß des Sankuru, auf einer Höhe zwischen 1000 und 1200 m Höhe. Zwischen Sankuru und Kasai liegt die Bahn nur noch 700 bis 800 m hoch und fällt auf die letzten 50 km scharf herab, um in Ilebo am Kasai auf 405 m Höhe zu endigen. Auf die ersten 100 km von Bukama aus geht die Bahn durch ein sehr felsiges, unfruchtbares Gebiet. Im Lomami-Hochland ist der Boden günstig für Viehzucht und aussichtsvoll für die Zukunft, da sich auch der Baumwollbau daselbst gut entwickelt. Der Abschnitt Sankusu—Kasai ist stark bevölkert und der Boden fruchtbar; das Hochland ist wertvoll für Viehzucht; auch bestehen dort bereits große Palmbaumwaldungen. Im Kasaibezirk zeigt der Baumwollbau überraschend günstige Ergebnisse. Die Linie geht nahe an den Diamantfeldern des Bushiwaie- und des Luluaflusses vorbei und wird die dicht bevölkerten Ackerbaubezirke von Kanda-Kanda, Dibaya und Luluaburg berühren.

*) Vergleiche die Mitteilung in Nr. 25 dieser Zeitung vom 21. Juni 1923, Seite 415.

— **Bau der französischen Kolonialbahn in Aequatorialafrika von Pointe Noire nach Brazzaville.** Der Bau wird jetzt von beiden Endpunkten aus betrieben, und zwar von der Küste aus zunächst bis H e i n d a, etwa 40 km, während für den Abschnitt von B r a z z a v i l l e aus im Innern nach Westen zu das gegenüber liegende M a t a d i an der belgischen Kongobahn ein Hauptstapelplatz für alle Baugüter, Baustoffe usw. bildet. Die empfindliche Verkehrsstockung, die gegenwärtig in Matadi besteht, hatte zur Folge, daß die Regierung auf drei Monate alle Wareneinfuhr nach Matadi untersagt hat. Dadurch dürfte auch der Fortgang der Arbeiten in und westlich Brazzaville ungünstig beeinflußt werden. Nach neueren Nachrichten ist im März d. J. die erste Lokomotive in Heinda eingetroffen und man erwartet, daß beim Weiterbau der Bahn ins Innere km 70 etwa bis Ende d. J. erreicht werden wird. (L'Afrique Française, Juni 1924, S. 370.)

Rechtspflege.

— **Unfall infolge Aufspringens auf einen fahrenden Zug.** Einen bemerkenswerten Beitrag zu der Frage, wie zu entscheiden ist, wenn zwar ein offenbares Verschulden einer Verletzten vorliegt, nach ihrer Darstellung aber ein von der Verwaltung zu vertretendes Verfahren eines Bediensteten wesentlich bei dem geschehenen Unfalle mitgewirkt hat, hat das Oberlandesgericht Naumburg a. S. durch seine Entscheidung vom 2. März 1924 (St. gegen Magdeburg 2. U. 10/24-38) geliefert.

Nach einer (höchst wahrscheinlich durchschwärmten) Nacht langte die Klägerin, die unter dem linken Arm ein ziemlich schweres Paket trug, mit noch drei andern Personen wenige Minuten vor Abgang des zur Heimfahrt in Aussicht genommenen Zuges vor dem Bahnhofe N. an; da sie befürchten mußten, sie erreichten ihn bei Benutzung des ordnungsmäßigen Zuganges nicht mehr, gingen sie durch die zufällig offengelassene, dem Bahnpostbetriebe bestimmte Tür unmittelbar von der Straße aus auf den Bahnsteig; der die letzten Abteile bedienende Schaffner, der deren Türen bereits geschlossen und sodann dem an der Spitze des Zuges stehenden Fahrdienstleiter „fertig“ zugerufen hatte, hielt sie an und verlangte Vorzeigung der Fahrtausweise; nach Beendigung ihrer Prüfung belehrte er sie sodann über die Unzulässigkeit der Benutzung des genannten Zuweges. Hieran knüpfte sich eine Erörterung; während dieser setzte sich aber der Zug in Bewegung und der Schaffner suchte eiligst sein Dienstabteil auf. Zwei der Begleiter der Klägerin sprangen in ein von ihnen aufgerissenes Abteil; als die Klägerin es ihnen aber nachtun wollte, glitt sie auf dem Trittbrett aus und kam derart zu Fall, daß ihr der rechte Fuß von einem Wagenrade abgedreht wurde. Das Landgericht teilte den Schaden zur Hälfte, das Oberlandesgericht wies aber die Klage „angebrachtermaßen“ ab. Aus seinen sehr ausführlichen Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben. Zuerst sieht es grundsätzlich ein ganz grobes Verschulden der Klägerin darin, daß sie überhaupt auf einen bereits in Bewegung befindlichen Zug aufgesprungen ist, zumal sie außerdem in dem freien Gebrauche b e i d e r Hände durch das unter dem linken Arm getragene Paket stark behindert war, selbst wenn sie infolge der Versäumung des Zuges zu längerem Verweilen am Abfahrtsorte gezwungen gewesen oder gar eine Erwerbseinbuße zu gewärtigen gehabt hätte; es nimmt hier auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 17. Oktober 1910 (J. W. 1911, Nr. 1, S. 62) bezug. Nach den weiteren Ausführungen des Oberlandesgerichts kann sich aber die Klägerin auch nicht auf die etwas mildere Entscheidung vom 17. September 1917 (J. W. Jahrgang 47, Nr. 1, S. 34) berufen, die im Falle triftiger Entschuldigungsgründe, wie sie hier nicht vorliegen, oder behaupteter mangelhafter Dienst-

führung von Beamten eine Teilung gut heißt; denn der Schaffner war hier zu einer sofortigen Prüfung der Fahrtausweise verpflichtet, da er die vier Personen auf verbotenem Wege zum Bahnhofe hatte kommen sehen und deshalb annehmen durfte, sie hätten keine oder wenigstens nicht ordnungsmäßige Fahrtausweise. Auch kann ihm nicht zum Vorwurfe gemacht werden, daß er diese Prüfung angesichts der bevorstehenden Abfahrt des Zuges nicht erst während der Fahrt vornahm; denn er mußte die Kontrolle des Bahnsteigschaffners, die man umgangen hatte, nachholen. Jedenfalls ist aber diese Handlung nicht ursächlich für den Unfall, sondern hätte es höchstens für das Versäumen des Zuges sein können. Schließlich aber war es nach der Ansicht des Gerichts allen Beteiligten, also auch besonders der Klägerin unbenommen, die sich an die Fahrkartenprüfung knüpfende Unterhaltung einfach abzubrechen, um so den Zug zu einer Zeit besteigen zu können, als es noch ohne Gefährdung möglich war.

Das mitgeteilte Erkenntnis verdient hauptsächlich deshalb ungeteilten Beifall, weil es dem oft beliebten Versuche beschädigter Reisender entgegentritt, einen Teil ihrer Schuld auf das Personal dadurch abzuwälzen, daß man ein Verschulden desselben zurecht zu machen sich bestrebt.

Bücherschau.

— **Das Leichtflugzeug für Sport und Reise.** Von Dr.-Ing. W. von Langsdorff. Oktav, 200 Seiten, 121 Bilder, neun Zahlentafeln, holzfreies Papier. Preis brosch. 3 ℳ, gebunden 4 ℳ. Sammlung Bücher der Umschau über die Fortschritte in Wissenschaft und Technik. H. Bechhold Verlag, Frankfurt a. M. Das Buch gibt in allgemeinverständlicher Form einen interessanten Überblick über das gesamte Leichtflugwesen, dessen Entwicklung aus den ersten Anfängen der Fliegerei über den starkmotorigen und motorlosen Flug gezeigt wird. Der Verfasser hat in den Hauptteilen des Buches sorgfältig und geordnet alles zusammengetragen, was an Anforderungen hinsichtlich des Aufbaus und der daraus sich ergebenden Leistungsfähigkeit auch in wirtschaftlicher Beziehung von den Konstrukteuren beachtet werden muß und gibt damit zugleich auch dem sportlich interessierten Laien umfassende Beratung und Unterrichtung. Dieselbe wird noch vertieft durch zahlreiche Konstruktionsbeispiele und Besprechung fast sämtlicher bisher irgendwo in der Welt gebauten Typen (75 verschiedene Modelle), deren Einzelheiten auch in Tabellen übersichtlich zusammengestellt werden. Dabei beschränkt sich der Verfasser immer nur auf das Gebiet des Leichtflugzeuges, unter welchem Namen Flugzeuge mit schwachen Motoren unter 30 PS zusammengefaßt sind. Auch die Preisangaben bieten manches Interessante.

— **Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, ihre Bauart, Bestellung und Verwendung.** Herausgegeben im Auftrage des Eisenbahnzentralamtes in Berlin. 16 Seiten mit 41 Zeichnungen. Preis 1 GM. (VDI-Verlag, Berlin SW 19, Beuthstr. 7.) Diese im Auftrage des Eisenbahnzentralamts herausgegebene Aufklärungsschrift, deren Erscheinen wir bereits in Nr. 27, S. 512 d. Ztg. in Aussicht stellten, bietet zunächst eine Zusammenstellung der amtlichen Haupt- und Nebengattungszeichen der einzelnen Güterwagen der Deutschen Reichsbahn. An 41 Zeichnungen mit begleitendem Text wird eine klare und übersichtliche Aufstellung der verschiedenen Arten der Güterwagen mit genauer Angabe ihrer Größe, Bauart, Ausmessungen, Laderaum, Ladegewicht und Tragfähigkeiten sowie der einzelnen Verwendungsmöglichkeiten gegeben. Es folgen sodann Richtlinien für Bestellungen der Güterwagen mit einem Bestellschema und eine Uebersicht der als „Einheitswagen" gebauten Reichsbahn-Güterwagen. Jedem Industriellen ermöglicht diese Aufklärungsschrift die bestmöglichste Ausnutzung der Transporteinrichtungen der Deutschen Reichsbahn und somit die Beschleunigung des Güterverkehr. Bei der heute so großen Wichtigkeit des Verkehrswesens verdient diese Aufklärungsschrift die weiteste Verbreitung.

— **Eine deutsche Übersetzung des Gütertarifes der rumänischen Eisenbahnen.** Der Verlag „Allgemeiner Tarif-Anzeiger" in Wien, hat eine deutsche Übersetzung des vom 1. August 1924 gültigen Binnengütertarifes der rumänischen Eisenbahnen zur Ausgabe gebracht. Der neue Tarif enthält die wörtliche Übersetzung des rumänischen Originales. Eine Neuausgabe des Kilometerzeiger ist nicht erschienen, vielmehr ist die Ausgabe vom 1. Juni 1922 auch weiterhin in Kraft. Die deutsche Übersetzung des rumänischen Tarifes ist gleich allen übrigen Tarifen durch die „Zentralverkaufsstelle für Tarife", Wien I, Biberstraße 16, erhältlich.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 des VWÜ. Wegen Überschwemmung und Störung der Stromversorgung war die Strecke Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal am 15. August 1924 unfahrbar.

Dresden, den 20. August 1924. (980)
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 28. August 1924 werden die Seehafenstationen Brake (Oldenburg) und Nordenham in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 67 für Magnesit einbezogen. (976)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 18. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. August 1924 wird der Ausnahmetarif 69 für überseeisch eingeführtes Getreide der Tarifstelle „Getreide, sonst nicht genannt" (Klasse C) im Versande von den Unterweserhäfen Brake (Oldbg.), Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham nach einem begrenzten Empfangsgebiet eingeführt.

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (989)

Altona, den 23. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 werden die Seehafenstationen Königsbergs sowie Pillau in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide usw. einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (987)

Altona, den 22. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Im Ausnahmetarif 68 für Chilesalpeter ist der vor Bodenbach stehende Stationsname „Seidenberg" in „Sebnitz" zu berichtigen. Auskunft durch die Abfertigungen. (975)

Altona, den 19. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402). Ausnahmetarif 6 a.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 wird unter Abteilung A, Geltungsbereich, die Station Luitpoldhütte als Empfangsstation aufgenommen. Empfangsstation Amberg fällt fort. (984)

Elberfeld, den 21. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 15. Juni 1924.

Die mit Bekanntmachung vom 14. August 1924 eingeführten Ergänzungen zu obigem Tarif werden mit sofortiger Gültigkeit wieder aufgehoben.

Breslau, den 21. August 1924. (982)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 1. September 1924 werden die Stationen Deggendorf Hafen, Karf Grenze und Regensburg in die Tarife 167 und 168 und die Station Halberstadt außerdem in den Tarif 168 einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. August 1924. (977)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1924 werden die Stationen Börnecke (Braunschweig), Timmenrode und Warnstedt der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in die direkten Tarife aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 20. August 1924. (972)
Reichsbahndirektion.

Der an der Strecke Gotha-Leinefelde gelegene Güterbahnhof Eckardtsleben bleibt vom 1. September 1924 ab nur noch Tarifstation für den Stückgutverkehr. Für den Ladungsverkehr wird Eckardtsleben öffentliche Ladestelle der Tarifstation Langensalza.

Die Abfertigung erfolgt zu den Sätzen des öffentlichen Verkehrs von und nach Langensalza; für die Überführung von Langensalza nach Eckardtsleben und umgekehrt wird Überführungsgebühr nach den Sätzen des Heftes A Abschnitt D erhoben. (985)

Erfurt, den 18. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Nr. 502 des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 tritt der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der einzelnen Tarifabschnitte. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (973)

Berlin, den 20. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staats- und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1924 werden eine Anzahl Entfernungen für Schöningen Reichsbahn und Timmenrode erhöht. Näheres enthält der am 25. August 1924 erscheinende Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 21. August 1924. (986)
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a, 1 b, 501 und 600).

Am 1. September 1924 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 15. April 1924 der Nachtrag I,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B vom 15. April 1924 der Nachtrag II,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Dezember 1923 der Nachtrag III,
4. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 15. April 1924 der Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Anlagen, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, des Sachverzeichnisses und Berichtigungen. Nähere Auskünfte erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Die neuen Tarifdrucksachen können Ende August 1924 von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 21 August 1924. (974)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. August 1924:

Aufnahme von Hannover-Linden Hafen in A. T. 41, Sonneberg (Thür.) in A. T. 60 und Zell (Harmersbach) in A. T. 61. Streichung von Biberach (Baden) im A. T. 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. August 1924. (978)
Reichsbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Akt.-Ges.

Ab 1. September 1924 werden im Binnen- und direkten Güterverkehr feste Frachtzuschläge berechnet. Die Frachtzuschläge werden nicht berechnet im Verkehr mit den Stationen Belzig Brand. St. E., Brandenburg - Altstadt, Brandenburg - Neustadt, Neustadt/Dosse Brand. St. E., Rathenow Brand. St. E. und Treuenbrietzen Brand. St. E., im Verkehr dieser Stationen untereinander und für Wagenladungsgüter des Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel).

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (979)

Berlin, den 20. August 1924.
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl).

Mit Gültigkeit vom 28. August 1924:

Aufhebung der durch Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen gegebenen Beschränkung für Sendungen, die mittels Schiff auf der Donau in Deggendorf Hafen und Regensburg eingegangen sind. Aufnahme von Mellen-Saalow und Velten (Mark) als Versandstationen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. August 1924. (988)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 wird der Rheinisch-Bayerische Gütertarif neu ausgegeben. Der Tarif vom 1. August 1922 nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben. Die Abgabe des neuen Tarifes erfolgt durch das Regie- und Materialbüro der Reichsbahndirektion München zum Preise von 1,20 Goldmark.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt. (Siehe RGBl. 1914, Seite 455.)

München, den 18 August 1924. (981)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkhr über Brennero, S. Candido und Tarvisio. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 1. September 1924.

Mit Wirkung vom 1. September 1924 wird die Kundmachung für den deutsch-italienischen Verkehr über Brennero usw. neu ausgegeben. Sie gilt für den Umbehandlungsverkehr im Durchgang durch Österreich und Tschechoslowakei-Österreich. Besonders hervorzuheben ist, daß die bisherigen Bestimmungen über den Frankaturzwang hierdurch aufgehoben werden. Lediglich im Verkehr über Österreich - Tschechoslowakei und im Verkehr mit den im Regiebetrieb befindlichen Stationen bestehen noch Einschränkungen hinsichtlich der Erhebung der Fracht (s. Abschnitt I, zu Art. 12, Erhebung der Fracht). Nachnahmen sind wie bisher nicht zugelassen. Auf die neuen Bestimmungen über die Umrechnungen der Frachten (Abschnitt I, zu Art. 11 Berechnung der Fracht) wird hingewiesen und auch auf Abschnitt III (Verkehr mit Triest usw.) noch besonders aufmerksam gemacht. Der Verkaufspreis für die Kundmachung beträgt 20 Goldpfennig. (990)

München, den 22. August 1924.
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 = Aufnahme von

a) Königsberg (Pr.) Kai, Lizent, Ost und Pregelbahnhof sowie Pillau als Versandstationen in A. T. 34 (Hanf),
b) Elbing, Elbing-Roßwiesen und Pillau als Empfangsstationen in A. T. 35 (Eisen und Stahl),
c) Königsberg (Pr.) Kai, Lizent, Ost und Pregelbahnhof sowie Pillau in A. T. 42 (Durchfuhr von und nach deutsch-schweizerischen Übergangsstationen).

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 25. August 1924. (992)
Reichsbahndirektion.

Dem Ausnahmetarif 6 u für Kohlen im Rhein - Main - Wasserumschlagverkehr treten mit Wirkung vom 20. August 1924 die nachstehenden Bahnen der Mittelbadischen Eisenbahnen A.-G. bei:

Kehl-Bühl,
Kehl-Ottenheim-Altenheim-Offenburg,
Rhein-Lahr-Seelbach,
Rastatt-Schwarzach.

Vom gleichen Zeitpunkt ab tritt auch die Nebenbahn Waldhof-Sandhofen mit den Stationen Mannheim-Kolonie und Mannheim-Sandhofen dem Tarif bei.

Köln (Rhein), den 16. August 1924.
Reichsbahndirektion. (971)

3. Verdingungen.

Der Abbruch des Wohnhauses und des Stallgebäudes in Hennigsdorf, Feldstr. 56, und die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, Staker-, Schmiede- und Eisenarbeiten zum Wiederaufbau der Gebäude an anderer Stelle sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Freitag, den 5. September 1924, vorm. 11½ Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Eröffnung der Angebote 12 Uhr Zimmer 268. Angebotshefte sind in unserm Präsidialbüro, Zimmer 258, einzusehen, beziehungsweise von dort, soweit Vorrat reicht, gegen portofreie Einsendung von 2,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im technischen Büro, Zimmer 267, von 10 bis 2 Uhr zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist 20. September 1924.

Berlin, den 21. August 1924. (983)
Reichsbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover und in Osnabrück Güterbahnhof (alter Militärschuppen) lagernden alten Akten, Rechnungsbelege, Bücher und Papierabfälle sollen — für beide Orte zusammen — öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 273 000 kg.

Eröffnung der Angebote am 16. September 1924, vormittags 12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude Zimmer 133. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 1,00 ℳ von unserem Präsidialbüro Zimmer 208 (A. 11) abgegeben. (991)

Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Entwurf eines Gesetzes
über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz).

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird, nachdem festgestellt ist, daß die Erfordernisse verfassungsändernder Gesetzgebung erfüllt sind:

§ 1. Errichtung der Gesellschaft.

(1) Das Deutsche Reich errichtet durch dieses Gesetz zum Betriebe der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma

„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft".

(2) Die anliegende Gesellschaftssatzung ist ein Bestandteil dieses Gesetzes.

§ 2. Geschäftsführung.

Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.

§ 3. Aktien.

(1) Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt fünfzehn Milliarden Goldmark; es ist eingeteilt in zwei Milliarden Vorzugsaktien und dreizehn Milliarden Stammaktien.

(2) Die Vorzugsaktien lauten auf den Inhaber. Die Stammaktien werden auf den Namen des Deutschen Reichs oder auf Verlangen der Reichsregierung auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt. Zur Verfügung über diese Stammaktien ist die Zustimmung des Reichsrats und des Reichstags mit der im Artikel 76 Abs. 1 Satz 2 und 3 der Reichsverfassung vorgesehenen Zweidrittelmehrheit erforderlich.

§ 4. Reparationsschuldverschreibungen. Reparationshypothek.

(1) Die Gesellschaft gibt alsbald nach ihrer Errichtung hypothekarisch gesicherte Schuldverschreibungen im Nennwert von elf Milliarden Goldmark aus (Reparationsschuldverschreibungen). Die Inhaber der Schuldverschreibungen werden durch einen Treuhänder vertreten, der von der Reparationskommission ernannt wird. Die Schuldverschreibungen sind ihm unverzüglich auszuhändigen.

(2) Zugunsten der Gläubiger dieser Schuldverschreibungen entsteht kraft Gesetzes eine erststellige, allen bereits eingetragenen Hypotheken und allen sonstigen Pfandrechten im Range vorgehende Gesamthypothek an allen Grundstücken, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, sowie an allen Grundstücken, die Eigentum der Gesellschaft sind (Reparationshypothek); die Hypothek erstreckt sich auch auf alles Zubehör dieser Grundstücke, soweit es Eigentum des Reichs oder der Gesellschaft ist; als Zubehör im Sinne dieser Bestimmung gelten auch alle Fahrzeuge und alle sonstigen beweglichen Sachen der Reichseisenbahnen und der Gesellschaft.

(3) Die Reparationshypothek erstreckt sich kraft Gesetzes ohne weiteres auch auf künftig erworbene Grundstücke samt Zubehör.

(4) Die in Abs. 2 und 3 genannten Sachen unterliegen der Reparationshypothek so lange, als sie Eigentum des Reichs oder der Gesellschaft sind.

(5) Die Rechte, die durch die Reparationshypothek an den belasteten Grundstücken und ihrem Zubehör entstehen, sowie der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen regeln sich ausschließlich nach diesem Gesetz und der Gesellschaftssatzung.

(6) Alle Zahlungen für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen sind von jeder unmittelbar die Zahlung belastenden deutschen Steuer frei.

§ 5. Betriebsrecht. Übernahme der Rechte und Pflichten.

(1) Das Reich überträgt der Gesellschaft unter den Bedingungen, die sich aus diesem Gesetz und der Gesellschaftssatzung ergeben, das ausschließliche Recht zum Betriebe der Reichseisenbahnen. Das Betriebsrecht endet am 31. Dezember 1964, vorausgesetzt, daß alsdann sämtliche Reparationsschuldverschreibungen und sämtliche Vorzugsaktien getilgt, zurückgekauft oder eingezogen sind.

(2) Wenn die Tilgung, der Rückkauf und die Einziehung bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeschlossen ist, kürzt sich das Betriebsrecht entsprechend ab und endigt zu diesem früheren Zeitpunkt. Wenn dagegen die Tilgung, der Rückkauf oder die Einziehung am 31. Dezember 1964 noch nicht abgeschlossen sind, verlängert sich das Betriebsrecht unter den gleichen Bedingungen bis zur Beendigung der Tilgung, des Rückkaufs und der Einziehung.

(3) Das Betriebsrecht umfaßt die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör einschließlich der deutschen Bodensee-Dampfschiffahrt und der sonstigen Nebenbetriebe nach dem Stande am Tage des Überganges des Betriebsrechts auf die Gesellschaft.

(4) Mit dem Betriebsrecht gehen unbeschadet der Vorschriften dieses Gesetzes, insbesondere des § 43, und unbeschadet der Vorschriften der Gesellschaftssatzung auf die Gesellschaft alle mit den Reichseisenbahnen und alle mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte und Pflichten über, einschließlich solcher aus Betriebsverträgen. Dieser Übergang der Rechte und Pflichten hat Rechtswirksamkeit auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern des Unternehmens.

(5) Ebenso gehen die Rechte und Verpflichtungen aus den Beteiligungen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen auf die Gesellschaft über, soweit sie am Tage des Überganges des Betriebsrechts dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" gehören.

(6) Gleichzeitig gehen die Betriebsvorräte und Kassenbestände sowie die Bankguthaben des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" unentgeltlich in das Eigentum der Gesellschaft über. Die Betriebsvorräte müssen in einer für Fortführung des ordnungsmäßigen Betriebs ausreichenden Menge vorhanden sein.

(7) Alle bei der Deutschen Reichsbahn vorhandenen Bücher, Urkunden, Pläne und sonstigen Schriftstücke sind der Gesellschaft zu überlassen. Entsprechend sind nach Ablauf des Betriebsrechts alle Bücher, Urkunden, Pläne und sonstigen Schriftstücke dem Reiche herauszugeben.

§ 6. Reichseisenbahnvermögen.

(1) Die Reichseisenbahnen einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen bleiben Eigentum des Reichs (Reichseisenbahnvermögen). Grundstücke und alle Zubehörstücke einschließlich der Fahrzeuge fallen, wenn die Gesellschaft sie für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit dem Erwerbe durch die Gesellschaft kraft Gesetzes in das Eigentum des Reichs.

(2) Die Gesellschaft darf über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, verfügen, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebführung für vereinbar hält. Dabei ist die Gesellschaft unbeschadet der Bestimmungen des § 8 verpflichtet, vor einer Verfügung über Gegenstände, deren Wert 250 000 Goldmark übersteigt, die Einwilligung der Reichsregierung und, solange die Reparationsschuldverschreibungen nicht getilgt oder zurückgekauft sind, die Einwilligung des Treuhänders einzuholen. Der Erlös ist von der Gesellschaft nach den Grundsätzen zu verwenden, die zwischen ihr und dem Treuhänder vereinbart sind.

§ 7. Beschränkte Haftung des Reichseisenbahnvermögens für Reichsschulden.

Das Reichseisenbahnvermögen haftet für Verpflichtungen des Reichs nur insoweit, als sie aus der bisherigen Verwaltung der Reichseisenbahnen herrühren. Zu diesen Verpflichtungen gehören auch die Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetzbl. 1920 S 774), die von der Gesellschaft nach § 43 übernommen werden.

§ 8. **Kreditaufnahme.**

(1) Die Gesellschaft hat das Recht, selbständig Kredite aufzunehmen, deren Lasten vor dem 1. Januar 1965 endigen, und dafür das Reichseisenbahnvermögen hypothekarisch zu belasten. Solche Hypotheken stehen der Reparationshypothek im Range nach; dabei sind die Bestimmungen in § 9 der Gesellschaftssatzung zu beachten.

(2) Kredite, deren Lasten sich über den 1. Januar 1965 hinaus erstrecken, darf die Gesellschaft nur nach vorheriger Verständigung mit der Reichsregierung aufnehmen.

(3) In beiden Fällen (Abs. 1 und 2) trägt das Reich die Lasten, die auf die Zeit nach Ablauf des Betriebsrechts entfallen.

(4) Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich bei der Ausgabe von Anleihen mit der Reichsregierung über die Anleihebedingungen ins Einvernehmen zu setzen.

§ 9. **Betriebführung.**

(1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Betrieb der Reichseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten und weiterzuentwickeln.

(2) Innerhalb dieser Richtlinien und der sonstigen gesetzlichen Vorschriften sowie in den durch die Aufsicht des Reichs (vgl. §§ 31 ff.) bestimmten Grenzen ist die Gesellschaft berechtigt, den Betrieb so zu führen, wie sie es für angemessen erachtet.

§ 10. **Ausschließlichkeit des Betriebsrechts.**

(1) Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht zum Betrieb aller Eisenbahnen, die am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ betrieben werden, gleichviel ob sie dem allgemeinen Verkehre dienen oder nicht, sowie aller Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die später Eigentum des Reichs werden.

(2) Die Gesellschaft hat ferner das ausschließliche Recht, neue Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, soweit sie in Zukunft zugelassen werden, auf ihre Kosten zu bauen und zu betreiben. An den von ihr betriebenen Eisenbahnen kann sie auf ihre Kosten die nötigen Änderungen und Ergänzungen vornehmen.

(3) Die Reichsregierung kann der Gesellschaft jederzeit den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs auferlegen, auch wenn die Gesellschaft glaubt, daß der Bau und Betrieb dieser neuen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs nicht ertragreich sei oder daß sie den anderen Strecken der Gesellschaft unbilligen Wettbewerb bereiten. In diesen Fällen gehen Bau und Betrieb, sofern die Gesellschaft es beantragt, auf Rechnung des Reichs. Außerdem hat die Gesellschaft gegen das Reich einen Anspruch auf Ersatz der Ausfälle, die die neuen Bahnen dem Betriebe der übrigen Strecken des Netzes verursachen. Wenn jedoch die neuen Bahnen für den Betrieb der übrigen Strecken einen Vorteil bringen, so ist dieser Vorteil auf den dem Reiche etwa zur Last fallenden Zuschuß für den Betrieb der neuen Bahnen anzurechnen.

(4) Wenn die Gesellschaft an dem Bau oder Betrieb einer neuen Bahn des allgemeinen Verkehrs nicht interessiert ist, so kann das Recht zum Bau oder Betrieb einem Dritten verliehen werden.

(5) Der Bau neuer Strecken zur Erweiterung bestehender privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Umwandlung von nicht dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in solche des allgemeinen Verkehrs kann nur zugelassen werden, wenn dadurch den Strecken der Gesellschaft kein unbilliger Wettbewerb bereitet wird. Das Reich wird der Gesellschaft das Vorhaben solcher Bauten oder Umwandlungen rechtzeitig mitteilen.

§ 11. **Entscheidung über die Bedeutung der Bahnen.**

Ob eine Eisenbahn als solche des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat, entscheidet der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Reichsminister nach Anhörung der beteiligten Landesregierung und der Gesellschaft.

§ 12. **Weiterübertragung des Betriebsrechts.**

Ohne Genehmigung der Reichsregierung und des Treuhänders kann die Gesellschaft das Betriebsrecht weder ganz noch teilweise auf Dritte übertragen.

§ 13. **Leistungen für andere Verwaltungen.**

Leistungen der Gesellschaft für die Reichspost- und die Reichstelegraphenverwaltung und für sonstige Verwaltungen des Reichs, der Länder oder der Gemeinden (Gemeindeverbände) sowie Leistungen dieser Verwaltungen für die Gesellschaft sind gegenseitig nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten. Die bestehenden Vergünstigungen für Militärtransporte bleiben aufrechterhalten, solange und soweit sie nicht durch neue Vereinbarungen zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft abgeändert werden.

§ 14. **Steuerbefreiung.**

Die Gesellschaft ist von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden (Gemeindeverbände) und sonstiger öffentlicher Körperschaften befreit. Als neue Steuer gilt jede Steuer, der das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ am 12. Februar 1924 nicht unterworfen war.

§ 15. **Beförderungssteuer.**

(1) Die Gesellschaft hat die Beförderungssteuer nach dem am 1. April 1924 geltenden Tarif zu erheben. Zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft kann eine vereinfachte Berechnung des Steuerbetrags vereinbart werden; jedoch darf dadurch keine Verminderung des Gesamtaufkommens dieser Steuer eintreten.

(2) Im ersten Geschäftsjahr hat die Gesellschaft den ganzen Steuerertrag an das Reich abzuführen. Im zweiten Geschäftsjahr hat die Gesellschaft 250 Millionen Goldmark auf das Konto des Agenten für Reparationszahlungen bei der „Neuen Bank“ und den Rest des Steuerertrags an das Reich abzuführen. In den folgenden Geschäftsjahren hat die Gesellschaft bis zum Ablauf des Betriebsrechts einschließlich etwaiger Verlängerungen jährlich 290 Millionen Goldmark an den Agenten für Reparationszahlungen und den Rest des Steuerertrags an das Reich abzuführen. Die Zahlungen der Gesellschaft sind monatlich zu leisten.

§ 16. **Geltung der Gesetze.**

(1) Die Gesellschaft unterliegt den Bestimmungen über Handelsgesellschaften nur insoweit, als sie durch dieses Gesetz oder die Gesellschaftssatzung für anwendbar erklärt werden.

(2) Die §§ 178, 179 Abs. 1, 181, 210 Abs. 1, 211, 213, 214 Abs. 1, 217 Abs. 1 und 3, 225, 228 bis 230, 231 Abs. 1, 232 Abs. 1, 235 bis 237, 239, 245, 248, 249 Abs. 1, 2 und 4, 312 und 314 Abs. 1 Ziffer 1 und Abs. 2 und 3 des Handelsgesetzbuchs gelten für die Gesellschaft sinngemäß mit der Maßgabe, daß an Stelle der Generalversammlung und des Aufsichtsrats der Verwaltungsrat tritt.

(3) Die für die Eisenbahnen allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen sind auf die Gesellschaft insoweit anzuwenden, als sie diesem Gesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen. Soweit sie sich lediglich auf Privatbahnen, insbesondere auch auf deren Zulassung, Betriebführung oder Beaufsichtigung beziehen, sind sie auf die Gesellschaft nicht anzuwenden.

(4) Die Gesellschaft kann für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung in Anspruch nehmen, die für die Verwaltungen des Reichs und deren Bedienstete auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht; in diesen Fällen übt das Verordnungsrecht der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Reichsminister aus; im übrigen werden die Zuständigkeiten der Obersten Reichsbehörde vom Generaldirektor wahrgenommen.

(5) Die Vorschriften der Gewerbeordnung sind auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn nicht anzuwenden.

(6) Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Eintragung in das Handelsregister und deren rechtliche Folgen sind auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht anzuwenden.

§ 17. **Befugnisse der Reichsbahnstellen.**

Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reichs. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ zustanden. Die Gesellschaft ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen.

§ 18. **Organe.**

Organe der Gesellschaft sind: der Verwaltungsrat und der Vorstand. Ihre Zuständigkeit regelt die Gesellschaftssatzung.

§ 19. **Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten.**

(1) Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten der Gesellschaft werden durch eine Personalordnung geregelt, die von der Gesellschaft unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen zu erlassen ist.

(2) Die auf dem Gebiete des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechts allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen gelten, soweit sie nicht diesem Gesetz oder der Gesellschaftssatzung widersprechen, auch für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft.

(3) Durch ein besonderes Reichsgesetz (Reichsbahn-Personalgesetz), das gleichzeitig mit diesem Gesetz in Kraft treten soll, sind die bisherigen gesetzlichen Vorschriften über die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Übereinstimmung zu bringen.

(4) Bis zum Inkrafttreten der Personalordnung bleiben für die Bediensteten die für das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ gel-

tenden Bestimmungen und Dienstvorschriften maßgebend, soweit nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes entgegenstehen.

§ 20. **Wahrung erworbener Rechte.**

(1) Die im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" stehenden Reichsbeamten werden mit Ausnahme der Beamten für den Dienst der Aufsichtsbehörde mit dem Übergange des Betriebsrechts auf die Gesellschaft Reichsbahnbeamte. Ihnen werden an Diensteinkommen, Wartegeld, Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung die Ansprüche gewährleistet, die sie als Reichsbeamte hatten; dies gilt auch für die Fortgewährung des gesamten Diensteinkommens bei Krankheit und Erholungsurlaub.

(2) Beamte, denen ein Rücktrittsrecht zum Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" zusteht, können dieses Recht der Gesellschaft gegenüber ausüben.

(3) Die Gesellschaft übernimmt die im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" stehenden Angestellten und Arbeiter mit den beiderseitigen Rechten und Verpflichtungen.

§ 21. **Landsmannschaftlicher Charakter.**

Die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft sollen in der Regel in ihrem Dienstbezirke Landesangehörige sein. Sie sind auf ihren Wunsch in ihren Heimatgebieten zu verwenden, soweit dies möglich ist und nicht Rücksichten auf ihre Ausbildung oder Erfordernisse des Dienstes entgegenstehen.

§ 22. **Personalordnung.**

(1) Die von der Gesellschaft zu erlassende Personalordnung soll unter Beachtung der Bestimmungen dieses Gesetzes insbesondere regeln:

a) die Vorschriften über die Einstellung und die Laufbahn der Reichsbahnbeamten,
b) die Dienstbezeichnungen der Reichsbahnbeamten,
c) das Diensteinkommen, das Wartegeld und alle übrigen Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten sowie das Ruhegehalt und die Hinterbliebenenversorgung,
d) die Arbeitszeit (Dienst- und Ruhezeiten) der Reichsbahnbeamten,
e) die Beschäftigungsbedingungen sowie die Besoldungs- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter, soweit sie nicht vereinbart werden,
f) die Einstellungs- und Anstellungsbedingungen der Versorgungsanwärter.

(2) Die Gesellschaft kann die jeweils für Reichsbahnbeamte geltenden Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die Angestellten und Arbeiter übertragen.

(3) Die Personalordnung hat die Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften zu regeln.

§ 23. **Pflichten der Reichsbahnbeamten.**

(1) Der Reichsbahnbeamte ist verpflichtet, das öffentliche Interesse und das Interesse der Gesellschaft zu wahren.

(2) Ein Reichsbahnbeamter, der die ihm obliegenden Pflichten verletzt, wird unter sinngemäßer Anwendung des Dienststrafrechts der Reichsbeamten zur Rechenschaft gezogen. Als Oberste Reichsbehörde gilt der Generaldirektor, der seine Befugnisse auf andere Stellen der Gesellschaft übertragen kann.

(3) Der Generaldirektor ist der höchste Vorgesetzte aller Reichsbahnbediensteten.

§ 24. **Versetzung auf andere Dienstposten und Versetzung in den einstweiligen Ruhestand.**

Die Gesellschaft kann Reichsbahnbeamte auf Dienstposten von geringerer Bewertung versetzen, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert. Der Reichsbahnbeamte kann unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand versetzt werden.

§ 25. **Versorgungsanwärter.**

Bei künftig notwendiger Einstellung von Reichsbahnbeamten und -angestellten hat die Gesellschaft für fünfzehn vom Hundert der freien Plätze Versorgungsanwärtern des Heeres, der Marine und der Polizei den Vorrang einzuräumen.

§ 26. **Festsetzung der Dienstbezüge.**

(1) Die Gesellschaft hat die Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten mit Ausnahme der leitenden Beamten unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Reichsbeamten festzusetzen.

(2) Im Falle einer Erhöhung der Dienstbezüge von Klassen der Reichsbahnbeamten mit Ausnahme der leitenden Beamten hat die Gesellschaft ihre Absichten vor der Durchführung der Reichsregierung mitzuteilen. Die Reichsregierung kann innerhalb zwanzig Tagen gegen die Absichten Einspruch erheben oder ihre Änderung verlangen, wenn sie geeignet sind, infolge der Rückwirkung auf die Verhältnisse der Reichsbeamten eine ernstliche Belastung des Reichs herbeizuführen. Bei Meinungsverschiedenheit zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft kann diese das besondere Gericht (§ 44) anrufen; bis zur Entscheidung des Gerichts bleiben die bisherigen Dienstbezüge bestehen.

(3) Durch diese Vorschrift wird das Recht der Gesellschaft nicht berührt, in besonderen Fällen Vergütungen zu gewähren, solange diese nicht fünf vom Hundert des gesamten Aufwandes für die Dienstbezüge der Beamten übersteigen.

(4) Die Gesellschaft bestimmt die Dienstbezüge der leitenden Beamten selbständig; der Kreis dieser Beamten wird vom Verwaltungsrate festgesetzt.

§ 27. **Einheit des Unternehmens.**

Bei organisatorischen Maßnahmen der Gesellschaft muß der Charakter des Unternehmens als einer einheitlichen Verkehrsanstalt, insbesondere auf dem Gebiete der Tarife und Finanzen, gewahrt werden.

§ 28. **Gerichtsstand.**

Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird durch den Sitz der Stelle bestimmt, die nach der Geschäftsordnung berufen ist, die Gesellschaft in dem Rechtsstreit zu vertreten.

§ 29. **Rechnungsführung.**

Die Rechnung der Gesellschaft ist nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

§ 30. **Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung.**

(1) Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft sollen innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres veröffentlicht werden.

(2) Die Reichsregierung hat das Recht, jederzeit die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft nachprüfen zu lassen, in alle Buchungen für die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung Einsicht zu nehmen, die sich bei der Hauptverwaltung befinden, und sich alle erforderlichen Auskünfte erteilen zu lassen. Jedoch dürfen hierdurch der Gesellschaft keine besonderen Kosten entstehen.

(3) Die Reichshaushaltsordnung findet auf die Gesellschaft keine Anwendung.

§ 31. **Aufsichtsrecht der Reichsregierung.**

Der Reichsregierung bleibt gegenüber der Gesellschaft vorbehalten:

1. die Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird (vgl. § 9 Abs. 1);

2. die Genehmigung

a) zur dauernden Einstellung des Betriebs einer Reichsbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs,
b) zu allgemeinen grundlegenden Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen, insbesondere die Genehmigung zur Ausdehnung oder Einschränkung der elektrischen Zugförderung und zu Systemänderungen im Sicherungswesen. Die konstruktive Durchbildung ist ausschließlich Sache der Gesellschaft;

3. die Genehmigung zum Erwerb anderer Unternehmungen oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen, die nicht dem Betriebszweck der Reichsbahn dienen;

4. die Mitwirkung bei Aufstellung der Tarife nach Maßgabe des § 33;

5. die Mitwirkung bei Aufstellung der regelmäßigen Fahrpläne des Personenverkehrs nach Maßgabe des § 35;

6. die Genehmigung zur Abschaffung einer bestehenden Personenwagenklasse;

7. die Überwachung der Vorkehrungen zur Sicherung eines Notbetriebs.

§ 32. **Auskunftsrecht der Reichsregierung.**

Die Reichsregierung kann von der Gesellschaft jede Auskunft finanzieller Art und innerhalb ihres Aufsichtsrechts jede Auskunft administrativer und technischer Art verlangen. Dabei dürfen jedoch der Gesellschaft keine überflüssigen Kosten verursacht werden.

§ 33. **Tarife.**

(1) Die Gesellschaft hat vom Tage ihrer Errichtung an die zu diesem Zeitpunkt geltenden Tarife anzuwenden. In der Folgezeit können diese Tarife nach den folgenden Bestimmungen

geändert werden. Die in Staatsverträgen enthaltenen Bestimmungen über Tarife sind von der Gesellschaft einzuhalten.

(2) Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung der Reichsregierung.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn der Gesellschaft nicht innerhalb von zwanzig Tagen auf ihren Antrag von dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister Antwort zugeht. In allen Fällen wird die Reichsregierung der Gesellschaft auf die von dieser vorgelegten Tarifvorschläge die abschließende Entscheidung in möglichst kurzer Frist erteilen. Die bisherigen Tarife bleiben in Kraft, bis die Reichsregierung entschieden hat, oder bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft über diese Entscheidung bis zur Entscheidung des besonderen Gerichts oder des Schiedsrichters gemäß §§ 44 und 45.

(4) Die Reichsregierung kann auf die vorherige Genehmigung von Tarifmaßnahmen verzichten, die von geringerem öffentlichen Interesse sind. Auch in diesem Falle sind die Tarifänderungen unverzüglich der Reichsregierung anzuzeigen.

(5) Die Reichsregierung kann ferner Ermäßigungen der Personen- oder Gütertarife und sonstige Änderungen der Tarifbestimmungen verlangen, die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft entscheidet das besondere Gericht oder der Schiedsrichter nach den Bestimmungen der §§ 44 und 45.

§ 34. Rücksichtnahme auf den Zinsen- und Tilgungsdienst.

Die Aufsicht über den Betrieb und die Tarife der Gesellschaft auf Grund dieses Gesetzes ist von der Reichsregierung so auszuüben, daß die Gesellschaft dadurch nicht gehindert wird, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen sowie für die Vorzugsdividende und die Einziehung der Vorzugsaktien erforderlich sind.

§ 35. Fahrpläne.

(1) Die Gesellschaft hat der Reichsregierung die Entwürfe der Jahres- und Halbjahresfahrpläne des Personenverkehrs mitzuteilen. Die Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge sind vor deren internationaler Beratung mitzuteilen.

(2) Die Gesellschaft soll die ihr gemachten Änderungsvorschläge der Reichsregierung möglichst berücksichtigen.

§ 36. Verhandlungen mit ausländischen Regierungen.

Die Gesellschaft darf Verhandlungen mit ausländischen Regierungen nur mit vorheriger Zustimmung der Reichsregierung einleiten. Die endgültige Genehmigung zu Vereinbarungen mit ausländischen Regierungen bleibt der Reichsregierung vorbehalten.

§ 37. Bauten.

(1) Der Bau neuer Reichsbahnstrecken, der Erwerb bestehender Eisenbahnstrecken und die Umwandlung einer von der Gesellschaft betriebenen Nebenbahn in eine Hauptbahn und umgekehrt sind nur mit Zustimmung der Reichsregierung zulässig.

(2) Die Pläne für den Bau neuer und die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen, soweit darüber zwischen der Gesellschaft und einer Landespolizeibehörde Meinungsverschiedenheiten bestehen, sowie die Pläne für neue Reichsbahnstrecken sind von der Reichsregierung endgültig festzustellen. In diesen Fällen hat die Gesellschaft die Pläne — soweit nach Artikel 94, Abs. 1 der Reichsverfassung erforderlich, mit dem Gutachten der Landesbehörde — dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister zur Feststellung vorzulegen.

(3) Die Baupläne werden von der Gesellschaft selbständig festgestellt, soweit nicht ihre Feststellung nach Abs. 2 der Reichsregierung vorbehalten ist.

(4) In allen Fällen gilt die Feststellung der Baupläne, soweit Enteignung erforderlich wird, als eine vorläufige.

(5) Die Gesellschaft hat dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen finden nicht statt.

§ 38. Enteignung.

(1) Die Gesellschaft hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht.

(2) Die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfalle wird auf Antrag der Gesellschaft durch den Reichspräsidenten endgültig festgestellt. Die endgültige Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten trifft der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Reichsminister nach Anhörung der zuständigen Landespolizeibehörde. Die endgültige Entscheidung über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung trifft, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Reichsminister nach Anhörung der Landespolizeibehörde. Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

(3) Die Enteignung von Teilen des Reichseisenbahnvermögens und von Grundstücken der Gesellschaft ist nur nach vorheriger Genehmigung der Reichsregierung zulässig.

§ 39. Eisenbahn- und Wegerecht.

Wenn an einer Kreuzung der Reichsbahn mit einem öffentlichen Verkehrsweg infolge Vermehrung des Verkehrs oder sonstiger Veränderung der Verhältnisse die Anlagen der Reichsbahn oder des Verkehrswegs oder beider geändert werden müssen, so sind die Kosten von der Gesellschaft allein zu tragen, wenn die Veränderung allein durch den Reichsbahnverkehr veranlaßt war, allein vom Wegebaupflichtigen, wenn sie allein durch den Wegeverkehr veranlaßt war. Die Kosten sind zwischen beiden angemessen zu verteilen, wenn die Veränderung sowohl durch den Reichsbahn-, als auch durch den Wegeverkehr veranlaßt war. Bei Streit über die Verteilung der Kosten wird die endgültige Entscheidung, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, von dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister getroffen.

§ 40. Aufsicht über Privatbahnen.

Die Reichsregierung kann einzelnen Stellen der Gesellschaft, namentlich den Reichsbahndirektionen, Geschäfte der Reichsaufsicht über nicht von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnen (Artikel 95 der Reichsverfassung) übertragen. Die Aufsicht ist nach den Weisungen der Reichsregierung auf deren Rechnung zu führen. Reichsbahnangestellte, die mit solchen Aufsichtsgeschäften betraut werden, sind für diese Amtsgeschäfte besonders in Pflicht zu nehmen.

§ 41. Ablauf des Betriebsrechts.

(1) Mit dem Ablauf des Betriebsrechts hat die Gesellschaft der Reichsregierung unentgeltlich die Reichseisenbahnen samt allem Zubehör und den zur ordnungsmäßigen Betriebführung nötigen Betriebsvorräten sowie mit allen Nebenbetrieben lastenfrei in ordnungsmäßigem Zustand zu übergeben und alle Beteiligungen an anderen Unternehmungen auf das Reich zu übertragen. Mit der Übergabe gehen alle aus der laufenden Betriebführung sich ergebenden Rechte und Verbindlichkeiten auf das Reich über.

(2) Nach Ablauf des Betriebsrechts tritt das Reich in alle von der Gesellschaft abgeschlossenen laufenden Verträge an deren Stelle ein.

§ 42. Liquidation.

Nach Ablauf des Betriebsrechts hat die Gesellschaft unverzüglich ihre Liquidation durchzuführen. Das Vermögen der Gesellschaft, das nach Berichtigung aller Schulden verbleibt, soweit sie nicht vom Reiche übernommen werden, fällt dem Reiche zu.

§ 43. Staatsvertrag.

(1) Die Gesellschaft übernimmt die Rechte und Pflichten des Reichs, die sich aus den Bestimmungen des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, des Schlußprotokolls dazu sowie des Reichsgesetzes vom 30. April 1920 (Reichsgesetzbl. S. 773) ergeben, jedoch mit Ausnahme der Bestimmungen der §§ 3 bis 7, 17, 20, 25, 33, 37 und 43 des Staatsvertrags und des Schlußprotokolls zu § 22 Ziffer 2 und 3, zu § 24 Ziffer 2 und 3 letzter Satz, zu § 36 Ziffer 2 und zu § 37.

(2) Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Abs. 1 und der danach für die Gesellschaft geltenden Bestimmungen sind, wenn die Gesellschaft an dem Streite beteiligt ist, ausschließlich vor den in den §§ 44 und 45 genannten Stellen auszutragen. Die Länder führen den Streit nur durch Vermittlung des Reichs.

§ 44. Besonderes Gericht.

(1) Streitfälle zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft über die Auslegung der Bestimmungen dieses Gesetzes und der Gesellschaftssatzung, über Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzung oder über sonstige ähnliche Fragen sind der Entscheidung eines besonderen Gerichts zu unterbreiten.

(2) Das Gericht wird beim Reichsgerichte gebildet. Es besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Der Vorsitzende

und gleichzeitig ein Stellvertreter für den Fall der Behinderung des Vorsitzenden werden vom Reichsgerichtspräsidenten für fünf Jahre bestellt. Beide müssen deutsche Richter von besonderer Erfahrung sein. Ihre Wiederbestellung ist zulässig. Die Beisitzer werden jeweils für jeden Streitfall vom Reichsgerichtspräsidenten bestellt, und zwar der eine Beisitzer auf Vorschlag der Reichsregierung, der zweite Beisitzer auf Vorschlag der Gesellschaft. Im übrigen gelten für das Gericht die Vorschriften der §§ 19 Satz 2 und 3, 20 bis 22, 24 bis 26, 28 Abs. 1, 29 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 und § 30 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof (Reichsgesetzbl. 1921 S. 905) sinngemäß. Die näheren Bestimmungen über das Verfahren werden durch eine Geschäftsordnung geregelt, die vom Reichsgerichtspräsidenten erlassen und im Reichsgesetzblatte veröffentlicht wird.

(3) Glaubt die Reichsregierung oder die Gesellschaft, daß bei Durchführung der Entscheidung des Gerichts der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen gefährdet wird, so kann jeder der beiden Teile binnen einer Frist von einem Monat seit Verkündung der Entscheidung den Schiedsrichter (§ 45) anrufen.

(4) Die Reichsregierung und die Gesellschaft können ferner den Schiedsrichter (§ 45) anrufen, wenn binnen eines Jahres, bei Tariffragen binnen drei Monaten seit Eingang des ersten Antrags beim Gericht dessen Entscheidung nicht verkündet ist, und wenn sich daraus eine Gefährdung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen ergibt. Nach Anrufung des Schiedsrichters ist das Verfahren vor dem Gericht einzustellen.

§ 45. **Schiedsrichter.**

(1) Streitfälle zwischen der Reparationskommission oder einer in ihr vertretenen Regierung oder dem Treuhänder oder dem zur Wahrung der Rechte der Schuldverschreibungsgläubiger bestellten Eisenbahnkommissar einerseits und der Reichsregierung und der Gesellschaft oder einer dieser beiden anderseits oder zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft, in diesem Falle jedoch nur unter den im § 44 bestimmten Voraussetzungen, über die Auslegung der Bestimmungen dieses Gesetzes und der Gesellschaftssatzung, über Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzung oder über sonstige ähnliche Fragen sind bis zur vollständigen Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen durch einen Schiedsrichter zu entscheiden.

(2) Der Schiedsrichter ist von dem jeweiligen Präsidenten des Ständigen Internationalen Gerichtshofs zu ernennen und soll, falls eine der beteiligten Parteien es wünscht, neutrale Staatsangehörigkeit besitzen. Seine Entscheidung ist endgültig und unanfechtbar.

§ 46. **Goldmark.**

Alle Zahlungen, die an den Agenten für Reparationszahlungen auf Grund dieses Gesetzes und der Gesellschaftssatzung zu leisten sind, sind in Goldmark oder deren Gegenwert in deutscher Währung zu leisten. Als Goldmark im Sinne dieser Bestimmung gilt der Preis von $^{1}/_{2790}$ Kilogramm Feingold. Dieser Preis ist auf Grund der Londoner Goldpreise am dritten Börsentage vor der Fälligkeit der einzelnen Leistungen festzustellen. Der Umrechnung in die deutsche Währung ist der Mittelkurs der letzten amtlichen Notierung für Auszahlung London am dritten Börsentage vor der Fälligkeit der einzelnen Leistungen zugrunde zu legen. Bei früheren Zahlungen tritt für die Berechnung der Goldmark an Stelle des Fälligkeitstages der Tag der Zahlung.

§ 47. **Übergangsbestimmungen.**

(1) Dieses Gesetz tritt mit dem auf seine Verkündung folgenden Tage in Kraft.

(2) Der Übergang des Betriebsrechts auf die Gesellschaft vollzieht sich nach folgenden Vorschriften:

(3) Sobald die Reichsregierung und der Treuhänder die von ihnen auf Grund dieses Gesetzes zu ernennenden Mitglieder des Verwaltungsrats ernannt haben, teilen sie dies dem „Organisationskomitee der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" mit, das die erste Sitzung des Verwaltungsrats einberuft.

(4) Der Verwaltungsrat wählt sodann seinen Präsidenten und einen oder mehrere Vizepräsidenten und ernennt den Generaldirektor der Gesellschaft, dessen Ernennung der Bestätigung durch den Reichspräsidenten zu unterbreiten ist.

(5) Dem Generaldirektor obliegt es, unter Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrats im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister alle nötigen Vorbereitungen für den Übergang des Betriebsrechts zu treffen.

(6) Der Reichsverkehrsminister und der Generaldirektor werden eine überschlägliche Feststellung des Wertes der Betriebsvorräte aller Art, der Kassenbestände und der Bankguthaben des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vornehmen, soweit sie auf die Gesellschaft übergehen. Die Betriebsvorräte müssen insgesamt annähernd dem Stande entsprechen, wie er in der vom Reichsverkehrsminister dem Organisationskomitee am 8. Juli 1924 übersandten Übersicht geschätzt ist. Bei der Schätzung des Wertes der Bestände ist nach den gleichen Grundsätzen zu verfahren wie bei der Schätzung vom 8. Juli 1924. Die Übersicht vom 8. Juli 1924 enthält auch eine Schätzung aller wichtigeren Verbindlichkeiten des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", die von der Gesellschaft zu übernehmen sein werden.

(7) Der Reichsverkehrsminister und der Generaldirektor können sich im Falle einer Meinungsverschiedenheit an das Organisationskomitee wenden, das endgültig entscheidet.

(8) Wenn alle Vorbereitungen für den Übergang des Betriebsrechts ordnungsmäßig getroffen sind, teilen der Reichsverkehrsminister und der Generaldirektor dies gemeinschaftlich dem Organisationskomitee mit. Das Komitee zeigt darauf der Reichsregierung an, daß die Gesellschaft bereit ist, den Betrieb zu übernehmen. Der Übergang des Betriebsrechts wird damit rechtswirksam. Der Tag des Überganges ist im Reichsgesetzblatte bekanntzumachen. Mit dem gleichen Tage tritt die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 57) außer Kraft.

Anlage
(zu § 1 Abs. 2 des Gesetzes).

Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
(Gesellschaftssatzung).

§ 1. **Firma.**

(1) Die Gesellschaft führt die Firma:
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft".

(2) Für ihre Rechtsverhältnisse sind das Reichsgesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom . . . . und diese Gesellschaftssatzung, die einen Bestandteil des Gesetzes bildet, maßgebend. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin.

(3) Das Geschäftsjahr der Gesellschaft ist das Kalenderjahr; das erste Geschäftsjahr beginnt mit dem Tage, an dem nach § 47 Abs. 8 des Gesetzes die Gesellschaft ihre Tätigkeit aufnimmt; es endigt am 31. Dezember 1925.

§ 2. **Gegenstand des Unternehmens.**

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb der Reichseisenbahnen einschließlich der künftigen Erweiterungen sowie die Ausführung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlaßten Geschäfte, wie es im Gesetze näher erläutert ist.

§ 3. **Grundkapital.**

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt fünfzehn Milliarden Goldmark, und zwar zwei Milliarden Goldmark Vorzugsaktien und dreizehn Milliarden Goldmark Stammaktien.

§ 4. **Vorzugsaktien.**

(1) Die Vorzugsaktien lauten auf den Inhaber und sind frei übertragbar. Sie gewähren den Anspruch auf Kapitalrückzahlung spätestens bei Ablauf des Betriebsrechts sowie auf eine Vorzugsdividende. Ist in einem Jahre die Vorzugsdividende nicht voll gezahlt worden, so ist sie aus den Gewinnen der folgenden Jahre nachzuzahlen. Im Falle einer Gewinnverteilung auf die Stammaktien ist nach näherer Bestimmung des § 25 auf die Vorzugsaktien eine Zusatzdividende auszuschütten.

(2) Die Vorzugsaktien werden in verschiedenen Serien ausgegeben, die mit verschiedenen Rechten ausgestattet sein können. Die Gesellschaft stellt die Ausgabebedingungen und den Aus-

gabekurs für jede Serie nach freiem Ermessen fest, sofern nicht die Vorzugsdividende höher als sieben vom Hundert ist und sofern der Ausgabekurs mindestens den Nennwert erreicht. Die Gesellschaft muß sich dagegen mit der Reichsregierung vor der Ausgabe von Vorzugsaktien ins Einvernehmen setzen, wenn es sich etwa zur Sicherstellung der Ausgabe der Aktien als nötig herausstellen sollte, solchen Ausgabebedingungen zuzustimmen, die für die Gesellschaft ungünstiger wären.

(3) Die Vorzugsaktien jeder Serie können vom Beginn des 16. Jahres nach ihrer Ausgabe ab ganz oder zum Teil eingezogen werden. Sollten jedoch alle Reparationsschuldverschreibungen in einer kürzeren Frist getilgt oder zurückgekauft sein, so kann die Gesellschaft auch sogleich die Vorzugsaktien einziehen.

(4) Insoweit Vorzugsaktien von einzelnen Inhabern aus Gründen, die die Gesellschaft nicht zu vertreten hat, nicht eingezogen werden können, sind die erforderlichen Geldbeträge zu hinterlegen. Diese Hinterlegung hat die gleiche befreiende Wirkung für die Gesellschaft wie die Einziehung selbst.

(5) Bei Ablauf des Betriebsrechts müssen alle Vorzugsaktien eingezogen sein.

(6) Der Einlösungskurs der Vorzugsaktien zuzüglich der laufenden und der rückständigen Dividenden bestimmt sich wie folgt: Bei Einziehung vor Ablauf des 25. Jahres nach dem Übergang des Betriebsrechts an die Gesellschaft beträgt der Einlösungskurs zwanzig vom Hundert über den Nennwert, bei Einziehung vom 26. bis 35. Jahre einschließlich beträgt er zehn vom Hundert über den Nennwert. Nach dem 35. Jahre erfolgt die Einziehung zum Nennwert.

(7) Die Reichsregierung kann verlangen, daß die Gesellschaft von ihrem Rechte der Einziehung unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen Gebrauch macht, wenn das Reich ihr die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt.

§ 5. Verteilung des Erlöses aus den Vorzugsaktien.

(1) Von dem Gesamterlös aus der Ausgabe der Vorzugsaktien fließen ein Viertel dem Reiche, drei Viertel der Gesellschaft zu. Der Erlös aus einzelnen Ausgaben darf jedoch im Einvernehmen zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft anders verteilt werden, falls sich dadurch das Gesamtergebnis der Verteilung nicht ändert.

(2) Während der ersten zwei Jahre nach dem Übergange des Betriebsrechts soll die Gesellschaft Vorzugsaktien im Nennwert von fünfhundert Millionen Goldmark verwerten. Die Reichsregierung kann verlangen, daß der Erlös aus dieser Ausgabe dem Reiche ganz zufließt.

§ 6. Stammaktien.

(1) Die Stammaktien werden auf den Namen des Deutschen Reichs oder auf Verlangen der Reichsregierung auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt.

(2) Die Stammaktien gewähren das Recht auf eine Dividende nach Maßgabe der Bestimmungen des § 25.

§ 7. Form und Inhalt der Aktien.

Die Form und den Inhalt der Aktien, Zwischenscheine und Gewinnanteilscheine sowie deren Stückelung bestimmt der Verwaltungsrat.

§ 8. Reparationsschuldverschreibungen.

(1) Die Gesellschaft gibt sofort nach ihrer Errichtung unentgeltlich an den von der Reparationskommission ernannten Treuhänder Schuldverschreibungen (Reparationsschuldverschreibungen) im Nennwerte von elf Milliarden Goldmark aus, die durch eine erststellige Hypothek gesichert sind. Diese Schuldverschreibungen sind mit fünf vom Hundert jährlich zu verzinsen und vom vierten Jahre nach dem Uebergang des Betriebsrechts an mit jährlich eins vom Hundert zuzüglich der durch die Tilgung ersparten Zinsen zu tilgen.

(2) Jedoch werden für die drei ersten Jahre nach dem Übergange des Betriebsrechts die Jahresleistungen der Gesellschaft für den Schuldverschreibungsdienst folgendermaßen begrenzt:

a) für das erste Jahr auf zweihundert Millionen Goldmark,
b) für das zweite Jahr auf fünfhundertfünfundneunzig Millionen Goldmark,
c) für das dritte Jahr auf fünfhundertfünzig Millionen Goldmark.

Vom vierten Jahre ab beträgt die Jahresleistung sechshundertsechzig Millionen Goldmark. Alle diese Zahlungen verstehen sich für das Jahr zu vollen 12 Monaten gerechnet. Sie bilden die Gesamtleistungen der Gesellschaft für den Dienst der Schuldverschreibungen.

(3) Die Zahlungen sind zu gleichen Teilen zweimal jährlich, und zwar am Ende eines jeden Halbjahrs entsprechend den Anweisungen des Treuhänders zu leisten. Für den zuerst fälligen Betrag wird die Zahlung nach Verhältnis der wirklichen Dauer des Betriebs durch die Gesellschaft berechnet.

(4) Die Zahlungen erfolgen an die „Neue Bank" zugunsten des „Agenten für die Reparationszahlungen" für Rechnung des Treuhänders. Dieser bewirkt den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen aus den Mitteln, die ihm der Agent zu diesem Zwecke überweist.

(5) Die Gesellschaft muß ihre Zahlungen gemäß § 25 aus dem Betriebsüberschuß, im Notfall unter Heranziehung aller Rücklagen, bewirken.

(6) Außerdem werden die Zahlungen von der Reichsregierung gewährleistet. Diese kann der Gesellschaft entweder die für die Zahlungen nötigen Mittel zur Verfügung stellen oder die Zahlungen unmittelbar an den „Agenten für die Reparationszahlungen" für Rechnung des Treuhänders bewirken.

(7) Schließlich kann der Treuhänder im Falle der Nichtzahlung der fälligen Zins- und Tilgungsbeträge die fälligen Zinsscheine oder die zu tilgenden Stücke dem von der Reparationskommission bestellten „Kommissar für die kontrollierten Einnahmen" vorlegen. Dieser hat sie zum Nennwert aus dem Teile der verpfändeten Einnahmen zu bezahlen, der an das Reich zurückfließt.

(8) Die Beträge, die die Reichsregierung oder der „Kommissar für die kontrollierten Einnahmen" mit Rücksicht auf die Gewährleistung der Reichsregierung entrichtet hat, werden ihr von der Gesellschaft erstattet, nachdem die erforderlichen Mittel für die laufenden und die nächstfälligen Zinsscheine der Schuldverschreibungen und für die feste Dividende der Vorzugsaktien für das laufende Jahr sichergestellt sind.

(9) Die Schuldverschreibungen tragen die Unterschrift eines Vertreters der Gesellschaft und der Reichsschuldenverwaltung als der zuständigen Reichsbehörde.

(10) Die Form der Schuldverschreibungen sowie alle Bedingungen für die Bezahlung der Zinsscheine und für die Tilgung der Schuldverschreibungen setzt der Treuhänder mit Zustimmung der Reparationskommission fest.

(11) Die Reichsregierung und die Gesellschaft haben jederzeit das Recht, mit Ermächtigung der Reparationskommission an den Treuhänder Beträge über die obigen Zahlungen hinaus zu entrichten. Die Reparationskommission soll sich in diesem Falle beim „Übertragungskomitee" vergewissern, daß die Übertragung dieser Mehrzahlungen die Übertragung der Gesamtzahlungen des Deutschen Reichs aus seinen Reparationsverpflichtungen nicht beeinträchtigt. Alle derartigen Zahlungen sollen zunächst zur Begleichung rückständiger Zinszahlungen verwendet werden und erst hiernach — auf eine sechs Monate vorher öffentlich bekanntgegebene Ankündigung hin — zur Tilgung oder zum Rückkauf aller oder eines Teiles der jeweils noch nicht getilgten Schuldverschreibungen, und zwar zum Nennwert, dienen.

(12) Die Gesellschaft kann die Schuldverschreibungen an der Börse oder sonst aufkaufen.

(13) Soweit Reparationsschuldverschreibungen von einzelnen Inhabern aus Gründen, die die Gesellschaft nicht zu vertreten hat, nicht eingezogen werden können, sind die erforderlichen Geldbeträge zu hinterlegen. Diese Hinterlegung hat die gleiche befreiende Wirkung für die Gesellschaft wie die Tilgung selbst.

(14) Der Treuhänder übermittelt halbjährlich der Reichsschuldenverwaltung und der Gesellschaft einen Rechnungsauszug über die Verwendung der Beträge, die ihm für den Zins- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen überwiesen worden sind.

(15) Die Reparationskommission kann die Schuldverschreibungen, um sie auf den Markt zu bringen, in jeder ihr geeignet erscheinenden Weise in verschiedene Serien mit verschiedenen Rechten hinsichtlich des Ranges der Hypothek, des Zinsfußes, der Kapitalrückzahlung einteilen lassen, jedoch unter der Voraussetzung, daß die gesamte Jahresbelastung der Gesellschaft oder der Reichsregierung dadurch nicht erhöht und die Dauer der Zahlungen der Gesellschaft oder der Reichsregierung nicht verlängert werden.

§ 9. Andere Schuldverschreibungen.

(1) Andere als die im § 8 genannten Schuldverschreibungen oder andere hypothekarisch gesicherte Anleihen darf die Gesellschaft nur auf Grund eines Beschlusses des Verwaltungsrats ausgeben, der mit einer Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen Stimmen gefaßt ist. Für die Ausgabe müssen mindestens zwei ausländische Mitglieder gestimmt haben. Die neuen Schuldverschreibungen oder die neuen Anleihen stehen den Reparationsschuldverschreibungen im Range nach.

(2) Diese Schuldverschreibungen oder Anleihen dürfen nur bis zum Höchstbetrage von 250 Millionen Goldmark ausgegeben werden, solange nicht Vorzugsaktien im Nennwert von mindestens einer Milliarde Goldmark untergebracht worden sind.

§ 10. **Organisation der Gesellschaft.**

Die Organe der Gesellschaft sind der Verwaltungsrat und der Vorstand. Ihre Befugnisse bestimmen sich nach dem Gesetz und der Gesellschaftssatzung.

§ 11. **Verwaltungsrat.**

(1) Der Verwaltungsrat besteht aus achtzehn Mitgliedern.

(2) Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden zur Hälfte von der Reichsregierung, zur Hälfte von dem Treuhänder als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen ernannt. Von den durch den Treuhänder zu bestellenden Mitgliedern können fünf Deutsche sein. Sobald alle Reparationsschuldverschreibungen getilgt sind, fällt die Ernennung der bisher vom Treuhänder ernannten Mitglieder der Reichsregierung zu.

(3) Von den seitens der Reichsregierung zu besetzenden Sitzen sind später vier den Inhabern der Vorzugsaktien mit der Maßgabe einzuräumen, daß auf je fünfhundert Millionen Goldmark ausgegebener Vorzugsaktien ein Sitz im Verwaltungsrat entfällt. Die Vertreter der Vorzugsaktionäre müssen Deutsche sein.

(4) Die Reichsregierung hat, sobald ihr die Bestellung eines Vertreters der Vorzugsaktionäre mitgeteilt ist, ein von ihr ernanntes Mitglied zurückzuziehen. Nach Maßgabe der Einziehung der Vorzugsaktien fallen die ihren Vertretern vorbehaltenen Sitze nach den gleichen Grundsätzen, wie sie für die Einräumung maßgebend waren, an die Reichsregierung zurück.

(5) Die Bestimmungen über das Verfahren bei der Ernennung der Vertreter der Vorzugsaktionäre trifft der Verwaltungsrat.

§ 12. **Voraussetzung für die Mitgliedschaft im Verwaltungsrate.**

(1) Die Mitglieder des Verwaltungsrats müssen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie dürfen nicht Mitglied des Reichstags, eines Landtags, der Reichsregierung oder einer Landesregierung sein.

(2) Sie sind zur unbedingten Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Gesellschaft verpflichtet.

§ 13. **Ausscheiden der Mitglieder des Verwaltungsrats.**

(1) Am Ende jedes zweiten Geschäftsjahrs scheiden drei Mitglieder aus jeder der beiden Gruppen der Verwaltungsratsmitglieder aus. Die eine Gruppe bilden die von der Reichsregierung ernannten und die von den Vorzugsaktionären bestellten, die andere die vom Treuhänder ernannten Mitglieder. Die am Ende des zweiten und vierten Geschäftsjahrs ausscheidenden Mitglieder werden durch das Los bestimmt, während vom Ende des sechsten Geschäftsjahrs ab jedes Mitglied nach sechsjähriger Amtsdauer ausscheidet. Die Ausscheidenden können wiederbestellt werden.

(2) Die Mitglieder des Verwaltungsrats können jederzeit durch eine schriftliche Erklärung ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet, so verliert es ohne weiteres seine Mitgliedschaft im Verwaltungsrate.

(3) Beim Ausscheiden eines Mitglieds während seiner Amtszeit ist binnen einer Frist von drei Monaten sein Nachfolger zu bestellen. Dieser wird für die Zeit der Amtsdauer des Mitglieds ernannt, an dessen Stelle er tritt.

§ 14. **Präsident des Verwaltungsrats.**

(1) Der Präsident des Verwaltungsrats muß Deutscher sein. Er wird jährlich zu Beginn des Geschäftsjahrs vom Verwaltungsrate mit einer Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen Stimmen gewählt. Wiederwahl ist zulässig. Wenn die Inhaber der Vorzugsaktien im Verwaltungsrate durch drei Mitglieder vertreten sind, soll der Präsident aus diesen entnommen werden.

(2) Der Verwaltungsrat wählt jährlich mit einfacher Stimmenmehrheit einen oder zwei Vizepräsidenten, deren Wiederwahl zulässig ist.

§ 15. **Aufgaben des Verwaltungsrats.**

(1) Der Verwaltungsrat hat die Aufgabe, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden. Hierzu gehören insbesondere:

die Ernennung des Generaldirektors und der oberen Beamten; diese hat der Generaldirektor vorzuschlagen,
die Feststellung des Voranschlags,
die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung,
die Gewinnverteilung,
die Anlegung der flüssigen Mittel der Gesellschaft,
die Ermächtigung zur Aufnahme von Anleihen und Krediten zu Lasten der Gesellschaft,
die Besoldungs- und Lohnordnung,
die Genehmigung aller Ausgaben auf Kapitalrechnung, wenn diese die vom Verwaltungsrate festgesetzte Begrenzung übersteigen.

(2) Soweit Angelegenheiten der Genehmigung der Reichsregierung unterliegen, sind sie auch dem Verwaltungsrate zu unterbreiten.

(3) Der Verwaltungsrat vertritt die Gesellschaft gegenüber den Mitgliedern des Vorstandes.

§ 16. **Sitzungen des Verwaltungsrats.**

(1) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu ordentlichen Sitzungen zusammen. Außerordentliche Sitzungen sind anzuberaumen, wenn mindestens sechs Mitglieder oder der Präsident des Verwaltungsrats die Einberufung schriftlich beantragen.

(2) Ist ein Mitglied bei einer Sitzung am Erscheinen verhindert, so kann es durch Einschreibebrief oder Drahtnachricht seine Befugnisse einem anderen Mitglied übertragen. Letzteres erhält dadurch auch das Stimmrecht des verhinderten Mitglieds.

(3) Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von acht Mitgliedern erforderlich.

(4) Die Beschlüsse werden, sofern nicht das Gesetz oder die Satzung etwas anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

§ 17. **Arbeitsausschuß.**

(1) Der Verwaltungsrat kann seine Befugnisse, soweit es ihm zweckmäßig erscheint, einem Arbeitsausschuß übertragen, der aus sechs Mitgliedern, und zwar aus drei Mitgliedern jeder Gruppe (§ 13), besteht. Unter ihnen soll mindestens ein ausländisches Mitglied sein; ein weiteres Mitglied ist den Vertretern der Vorzugsaktionäre auf ihren Wunsch zu entnehmen.

(2) Der Verwaltungsrat kann aus seiner Mitte weitere Ausschüsse bilden.

(3) Der Verwaltungsrat setzt die Geschäftsordnung für sich sowie für den Arbeitsausschuß und für die weiteren Ausschüsse fest.

§ 18. **Vergütungen für die Mitglieder des Verwaltungsrats.**

Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Gesellschaft, Ersatz von Reiseauslagen und für ihre Mühewaltung eine angemessene Vergütung, die der Verwaltungsrat festsetzt.

§ 19. **Vorstand.**

(1) Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft unter der Aufsicht des Verwaltungsrats.

(2) Der Vorstand besteht aus dem Generaldirektor und einem oder mehreren Direktoren. Der Generaldirektor und die Direktoren müssen Deutsche sein. Sie dürfen dem Verwaltungsrate nicht angehören.

(3) Der Generaldirektor wird vom Verwaltungsrate auf drei Jahre mit einer Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen Stimmen ernannt; Wiederernennung ist mit der gleichen Stimmenmehrheit zulässig. Die Direktoren werden vom Verwaltungsrat auf Vorschlag des Generaldirektors ernannt.

(4) Die Ernennung des Generaldirektors und der Direktoren bedarf der Bestätigung des Reichspräsidenten.

(5) Der Verwaltungsrat kann jederzeit mit einer Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen Stimmen die Ernennung des Generaldirektors widerrufen. Der Anspruch des Generaldirektors auf seine vertragsmäßige Vergütung wird durch den Widerruf seiner Ernennung nicht berührt.

§ 20. **Befugnisse des Vorstandes.**

(1) Für die Geschäftsführung der Gesellschaft trägt der Generaldirektor die Verantwortung.

(2) Die Befugnisse des Generaldirektors und der Direktoren setzt die Geschäftsordnung der Gesellschaft fest, die der Genehmigung des Verwaltungsrats bedarf.

(3) Der Generaldirektor und die Direktoren haben bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes wahrzunehmen und haften bei Verletzung ihrer Obliegenheiten der Gesellschaft gegenüber.

(4) Der Generaldirektor hat dem Verwaltungsrat allmonatlich über die finanzielle Lage und den Stand des Unternehmens Auskunft zu erteilen.

(5) Der Generaldirektor und die Direktoren dürfen eine gleichzeitige andere Erwerbstätigkeit oder eine Nebenbeschäftigung nur mit Genehmigung des Verwaltungsrats ausüben.

§ 21. **Der Eisenbahnkommissar.**

(1) Zur Wahrung der Rechte aus den Reparationsschuldverschreibungen wird ein Eisenbahnkommissar bestellt. Er soll eine Persönlichkeit von anerkanntem Rufe in der Eisenbahnwelt sein. Er wird von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrats

mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen für drei Jahre gewählt. Wiederwahl ist zulässig.

(2) Die Tätigkeit des Eisenbahnkommissars hört auf, sobald die Reparationsschuldverschreibungen völlig getilgt sind. Das gleiche gilt von der Tätigkeit des Treuhänders, soweit es sich um seinen Geschäftskreis gegenüber der Gesellschaft handelt.

§ 22. Aufgaben des Eisenbahnkommissars.

(1) Der Eisenbahnkommissar kann an den Sitzungen des Verwaltungsrats, des Arbeitsausschusses und der übrigen Ausschüsse des Verwaltungsrats teilnehmen; ein Stimmrecht steht ihm nicht zu.

(2) Er ist berechtigt, im gesamten Netze der Gesellschaft alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen.

(3) Ihm sind alle Berichte, statistischen und finanziellen Übersichten, die Voranschläge für außerordentliche Ausgaben gleichviel, ob sie auf Kapitalrechnung oder auf Betriebsrechnung verrechnet werden, Vorschläge für Abänderung der Tarife und Ausnahmetarife sowie anderer Angelegenheiten mitzuteilen, die der Genehmigung des Generaldirektors bedürfen.

(4) Außerdem ist der Eisenbahnkommissar berechtigt, die Mitteilung anderer Berichte, Übersichten oder statistischer Angaben zu verlangen, die er für nötig hält, um sich ein unabhängiges Urteil bilden zu können.

(5) Alle Auskünfte sind ihm unverzüglich, vollständig und genau zu übermitteln.

(6) Falls irgendeine Bau-, Betriebs- oder Tarifmaßnahme wesentlich dazu beiträgt, die Rechte oder Interessen der Schuldverschreibungsgläubiger oder der Reparationskommission zu bedrohen und insbesondere die im § 8 Abs. 2 und 3 behandelten Zahlungen an den Fälligkeitsterminen zu gefährden, so hat der Eisenbahnkommissar die Frage mit dem Generaldirektor zu erörtern. Vermag er letzteren nicht zur Änderung der Richtlinien seiner Geschäftsführung zu bewegen, so muß er die Angelegenheit vor den Verwaltungsrat bringen, der endgültig entscheidet.

(7) Der Eisenbahnkommissar kann verlangen, daß der Verwaltungsrat die Bestellung des Generaldirektors wegen Verletzung der Gesellschaftssatzung oder wegen Nichtausführung der Anordnungen des Verwaltungsrats widerruft. Zur Entlassung genügt in diesem Falle die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

(8) Der Eisenbahnkommissar und sein Personal sind zur unbedingten Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Gesellschaft verpflichtet.

§ 23. Personal und Kosten des Eisenbahnkommissariats.

(1) Der Eisenbahnkommissar wird in seiner Tätigkeit durch das Personal unterstützt, das er für erforderlich hält. Er übt seine Befugnisse persönlich oder durch seine von ihm bevollmächtigten Mitarbeiter aus. Die Gesellschaft stellt geeignete Räume mit Ausstattung für die Geschäftsstellen des Eisenbahnkommissars zur Verfügung. Der Eisenbahnkommissar hat für sich und sein Personal in dem ihm zweckmäßig erscheinenden Umfang Anspruch auf freie Fahrt auf den Strecken der Gesellschaft.

(2) Die Gesellschaft stellt dem Eisenbahnkommissar jährlich als Pauschbeitrag zu den Ausgaben des Eisenbahnkommissars und seines Personals einen Betrag zur Verfügung, der im Einverständnisse zwischen dem Organisationskomitee und dem Eisenbahnkommissar vorbehaltlich der Genehmigung der Reparationskommission festgesetzt wird.

§ 24. Ausnahmebefugnisse des Eisenbahnkommissars.

(1) Sollte die Gesellschaft mit der Leistung der im § 8 Abs. 2 vorgesehenen halbjährlichen Zahlungen in Verzug geraten, so kann der Eisenbahnkommissar anordnen, daß die seiner Auffassung nach nicht begründeten Ausgaben unterbleiben oder die Tarife so erhöht werden, wie er es für angemessen hält. Auch kann er einen Wechsel in der Person des Generaldirektors fordern, wobei der Verwaltungsrat seinen Wünschen nachzukommen hat.

(2) Ist der fehlende Betrag gedeckt und die Zahlung des nächsten Zinsbetrags sichergestellt, so enden die dem Eisenbahnkommissar nach dem Vorstehenden ausnahmsweise zustehenden Befugnisse.

(3) Sollte innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Nichtleistung der fälligen Zahlungen die Deckung des fehlenden Betrags sich weder durch die Zahlungen der Gesellschaft noch durch die anderen im § 8 vorgesehenen Zahlungen haben ermöglichen lassen, so kann der Eisenbahnkommissar im Einvernehmen mit dem Treuhänder die Maßnahmen treffen, die sie für nötig erachten. Er kann dabei die Eisenbahnen selbst in Betrieb nehmen und, soweit für die Betriebführung entbehrlich, Fahrzeuge oder andere bewegliche Sachen veräußern.

(4) Letzten Endes kann der Eisenbahnkommissar das Betriebsrecht ganz oder zum Teil verpachten. Der Durchführung dieser Maßnahme hat eine Entscheidung des im § 45 des Gesetzes vorgesehenen Schiedsrichters dahin vorauszugehen, daß die in Aussicht genommene Maßnahme nötig und geeignet ist, die Durchführung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen zu sichern.

(5) Soweit der Eisenbahnkommissar den Betrieb übernimmt, ist er den gesetzlichen Bestimmungen unterworfen.

§ 25. Finanzgebarung der Gesellschaft.

(1) Die Gesellschaft hat am Schlusse jedes Geschäftsjahres eine Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen.

(2) Der nach Deckung der Betriebsausgaben verbleibende Betriebsüberschuß ist wie folgt zu verwenden:

1. Zunächst sind die für den Zins- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen bestimmten Zahlungen zu bewirken.
2. Sodann ist der Zins- und Tilgungsdienst der im § 9 genannten Schuldverschreibungen und Anleihen zu bestreiten.
3. Zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrags der Gesellschaft und zur Sicherstellung der rechtzeitigen Befriedigung des Zins- und Tilgungsdienstes ihrer Schuldverschreibungen ist sogleich eine Rücklage zu schaffen. Der Rücklage sind mindestens zwei vom Hundert der gesamten Betriebseinnahmen zu überweisen, bis die Rücklage den Betrag von fünfhundert Millionen Goldmark erreicht hat. Muß nach Erreichung dieser Grenze die Rücklage angegriffen werden, so sind sogleich die jährlichen Überweisungen zu ihrer Wiederauffüllung aufzunehmen.
4. Der aus dem Betriebsüberschuß nach den vorstehenden Zahlungen und Überweisungen verbleibende Reingewinn ist in folgender Reihenfolge zu verwenden:
   a) Sollte in früheren Jahren die Vorzugsdividende auf die Vorzugsaktien nicht voll gezahlt worden sein, so ist sie vorweg nachzuzahlen.
   b) Sodann ist die Vorzugsdividende auf die Vorzugsaktien auszuschütten.
   c) Die Verwendung des verbleibenden Restbetrags bestimmt der Verwaltungsrat nach folgenden Richtlinien:

      Für außerordentliche Ausgaben können Sonderrücklagen vorgesehen werden. Vom Jahre 1935 ab ist eine besondere Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien anzusammeln. Diese Rücklage kann auch schon in einem früheren Zeitpunkt angeordnet werden. Eine Rücklage für die Einziehung der Stammaktien wird nicht gebildet.

      Wenn der Verwaltungsrat eine Verteilung des weiteren Reingewinnes beschließt, soll dieser wie folgt verwendet werden: Ein Drittel für die Vorzugsaktien als Zusatzdividende, zwei Drittel für die Stammaktien.

      Sollten jedoch die Vorzugsaktien nicht in dem vorgesehenen Gesamtbetrage von zwei Milliarden Goldmark ausgegeben sein, so kommt der auf die noch nicht begebenen Vorzugsaktien entfallende Teil den Stammaktien zugute.

Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 36. | Berlin, den 4. September 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Hundert Jahre festländischer Eisenbahngeschichte

(Gedenkfeier an die Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn.)

Von Sektionschef **v. Enderes.**

Am 7. September 1924 begehen die berufenen Kreise Österreichs in der Wiener Akademie der Wissenschaften eine bedeutsame Feier, zu der auch der V. D. E. V. von der österreichischen Regierung eingeladen worden ist. An diesem Tage sind hundert Jahre verflossen, seit Kaiser Franz Josef I. dem Professor der praktischen Geometrie am Wiener Polytechnikum Franz Anton Ritter v. Gerstner ein „ausschließendes Privilegium zu dem Bau einer zwischen Mauthausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn“ erteilt hat. Diese in den Jahren 1825—1832 erbaute und 1827 teilweise eröffnete, mit Pferden betriebene Bahn war die erste Eisenbahn Österreichs, des Deutschen Bundes und des europäischen Festlandes. Erst mehrere Jahre später wurden die ersten Lokomotiveisenbahnen eröffnet: Brüssel-Mecheln am 3. Mai 1835, Nürnberg-Fürth am 7. Dezember 1835 und die Teilstrecke Floridsdorf-Wagram der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 23. November 1837.

Seit Jahrhunderten hatte man den Plan verfolgt, für die großen Salztransporte aus dem oberösterreichisch-steierischen Salzkammergut nach Böhmen, die vom Gmundener See auf dem Traunfluß und der Donau bis Mauthausen, von dort aber auf Tragtieren und später mit Straßenfuhrwerken über das Randgebirge Böhmens nach Budweis gingen, eine billigere, sicherere und raschere Beförderung zu ermöglichen und dabei natürlich, da man damals ja nur Wasserstraßen als Großverkehrswege kannte, an einen Donau-Moldaukanal gedacht. 1807 schlug der Professor der Mathematik und Mechanik am Prager Polytechnikum, Franz Josef Ritter v. Gerstner, statt eines Kanals eine Eisenbahn vor. Später hat nach einem Bericht des k. k. Hofbaurates an die k. k. vereinte Hofkanzlei vom 12. Februar 1824 auch der bayerische Obersalinenrat R. v. Baader, der sich selbst einmal als „Veteranen des Eisenbahnbaues“ bezeichnete, einen ähnlichen Plan vorgelegt. Die Ungunst der Zeiten verhinderte solche große Unternehmungen. 1821 regte die Konferenz der Elbuferstaaten, die die Elbeschiffahrtsakte schuf, die Sache bei der österreichischen Regierung neuerdings an. Ein hoher österreichischer Beamter forderte daraufhin Franz Anton v. Gerstner, den Sohn des genannten Franz Josef v. Gerstner, auf, sich der Verwirklichung der Anregung seines Vaters zu widmen, und er leistete dieser Einladung Folge.

Nach einer Bereisung des in Betracht kommenden Geländes zwischen Mauthausen an der Donau und Budweis an der Moldau und einer längeren Studienreise nach England suchte Gerstner um eine Eisenbahnkonzession nach und erhielt sie tatsächlich mit vielen Begünstigungen am 7. September 1824. Es ist bemerkenswert, daß die böhmische Landesregierung bei Begutachtung des Gesuches die Ansicht aussprach, daß „diese Unternehmung nicht einer Privatgesellschaft oder einem einzelnen Unternehmer übertragen, sondern vom Staate selbst ausgeführt werden“ solle, sich also wohl zum ersten Anwalt des Staatsbahngedankens gemacht hat, daß aber der k. k. Hofbaurat ganz anderer Ansicht war, daß nämlich „der Staat sich um so minder in diese Unternehmungen einlassen könne, als

a) solche ihrer Natur nach sich nicht zu großen kommerziellen Verbindungen, vielmehr nur zu einer partiellen, dahero privaten

Die Eisenbahn zwischen Linz und Zartlesdorf. (Nach einer Skizze von Hörmann aus „Ueber Land und Meer“.)

Unternehmung eignet, wie solche auch in England selbst nur in dieser, keineswegs in ersterer Art benützt zu werden pflegen;

b) für den Staat aus einer solchen zur Hebung des Handels zu kleinlichen Anstalt wenig Nutzen, wahrscheinlich aber Einbuße vorzusehen ist . . . .“

Auch ist dem k. k. Hofbaurat „einigermaßen aufgefallen“, daß in dem Einbegleitungsschreiben des „Herrn Oberstburggrafen dieser Vorschlag wegen der Bewirkung einer unmittelbaren Handelsstraße zwischen der Nordsee, dem mittelländischen und dem schwarzen Meer als Mittel zur Hebung des Handels der Monarchie angesehen werden konnte, da doch schon in der Nähe der projektierten . . Geleisebahn . . eine gute, häufig befahrene Straße . . . ., daher eine Verbindung besteht, welche durch die Anlage eines kurzen Geleiseweges niemals in der Art verbessert werden kann, daß der Handel zwischen den gedachten drei Meeren durch diese Anstalt einen besonderen Aufschwung erhalten sollte.“

In dem Privilegium war weder ein über die allgemein gültigen Gesetze hinausgehender staatlicher Einfluß auf den Bau, den Betrieb und die Tarife der Bahn, noch ein Heimfallsrecht, sondern vielmehr die Erneuerung des Privilegiums nach Ablauf seiner 50jährigen Geltungsdauer vorbehalten, wenn sich die Unternehmung bewähre.

Gerstner trat 1825 sein Privilegium an die zu diesem Behuf gegründete „k. k. privilegierte Erste österreichische Eisenbahngesellschaft“ ab und wurde von ihr als Bauleiter bestellt. Nach einigen Jahren hat aber Gerstner infolge der wachsenden Geldnot seinen Boden bei der Gesellschaft verloren. Ende 1828 war die Hälfte der Bahn fertig; man hatte aber gegenüber den ursprünglich veranschlagten 800 000 Gulden Konventionsmünze[1]) (= 1 440 000 ℳ) und gegenüber einem späteren erhöhten Voranschlag von 1 200 000 fl. (= 2 160 000 ℳ) für die ganze Bahn schon 921 673 fl. Konventionsmünze (= 1 160 000 ℳ) ausgegeben, so daß die Aktionäre ängstlich und die Öffentlichkeit mißtrauisch und die Beschaffung des Geldes immer schwieriger wurden. Man erhob gegen Gerstner allerlei Vorwürfe wegen angeblicher Mißgriffe und verlangte eine sparsamere Bauweise. Da Gerstner bei seinem festen Vertrauen in die glänzende Zukunft des Eisenbahnwesens und seiner Absicht, an Stelle des Pferdebetriebes bald Dampflokomotiven einzuführen und die ganze Anlage hiernach einzurichten, solchen Auffassungen nicht zustimmen konnte, schied er 1829 aus den Diensten der Gesellschaft. Sein Schüler und Mitarbeiter, der erst 22jährige Matthias Schönerer, später einer der hervorragendsten Bauunternehmer Österreichs, hat den Bau der noch fehlenden Strecke in Oberösterreich nach den Wünschen der Aktionäre in sparsamster Weise vollendet. Immerhin hat der ganze Bau 2 977 000 ℳ, also 23 100 ℳ für 1 km oder doppelt so viel gekostet, wie Gerstner ursprünglich veranschlagt hatte[2]).

Nach unsäglichen Schwierigkeiten infolge der feindseligen Haltung der Bevölkerung, des Mangels an brauchbaren Arbeitern und geeigneten Leuten für die Bauaufsicht und anderer Umstände wurde die erste Teilstrecke der Bahn am 7. September 1827, die letzte am 1. August 1832 dem öffentlichen Güterverkehr übergeben. Diese letzte Teilstrecke wurde übrigens in einer ganz anderen Richtung ausgeführt, als sie das Privilegium vorsah, nämlich von Lest hinab nach Linz anstatt nach Mauthausen. Im Jahre 1834 wurde auch ein allgemeiner öffentlicher Personenverkehr eröffnet.

Die Bahn begann in Budweis auf 381 m ü. M., stieg bis zur

[1]) 1 fl. C.-M. = 1,05 fl. österr. Währung = 2,10 Kronen = 1,80 ℳ.

[2]) Kurz vor Eröffnung der Strecke Budweis-Linz erhielt die Erste österreichische Eisenbahngesellschaft ein weiteres, fast wörtlich gleichlautendes Privilegium für eine Holz- und Eisenbahn von Gmunden nach Linz, die 1836 eröffnet wurde. Diese einschließlich einer Flügelbahn 70,8 km lange, viel günstigere Strecke hat Schönerer ganz in seiner sparsamen Weise erbaut, so daß sie nur 1 170 000 ℳ, also nur 16 500 ℳ für 1 km kostete.

Wasserscheide (km 64,5) bis auf 709 m, fiel dann bis Lest (km 87,2) auf 533 m und von da bis Urfahr, der Vorstadt von Linz am linken Donauufer, auf 250 m ü. M. Sie war 128,8 km lang und eingleisig. Die Spurweite war 3½ Fuß Wiener Maß (= 1,106 m). Ihre Anlageverhältnisse waren in den zwei Teilstrecken Budweis-Lest und Lest-Linz grundverschieden. Gerstner hatte in der ersteren keine stärkere Neigung als 1 : 90 (11 ‰) und keinen kürzeren Bogenhalbmesser als 100 Klaftern (= 190 m) geduldet und verlorene Steigungen durchaus vermieden. Schönerer wandte Neigungen von 1 : 46 (21,7 ‰) und Bogenhalbmesser von 20 Klaftern (38 m), ja in Linz selbst sogar von 9° (17 m) an und legte in den Abstieg von Lest bis Linz, 41,6 km lang, wobei ein natürlicher Höhenunterschied von 283 m zu überwinden war, noch 88 m verlorene Steigungen ein.

Der Unterbau der Bahn wies gegenüber den englischen Vorbildern insofern eine bemerkenswerte Abweichung auf, als Gerstner, um die infolge der Setzungen gewöhnlicher Erddämme aufiaufenden hohen Kosten für Nachschüttungen möglichst zu verringern, jeden Schienenstrang auf eine trockene Stützmauer legte. Diese Mauern erwiesen sich aber bei ihrer geringen Kronenbreite von nur 12 Zoll (30 cm) in der Geraden und 15 Zoll (37,5 cm) im Bogen und dem steilen Anzug ihrer Außenfläche von 1 : 12 in hohen Dämmen — es kamen Höhen bis zu 20 m vor — als zu wenig standfest und wurden beim Schütten der Dämme trotz vorsichtigster Arbeit stark verdrückt. Man gab daher später dem ganzen Gleis eine gemeinsame Steinmauer als Unterlage, eine Bauweise, die durch ihre Kostspieligkeit viel zu den Geldnöten der Gesellschaft beigetragen hat. Der ganze Bau erforderte 2 200 000 m³ Erdbewegung, 287 000 m³ trockenes und 50 000 m³ Mörtelmauerwerk. Es gab 965 Brücken, Durchlässe und Kanäle, darunter die hölzerne Brücke über die Maltsch bei Budweis, 42 m lang, mit einem Mitteljoch, aber auch gewölbte Brücken mit 1—2 Öffnungen bis 6 m l. W. und 12 m Höhe.

Der Oberbau bestand aus hochkantigen hölzernen Langschwellen, „Gleisbäumen“, von 158 × 184 mm, die mit Flachschienen von 53 × 9 und später 40 × 9 mm benagelt waren. Zur Erhaltung der Spurweite waren die Langschwellen von Klafter zu Klafter (1,90 m) in Querschwellen eingelassen.

Die Bahn besaß sieben Stationen: Budweis, Holkau, Angern, Kerschbaum, Lest, Oberndorf und Urfahr (Linz), deren Entfernungen 19—23 km betrugen. Außerdem gab es einige Mittelstationen für den Pferdewechsel.

Die Fahrzeuge waren den Straßenfuhrwerken nachgebildet und nach englischen Mustern gebaut, konnten aber in jeder Richtung ohne Umdrehen fahren und besaßen Spurkränze. In den letzten Betriebsjahren bestand der Fahrpark aus 1056 auch für die inzwischen erbaute Fortsetzungsstrecke (Urfahr-)Linz-Gmunden verwendeten Güterwagen verschiedener Bauart, z. B. auch für Langholz, und 38 Personenwagen I. und II. Klasse.

Die Hochbauten wurden anfangs sehr sparsam angelegt, später aber reichlicher und solider ausgestattet. Sie umfaßten die notwendigen Diensträume, z. B. das „Einschreibzimmer“, in dem jeder Fahrgast mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges seinen Namen usw. angeben und Paß oder Reisebewilligung der Behörden (Polizei oder Militär) vorlegen mußte; ferner sehr bescheidene Wohnungen für den „Agenten“, Wirt, Bahnwächter, Hausknecht usw., dann Stallungen für 30—70 Pferde, Hafermagazine, Sattler-, Wagner- und Schmiedewerkstätten u. dergl.

Der Betrieb erfolgte in der Weise, daß täglich ein oder zwei Güterzüge und ein Personenzug abgingen, deren Wagen je nach den Steigungsverhältnissen und der Belastung in kleineren oder größeren Gruppen von je einem Pferd (oder von zwei hintereinander gespannten Pferden) gezogen wurden. Jedes Pferd machte täglich entweder eine Hin- und Rückfahrt über eine ganze oder zwei Hin- und Rückfahrten über eine halbe „Stazion“ (2 × 3 oder 4 × 1½ Meilen = 47,5 km). Die Kreuzungen und Vorfahrten in den Stationen und „Ausweichbahnen“, die etwa 1½ Meilen voneinander entfernt waren, wurden sehr genau eingehalten. Die Personenzüge legten die ganze 129 km lange Strecke in 14 Stunden, die Güterzüge in 3½ Tagen zurück. Die Bespannung, für die bis 800 Pferde nötig waren, war anfangs verpachtet, später nahm die Gesellschaft sie in Eigenbetrieb. Man machte auch Versuche mit Ochsenbespannung, die aber keinen Erfolg hatten.

Die Bahn hat im ersten Jahr vollen Betriebes, 1834, befördert: 30 000 t Güter und 2379 Personen; 1841: 44 000 t Güter und

Karte der ersten österreichischen Eisenbahn.

12 613 Personen, 1860: 62 000 t Eil- und Frachtgüter und 28 000 Personen.

Der Tarif für den Personenverkehr betrug ursprünglich in der I. Klasse 4,12 ₰ für 1 km, in der II. Klasse 2,75 ₰ für 1 km in der Richtung Budweis-Linz und 2,97 ₰ in der Gegenrichtung; 1868 für die inzwischen auf „II. Klasse“ umgetaufte I. Klasse 6,09 ₰ und für die III. (früher II.) Klasse 4,06 ₰. Die Güter brachten 1860 durchschnittlich 1,05—1,52 ₰ für 100 kg und 1 km ein; im Jahre 1868 betrug der Tarif 1,47—1,71 ₰ für 1 km und 100 kg.

Die Betriebsrechnung vom Jahre 1860 weist Einnahmen von 571 882 fl. österreichischer Währung[3]) nach, wovon 28 958 fl.

[3]) 1 fl. ö. W. = 2 Kronen = 1,70 ℳ.

aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr und 518 488 fl. aus dem Güterverkehr stammten. Die Betriebsausgaben betrugen 456 098 fl.; davon entfielen 257 394 fl., also mehr als die Hälfte, auf die Zugförderung durch Pferde, und davon wieder 153 364 fl. auf das Futter, 22 376 fl. auf Erhaltung der Geschirre, des Hufbeschlages usw., während z. B. die Erhaltung der Wagen an Materialien nur 18 596 fl. und an Löhnen nur 9558 fl. erforderte. Von den Kosten der Bahnunterhaltung, 63 582 fl., entfielen 14 777 fl. auf Erhaltung und Ersatz der Schienen „samt Graphit zum Schmieren derselben", 4171 fl. auf Kleineisen und 19 505 fl. auf die Hölzer. Der Reinertrag war 115 784 fl., die Betriebszahl 79,75.

Das Anlagekapital von ursprünglich 1 000 000 fl. C.-M. sollte durch Ausgabe von 1000 Aktien zu 1000 fl. beschafft werden. Die ersten 850 000 fl. wurden auch in wenigen Tagen gezeichnet. Die Zurückhaltung des Geldmarktes nötigte später zur Zerlegung der Aktien in Fünftel zu 200 fl. Später erhöhte man den Nennwert auf 250 fl. Im ganzen sind durch 18 150 Aktien 4 537 500 fl. C.-M. (8 167 500 ℳ) aufgebracht worden.

Anfangs warf die Bahn wohl nur ein spärliches Erträgnis ab, das sich aber stetig besserte, insbesondere als dasjenige der verkehrsreicheren und betriebstechnisch viel günstigeren Strecke Linz-Gmunden dazukam. Die Gesellschaft zahlte 1836 nur 2 %, 1840 schon 6 % und 1849—1855 durchschnittlich 6,2 % Dividende.

Im Jahre 1857 erwarb die neugegründete Kaiserin-Elisabeth-Bahn-Gesellschaft (Wien-Linz-Salzburg) die ganze Strecke Budweis-Linz-Gmunden um den Nennwert der Aktien, der in Prioritäten der Elisabethbahn (zum Kurs von 90 %) ausbezahlt wurde. Die Elisabethbahn hat nach Eröffnung der Hauptbahn die Strecke Linz-Lambach aufgelassen und betrieb die Strecke Budweis-Linz weiter mit Pferden, die Strecke Lambach-Gmunden mit den dort 1854 eingeführten Lokomotiven. Am 18. August 1869 begann sie die Strecke Budweis-Linz auf Vollspur und für Dampfbetrieb umzubauen, wobei auch die ursprünglich geplante und später zugunsten von Linz aufgegebene Strecke von Mauthausen bis Lest in wenig geänderter Lage (St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Lest) erbaut wurde. Am 2. Dezember 1872 verkehrte der letzte Personenzug der Budweis-Linzer Pferdeeisenbahn.

Darstellung eines Personentransportes auf der Linz-Budweiser Eisenbahn. (Nach einem Original von Mathias Schönerer.)

Der Luftgasgenerator im Eisenbahnbetriebswerk.

Von Oberregierungs- und Baurat Dr.-Ing. **Velte**, Elberfeld.

Zur Untersuchung der Zweckmäßigkeit von Luftgasgeneratoren in Eisenbahnbetriebswerken sind die Bedürfnisse zu unterscheiden, die sich ergeben aus solchen Feuerstellen, bei denen

a) sich Leuchtgas schon bewährt hat, wie Radreifenfeuer, Lötpistolen, Anwärme- und Auftaubrenner, kleine Werkzeugöfen, Weißmetallschmelzöfen, Gasbeleuchtungseinrichtungen, Kaffeekocheinrichtungen, Badewasseröfen, Sandtrockenöfen und dgl.,

b) bislang mit festen Brennstoffen befriedigend gefeuert wurde, bei denen durch Zentralisierung der Brennstoffverbrauchsstellen einerseits an Brennstoff und Bedienung gespart, andererseits aber der Versuchung gesteuert werden kann, die unüberwachbar zur Verfügung stehenden Kohlen unwirtschaftlich zu verbrauchen, weil der Verbrauch gasförmigen Brennstoffes leichter überwacht werden kann, und

c) durch neuartige Anwendung des Gases eine erhöhte Betriebsbereitschaft und eine bessere Ausnutzung der Werksanlagen sowie der Lokomotiven erreicht werden kann.

Gegenüber dieser Aufgabenstellung soll die Leistungsfähigkeit des Luftgasgenerators hinsichtlich seines Wirkungsgrades, seiner Belastungsfähigkeit und seiner Gestehungs- und Betriebsunkosten geprüft werden.

Der in sehr vielen Fällen fast 24stündige Betrieb der großen Eisenbahnbetriebswerke bietet eine sehr günstige Vorbedingung für die Anwendung des Luftgasgenerators, da hier dem Hüttenbetrieb, der heute ohne Gasgenerator gar nicht mehr denkbar ist, ähnliche Bedingungen vorliegen, oder durch geeignete Maßnahmen sich schaffen lassen. Denn für einen wirtschaftlichen Gasgeneratorbetrieb ist eine möglichst gleichmäßige Belastung des Generators und eine ausreichende Mindestbelastung anzustreben.

Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Darstellung soll an Hand der schematischen Darstellung nach Abb. 1 der Aufbau

Abb. 1.

und die Wirkungsweise einer Luftgasgeneratoranlage, wie sie für Eisenbahnbetriebswerke in Frage kommt, erläutert werden.

Von dem Luftventilator 1 wird über einen Schieber nach dem Unterteil der Generatorschächte A (in der schematischen Darstellung nach Abb. 1 ist nur einer veranschaulicht) je nach der Belastung Wind von einer Pressung von 5—100 mm W. S. hinein-

gepreßt. Diesem Wind wird über das Ventil 8 etwas Dampf zugesetzt, der von dem Dampferzeugungskühler D abgeleitet wird, dessen Wirkungsweise noch weiter unten erläutert ist. Auf 1 kg vergasten Brennstoff werden etwa 0,3 kg Dampf von 0,4 Atmosphären Spannung zugesetzt. Das so gebildete Dampfluftgemisch wird durch den Generator hindurchgeführt, wobei sich nach den bekannten Vorgängen im Generator Kohlenoxyd, Wasserstoff, leuchtgasartige Bestandteile, Wasserdampf, Reste nicht zersetzter Kohlensäure und nicht zersetzter Luft bilden und im oberen Teil des Generators ansammeln. Es hat sich dabei ein Gemisch von Dämpfen und von wirklichen Gasen gebildet. Die Dämpfe sind deshalb lästig, weil sie bei Temperaturerniedrigungen kondensieren und infolge ihres höheren spezifischen Gewichtes in der Leitung an Parallelflächen ausfallen würden. Die Reinigungseinrichtung wurde daher so eingerichtet, daß diese dampfförmigen Bestandteile soweit als notwendig herausgekühlt und geschleudert werden können.

Abb. 2.

Das Herauskühlen erfolgt durch den Dampferzeugungskühler D und den Hordenkühler E.

Dem Dampferzeugungskühler D werden die heißen Gase über das Eckventil 6 zugeleitet. Der Dampferzeugungskühler ist ein gewöhnlicher Abhitzekessel, der außen mit einer Zusatzfeuerung versehen ist, um mit Hilfe einer Gasfeuerung noch Dampf zu erzeugen, falls mit der verfügbaren Wärme des Gases bei Vergasung von Brennstoffen mit geringem Heizwert nicht genügend Dampf erzeugt werden kann.

In dem Hordenkühler E steigt das Gas von unten aus auf, während ihm von oben her fein verteiltes Wasser entgegenrieselt. Das oben an dem Hordenkühler E abgezogene Gas gelangt über das Ventil 5 in eine Gaszentrifuge 3. Vor dem Einführen des Gases in diese Zentrifuge wird dem Gas erneut über das Ventil 4 Dampf zugesetzt, da sich ein leichteres Aufschließen des Teeres beim Dampfzusatz herausgestellt hat. In die Zentrifuge wird ferner Wasser oder eine Teeremulsion eingesprüht. Aus dem Stoßscheider B, in den das Gas aus der Zentrifuge gelangt, fließen unten die flüssigen Bestandteile ab, während das ausgeschleuderte Gas nach oben abzieht.

Hinter dem Stoßscheider B ist noch ein Trockenreiniger C angeordnet, der aber für die Zukunft höchstwahrscheinlich entbehrlich sein dürfte, weil es wirkungsvoller ist, die Trocknung des Gases in einem kleineren Behälter mit zahlreichen Stoßflächen, z. B. Raschigringen, vorzunehmen, die Entschwefelung des Gases aber nur an solchen Leitungsabzweigen zu bewirken, die wirklich entschwefeltes Gas benötigen. Von dem Trockenreiniger aus wird das reine und kalte Gas in das Werk verteilt.

Die Gaszentrifuge 3 bringt das Gas ungefähr auf einen Druck von 200 mm Wassersäule. Falls man nicht große Rohrquerschnitte zur Fortleitung des Gases anwenden will, so muß das Gas in einem besonderen Gasverdichter 14 noch auf einen höheren Druck gebracht werden.

An sich hat der Generatorbetrieb gewisse Ähnlichkeit mit dem Dampfkesselbetrieb. Der Generatorheizer fährt genau so nach seinem Gasometer wie der Kesselheizer nach seinem Dampfmanometer und sorgt dafür, daß seine Gaserzeugung mit dem Gasverbrauch Schritt hält. Da die Gaserzeugung des Generators im wesentlichen Maße von der Menge der dem Generator A durch den Ventilator 1 zugeführten Vergasungsluft abhängig ist, so kann der Generatorheizer durch Veränderung des Winddruckes hinter dem Luftventilator 1 auch eine Veränderung der Gasleistung des Generators hervorrufen. Will man sich von dem Heizer unabhängig machen, so kann man einen der bekannten Automaten benutzen, die diese Einregelung der Gasleistung vornehmen.

Wenn auch der Generator den Belastungsschwankungen ziemlich schnell nach oben und unten zu folgen vermag, so ist doch anzustreben, daß diese Belastungsschwankungen nach Möglichkeit klein gehalten werden. Die verhältnismäßig großen Belastungsschwankungen zwischen etwa vorhandenem Sommer- und Winterbetrieb lassen sich durch Verteilung der Vergaserleistung auf mehrere Vergaser ausgleichen.

Die erste Generatorenanlage mit dem Zweck, die sämtlichen Feuerstellen des Betriebes über einen zentralen Gasgenerator mit gasförmigen Brennstoffen zu versehen und das Anheizen der Dienstlokomotiven damit zu bewirken, ist in Deutschland im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld bei dem Eisenbahnbetriebswerk Altenhundem (an der Eisenbahnstrecke Hagen-Siegen-Betzdorf gelegen) gebaut worden.

Die von der Firma Gafag in Frankfurt a. M. nach dem Schema in Abb. 1 gebaute Anlage ist in Abb. 2 mit dem Blick auf die Bedienungsbühne abgebildet.

Es sind dort, da mit einem nach der Sommer-, Übergangs- und Winterzeit sehr verschiedenartig betragenden Gasbedarf zu rechnen war, zunächst zwei Generatoren aufgestellt und die Fundamente für die Aufstellung eines dritten Generators eingerichtet worden. Jeder der beiden dort benutzten Generatorschächte besitzt einen lichten Durchmesser von 1,5 m. Es stehen also zunächst für den Sommerbetrieb 1,75 qm Generatorfläche und für den Winter 3,5 qm Generatorfläche zur Verfügung. Mit dieser Anlage können bei der Benutzung eines Generatorschachtes in 24 Stunden ungefähr 5,5 t Braunkohlen-

A
B
C
D
E
F
G
H
J
K
K
—— Gasleitung 125 ⌀ hochliegend.
– – – Gasleitung 125 ⌀ i. Boden verlegt.
–·–·– Gasltg. 46 ⌀ i. Boden.
N

A = Sandtrockenöfen. C = Kraftzentrale. E = Verwaltungsgebäude. F = Wagenwerkstätte. J = Schanzenschuppen.
B = Ausschlackergebäude. D = Betriebswerkstätte. G = Generatoranlage. H = Magazin. K = Lok-Stände.

Abb. 3.

briketts, bei Benutzung zweier Generatorenschächte in diesem Zeitraum 11 t Braunkohlenbriketts vergast werden.

Braunkohlenbriketts wurden zum Vergasen benutzt, weil

1. minderwertiger Brennstoff gewählt werden sollte,
2. der Wärmepreis in den Braunkohlenbriketts am günstigsten ist,
3. sie den einfachsten Betrieb bedingen und die hochwertigsten Gase und Teere liefern.

Mit der Anlage in Altenhundem können jedoch auch Steinkohle und Rohbraunkohle, wenn sie einigermaßen stückreich oder als sogenannte Knorpelkohle eingeliefert wird, vergast werden. Das Gas ist jedoch in den beiden Fällen minderwertiger. 1000 bis 1200 WE. gegenüber 1300 bis 1500 WE.

Aus 1 kg Braunkohlenbriketts werden im Mittel etwa 2,5 cbm Luftgas gewonnen, das einen mittleren Heizwert von 1400 WE. für 1 cbm besitzt. Die bei der Reinigung sich ergebende Ausbeute an Teer beträgt etwa 3 % des Brennstoffdurchsatzes. Der anfallende Teer besitzt eine mittlere Beschaffenheit zwischen gutem Urteer und Schwarzteer.

Gemäß dem Lageplan nach Abb. 3 sind eine große Reihe von Feuerstellen an das Rohrnetz angeschlossen. Von der Generatoranlage nach links zweigt ein Rohrstrang aus alten Rauchrohren ab, der das Gas nach den Sandtrockenöfen und nach der Heizung für die Aufenthaltsräume führt. Nach rechts hin von der Generatoranlage aus wird das Gas in die Betriebswerkstätte nach der großen Heizungsanlage zur Beheizung des Lokomotivschuppens und der Werkstätten, der Badewasserkessel usw. geführt. In den Lokomotivschuppen sind sämtliche Lokomotivstände mit einem Gashydranten versehen, um das Anheizen der Lokomotiven mit Gas vornehmen zu können. Am äußersten Ende des Gasverteilungsplanes liegt das Verwaltungsgebäude, wo ebenfalls Heizungskessel, Kessel für Badezwecke, zum Bereiten von Kaffee und Essen angeschlossen sind.

Abb. 4.

Abb. 4 zeigt die Anordnung der ausschwenkbaren, jeden Augenblick den Koksbetrieb gestattenden Brenner an den in Altenhundem zahlreich beheizten Gliederkesseln der Hausheizungen. Abb. 5 zeigt die Beheizung eines Kaffeekochkessels und Abb. 6 die Beheizung de Sandtrockenofens.

Abb. 5.

Die nach vorstehendem nötigen weit verzweigten Rohrleitungen, deren Neuanschaffung für die im Jahre 1922 beabsichtigte Ausführung zu annehmbaren Preisen und angemessener Lieferzeit nicht möglich war, wurden unter Verwendung altbrauchbarer Lokomotivrauchrohre und Lokomotivheizrohre gebaut. Um auch an den weiter entfernten Stellen und besonders auch zum Anheizen der Lokomotiven die nicht unbeträchtliche Gasmenge mit Sicherheit zur Verfügung zu haben, wurde wegen der verhältnismäßig engen Leitungen der Gasverdichter 14 (Abb. 1) auf einen Druck von 1000 mm WS. eingerichtet und zur Vermeidung von Teerausscheidungen in den Leitungen das Gas auf Leuchtgasreinheit gebracht. Die Leitungen sind vollkommen frei verlegt, damit man sie bequem überwachen kann.

Da im Augenblick abschließende Versuchsergebnisse noch nicht vorliegen, sollen im folgenden die für die Beurteilung der Größenverhältnisse und der zu erwartenden Betriebsergebnisse angestellten Erwägungen mitgeteilt werden:

1. Der Bedarf der Heizung wurde zu 620 t Koks je Jahr ermittelt.

2. Für die Betriebswerkstätte, Sandtrockenöfen und sonstigen Feuerstellen ergab sich ein Bedarf von 250 t Steinkohle je Jahr.

3. Für das Anheizen der Lokomotiven wurde der Bedarf je Jahr zu 660 t Steinkohle ermittelt.

Wenn man annimmt, daß von den letzten 660 t nur etwa ¾, also rund 500 t Steinkohle durch vergaste Briketts zu ersetzen sind, weil während der Erhitzung durch Gas auch der Koksstapel auf dem Rost der Lokomotiven teilweise verbrennt, und wenn man weiter schätzungsweise die ganze Brennstoffmenge mit einem Heizwert von 6500 WE. für 1 kg in Ansatz bringt, so

Abb. 6.

sind von der Generatoranlage im ganzen jährlich 8905×10^6 WE. zu erzeugen.

Zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Anlage und wegen der stoßweisen starken Beanspruchung des Betriebswerkes Altenhundem bei Störungen auf den Rheinstrecken und besonders beim Versagen der Rheinschiffahrt infolge Frost, soll zur Ermittelung der Größenverhältnisse der Anlage mit nur 300 Betriebstagen gerechnet werden. Es werden dann gebraucht:

während 100 Betriebstagen (ohne Heizung)	während 200 Betriebstagen (mit Heizung)
$\frac{750}{3} = 250$ t Steinkohle,	$\frac{620}{2} + 250 = 560$ t Steinkohle,
entsprechend $250\,\frac{6{,}5}{4{,}5} = 360$ t Brik.	$560\,\frac{6{,}5}{4{,}5} = 810$ t Briketts.

Hiernach würden also in einem Jahre ungefähr 2000 t Braunkohlenbriketts durchzusetzen sein. Zur Berechnung der Betriebskosten sollen die der Eisenbahnverwaltung augenblicklich (Juli 1924) erwachsenden Gestehungskosten frei Altenhundem, also einschließlich einer durchschnittlichen Fracht von 4,40 ℳ je Tonne in Anrechnung gebracht werden.

Hiernach betragen die Brennstoffpreise:
a) für Unionbriketts je Tonne 16,40 ℳ,
b) für Ruhrfettkohlen best meliert je Tonne 23,90 ℳ,
c) für Brechkoks je Tonne 37,40 ℳ.

Es sind nun die Vergasungskosten für 2000 t Braunkohlenbriketts festzustellen. Diese Unkosten setzen sich aus folgenden Beträgen zusammen:

1. K a p i t a l u n k o s t e n. Die Erstellung einer Vergasungsanlage nebst Rohrleitungen und Brenner mit allem Zubehör, wie sie auf Grund der neuesten Erfahrungen und der heutigen Gestehungskosten bei normalen Bauverhältnissen sich stellen würden, betragen 35 000 ℳ. Rechnet man mit 10 % Amortisation und 10 % Verzinsung, also insgesamt 20 %, so beträgt die Zinsenlast . . . . 7 000 ℳ

2. B e i d e r V e r g a s u n g ergibt sich mit Rücksicht auf den Wirkungsgrad des Generators ein Wärmeverlust, der nach Angabe der Literatur mit etwa 20 % in Ansatz zu bringen ist. Dies sind mithin 400 t Briketts, und die Tonne zu 16,40 ℳ gerechnet, mithin . . . . 6 600 ℳ

3. W a s s e r v e r b r a u c h. Zur Reinigung des Gases von Staub und teerigen Verunreinigungen sind für die Tonne Briketts 10 cbm Wasser erforderlich.

zu übertragen 13 600 ℳ

Übertrag 13 600 ℳ

Für 2000 t Briketts ergeben sich mithin 20 000 cbm Wasser. Dieses Wasser muß aus der Hundem auf etwa 20 m Druckhöhe gebracht werden, weshalb für 1 cbm 5 ₰ in Ansatz gebracht werden, mithin . . . 1 000 ℳ

4. Kraftverbrauch. Für die Herstellung der Vergasungsluft, den Antrieb der Zentrifuge und den Antrieb des Verdichters werden auf die Tonne Briketts umgerechnet 40 PS/st. benötigt. Ein Gasmotor verbraucht für 1 PS/st. = 0,8 kg Braunkohlenbriketts. Hieraus ergibt sich bei 100% Vergasungsunkosten ein Geldaufwand für Kraftverbrauch: 2000 . 0,032 . 16,40 = 2 100 ℳ

5. Die Bedienung der Generatoranlage erfolgt je Schicht durch einen Mann, so daß also im 24-Stundentag drei Mann erforderlich sind. Für das tägliche Entschlacken und Leeren der Teergrube wird für eine Schicht ein weiterer Mann in Ansatz gebracht, so daß also für den 24-Stundentag vier Mann gebraucht werden. Es ist also zu rechnen mit 32 Arbeitsstunden zu 0,6 ℳ = 19,20 ℳ für den Tag und in 350 Tagen = ... 6 700 ℳ

zusammen also 23 400 ℳ

Der Preis für die Vergasung von 2000 t Braunkohlenbriketts beträgt nach vorstehendem 23 400 ℳ. Die 2000 t Briketts würden frei Altenhundem kosten 32 800 ℳ. (Wenn unter 4. mit 100 % Vergasungsunkosten gerechnet ist, so ist also sehr ungünstig gerechnet.)

Abb. 7.

Gegenüber diesen Unkosten sind nun folgende Ersparnisse in Rechnung zu stellen:

1. Unterschied zwischen dem Wärmepreis im Koks und Steinkohle einerseits und Braunkohlenbriketts andererseits. Nach den oben angegebenen Brennstoffpreisen kosten die 620 t Koks 23 200 ℳ. Die 750 t Ruhrkohle 17 950 ℳ. Der gesamte Brennstoffverbrauch je Jahr also 41 150 ℳ. Da die 2000 t Braunkohlenbriketts je 16,40 ℳ nur 32 800 ℳ kosten, so ergibt sich eine Ersparnis von . . . . 8 350 ℳ

2. Ersparnis von Arbeitskräften. Nach den gemachten Feststellungen können im Jahresdurchschnitt erspart werden: acht Mann an den Feuerstellen und zwei Mann beim Anheizen der Lokomotiven. Es werden erspart im ganzen 10 Mann = 80 Stunden je Tag oder 365 . 80 = 29 200 Stunden. Mit Stundenlohn von 0,6 ℳ je Stunde, also . . . . 17 500 ℳ

25 850 ℳ

Schon allein nur aus diesen beiden Posten ergibt sich eine Ersparnis von 25 850 ℳ weniger 23 420 ℳ = 2430 ℳ.

Da die übliche Anheizdauer beim Anheizen einer C 12-Lokomotive 4—5 Stunden beträgt, das Anheizen der Lokomotive mit Gas unter gleichen Verhältnissen auf den gleichen Zustand sich aber in 1½ Stunden vornehmen läßt, so ergibt sich daraus eine stärkere Ausnutzungsmöglichkeit des Lokomotivbestandes. Für die Altenhundemer Verhältnisse würde entstehen eine Ersparnis von ½—1 Lokomotive im Jahr. Nur angenommen ½ Lokomotive bei einem Anschaffungswert von 150 000 ℳ, einer Amortisation und Verzinsung von 20 % ergibt eine Ersparnis von 15 000 ℳ je Jahr.

Der Umstand, daß in Altenhundem für andere Zwecke schon an Stelle einer üblichen, vielfach unzuverlässigen Sauggasanlage eine vollwertige mit Feinreinigung und allen Reserven versehene Gaserzeugungseinrichtung vorhanden ist, bietet die Möglichkeit, die gesamte elektrische Kraftversorgung des Betriebswerkes durch Selbsterzeugung zu decken. Die sich hieraus ergebende Ersparnis errechnet sich wie folgt:

Für eine kW-Stunde werden benötigt ungefähr 0,815 kg Braunkohlenbriketts, wenn man für den etwa 400 000 kW für das Jahr betragenden Stromverbrauch Gasmaschinen aufstellt. Diese Maschinen kosten einschließlich des elektrischen Generators und Montage etwa 50 000 ℳ. Amortisation und Verzinsung mit 20 % gerechnet ergibt je Jahr 10 000 ℳ. Rechnet man die Bedienung mit 5400 ℳ, so ergeben sich die gesamten Unkosten von 15 400 ℳ. Bei 400 000 kW/st. ergibt sich ein Brikettverbrauch von 326 t und bei Berücksichtigung der Vergasungsunkosten mit 100 % und einem Tonnenpreis der Briketts von 16,40 ℳ einschließlich der oben angegebenen Unkosten ein Preis der kW-Stunde von 6,5 ₰. Das günstigste Angebot, das in absehbarer Zeit für Altenhundem zu erwarten wäre, sieht einen kW-Stundenpreis von etwa 12 ₰ vor. Hieraus wäre also eine Ersparnis möglich von etwa 21 000 ℳ.

Außer diesen zahlenmäßig zu erfassenden Ersparnissen sind diejenigen zu berücksichtigen, die sich durch die günstigere Verbrennung an den Feuerstellen ergeben. Während bei gasförmigem Brennstoff mit Luftüberschuß von höchstens 20 % zu rechnen ist, ist ein solcher bei festen Brennstoffen im Mittel mit 300 % anzunehmen.

Abb. 8.

Diese große Menge an Luftüberschuß, die wärmeabschleppend wirkt, macht sich besonders bei Öfen mit hoher Arbeitstemperatur sehr schädlich fühlbar.

Für die Eisenbahnwerke kommen aber nicht nur diese allgemeinen Vorteile in Frage, sondern auch der Umstand, daß in den Betriebswerken die Kohle überall greifbar und zugänglich gelagert ist. Sind die Feuerstellen mit Gasfeuerung versehen, dann entfällt die Möglichkeit, der Verführung des unwirtschaftlichen Verbrauchs zu erliegen. Die leichte Überwachbarkeit des Gasverbrauchs an den Feuerstellen macht es dagegen möglich, auf sparsamen Betrieb hinzuwirken.

Bei der ersten Anlage in Altenhundem sind naturgemäß längst nicht alle Möglichkeiten erschöpft worden, die die Generatorgasanlage an sich bietet, da der Entschluß gefaßt wurde, als die Bauarbeiten schon ziemlich weit vorgeschritten waren. Besonders hätte die Heizungsanlage wesentlich vereinfacht werden können. Der große Schornstein und die großen Keller, die für die trockene Lagerung des Kokses unbedingt notwendig waren, hätten z. B. erspart werden können.

Hierzu kommen noch Vorteile, die nur bei Anwendung des Gases möglich sind. Es sind vor allen Dingen Brennereieinrichtungen zum Auftauen von eingefrorenen Teilen, zum Richten verbogener Teile und zum wirkungsvollen Anheizen der Lokomotiven.

Abb. 7 zeigt den Brenner, wie er zum Anheizen von Lokomotiven benutzt wird. Seine Wirkungsweise ist in Abb. 8 im Schema bei einem Schnitt durch den Lokomotivkessel dargestellt.

Die Lokomotivstände sind in Altenhundem je mit einem Gasanschluß versehen. Zum Anheizen einer G 12, die in Altenhundem hauptsächlich in Frage kommt, werden in 1½ Stunden 180 cbm Luftgas gebraucht, berechnet auf Atmosphärentemperatur und Atmosphärenspannung; dabei wird im Kessel ein Druck von 1 bis 2 Atmosphären erzeugt, wozu sonst 4 bis 5 Stunden gebraucht werden, sofern keine besonderen Hilfsmittel zum Anfachen des Feuers zur Anwendung kommen.

Bei den Wirtschaftlichkeitserwägungen ist die Ausnutzung des Teers, der bei 2000 t Durchsatz mit etwa 60 t anfällt, noch nicht berücksichtigt worden, weil eine Verwertung über den Heizwert hinaus noch nicht gelungen ist.

Reichsbahngesetz und Reichsbahnstatut.

Von Oberregierungsrat Dr. **W. Spieß** (Frankfurt a. M.).

In ganz anderer Weise als sonst unsere Gesetze in Deutschland nach eingehenden ministeriellen Vorarbeiten, nach langen parlamentarischen Kommissionsberatungen und Verhandlungen zustande kommen, ist das große Gesetzeswerk entstanden, das im Wortlaut in der letzten Nummer dieser Zeitung dem Leserkreise unterbreitet worden ist. Der Werdegang ist bekannt und braucht hier nicht nochmals dargestellt zu werden. In kritischem Rückblick und Urteil über das Geleistete aber darf nun wohl ein Fazit gezogen werden, und — gleich hier sei es gesagt: Was trotz all dem außergewöhnlichen, das an Hinderung und Bedenknis aus den Verhältnissen sich ergab, geschaffen worden ist, das kann den Vergleich mit vielem früher in gemächlichster Ruhe und Sicherheit legislatorisch Produziertem getrost aushalten.

Die Dawesvorschläge hatten in Verfolg früherer von deutscher Seite gegebenen Anregungen in Empfehlung gebracht, die Reichsbahn mit 660 Goldmillionen jährlich bzw. mit 11 Goldmilliarden total an der Reparationsleistung des Deutschen Reiches gesondert teilnehmen zu lassen. Nicht zuletzt wohl in Konzession an ein seit Jahren in Deutschland propagiertes Mißtrauen gegen den früheren rein fiskal-administrativen Reichsbahnbetrieb, in Konsequenz auch der Tatsache, daß das Deutsche Reich seit November 1923 nicht mehr zweifelsfrei finanzkräftig genug erschien, den Betrieb der Reichsbahn dauernd und unter allen Umständen sicher zu finanzieren, hatten die Gutachter die Konstruktion der Reichsbahn als besonderer Gesellschaft in Vorschlag gebracht und angesichts des ungemeinen Finanzinteresses, das die Reparationsgläubiger mit solcher Gesellschaft verband, ein weitgehendes Einflußrecht auf die Verwaltung und ein noch tiefergreifendes Kontrollrecht gegenüber der Geschäftsführung ins Auge gefaßt. — An diesen Tatsachen war nach Annahme des Gutachtens nicht mehr zu rütteln. Dem Errichtungskomitee aber wurde nunmehr die Aufgabe zuteil, unter Festhaltung dieser Gesichtspunkte eine Betriebsinstitutsform zu bauen, die nicht nur ein lebensfähiges, sondern auch ein f ü r d e n d e u t s c h e n G e i s t u n d d i e d e u t s c h e W i r t s c h a f t e r t r ä g l i c h e s W e s e n aufzeigte. Die Aufgabe ist von den vier Männern des Komitees und nicht zuletzt wohl von seinen deutschen Mitgliedern gelöst worden.

Im einzelnen waren an den Vorschlägen der Gutachter für die Eisenbahngesellschaft drei Punkte vor allem Gegenstand der Kritik gewesen: Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, die Machtbefugnisse des Kommissars und die Beeinträchtigungen der Tarifhoheit; — in allen drei Punkten hat das Errichtungskomitee die Dinge entscheidend zum Besseren gewandt. Darüber hinaus aber hat es — und das war technisch vielleicht die größere Leistung — auch in den mannigfachen Punkten, in denen das Gutachten und seine Anlagen noch über rudimentärste Ansätze und Formen nicht hinausgekommen war, wirklich brauchbare Unterlagen für praktisches Arbeiten und Wirken gegeben.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates nach dem Gutachten ist bekannt: 18 Mitglieder; neun vom Treuhänder der Reparationsobligationen ernannt; die neun anderen vorläufig zwar reichsseitig bestellt; für die Zeit nach Begebung der 2 Goldmilliarden Vorzugsaktien aber das Reichsernennungsrecht auf 5 Mitglieder beschränkt, während die restlichen vier dann von den Vorzugsaktionären zu wählen waren und sehr wohl Ausländer sein konnten. Der Gefahr der Überfremdung des Verwaltungsrates, die nach diesem Vorschlag geschaffen war, stand als ebenwertiger Ausgleich nicht gegenüber, daß der Treuhänder auch 5 Deutschen auf seinen 9 Verwaltungsratsposten Sitz geben konnte. — Heute m ü s s e n auch die von den Vorzugsaktionären ernannten Mitglieder Deutsche sein, so daß der deutsche Mitgliederbestand Neun als Minimalzahl hat, die im äußersten Falle ausschlaggebende Mehrheit um deswillen bedeutet, weil der Präsident entscheidendes Votum besitzt und Deutscher sein muß. — Die Verbesserungen im deutschen Sinne sind damit noch nicht erschöpft. Nach dem Gutachten mußte, wenn Vertreter der Vorzugsaktionäre im Verwaltungsrate saßen, der Präsident aus ihrer Zahl entnommen werden. Heute gilt dies erst, wenn drei Vertreter der Vorzugsaktionäre im Verwaltungsrate Platz haben. Da auf je 500 Goldmillionen Vorzugsaktien nur ein Verwaltungsratsmitglied entfällt, wird dies aber erst eintreten, wenn die Gesellschaft 1½ Goldmilliarden Vorzugsaktien begeben hat. Dies dürfte nicht allzubald geschehen; denn einmal ist die Plazierung dieser ungeheuren Aktienbeträge nicht von heute auf morgen durchzuführen, und dann stellen auch die nicht begebenen Vorzugsakien für die Gesellschaft einen Notpfennig dar, den möglichst in der Hand zu behalten ihr eifrigstes Bestreben sein dürfte. Solange aber nicht anderthalb Goldmilliarden Vorzugsaktien begeben sind, bzw. solange nicht drei Vertreter der Vorzugsaktionäre im Verwaltungsrat sitzen, kann ein beliebiges deutsches (insbesondere auch ein von der Reichsregierung ernanntes) Mitglied zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt werden.

Der Umstand, daß der Kommissar unter Umständen das Recht haben sollte, die Reichsbahn zu verkaufen, war in der deutschen öffentlichen Diskussion über das Gutachten vielfach das für ablehnende Stellungnahme entscheidende Argument. Im Ergebnis der Arbeiten des Errichtungskomitees ist dieses Recht überhaupt beseitigt; und auch sonst sind die Rechte des Kommissars stark eingeengt worden. Nach dem Gutachten hatten wir für die Kompetenzen des Kommissars drei Etappen, die sich schlagwortartig folgendermaßen bezeichnen ließen: Normale Verhältnisse: Informationsrecht. — Gefährdung der Reparationsrechte: Kommissarisches Recht zum Eingreifen bei Gesellschaftsorganen (Generaldirektor — Verwaltungsrat). — Zahlungsrückstand: Rechtlosigkeit des Deutschen Reiches, Willkür des Kommissars. Außerdem aber in allen Fällen (und das war praktisch vielleicht das Gefährlichste): k e i n R e c h t s w e g g e g e n d e n K o m m i s s a r u n d s e i n e E n t s c h e i d u n g e n ! — Heute hat der Kommissar: bei normalem Verlaufe auch das Informationsrecht; im Fall der Bedrohung der Reparationsrechte ebenfalls wie früher das Recht des Eingreifens bei den Gesellschaftsorganen (der Verwaltungsrat ist, wenn er sich dem Kommissar anschließt, berechtigt, statt mit sonstiger drei Viertel-Mehrheit mit einfacher Mehrheit den Generaldirektor abzuberufen); im — entscheidenden — Falle des Zahlungsrückstandes bzw. Verzugs aber kann heute der Kommissar zunächst nur Einzelanordnungen treffen (bestimmen, daß Ausgaben unterbleiben, Tarife erhöht werden, Generaldirektor wechselt); und, wenn Zahlung gesichert ist, so enden sogar allsobald wieder diese kommissarischen Ausnahmebefugnisse. Nur bei dauerndem Zahlungsverfall (Verzug von über 6 Monaten, Zahlungen auch nicht aus allgemeinen Reichsmitteln) kann der Eisenbahnkommissar ihm und dem Treuhänder nötig erscheinende Verwaltungsmaßnahmen treffen; insbesondere selbst die Betriebsführung übernehmen und f ü r d e n B e t r i e b e n t b e h r l i c h e Gegenstände veräußern. Ultima ratio ist dann schließlich noch die

Verpachtung des Betriebsrechtes; doch muß zuvor erst durch den neutralen Schiedsrichter diese Verpachtung als nötig und geeignet zur Sicherung des Reparationsobligationendienstes erkannt werden. Aber auch sonst, in jedem Stadium und bei jeder Meinungsverschiedenheit zwischen Kommissar und Reichsregierung oder Gesellschaft, kann heute der Schiedsrichter angerufen werden, so daß zur Willkür des Kommissars schlechterdings kein Raum mehr bleibt.

Die Frage der Tarifhoheit war weniger auf Grund klarer Vorschläge in Anlage 4 des Gutachtens als wegen der mannigfachen Bemerkungen der Experten im Motivbericht der Anlage 3 Gegenstand der Sorge in Deutschland gewesen. Kernproblem war: Bleiben bei Durchführung der Gutachtenvorschläge unsere Bahnen ein deutsches Wirtschaftsinstrument, oder werden sie einer englischen Angst vor Dumping zuliebe degradiert zu rein egoistisch-fiskal arbeitenden Anstalten? Die Arbeit des Errichtungskomitees hat als Antwort die grundsätzlich uneingeschränkte Anerkennung der Tarifhoheit des Reiches uns geschenkt. An Stelle der mehr akademischen Betrachtungen der Gutachtenreferenten ist eine klare gesetzliche Regelung getreten, die bestimmt, daß die neue Gesellschaft zunächst die ihr jetzt überkommenden Tarife anzuwenden und zu Änderungen der Normaltransportgebühren und der Teile I (A und B) unserer Güter-, Personen- und Tiertarife (soweit sie nicht ohnehin Gesetz sind) die Genehmigung der Reichsregierung ebenso fordert wie zur Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen und Ausnahmetarifen sowie alle sonstigen Tarifvergünstigungen. Über diese Verankerung des status quo hinaus kann die Reichsregierung beliebig Ermäßigungen der Personen- und Gütertarife und sonstige Änderungen der Tarifbestimmungen verlangen, die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für nötig erachtet. Können Gesellschaft und Reichsregierung sich nicht einigen, so entscheidet das neu gebildete Eisenbahngericht oder gar der neutrale Schiedsrichter. — Ihre Grenze findet die Betätigung der Tarifhoheit des Reiches nur an den absolut vitalen Interessen der Gläubiger der äußeren Schulden der Gesellschaft: der Reparationsobligationen und der Vorzugsaktien. Die Einnahmen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Obligationen sowie der Vorzugsdividende und Einziehung der Vorzugsaktien erforderlich sind, dürfen durch die Ausübung der Tarifhoheit nicht gefährdet werden.

Die gleiche Schranke gilt aber überhaupt für die Betätigung der gesamten Eisenbahnhoheit des Reiches gegenüber der Gesellschaft. Für die Klärung der Handhabung der künftigen Strecken-, der künftigen Betriebspolizei usw. hatte das Gutachten so gut wie nichts gegeben (übrigens billigerweise auch kaum etwas geben können). Demgegenüber bringt § 31 des Gesetzes die reichsseitige Genehmigungspflicht für Personenzugfahrplan, Streckenbetriebseinstellung, Bahnhofsschließung, Konstruktionsänderungen im Sicherungswesen u. dergl. m. — In einer zwar nicht die Entente, um so mehr aber die deutschen verschiedenen Ressorts berührenden Frage ist hier die Kompetenzabgrenzung zwischen Reichsbahn und Reichsregierung klar vollzogen worden, was als quasi „angesichts des Feindes“ vollbracht gewertet sein will. Handelt es sich dabei doch um schwierigste Fragen; z. B. die äußerst flüssige Grenze, wie weit das Reich hoheitsmäßig und wie weit es nur als Gesellschafter, als Einbringer und dinglicher Rückforderungsgläubiger der Reichsbahnsubstanz in Betracht kommt. — Bei der elektrischen Zugförderung, deren Ausdehnung oder Einschränkung unter Reichsgenehmigung gestellt ist, kreuzen sich beide Fäden. Bei der Genehmigung zum Erwerb oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen kommt vielfach kaum mehr ein betriebspolizeiliches Interesse in Frage, und ähnliche Verästelungen liegen beim § 9 des Gesetzes vor, nach dem die Gesellschaft einmal verpflichtet ist, den Betrieb der Reichsbahnen sicher zu führen, zum anderen aber auch nach dem jeweiligen Stande der Technik die Reichsbahnanlagen auf ihre Kosten gut zu unterhalten und weiterzuführen. Immerhin sind diese Fragen, im Gegensatz zum Stande, nach dem Gutachten, nach dem jetzigen Gesetz wieder viel weniger praktisch bedeutsam; denn das Errichtungskomitee hat die Gesellschaftskonstruktion des Gutachtens selbst grundlegend umgestaltet.

Das Gutachten sah eine Aktiengesellschaft vor. — Sie wäre eine wirklich dem Reich wesensfremde Kapitalkraft gewesen, mit der eine Auseinandersetzung bis ins Äußerste erforderlich gewesen wäre. Das Gutachten war über die Konstruktion der Notverordnung vom 12. Februar weit hinausgegangen, hatte eine „Privatisierung“ vorgeschlagen, die notwendigerweise — wenn das Eigentum der Reichsbahn, wie gleichzeitig verkündet, dem Reich verbleiben sollte — zu einer der vielen Zwittelösungen von Trennung von Bahneigentum und -betrieb hätte führen müssen, wie sie heute kaum ein Fachmann, und insbesondere auch Acworth als Wissenschaftler nicht mehr empfiehlt. — Im Reichsbahngesetz ist das Wort „Aktiengesellschaft“ nicht mehr zu finden, und das Handelsgesellschaftsrecht des H. G. B. ist heute, abgesehen von einer Reihe bestimmt aufgeführter meist sehr nebensächlicher Bestimmungen, ausdrücklich[1]) nicht mehr als anwendbar erklärt. Die Gesellschaft hat zwar noch „Aktien“, aber diese gewähren nur noch ein Recht auf Dividende, nicht aber mehr auf Beteiligung an der Verwaltung der Gesellschaft, und sie sind daher ihrem Wesen nach, privatgesellschaftsrechtlich gesprochen, überhaupt keine Aktien, sondern Genußscheine. Als solche sind sie eine sehr begrüßenswerte Einrichtung. Gelingt es, wie Acworth und Leverve es für möglich erachten, die Reichsbahn auf eine vielleicht fünfprozentige Verzinsung zu bringen, so gebührt von vollen Rechtswegen nicht nur dem Reiche sein Teil, sondern es mag auch der früheren Eisenbahnländer gedacht werden, die (abgesehen von der Liberierung von ihren Staatsschulden) an der Abfindung des Staatsvertrages — trotz auch ihnen vielfach zu Gute gekommener Inflation — eine Enttäuschung erlebt haben.

Aus dem rein Skizzenhaften des Gutachtens ist das Wesen der Vorzugsaktien erst vom Errichtungskomitee herausgearbeitet worden. In der jetzt wieder prinzipiell öffentlich-rechtlich und „sui juris“ gearteten Natur der Reichsbahngesellschaft stellen die Vorzugsaktien das am stärksten ans Privatgesellschaftliche anklingende Element dar. — Kein Wunder; sind sie doch auch in erster Linie auf wirklichen finanziellen Effekt in privatwirtschaftlichem Sinne abgestellt. — Die für ihre Emissionen in Aussicht genommenen Bedingungen erscheinen — selbst wenn die von Serie zu Serie neu festzusetzenden Zinssätze zunächst noch ganz dahingestellt bleiben — schon im übrigen in zwei Beziehungen extraordinär günstig für den Bezieher, so daß andere — der Gesellschaft (nach § 8 Ges. und § 9 Satz.) ja auch in gewissem Rahmen freigestellte — Geldbeschaffungen unter Umständen sich als empfehlenswerter erweisen dürften. Einmal ist es wohl ein einzig dastehendes Recht, das keine andere Kapitalsanlage gewährt, daß die Dauer der Konzession des Schuldnerbetriebs so lange in Kraft bleibt, bis es gelungen ist, die sämtlichen Vorzugsaktien (wie auch Reparationsobligationen) zu tilgen. Hierin liegt eine dingliche Sicherung von mit fortschreitender Reparationsobligationentilgung stets wachsendem Ausmaße. — Sodann aber bildet auch die Rückzahlung mit 20 oder 10 % über pari auf 25 bzw. 35 Jahre hinaus einen außerordentlichen Überwert, der neben der absoluten Sicherheit die Aktien sehr begehrt machen dürfte. Bis 7 % kann die Reichsbahngesellschaft Zins auf die Serien der Vorzugsaktien konzedieren, ohne bei der Emission der Genehmigung der Reichsregierung nochmals zu bedürfen. — Vor vier Wochen in Deutschlands seit Jahrhunderten fatalster Zinszeit brachte die Metallbank und Metallurgische Gesellschaft 7½proz. Goldvorzugsaktien heraus, die in jedem der nächsten Jahre mit 105 bzw. 104, 103, 102, 101, 100 % rückzahlbar und mit einer Option auf Stammaktien ausgestattet waren. Der Emission war kein voller Erfolg beschieden. Zur Abmessung der Emissionschancen eines Instituts gleich der Reichsbahn in demnächst hoffentlich weniger krisen-

[1]) Nach dem Gutachtensvorschlag hätte das H. G. B. für die Reichsbahn-*Aktien*gesellschaft gegolten. Bei dankbarster Würdigung der Rezension meiner letzten Schrift durch Herrn Dr. O. in diesen Spalten darf ich dies hier doch wohl wiederholt feststellen.

hafter Zeit sind aber diese von einem Privatinstitut gewählten Konditionen immerhin ein gewisser Beitrag. — Wir können uns teurer geben!

Ähnlich wie das Wesen der Vorzugsaktien ist auch die Stellung des Vorstandes, insbesondere des Generaldirektors, obzwar er reichlichst rechtliche und noch mehr moralische öffentliche Pflichten haben wird, sehr stark aufs Privatwirtschaftliche abgestellt: Er ist Angestellter auf Kündigung bzw. Zeit, bzw. auf Widerruf; und auch sonst regelt sich seine Stellung nach privatgesellschaftlichen, geschäftlichen Normen. — Ein Gegensatz zu der Behandlung, die die Beamten- usw. Fragen im Reichsbahn-Personalgesetz gefunden haben; denn der Sinn aller Bestimmungen dort kann auf die Formel gebracht werden: Erhaltung der Rechtsstellung des Reichsbeamten auch für den Reichsbahnbeamten! — Der Gegensatz ist aber nicht nur berechtigt, sondern sogar logisch zwingend gegeben. Denn wie war es bisher? Es wurde geklagt im Staatsbetrieb über das Bürokratentum an der Spitze; und es wurde geklagt im Privatbetrieb über die unsoziale Behandlung, die ungesicherte und ungenügende Entlohnung der breiten Bedienstetenmasse. Die neue Organisation wägt beides und sucht von beiden das Beste zu behalten.

So steht das ganze Reichsbahnwerk vor uns: Ein deutsches Werk! — Die Zweifel, die den Gutachtensvorschlägen gegenüber noch gemacht werden konnten, sind beseitigt. Auch derjenige, der seinerzeit den Gutachtern die bona fides nicht zuzuerkennen bereit war, sieht seine schwersten sachlichen Bedenken zerstreut, sieht unsere Reichsbahn in einer von der Februar-Regelung grundsätzlich nicht mehr allzu verschiedenen Form erhalten. Die Reparationsverpflichtung war längst zuvor schon unvermeidlich und nur eine Frage der Zeit. — Aber auch: Ein technisch gelungenes, ein gschlossenes Werk! — Errichtet in Zeiten politischer Höchsttemperatur, auf deutscher Seite von Männern, die zu Hause g. F. eine weder vor Leistung noch Charakter Halt machende Kritik von größter Unbarmherzigkeit erwartete, und die außen jeder erdenklichen Art von Schwierigkeit sich gegenübersahen. — Ein Werk, das in jedem Sinne Tat bedeutete! — Die Tat soll unvergessen bleiben.

Entwurf eines Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz).

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

§ 1.

(1) Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übt ihre Befugnisse durch Beamte (Reichsbahnbeamte), Angestellte und Arbeiter aus.

(2) Die Ernennung zum Reichsbahnbeamten setzt den Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit voraus. Durch Staatsverträge festgelegte Ausnahmen bleiben unberührt.

§ 2.

Soweit die Reichsbahnbeamten nicht unter dem ausdrücklichen Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellt werden, gelten sie als auf Lebenszeit angestellt.

§ 3.

(1) Der Reichsbahnbeamte hat seine Dienstgeschäfte unter Wahrung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen und durch sein Verhalten in und außer dem Dienste der Achtung, die sein Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen.

(2) Über Angelegenheiten der Gesellschaft, deren Geheimhaltung ihrer Natur nach erforderlich oder vorgeschrieben ist, hat der Reichsbahnbeamte Verschwiegenheit zu beobachten, auch nachdem das Dienstverhältnis gelöst ist. Bevor ein Reichsbahnbeamter als Sachverständiger ein außergerichtliches Gutachten abgibt, hat er dazu die Genehmigung einzuholen. Ebenso haben Reichsbahnbeamte, auch nachdem das Dienstverhältnis gelöst ist, ihr Zeugnis über Tatsachen, auf die sich ihre Verpflichtung zur Verschwiegenheit bezieht, insoweit zu verweigern, als sie nicht von dieser Verpflichtung im Einzelfall entbunden sind.

(3) Die Ausübung eines Nebenerwerbes oder einer Nebenbeschäftigung, der Eintritt in den Vorstand, Verwaltungs- oder Aufsichtsrat einer auf Erwerb gerichteten Gesellschaft und die Annahme von Geschenken oder Belohnungen in bezug auf ihre Dienstgeschäfte ist den Reichsbahnbeamten nur mit Genehmigung gestattet.

§ 4.

Die einstweilen in den Ruhestand versetzten Reichsbahnbeamten sind bei Verlust des Wartegeldes zur Annahme eines ihnen übertragenen Reichsamts oder eines ihnen angebotenen Gesellschaftsdienstes verpflichtet, wenn das Amt oder der Dienst ihrer Berufsbildung und die Amts- oder Dienstbezeichnung sowie das Diensteinkommen der früheren Tätigkeit im Gesellschaftsdienst entsprechen.

§ 5.

(1) Die Dienststrafgerichte des Reichs sind für die Reichsbahnbeamten zuständig.

(2) Die Reichsbahnbeamten sind für die Besetzung der entscheidenden Dienststrafgerichte wie Reichsbeamte zu behandeln.

(3) Die Personalordnung bestimmt, welche Vorgesetzten für die Verhängung von Ordnungsstrafen zuständig sind.

§ 6.

Die Reichsbahnbeamten haben für ihre Vertretung gegenüber der Gesellschaft die gleichen Rechte und Pflichten wie sie gesetzlich für die Reichsbeamten gegenüber der Reichsverwaltung gelten.

§ 7.

Die Personalordnung kann für die Feststellung und Einbringung von Fehlbeträgen für die Reichsbahnbeamten Vorschriften in Anlehnung an die §§ 134 ff. des Reichsbeamtengesetzes treffen, wobei die in der Personalordnung zu bezeichnenden Stellen der Gesellschaft die den Behörden zustehenen Befugnisse erhalten.

§ 8.

Auf die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Reichsbahnbeamtenverhältnis sind die Bestimmungen der §§ 149 ff. des Reichsbeamtengesetzes sinngemäß anzuwenden. Als oberste Reichsbehörde gilt der Generaldirektor.

§ 9.

Auf die im unfallversicherungspflichtigen Betrieb beschäftigten Reichsbahnbeamten und deren Hinterbliebene finden die Vorschriften des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 (RGBl. S. 211) sinngemäß Anwendung.

§ 10.

(1) Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernimmt auf dem Gebiete der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung, desgleichen hinsichtlich der Zusatzversicherung die Aufgaben der Reichsbahnverwaltung.

(2) Die Reichsversicherungsordnung und das Angestelltenversicherungsgesetz werden wie folgt geändert:

1. In den §§ 169, 172, 1234, 1235 der Reichsversicherungsordnung, ferner im § 11 des Angestelltenversicherungsgesetzes werden hinter dem Worte „Reichs“ eingefügt die Worte „der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“.
2. Im § 12 Abs. 1 Ziffer 1 des Angestelltenversicherungsgesetzes werden hinter den Worten „Beamte des Reichs“ eingefügt die Worte „der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“; die Worte „im Reichs- oder Landesdienste“ werden ersetzt durch die Worte „im Dienste des Reichs, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft oder eines Landes“. Im § 12 Abs. 1 Ziffer 2 des Angestelltenversicherungsgesetzes werden die Worte „Angestellte in Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbetrieben des Reichs oder der Länder“ ersetzt durch die Worte „Angestellte in Post- und Telegraphenbetrieben des Reichs sowie Angestellte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“.
3. Im § 1237 der Reichsversicherungsordnung und § 14 des Angestelltenversicherungsgesetzes werden hinter dem Worte „Reiche“ eingefügt die Worte „der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“.
4. Hinter § 625 der Reichsversicherungsordnung wird als § 626 eingefügt die Vorschrift:

„Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist Träger der Versicherung, wenn der Betrieb für ihre Rechnung geht oder die Tätigkeit für ihre Rechnung ausgeübt wird."

5. § 892 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung erhält folgende Fassung:

„Das gleiche gilt für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, für Gemeinden, Gemeindeverbände und andere öffentliche Körperschaften, die Versicherungsträger sind. Die Ausführungsbehörden bestimmt die oberste Verwaltungsbehörde. Welche Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Ausführungsbehörden gelten, bestimmt deren Personalordnung."

§ 11.

Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bestehenden Sonderanstalten der früheren Reichsbahnverwaltung werden als Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugelassen. Ihre Rechte und Verpflichtungen gehen auf die neuen Sonderanstalten über.

§ 12.

(1) Bei der Berechnung der aus der Gewährleistung im § 20 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich ergebenden Bezüge ist der nach Reichsrecht erworbenen Dienstzeit die bei der Gesellschaft als Reichsbahnbeamter verbrachte Dienstzeit hinzuzurechnen.

(2) Angestellte und Arbeiter, denen ein Rücktrittsrecht zum Unternehmen Deutsche Reichsbahn zusteht, können dieses Recht der Gesellschaft gegenüber ausüben.

§ 13.

Die durch dieses Gesetz nicht geregelten Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten werden nach der Vorschrift im § 19 Abs. 1 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch die Personalordnung geregelt.

* * *

Dem Gesetzentwurf ist die folgende **Begründung** beigegeben:

I.

Es wird auf die Begründung zu den §§ 19 bis 26 des Entwurfs des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Gesetz) verwiesen.

Der Gesetzentwurf soll nach den Londoner Abmachungen (§ 19 Abs. 3 des Entwurfs des Reichsbahngesetzes) gleichzeitig mit den übrigen Reparationsgesetzen in Kraft treten und im Falle von Änderungen vorher nochmals dem Organisationskomitee für die Eisenbahnfragen vorgelegt werden.

II.

Im einzelnen:

Zu § 1: In der Fassung des Abs. 1 wird der Grundgedanke der Schaffung eines Beamten neuen, eigenen und öffentlichen Rechtes festgelegt. Da der Reichsbahnbeamte hierdurch Beamter im Sinne der Reichsverfassung wird, ist er es auch auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts, z. B. des Strafgesetzbuchs. Soweit die Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten nicht durch diesen Gesetzentwurf oder den Entwurf des Reichsbahngesetzes geregelt werden, bleibt ihre Festsetzung der Personalordnung (§ 19 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes) überlassen.

Nach Abs. 2 des Entwurfs können nur Deutsche Reichsbahnbeamte werden. Hierdurch soll in Verbindung mit dem Bestätigungsrechte des Reichspräsidenten für die Ernennung des Generaldirektors und der Direktoren (§ 19 Abs. 4 der Gesellschaftssatzung) eine weitere Sicherung gegen Verfremdung geschaffen werden. Wegen der im zweiten Satze behandelten Ausnahmen vergleiche z. B. die Bestimmungen über die Verpflichtung, schweizerische Staatsangehörige im Dienste der Eisenbahnverwaltung zu beschäftigen, wie sie Artikel 28 des zwischen dem Großherzogtum Baden und der schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossenen Staatsvertrags vom 27. Juli 1852 (Badisches Regierungsblatt 1853 S. 159) enthält. (Dieser Artikel 28 besagt im Abs. 1: „Die großherzogliche Bahnverwaltung wird bei Besetzung der Dienste für den Betrieb der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken auch auf Anstellung schweizerischer Angehörigen Bedacht nehmen und die Bahnwärter sowie die übrigen niederen Bediensteten auf schweizerischem Gebiete vorzugsweise aus Schweizern bestellen.")

Zu § 2: Der § 2 des Entwurfs entspricht dem § 2 des Reichsbeamtengesetzes.

Zu § 3: Der § 3 regelt in Verbindung mit § 23 Abs. 1 des Entwurfs des Reichsbahngesetzes die allgemeinen Hauptpflichten der Reichsbahnbeamten. Sie sind nicht nur Beamte der Gesellschaft, deren Interessen sie wahrzunehmen haben, sondern, wie die Reichsbeamten, Diener der Allgemeinheit und haben daher auch das öffentliche Interesse zu wahren. Abs. 1 lehnt sich eng an die Fassung des § 10 Reichsbeamtengesetzes an. Im Abs. 2 sind die Vorschriften der §§ 11 und 12 Reichsbeamtengesetzes sinngemäß wiederholt. § 15 Abs. 2 und § 16 Reichsbeamtengesetzes sind in den Abs. 3 des Entwurfs übernommen. Der letzte Satz des § 16 Reichsbeamtengesetzes ist als für die Gesellschaftsverhältnisse nicht passend fortgeblieben.

Zu § 4: Der Entwurf übernimmt sinngemäß die Vorschrift des § 28 Reichsbeamtengesetzes.

Zu § 5: Der Entwurf des Reichsbahngesetzes überträgt im § 23 Abs. 2 das Dienststrafrecht der Reichsbeamten auf die Reichsbahnbeamten. Im § 5 des Entwurfs wird daher bestimmt, daß die Dienststrafgerichte des Reichs auch für die Aburteilung der Dienststrafvergehen der Reichsbahnbeamten zuständig sind. Damit auch künftig Reichsbahnbeamte zu Mitgliedern der Reichsdisziplinarbehörden ernannt werden können, wird in dieser Beziehung ihre Gleichbehandlung mit den Reichsbeamten ausdrücklich vorgeschrieben. Die Regelung der Dienststrafbefugnisse außerhalb des förmlichen Dienststrafverfahrens ist Sache der Gesellschaft und der Personalordnung überlassen.

Zu § 6: Nach Artikel 130 der Reichsverfassung erhalten die Beamten nach noch ausstehender reichsgesetzlicher Regelung besondere Beamtenvertretungen. Der § 6 des Entwurfs stellt sicher, daß die Bestimmungen dieses künftigen Reichsgesetzes materiell auf die Reichsbahnbeamten anzuwenden sind. Die förmliche Durchführung wird alsdann durch die Personalordnung zu erfolgen haben. Grundsätzlich ist jedoch schon festgelegt, daß die Rechtsbeziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Beamten auf diesem Gebiete die gleichen sind, wie sie gesetzlich zwischen Reichsverwaltungen und Reichsbeamten bestehen. Vorläufig gilt der sogenannte Beamtenräteerlaß weiter (vgl. § 19 Abs. 4 des Reichsbahngesetzes).

Zu § 7: Der Entwurf gestattet die sinngemäße Übertragung des sogenannten Defektenverfahrens des Reichsbeamtengesetzes, falls nicht die Gesellschaft es vorziehen sollte, sich gegen solche Schäden anders, z. B. durch Kautionen, zu sichern.

Zu § 8: Das Reichsbeamtengesetz enthält für die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Dienstverhältnis mit dem Zwecke der Einheit der Rechtsprechung über beamtenrechtliche Fragen besondere Prozeßvorschriften, deren sinngemäße Übertragung auf das Reichsbahnbeamtenverhältnis angezeigt erscheint.

Zu § 9: Der Entwurf hält den heutigen Rechtszustand aufrecht.

Zu § 10: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat als Rechtsnachfolgerin des Unternehmens Deutsche Reichsbahn auf dem Gebiete der gesamten Sozialversicherung die Aufgaben der früheren Reichsbahnverwaltung zu erfüllen. Aus diesem Grunde bedürfen die zur Durchführung der Sozialversicherung im Reichsbahnbetriebe für letzteren in der Reichsversicherungsordnung und dem Angestelltenversicherungsgesetz erlassenen besonderen Vorschriften der im § 10 vorgesehenen redaktionellen Änderungen.

Zu § 11: Die Zulassung von Sonderanstalten der Invalidenversicherung für die Reichsbahnverwaltung beruht auf der Vorschrift im § 1360 der Reichsversicherungsordnung. Es ist wünschenswert, für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, nachdem sie den Reichsbahnbetrieb übernommen hat, die Sonderanstalten beizubehalten. Es erscheint zweckmäßig, die Zulassung der Sonderanstalten sogleich durch das Gesetz zu erwirken.

Zu § 12: Zu dem nach § 20 des Reichsbahngesetzes gewährleisteten Besoldungsanspruch gehört auch das aus dem Besoldungsgesetze sich ergebende Recht der Gehaltsaufrückung innerhalb der bekleideten Besoldungsgruppe nach den Gehaltssätzen des Übergangstags. Der Anspruch bezieht sich, wie bei den Reichsbeamten, auf Bezüge, die in Goldmark festgesetzt sind. Der § 12 des Entwurfs erweitert die Gewährleistung dahin, daß die Dienstzeit als Reichsbahnbeamter mitzählt.

Abs. 2 gibt die für Angestellte und Arbeiter notwendige Ergänzung der Vorschrift im § 20 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes.

Zu § 13: § 13 des Entwurfs stellt die erforderliche Übereinstimmung mit dem Reichsbahngesetze (§ 19 Abs. 3) her.

Der vorstehende Gesetzentwurf ist in der Sitzung des Reichstags am 29. August mit 270 gegen 163 Stimmen angenommen worden.

Neuregelung der Bezüge der ungarischen Staatsbahnangestellten.

Mit dem neuen Budgetjahr wurden die Bezüge der Staatsangestellten und damit der Staatsbahnangestellten in Goldkronen neugeregelt. Die neuen Bezüge entsprechen noch bei weitem nicht der Goldparität, die Regierung betrachtet aber die Regelung nicht als endgültige und ist entschlossen, nach Verbesserung der allgemeinen Finanzlage den schweren Zustand der Angestellten aufzubessern. Nach der Verordnung findet in den mittleren Gehaltsklassen nur eine Erhöhung von etwa 100 % statt, die aber in den niedrigeren noch weniger beträgt. Nach Punkt 9 der gemischten Bestimmungen behält sich die Regierung das Recht vor, den Präsidenten und die Direktoren mit besonderen Verträgen anzustellen. Die Gehaltsskala selbst zeigt folgendes Bild: I. Präsident monatlich 600 Goldkronen. II. Direktor 490—440. III. Stellvertretender Direktor, Betriebsleiter 370—330. IV. Oberinspektor 300—260. V. Inspektor 230—190. VI. Sekretär, Oberingenieur, Oberkontrollor 170—150, Hilfssekretär, Ingenieur, Kontrollor 140—120, VIII. Konzipist, Ingenieur, Beamter 110—100. IX. Beamter 95—85. Die monatlichen Gehälter der übrigen, nicht im Beamtenstand stehenden Angestellten bewegen sich zwischen 155 und 53 Goldkronen. Die Goldkrone wurde am 1. Juli mit 17 600, am 1. August mit 17 000 Papierkronen gerechnet. Die Verordnung versetzt gewisse Kategorien aus den bisherigen Gehaltsstufen in eine einigermaßen bessere Stufe. Im übrigen stellt sie die Kriegszulage der Beamten, die am Kriege teilgenommen haben, mit monatlich 5 Goldkronen, die Kriegszulage der übrigen Angestellten mit monatlich 2½ Goldkronen fest. Die Budapester Angestellten erhalten monatlich 10 Goldkronen als Kommunikationsunterstützung. Diejenigen, die bisher unentgeltliche Heizung und Beleuchtung genossen, werden in Zukunft verpflichtet sein, selbst hierfür zu sorgen. Die bisher genossene begünstigte Verpflegung fällt weg. Die Angestellten erhalten nicht mehr wie bisher Kanzleibehelfe. Als Gehaltsvorschuß können die Beamten und sonstige Angestellte höchstens einen halben Monatsgehalt, in Ausnahmefällen einen ganzen Monatsgehalt erhalten. Die Familienzulage wird bei den Beamten und Praktikanten monatlich 10 Goldkronen, für sonstige Angestellte monatlich 9 bis 7 Goldkronen für jedes Familienmitglied betragen.

Im Sinne des Sanierungsgesetzes stellt die Regierung schließlich ebenfalls in einer Verordnung im Interesse einer neuerlichen Standesverminderung die offizielle Arbeitszeit bei den an die Absolvierung einer Hochschule geknüpften Stellungen wenigstens mit wöchentlich 42 Stunden, für die übrigen Dientstellungen aber mit wenigstens 48 Stunden in der Woche bei Behörden, Ämtern und Institutionen fest, bei denen die Arbeitszeit bisher kürzer war. Die Regierung hat im jüngsten Ministerrat beschlossen, eine Verordnung über die provisorische Verlängerung der amtlichen Arbeitszeit herauszugeben. Wiewohl der erste Teil der Standesverminderung ab 1. Juli bereits durchgeführt wurde, wird die Einführung der Arbeitszeit mit Rücksicht auf die Sommerbeurlaubung bis zum 1. Oktober aufgeschoben und vorher nur dort angeordnet werden, wo es die erhöhte Arbeitsleistung nötig macht. Der Ministerrat hat mithin die einzelnen Minister bevollmächtigt, sowohl in den Zentralämtern wie auch bei einzelnen untergeordneten Behörden die Arbeitszeit provisorisch im eigenen Wirkungskreis der Notwendigkeit entsprechend zu regeln und im Notfall schon vor dem 1. Oktober die Beamten und sonstigen Angestellten zur Einhaltung der verlängerten amtlichen Arbeitszeit zu verpflichten. Die öffentlichen Beamten sind im Sinne der Dienstvorschriften verpflichtet, die festgestellten Amtsstunden pünktlich einzuhalten und mit Aufopferung ihrer freien Zeit auch über die festgesetzten Amtsstunden hinaus zu arbeiten. Für die über die offizielle Arbeitszeit hinaus geleistete Arbeit kann keinerlei Vergütung bewilligt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Das Reichsbahngesetz,** dessen Entwurf der Nr. 35 d. Ztg. beigelegt wurde, sowie das **Reichsbahn-Personalgesetz,** dessen Entwurf sich an anderer Stelle dieser Nummer befindet, sind am 30. August vom Reichstag und Reichsrat angenommen worden.

— **Das Eisenbahngesetz im bayerischen Landtage.** Der Zwischenausschuß des bayerischen Landtages, der am 23. August die Aussprache über das Londoner Abkommen und über die Haltung der bayerischen Regierung im Reichstag abgeschlossen hatte, um am 26. August die Abstimmung vorzunehmen, sah sich einem völkischen Antrag gegenüber, der die Aufnahme der Aussprache neuerdings notwendig machte. Wie wir der D. A. Z. entnehmen, bezeichnete der völkische Antrag den Staatsvertrag über den Übergang der bayerischen Bahnen an das Reich als verletzt und die bayerischen Bahnen infolgedessen wieder als Eigentum Bayerns. Der vom Landtag beschlossene Standpunkt in der Eisenbahnfrage sei durch die Haltung der Staatsregierung im Reichsrat praktisch aufgegeben, so daß der Landtag sein Einverständnis nicht dazu geben dürfe.

Die Deutschnationalen brachten dagegen einen Antrag ein, der auch den Staatsvertrag über die bayerischen Bahnen als verletzt bezeichnet, aber die Entscheidung über die Frage der Verletzung des Staatsvertrages durch die Haltung der bayerischen Regierung im Reichsrat dem Staatsgerichtshof zuweisen will. In der Aussprache erklärten die Deutschnationalen, es sei kein Zweifel darüber, daß die letzte Entscheidung dem Reichstag vorbehalten werden müsse. Für sie sei aber auch kein Zweifel, daß in der vorliegenden Form die Londoner Vereinbarungen abgelehnt würden.

Abg. Burger (D. Vp.) als pfälzischer Abgeordneter billigte die Haltung der Regierung und erklärte, keinen der beiden Anträge annehmen zu können. Ministerpräsident Dr. Held bezeichnete den Antrag der Völkischen als rechtlich irregehend. Bayern dürfe das Eisenbahngesetz nicht sabotieren. Der Ministerpräsident wies noch einmal auf die Gefahren des Zusammenbruchs, und auf die Notschreie aus dem besetzten Gebiet hin, die gebieterisch verlangen, das Abkommen mangels eines besseren anzunehmen.

Schließlich wurde ein deutschnationaler Antrag in folgender Fassung angenommen: „Infolge der Nichtbeachtung des § 8 des Staatsvertrages über den Übergang der bayerischen Eisenbahn auf das Reich ist dieser Vertrag verletzt. Der Bayerische Landtag als Vertreter des bayerischen Volkes hält die Durchführung des Gesetzes auf Grund des Sachverständigengutachtens für einen schweren Eingriff in die Lebensrechte des bayerischen Staates und Volkes."

Mit der Annahme dieses Antrages hat der Bayerische Landtag ebenso wie die Bayerische Regierung dem Reichsrat die berechtigte Stellung Bayerns bezüglich der Bahnen in scharfer Formulierung ausgesprochen. Aber auch ebenso hat er es vermieden, der Entscheidung, die beim Reich liegt, seiner Zeit vorzugreifen. Damit hat sich der Bayerische Landtag auf dem gleichen Boden gestellt wie das Votum der Bayerischen Regierung im Reichsrat.

— **Bayern und die Eisenbahnfrage.** Aus München wird der D. A. Z. vom 29. August berichtet: Eine halbamtliche Verlautbarung führt u. a. aus: Es sei vielfach die Ansicht verbreitet, als ob Bayern in der Eisenbahnfrage von seinem bisherigen Standpunkt abgewichen sei. Die Wahrheit sei, daß gerade die Gelegenheit der Londoner Konferenz von bayerischer Seite dazu benutzt wurde, um eine Anzahl Sicherungen für die Durchsetzung der bayerischen Forderungen auf dem Gebiete des Reichseisenbahnwesens zu erreichen. Es seien mit der Reichsregierung eine Reihe von Abmachungen getroffen worden, die auch die besondere Stellung des bayerischen Netzes in der neuen Reichsbahn-Ges. nach außen und innen scharf umrissen in die Erscheinung treten lassen. Von besonderer Wichtigkeit sei hierbei die Besetzung der Zweigstellen Bayerns, des Direktoriums, des Verwaltungsrates, insbesondere auch die Besetzung der Präsidentenstellen. Ferner die Mitwirkung bei der getroffenen Gestaltung und die Sicherung bestimmter für Bayern günstiger Tarifsysteme, ebenso die Wahrung der Rechte der bayerischen Eisenbahnbeamten. Von ausschlaggebender Bedeutung sei vor allem die Dezentralisierung der Verwaltung überhaupt, bei der das bayerische Netz eine Einheit darstellen soll. Gerade auf die Vorstellungen Bayerns hin sei diese Dezentralisation im Organisationskomitee beschlossen worden. Bayern habe auch nicht einen einzigen seiner Rechtsansprüche aufgegeben. Es habe aber in der Zwischenzeit eine Anzahl Sicherungen erreicht, die eine weitgehende Selbständigkeit des bayerischen Netzes und schließlich auch einen erleichterten Übergang in die Selbstverwaltung der bayerischen Bahnen ermöglichen.

— **Herabsetzung der Gütertarife.** Das Reichskabinett sprach sich in seiner Sitzung am 1. d. M. für eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife der Deutschen Reichsbahn aus. Einzelheiten der Herabsetzung sind späterer Beschlußfassung vorbehalten worden.

— Über die Arbeitszeitfrage des Eisenbahnpersonals werden von einer Korrespondenz Angaben gemacht, die geeignet sind, die Öffentlichkeit irrezuführen. Es wird z. B. von 12-, 14- und 15stündigen Dienstschichten gesprochen und dabei der Anschein erweckt, als ob innerhalb dieser Zeiten ununterbrochen gearbeitet werden müßte oder als ob solche Schichten die Regel bildeten. In Wirklichkeit enthalten solche Schichten mehrere Arbeitsunterbrechungen, während derer das Personal entweder seinen Arbeitsplatz verlassen darf oder nur anwesend zu sein hat (Dienstbereitschaft). Eine Dienstschicht von 15 Stunden z. B. muß nach den Vorschriften für das Stations- und Bahnbewachungspersonal Arbeitsunterbrechungen von insgesamt mindestens 3 Stunden enthalten. Tatsächlich betragen aber die Arbeitsunterbrechungen bei derartigen Schichten in wohl fast allen Fällen noch erheblich mehr. Es ist auch nicht zutreffend, daß lange Dienstschichten die Regel bilden. Wo solche Schichten, wie beim Zugpersonal, öfter vorkommen, wechseln sie mit kürzeren Schichten, und da, wo sie — wie beim Stations- und Bahnbewachungspersonal — mehrmals hintereinander geleistet werden, liegen einfache Verhältnisse (z. B. geringer Zugverkehr) vor, die zahlreiche Arbeitsunterbrechungen zulassen, wo also die eigentliche dienstliche Beanspruchung ganz gering ist. Die Vorschriften besagen ausdrücklich, daß die Dienstschichten um so kürzer zu bemessen sind, je anstrengender die Beschäftigung ist und je weniger sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Bei ununterbrochener, besonders anstrengender Beschäftigung z. B. darf die Dauer der einzelnen Dienstschicht in der Regel 8 Stunden nicht überschreiten. Die Sorge für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist durch die Vorschriften ausreichend gewahrt. Es ist ja auch selbstverständlich, daß die Eisenbahnverwaltung bei aller Wirtschaftlichkeit der Personalverwendung das allergrößte Interesse daran haben muß, daß ihr Personal nicht überanstrengt und dadurch die Betriebssicherheit gefährdet wird. Zu lange Dienstdauer ist denn auch in keinem der Fälle, die in der letzten Zeit die Öffentlichkeit besonders beschäftigt haben, weder unmittelbar noch mittelbar von Einfluß gewesen.

— Die Rhein-Ruhrbahnen. Liquidation der Regie. Nach Artikel 5 des Abkommens zwischen den alliierten Regierungen und Deutschland wird das Eisenbahnnetz des Reiches 35 Tage nach Annahme der Gesetzentwürfe der im Sachverständigenplan vorgesehenen neuen Reichsbahngesellschaft übertragen. Von diesem Zeitpunkt ab wird der Betrieb aller jetzt von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Strecken auf die Gesellschaft übergehen. 14 Tage später werden die jetzt von der Regie betriebenen Strecken für Rechnung der Gesellschaft unter dem Eisenbahnorganisationskomitee betrieben werden. Die tatsächliche Übergabe von der Regie an die Gesellschaft wird unter der Aufsicht des Organisationskomitees Schritt für Schritt vorgenommen werden, so schnell wie dies mit der ordnungsmäßigen Übergabe vereinbar ist. Diese Übergabe soll innerhalb einer sechswöchigen Frist beendet sein.

Die Rückkehr der Rhein-Ruhreisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn ist von größter Bedeutung. 150 000 Eisenbahner werden damit ihrer Arbeit unter deutscher Leitung, ihrer Heimat und Familie zurückgegeben. Die Rhein-Rhurbahnen bilden wirtschaftlich und finanziell das Herz des Reichsbahnunternehmens. Von den insgesamt 53 000 km des Reichsbahnnetzes entfallen 12 % (über 6000 km) auf die Bahnen der besetzten Gebiete; das altbesetzte (im wesentlichen linksrheinische) Gebiet umfaßt davon 5000 km oder 10 % der Gesamtlänge. Die Verkehrsdichte des Rhein-Ruhrgebiets geht aus der intensiven Ausgestaltung der Betriebsanlagen hervor; rund 16 % aller zweigleisigen Strecken, rund 32 % aller dreigleisigen und rund 22 % aller viergleisigen Strecken entfallen auf die Rhein-Ruhrbahnen. Der Bedeutung der Anlagen entspricht der Verkehrsumfang des Gebietes. 30 % der im gesamten Reichsbahngebiet benötigten Güterwagen werden im besetzten Rhein-Ruhrnetz gestellt. Fast die Hälfte (49 %) der gesamten von der Reichsbahn beförderten Gütermengen stammt aus dem Gebiet oder Läufen dorthin. 47 % davon verbleiben (im Versand und Empfang) im Rhein-Ruhrgebiet, 53 % sind Ein- oder Ausfuhr des Gebietes.

— Personenverkehr mit dem besetzten Gebiet. Infolge Räumung des Offenburger Gebietes durch die Franzosen können Reisen nach Appenweier, Windschläg, Offenburg, Ortenberg und Schutterwald wieder unbehindert ausgeführt werden. Im besetzten Gebiet des Brückenkopfes Kehl liegen nur noch die Reichsbahnstationen Legelshurst, Kork und Kehl. Für Reisen nach diesen Stationen gelten nach wie vor die zurzeit bestehenden Paßvorschriften.

— Wegfall von Schnellzügen. Der Verkehr der in diesem Sommer wieder gefahrenen Züge D 92/91 zwischen B e r l i n und L i n d a u, Berlin ab 7,45 nachm. und Lindau ab 3,10 nachm. und ihrer Anschlußzüge zwischen Immenstadt und Oberstdorf, ferner die an die Berliner Nachtschnellzüge anschließenden Schnellzüge D 13/D 14 zwischen S c h n e i d e m ü h l und D a n z i g, in denen auch der Berlin-Danziger Schlafwagen lief, ist mit Ende August eingestellt worden.

— Einlegung neuer Eilzüge. Seit 1. September verkehrt ein neues Eilzugpaar zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Main) mit Aufenthalt in Mainz-Kastel und Höchst. Abfahrt Wiesbaden 6,35 vorm., Ankunft Frankfurt 7,40 vorm. und Abfahrt Frankfurt 11,30 abends, Ankunft Wiesbaden 12,35 nachts.

— Bedarfsweise Beibehaltung von Zügen. Nach dem veröffentlichten Fahrplan sollten die Nachtschnellzüge D 5 und D 6 zwischen Berlin und Königsberg (Pr.) nur bis zum 31. August verkehren. Wie jetzt bekannt wird, ist ihre bedarfsweise Weiterbeförderung über den 31. August hinaus in Aussicht genommen, weil anscheinend die Nachtschnellzüge D 3 und D 4, denen sie in kurzem Abstand vorauffahren, den Verkehr vorläufig allein noch nicht zu bewältigen vermögen.

— Schnellzugverbindung Wien-Linz-Passau-Hamburg. Mit dem Schnellzuge D 409/D 157 Wien Westbahnhof ab 10.40 treffen in Regensburg häufig Reisende aus Österreich nach Hamburg ein, die mit Fahrscheinheften über Hof/Leipzig versehen sind. Sie müssen in Regensburg und in Leipzig den Wagen wechseln und haben längere Anschlußaufenthalte. Demgegenüber wird darauf hingewiesen, daß bei dem Schnellzuge D/409 ein durchlaufender Wagen I., II. und III. Klasse Wien Westbahnhof-Hamburg über Nürnberg-Würzburg-Gemünden-Hannover verkehrt. Bei Benutzung dieses Weges entfallen für Reisende nach Hamburg Umsteigen und größere Anschlußaufenthalte. Der Weg über Leipzig nach Hamburg wird mit Vorteil nur bei Fahrt mit dem Schnellzuge D 405/D 155, Wien Westbahnhof ab 2,05, benutzt (einmaliges Umsteigen in Leipzig).

— Einführung des Winterfahrplanes. Die für den Winter vorgesehenen Abänderungen des Jahresfahrplanes werden nicht, wie bisher angenommen wurde, zum 1. Oktober, sondern erst zum 5. Oktober zur Durchführung kommen. Es dürfte dies, wie früher, aus dem Grunde geschehen, weil Frankreich und Belgien an diesem Tage von der Sommerzeit zur regelmäßigen Zeit zurückkehren und zweimalige Änderungen im Fahrplan für die Grenzstationen am 1. und 5. Oktober vermieden werden sollen. Die neuen Fahrpläne treten daher erst am 5. Oktober in Kraft und auch das neue Reichskursbuch wird erst von diesem Tage Gültigkeit haben.

— Wiedereinführung von Platzkarten ab Frankfurt (Main) Hauptbahnhof. Am 1. September ist auch in Frankfurt (Main) Hauptbahnhof die Ausgabe von Platzkarten wieder aufgenommen worden. Diese bleibt beschränkt auf die im Hauptbahnhof beginnenden D-Züge und die zu bestimmten Durchgangszügen dort planmäßig beigestellten Kurswagen. Die Laufkartenführung ist dem Mitteleuropäischen Reisebüro Frankfurt Hauptbahnhof übertragen. Schriftliche und telegraphische Bestellungen von Platzkarten zur Benutzung ab Frankfurt Hauptbahnhof sind an dieses Büro zu richten.

— Beschleunigter Stückgutverkehr mit Rumänien. Zur Beschleunigung des Stückgutverkehrs von Deutschland nach Rumänien ist eine durchgehende Beförderung der Stückgüter in geschlossenen Wagen durch Polen von Breslau Ost nach Czernowitz über Hindenburg-Sniatyn-Zalucze eingerichtet worden. Im Frachtbrief ist der Beförderungsweg durch Angabe der Grenzübergangsstationen „Hindenburg-Sniatyn-Zalucze" vorzuschreiben. Fracht-, Neben-, Unterwegsgebühren usw. bis Hindenburg Landesgrenze muß der Absender bezahlen. Die Sendungen sind bei einer Zollstelle im Inlande zollamtlich vorabfertigen zu lassen. Ist dies nicht möglich, so erfolgt die zollamtliche Abfertigung in Breslau Ost.

— Eisern-Siegener Eisenbahn. Die Gesellschaft erzielte in 1923 einen Betriebsüberschuß von 28 276,59 Mill. ℳ, der in den Pensionsfonds der G o l d m a r k e r ö f f n u n g s b i l a n z auf den 1. April 1924 vorgetragen wurde. Diese zeigt folgendes Bild (alles in Goldmark): Bau und Ausrüstung der Bahn 649 306, Erneuerungsfonds 24 917, eigene Wertpapiere usw. 4896, Schuldner 56 144, Betriebs-, Werkstatts- und Altmaterialien 30 103, Kasse und Guthaben bei der Reichsbank und der Stadtbank Siegen 418 222, Erneuerungsfonds 109 932, Bilanz-Reservefonds 11 110, Spezial-Reservefonds 40 000, Pensions- und Unterstützungsfonds 28 879, Haftpflichtfonds 21, Gläubiger 393 645. Das bisherige Kapital von 600 000 ℳ wurde unverändert in die Goldmarkbilanz übernommen.

— Ruppiner Eisenbahn. In der am 29. September stattfindenden ordentlichen Generalversammlung soll u. a. auch Beschluß-

fassung über die Goldmarkeröffnungsbilanz und die Umstellung des Kapitals von 20 auf 10 Mill. ℳ erfolgen. Die Vorrechte der Aktien A sollen aufgehoben werden, so daß künftig alle Aktien gleichberechtigt sind. Die Tagesordnung enthält ferner folgenden Antrag: Erweiterung des Unternehmens von Rheinsberg bis Zechlin Flecken, Aufbringung des Baukapitals durch eine Anleihe von 600 000 ℳ.

— **Beabsichtigte Übernahme der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn durch das Reich.** Der Aufsichtsrat der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft beschloß, der zum 26. September d. J. einzuberufenden Generalversammlung die Verteilung von 15 ℳ Dividende je Aktie vorzuschlagen. Ferner soll die Umstellung des Unternehmens auf Goldmark unter Herabsetzung des Nennwerts der Aktien von 1000 ℳ auf 200 ℳ beantragt werden.

Wie die „B. B. Ztg." meldet, hat der Reichsverkehrsminister der Gesellschaft mitgeteilt, daß er beabsichtige, die Zschipsau-Finsterwalder Eisenbahn am 1. September 1925 für das Reich zu erwerben. Verhandlungen sollen eingeleitet werden.

Die Gesellschaft betreibt die Bahn Zschipkau-Finsterwalde mit einer Länge von 20,2 km und die Zweigbahn Sallgast-Lauchhammer, die eine Länge von 13 km hat. Außerdem wird der Fahrbetrieb für die gemischten Züge auf der 7,7 km langen Staatsbahnstrecke Zschipkau-Senftenberg geführt. Das Unternehmen, dessen Entwicklung mit der Entwicklung der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie eng verknüpft ist, hat eine verhältnismäßig gute Rentabilität aufzuweisen. In den letzten Jahren wurden folgende Dividenden ausgeschüttet:

1913/14	12 %	1918/19	11 %
1914/15	10½ %	1919/20	11 %
1915/16	10¾ %	1920/21	15 %
1916/17	8½ %	1921/22	30 %
1917/18	11 %	1922/23	1000 %

Was die Kapitalsumstellung betrifft, so handelt es sich um eine Herabsetzung im Verhältnis von 5 : 1 also von 20 auf 4 Millionen.

— **Rückkehr ausgewiesener Eisenbahnbediensteter.** Von rd. 700 Bediensteten, die aus dem Bezirk der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) ausgewiesen wurden, haben bisher etwa 650 die Aufhebung ihrer Ausweisung erlangt. Wegen der Schwierigkeit der wohnlichen Unterbringung in der Heimat haben jedoch nur etwa 450 Bedienstete an ihren früheren Wohnort zurückkehren können.

— **Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.** Von dieser Statistik ist soeben der 40. Jahrgang (1922) in Carl Heymanns Verlag, Berlin, erschienen.

— **Reiseerleichterungen zur Wiener Herbstmesse.** Die Besucher der Wiener Herbstmesse, die vom 7. bis 14. September d. J. stattfindet, benötigen eines Messeausweises und eines Paßvisums. Der Messeausweis berechtigt zur Erlangung der Fahrpreisermäßigungen auf den österreichischen Bundesbahnen und auf den Schiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, zum freien Eintritt in alle Messehäuser und zur Erlangung des ermäßigten Paßvisums. Das Einreisevisum braucht nicht bei den österreichischen Verwaltungsbehörden eingeholt zu werden, sondern es genügt die Lösung einer Sichtvermerkmarke (vgl. Nr. 35, S. 671 d. Ztg.) mit Paßvisumkupon, der nebst dem Paß und dem Meßausweis beim Grenzübertritt vorzuweisen ist. Erforderlich zur Erlangung des Paßvisumkupons ist die Vorlage eines vollgültigen Reisepasses. Es sei darauf aufmerksam gemacht, daß zur Bequemlichkeit der Messebesucher das Mitteleuropäische Reisebüro die Besorgung der benötigten Papiere übernommen hat. Die Bestellungen sind an das Berliner Büro im Potsdamer Bahnhof zu richten. Hierzu sind einzusenden: der Reisepaß, der allen gesetzlichen Vorschriften vollständig genügen muß, da sonst die Abgabe des Visumkupons unstatthaft ist, 3 Gm. für den Messeausweis, 2,50 Gm. für den Paßvisumkupon samt Lichtvermerkmarke, 1 Gm. für Rückporto des Einschreibebriefes, zusammen 6,50 Gm.

— **Neues Reisebüro in Frankfurt (Main).** Im Gebäude des Frankfurter Hauptbahnhofes ist ein Verkehrsbüro eröffnet worden, das die Firma Reisedienst trägt. Es ist vom Messeamt Frankfurt (Main) und der Hamburg-Amerika-Linie zu dem Zwecke eingerichtet worden, den Reisenden in allen Verkehrsfragen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

— **Verkehrsbüro der Niederländischen Eisenbahnen in Aachen.** Die Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen hat in Aachen, Seilgraben 22, ein amtliches Verkehrsbüro eingerichtet, das über Personen- und Güterverkehr, Fahrplan-, Beförderungs-, Transport- und Tarifwesen Auskunft gibt.

— **Internationales Rheinverkehrsrecht.** Hierzu schreiben die „Wirtschaftl. Nachrichten aus dem Ruhrbezirk": Bekanntlich ist die Zusammensetzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt durch den Friedensvertrag grundlegend geändert worden. Diese äußerliche Änderung soll durch die im Friedensvertrag vorgesehene Revision der Rheinakte, einer bedeutsamen internationalen Rechtsurkunde, die Fragen der Unterhaltung und Ausnutzung des Rheinstromes nach den verschiedensten Richtungen hin regelt, nunmehr weiter auch hinsichtlich der Aufgaben der Zentralkommission fortgesetzt werden. So ist es zu erklären, daß die internationalen Rheinverkehrsfragen gegenwärtig und noch mehr in Zukunft ein erhöhtes Interesse weitester Kreise in Anspruch nehmen. Auf dem Rheinschiffahrtstag dieses Jahres, den der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Sitz Duisburg, unter Beteiligung aller zuständigen Reichs- und Länderbehörden am 6. September in Frankfurt (Main) veranstaltet, sollen, wie wir hören, diese Fragen eine umfassende Behandlung erfahren. Der Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Prof. Dr. jur. Max Mittelstein, eine bekannte Autorität auf dem Gebiet des Binnenschiffahrtsrechts, wird sich nach umfassenden Vorstudien auf Anregung der vorgenannten Körperschaft mit den internationalen Binnenschiffahrtsrechtsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebiets in eingehendem Vortrag befassen. Dieselben Probleme werden auch in Beratungen internen Charakters zwischen den Delegierten der Rheinuferstaaten und den führenden Persönlichkeiten der Rheinschiffahrt während der Tagung erörtert werden.

Auch technische Zeitfragen der Rheinschiffahrt und des Hafenumschlagswesens werden dem Vernehmen nach in Frankfurt anläßlich des Rheinschiffahrtstages behandelt. Maßgebende amtliche Persönlichkeiten der Verwaltungsbehörden des Reiches und der Länder werden ferner schwebende Verwaltungsfragen u. a. m. vor und nach der Tagung mit den Vertretern der Rheinschiffahrt in engerem Kreise besprechen.

Angesichts der Bedeutung des Rheinverkehrs für die deutsche und westeuropäische Wirtschaft und im Hinblick auf den umfassenden Charakter des Rheinschiffahrtstages wird diesem ein großes und von Jahr zu Jahr wachsendes Interesse entgegengebracht.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt.** Wie die „B. B. Ztg." hört, haben sich die Absatzverhältnisse bei der Vereinigung für die Verteilung und den Verkauf von Ruhrkohle in letzter Zeit nicht gebessert, sondern im Gegenteil eine leichte Verschlechterung erfahren. Das beruht in erster Linie darauf, daß von den großen Abnehmern verhältnismäßig wenig Kohle gebraucht wird. Insbesondere habe die Bestellung der Reichsbahn prozentual sehr stark abgenommen.

— **Über die Lage des deutsch-oberschlesischen Kohlen- und Eisenmarktes** berichtet „Industrie-Kurier": Die Lage des Kohlenmarktes hat sich nicht nennenswert verändert. Die großen Sortimente können im allgemeinen, wenn auch oft nur mit großen Schwierigkeiten, untergebracht werden, während die kleinen Sorten zum Teil auf Halde gestürzt werden müssen. Die durch die Absatzschwierigkeiten aufgezwungenen Feierschichten konnten vorerst noch auf wenige Einzelfälle beschränkt bleiben. Der Absatzmangel ist zur Hauptsache auf die umfangreichen Einschränkungen der industriellen Betriebe zurückzuführen, die unter dem Drucke der Zeit ihre Produktion in oft sehr bedeutendem Umfange verringern mußten; besonders fällt auch der geringe Verbrauch der oberschlesischen Hüttenwerke ins Gewicht, dem eine durch die Einführung der verlängerten Arbeitszeit herbeigeführte Erhöhung der Kohlenförderung gegenübersteht. Der Eisenmarkt liegt nach wie vor darnieder. Roheisen kann nur mit großem Verlust abgesetzt werden. Zur Verminderung der Spanne zwischen Selbstkosten und Erlös ist in erster Linie die schon seit langem mit Nachdruck geforderte Wiedereinführung der früher vorhandenen Erzausnahmetarife nötig. Auch für Stabeisen und Bleche ist die Lage äußerst ungünstig. Die Anzahl der eingehenden Aufträge hat weiterhin nachgelassen, so daß der Auftragsbestand ganz bedenklich zusammengeschrumpft ist. Die zu erzielenden Preise liegen weit unter den Selbstkosten und werden nur bewilligt, damit der Absatz nicht völlig zum Erliegen kommt. Da die im Ausland zu erzielenden Preise noch unter den unauskömmlichen Inlandspreisen liegen, hat das fast gänzlich darniederliegende Ausfuhrgeschäft keine Belebung erfahren. Für Schmiede-, Preß- und Gußstücke konnten ebenfalls keine befriedigenden Preise erzielt werden. Aufträge gingen trotz äußerster Beschränkung in der Preisstellung nur in ganz unzureichendem Umfange ein. Das Eisenbahn-Zentralamt hält nach wie vor mit der Vergebung von Aufträgen zurück, was sich auf die Erzeugung sämtlichen Eisenbahnmaterials stark einschränkend auswirkt. Koks stößt immer noch trotz umfangreicher Produktionseinschränkung auf

große Absatzschwierigkeiten. Von den Nebenerzeugnissen des Kokereibetriebes kann Benzol glatt, Teer und besonders schwefelsaures Ammoniak hingegen weniger gut abgesetzt werden.

— **LHL-Ausstellung Leipziger Herbstmesse.** Auf dem Gelände der Technischen Messe hinter Halle 11 stellt die Firma Linke-Hofmann-Lauchhammer-Aktiengesellschaft ihre Erzeugnisse im eigenen Pavillon wieder in umfangreichem Maße aus. Unter den gezeigten Schaustücken werden eine Industrielokomotive von 225 PS, ein Holzkastenkipper, Eisenbahnradsätze verschiedener Spurweiten, Rohrschlangen und Überhitzer in Originalausführung, Schmiedestücke, Schrauben und Nieten usw. großes Interesse finden. Das LHL-Werk Lauchhammer ist mit zahlreichen sanitären Gegenständen (Badewannen, Reihenwaschanlagen, Becken) in der bekannten Porzellanemaille „Kalypso" vertreten. Besondere Aufmerksamkeit wird auch das betriebsfertige Modell einer großen Papiermaschine des LHL-Füllnerwerks, für das Deutsche Museum in München bestimmt, erwecken. Angeschlossen sind außerdem die Ausstellungen des Silesia-Stahlwerkes (OEI) und der Lauchhammer-Rheinmetall A.-G. (LRA). Ersteres zeigt Güteproben ihres Baildonstahls, letztere Pläne und Modelle von ausgeführten Eisenhoch-, Behälter- und Schiffsbauten sowie von Erzeugnissen ihrer Abteilungen Maschinenbau in Düsseldorf und Lauchhammer. Ferner ist noch die Sonderausstellung des LHL-Archimedes-Werkes im Estihaus Stand Nr. 3 zu erwähnen.

Österreich.

— **Der Voranschlag des Jahres 1925.** Für das Jahr 1924 weist der Voranschlag in seiner letzten Fassung eine Gesamteinnahme von 8679 Milliarden und einen Aufwand von 9845 Milliarden, daher einen Ausfall von 1166 Milliarden Kronen aus. Nach den Ausführungen des Finanzministers in der letzten Pressekonferenz würde der Voranschlag im Jahre 1925 eine Gesamteinnahme von 7728,4 Milliarden und einen Ausfall von 582 Milliarden ausweisen. Hiernach würde sich der Ausgabenetat auf 8310 Milliarden stellen, worin aber, gerade wie im Jahre 1924, die Investitionen enthalten sind. Da der Minister die Gesamtausgabe ohne Investition mit 7430 Milliarden (516 Millionen Goldkronen) beziffert, wird sich der im Voranschlag 1925 enthaltene Investitionsaufwand auf 880 Milliarden stellen. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich, daß der Voranschlag 1925 gegenüber 1924 eine Verringerung der Gesamteinnahme um 951 Milliarden, und eine Herabsetzung der Ausgaben um 1535 Milliarden Kronen aufweisen würde.

— **Wirtschaftliche Lage der Bundesbahnen.** In einer Pressekonferenz führte Finanzminister Dr. Kienböck über die Staatsfinanzen hinsichtlich der Bundesbahnen folgendes aus: Es war schon seit langem klar, daß eines der wichtigsten Kapitel des österreichischen Staatshaushaltes die Bahnverwaltung bildet. Wir haben bekanntlich mit dem 1. Oktober 1923 das Netz der Bundesbahnen in die Treuhandverwaltung des neugeschaffenen Wirtschaftskörpers gelegt und am 1. Januar 1924 ist auch das österreichische Netz der ehemaligen Südbahn in den Verwaltungsbereich dieses Körpers getreten. Die glückliche Auswahl des Präsidenten der Bundesbahnen sowie des leitenden Personals dieser Verwaltung hat Ergebnisse zutage gefördert, welche für den Bundeshaushalt von großer Bedeutung sind. Ich will hier nicht die Verbesserungen im Verkehr und die sichtlich auch vom Publikum deutlich empfundenen Fortschritte des Bahnbetriebes berühren, sondern nur die finanzielle Frage der Seite streifen. Der Betrieb der Linien, die heute in der Verwaltung der Bundesbahnen stehen, hat im Jahre 1923 einen Bundeszuschuß von etwa 530 Milliarden erfordert. Die Budgetierung für das Jahr 1925, welche selbstverständlich mit größter Gewissenhaftigkeit sich auf die heute vorliegenden Tatsachen stützt, läßt den Bundeszuschuß vollkommen verschwinden. Es ergibt sich daraus allein eine Entlastung des Bundes um mehr als ½ Billion Kronen auf das Jahr gerechnet. Es wäre irrig, den Verwaltungserfolg der Bundesbahnen auf dieses Ergebnis eingeschränkt zu sehen. Wenn auch das Budget für das Jahr 1925 einen Betriebszuschuß des Staates zu den Bundesbahnen nicht mehr kennen wird, so haben außerdem noch wichtige andere Posten Aufnahme gefunden. Ich erwähne den Betrag von 125 Milliarden für Anschaffung von Ersatzmaterial, einen Betrag von 85 Milliarden für Mehrbelastung von Steuern und ähnlichem, die höheren Erfordernisse der Besoldung des aktiven Personals mit 872 Milliarden; aus den genannten 3 Zahlen ergibt sich ein Gesamtbetrag von 1082 Milliarden; 555 Milliarden sind durch die bisher vorgenommenen Tariferhöhungen gedeckt, so daß 537 Milliarden, somit wieder mehr als eine halbe Billion, als ein weiterer Erfolg einer verbesserten reorganisierten Verwaltung angesehen werden müssen. Die gewiß sehr ins Gewicht fallenden Erfolge bei den Bundesbahnen haben dazu geführt, daß die Regierung den Weg, Bundesbetriebe in die Verwaltung eigens konstruierter Wirtschaftsbetriebe zu überführen, weiter zu verfolgen gedenkt (Schaffung eines eigenen Körpers für die staatlichen Salinenbetriebe, Reform der Verwaltung des Bundesforstbetriebes).

— **Einführung durchgehender Tarife im tschechoslowakisch-österreichischen Güter- und Kohlenverkehr.** Mit 1. September d. J. sind, wie bereits in Nr. 35, S. 673 d. Ztg. gemeldet, im tschechoslowakisch-österreichischen Güter- und Kohlenverkehr durchgehende Tarife zur Einführung gelangt. Durch diese Tarife wird nicht nur einem schon wiederholt vorgebrachten Wunsche der Verfrachter wegen Wiederherstellung der vor dem Kriege bestandenen direkten Tarife Rechnung getragen, sondern werden auch den Verfrachtern in diesem so überaus wichtigen Verkehre große Vorteile gegenüber der heutigen Frachtberechnung auf Grund der in Betracht kommenden Lokalgütertarife geboten. Die neuen Tarife lauten für die ganze Beförderungsstrecke auf tschechoslowakische Heller und sind in Schnittform derart erstellt, daß der Schnitt A die Frachtsätze für die tschechoslowakischen Stationen bis oder ab den Schnittpunkten und der Schnitt B die Frachtsätze für die österreichischen Stationen ab oder bis zu den Schnittpunkten enthält. Der durchgehende Gütertarif enthält Serien- und Ausnahmetarife. Die Serientarife gelten für Güter, für die die normalen Tarifklassen Anwendung finden, während die Ausnahmetarife in der Hauptsache für jene Güter gelten, für die in den Lokalgütertarifen der beteiligten Bahnen oder im Verlautbarungswege besondere Frachtbegünstigungen zur Einführung gelangt sind. Vor allem muß auch darauf hingewiesen werden, daß bei Anwendung der durchgehenden Tarife für die Verfrachter die Verpflichtung zur Vorschreibung des tschechoslowakisch-österreichischen Grenzübergangspunktes nicht mehr besteht, sondern daß die Eisenbahnen den sich auf Grund des durchgehenden Tarifes ergebenden billigsten Frachtsatz anwenden müssen. Da außerdem bei Erstellung der durchgehenden Frachtsätze gewisse Kürzungen gegenüber den normalen lokaltarifmäßigen Frachtsätzen vorgenommen wurden, so ergibt sich auch hieraus ein Vorteil der neuen durchgehenden Tarife. Die durchgehenden Tarife können auch für Durchzugsverkehr eines der beiden Staatsgebiete oder auch beider Staatsgebiete angewendet werden, da in diesen Tarifen — vor allem im Gütertarife — auch Frachtsätze für tschechoslowakisch-deutsche, tschechoslowakisch-polnische, bzw. österreichisch-ungarische, österreichisch-jugoslawische und österreichisch-italienische Staatsgrenzen vorgesehen sind. Aus Zweckmäßigkeitsgründen ist die parteiseitige Vorschreibung der Anwendung der Tarife im Frachtbriefe bedungen. Bei den erwähnten Vorteilen ist sicher damit zu rechnen, daß die Verfrachter von diesen Tarifen ausgiebigen Gebrauch machen werden.

— **Salzkammergut-Lokalbahn.** Infolge des ungeheuren Anwachsens der Betriebslasten, namentlich der Personalkosten, sah sich die Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft als Konzessionärin der genannten Lokalbahn im Herbst 1920 außerstande, den Betrieb der Bahn selbst fortzuführen. Sie trat daher an die Bundesbahnverwaltung mit der Bitte heran, den Bahnbetrieb zu übernehmen und die Betriebsanlagen vorschußweise zu bestreiten. Diesem Ansuchen wurde stattgegeben und der Lokalbahnbetrieb vom 1. Dezember 1920 ab von den Bundesbahnen geführt. Die Betriebsführung gestaltete sich verlustbringend. Im Jahre 1921 ergab sich ein Betriebsabgang von rund 32.4 Millionen, im Jahre 1922 bereits von über 2 Milliarden. Einen noch höheren Passivsaldo wird die noch nicht zum endgültigen Abschluß gelangte Betriebsrechnung für 1923 aufweisen. In den letzten Monaten des Jahres 1923 ist es gelungen, die aus reichsdeutschem Besitze stammenden und auf Grund des Friedensvertrages von Versailles in den Besitz der Reparationskommission übergegangenen Aktien der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft freizubekommen und dadurch die Gesellschaft wieder aktionsfähig zu machen. Die Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft beabsichtigt nunmehr, die Bahn in den Eigenbetrieb zurückzuübernehmen und für den elektrischen Betrieb umzugestalten. Die Bundesverwaltung hat jedoch die Rückübergabe des Betriebes von gewissen Bedingungen, namentlich in bezug auf den Rückersatz der aufgelaufenen Betriebskostenabgänge und die Übernahme des Personals abhängig gemacht. In letzterer Hinsicht haben die zwischen der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" und der Lokalbahngesellschaft eingeleiteten Verhandlungen noch nicht zur Einigung geführt.

— **Die Zugspitzenbahn.** Beim Bau der österreichischen Zugspitzenbahn sind jetzt 100 Arbeiter beschäftigt, und zwar im oberen Teile der Strecke. Die obere Station soll bis 15. September vollständig hergestellt sein. In dieser Woche wird die

Höchstseilbahn aufgezogen und in Betrieb gesetzt. Auch die Finanzierung hat besten Erfolg. Aus allen Landesteilen laufen Zeichnungen auf die Aktien ein, so daß die ausländischen Zeichnungen vorläufig zurückgestellt werden. Wie der Deutsche und Österreichische Alpenverein mitteilt, hat die bayerische Regierung die Konzession zum Bahnbau auf bayerischem Gebiete nicht erteilt.

— **Österreichs Steinkohlenbergbau.** Im Jahre 1923 hat es in ganz Österreich 15 Steinkohlenbergbaubetriebe gegeben; davon waren 12 in Niederösterreich, 2 in Oberösterreich und 1 in Steiermark; sie beschäftigten zusammen 1922 Personen. Die gesamte Jahresförderung bezifferte sich auf 157 650 t im Werte von 75 634 704 Kr. Durch Verkauf gelangten 142 723 t im Werte von 69 412 558 Kr. zur Abgabe, davon 141 737 t im Inland. Der Rest diente zum Selbstverbrauch und für Deputate. Gegen das Jahr 1922 ist die Zahl der Betriebe in ganz Österreich um 4, die Zahl der beschäftigten Personen um 400 zurückgegangen. Die Jahresförderung bezifferte sich im Jahre 1922 auf 165 272 t.

— **Die Kohlenförderung im Juni.** Die inländische Kohlenförderung im Juni 1924 betrug 11 798 t Steinkohle und 190 177 t Braunkohle. Die Förderung im Juni 1924 ist um 32 707 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monat Mai 1924 ergibt sich ein Rückgang um 25 627 t.

— **Handelsbilanz.** Der österreichische Außenhandel im Monat Juni hat den Vormonaten gegenüber — wie die nachstehenden Zahlen zeigen — eine Abschwächung erfahren.

	April	Mai	Juni	Januar/Juni
	Millionen Goldkronen			
Einfuhr	182,2	183,6	179,3	1045,7
Ausfuhr	101,5	108,6	85,5	528,9
Einfuhrüberschuß	80,7	75,0	93,8	516,8

Der Rückgang betrifft vor allem die Ausfuhr, die um rund 20 % geringer war als im Durchschnitt der Monate April und Mai. Dadurch erhöhte sich auch wieder der Ausfall der Handelsbilanz, die im ersten Halbjahr nach den bisherigen Wertberechnungen um 207 Millionen Goldkronen größer war als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Ungarn.

— **Die ungarischen Eisenbahnausfuhrtarife.** Mit Gültigkeit vom 1. September ist auf den ungarischen Eisenbahnen ein besonderer Tarif ins Leben getreten, der für verschiedene Erzeugnisse der einheimischen Land- und Forstwirtschaft sowie der Industrie, die in ungarischen Stationen mit der Bestimmung nach dem Zollauslande zur Auflieferung gelangen, ermäßigte Frachtsätze enthält. Dieser Tarif wurde von der Regierung mit der Absicht genehmigt, daß die einheimische Produktion jetzt, wo das System der Ausfuhrverbote und die die Entwicklung des Ausfuhrverkehrs hemmenden sonstigen Regierungsverfügungen stufenweise aufgehoben werden, die sich von nun an bietenden Ausfuhrmöglichkeiten möglichst gründlich ausnützen könne.

Es ist bekannt, daß die ungarischen Eisenbahnen die Tariffrage ihres Ausfuhrverkehrs ursprünglich so zu lösen planten, daß sie in der Gütereinteilung der Reformtarife für die Ausfuhrartikel gegenüber der allgemeinen Tarifierung eine um 1—2 Tarifklassen billigere Tarifierung vorgesehen hatten. Diese Lösung wurde revidiert und auf Grund dessen gelangte man zu der neuen Entscheidung.

Wie alle Einzelheiten der Tarifreform, so wurde auch die Frage der Ausfuhrtarife von den Eisenbahnen Hand in Hand mit den wirtschaftlichen Interessenvertretungen vorbereitet. Die sorgfältige Vorbereitung der Ausfuhrtarife bietet daher eine Gewähr dafür, daß mit Hilfe der sehr weitgehenden Tarifnachlässe der Ausfuhrverkehr — besonders, wenn es gelingt, die wirtschaftlichen Beziehungen mit den Nachbarstaaten durch Handelsverträge binnen kurzem zu ordnen — einen beträchtlichen Aufschwung nehmen wird.

Was die Einzelheiten der Ausfuhrtarife betrifft, so sei bemerkt, daß das neue Tarifheft 84 Positionen umfaßt und mehr als 200 Artikel an einer Tarifermäßigung teilnehmen läßt. Begünstigt werden aus dem Kreise der Landwirtschaft und der Viehzucht: Pferde, Hornvieh, Schweine, Geflügel, Fische und Zuchttiere, ferner Wein, Zirokstroh (Reisstroh), Gemüse und Grünzeug, Medizinalkräuter, Obst und Beeren, Fleisch, Hülsenfrüchte, Samen, Rohr, Pflanzenstoffe, Paprika, Heu, Stroh und Häckerling, Weinrebenpfropfen, Weinreben, Eier usw. Aus dem Kreise der Industrie folgende Artikel: Tonwaren, Asbestwaren, Lederwaren, Zucker, Hefe, Holzwaren, Farbstoffe, Zement, Kalk, Ziegel und Dachschiefer, Maschinen und Geräte, Gummiwaren, Zündhölzer, Obstkonserven, Fleischwaren (Salami), Straßen- und Eisenbahnfahrzeuge, Automobile, Garne und Stoffe aus Jute, Hanf, Wolle und Leinen, Stärke, Wagenschmiere, Mehl und sonstige Mahlprodukte, Malz, Mühlen- und Kunststeine, Öle, Ölkuchenmehl, Zink, Blei- und Kupferwaren, Papierwaren, Schaumwein, Schwefel, Kohlen- und Salzsäuren, Bier, Spiritus, Sprite, Kohle, Käse und Topfen, Eisen- und Stahlwaren usw.

Alle diese Begünstigungen bedeuten je nach den verschiedenen Artikeln einen 20—45proz. Nachlaß von den tarifmäßigen Frachtgebühren.

Im Interesse der uralten einheimischen Mühlenindustrie, die besonders infolge der Abschließungspolitik der Nachfolgestaaten beim Absatze des ungarischen Mehls im Auslande mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, wurden außer dem Ausfuhrtarif für Mehl, auch für Getreide. das für ungarische Mühlen bestimmt ist, im Kundmachungswege statt der Klasse 10 die Frachtsätze der Klasse 12 unter der Bedingung gewährt, daß die Mühlen 75 % des bezogenen Getreides in Form von Mehl nach dem Zollauslande auszuführen haben.

Schließlich wurde zu dem Zwecke, daß der ungarische Holzhandel, der vor dem Kriege auf den Weltmärkten eine große Rolle spielte, diese wichtige Stellung auch in Hinkunft beibehalten, und daß der Betrieb der vom Rohstoff entblößten einheimischen Sägewerke gesichert werden könne, im Rahmen der Ausfuhrtarife verschiedenen Holzgattungen die Reexpeditionsbegünstigungen gewährt und außer dem Rahmen des Tarifs ebenfalls im Kundmachungswege Rundholz, das nach ungarischen Sägewerken bestimmt ist, und dem daraus erzeugten Schnittmaterial, wenn die Ausfuhr des letzteren nach dem Zollausland von den Sägewerken nachgewiesen wird, die weitere Begünstigung eingeräumt, wonach von dem Eintrittsgrenzpunkt des Rundholzes bis zum Austrittsgrenzpunkt des Schnittmaterials die einheitlich durchgerechneten Frachtsätze der Klasse 13 angewendet werden.

Aus alledem geht hervor, daß die ungarischen Eisenbahnen mit den königlich ungarischen Staatseisenbahnen an der Spitze durch die Ausfuhrtarife der ungarischen Volkswirtschaft große finanzielle Opfer bringen, in der Hoffnung, daß die Eisenbahnen in der infolge der Ausfuhrtarife zu gewärtigenden Steigerung des Außenverkehrs eine entsprechende Entschädigung finden werden.

— **Die Betriebsergebnisse der Königlich ungarischen Staatsbahnen** und der von diesen verwalteten Lokalbahnen waren im Juni d. J. folgende: Linienlänge 7239 km, Zahl der geförderten Personen 7 333 200, der Güter 208 790 t. Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 4 912 900 Goldkronen, im Güterverkehr 10 135 100 Goldkronen, zusammen 15 048 000 Goldkronen und pro 1 km 2079 Goldkronen.

— **Neuregelung des Ruhegehalts der Staatsbahnangestellten.** An anderer Stelle dieser Nummer (S. 688) haben wir über die auf Goldkronenbasis neugeregelten Gehälter der Staatsbahnangestellten berichtet. Im Zusammenhang mit dieser Neuregelung hat die Regierung auch die Ruhegehaltsbeträge von neuem festgestellt. Mit Rücksicht darauf, daß die Gehälter der aktivdienenden Angestellten wesentlich gehoben wurden und daß die Angestellten hauptsächlich in den letzten Jahren in größerer Zahl noch mit voller Arbeitskraft abgebaut wurden oder einen anderen Lebensberuf wählend sich abbauen ließen, hat die Regierung das Ruhegehalt der mit nicht voller Dienstzeit (36, bei Zugbegleitpersonal 24 Jahren) oder nicht wegen geistiger oder körperlicher Arbeitsunfähigkeit Ausgeschiedenen nur mit niedriger Prozentzahl der letzten Gehälter festgesetzt. So wurde das Ruhegehalt jener Beamten und sonstigen Angestellten, deren Dienstzeit weniger als 15 Jahre beträgt, nur mit 60 % der ihnen nach der bisherigen Verordnung gebührenden Summe festgesetzt. Wenn sie jedoch beweisen, daß sie erwerbs- und arbeitsunfähig sind, wird diese Prozentzahl auf 85 % erhöht. Hat der Angestellte mehr als 15, doch weniger als 36 Dienstjahre. so ist die Prozentzahl von 15—30 Jahren 85 %, von 30 bis 35 Jahre 90 % und von 35 bis 36 Dienstjahre 95 %. Diese Einschränkung findet nicht statt bei den Angestellten, die ihr 60. Lebensjahr überschritten haben. Angestellte, die mit voller Dienstzeit in den Ruhestand treten, bekommen 100 % ihrer letzten Gehälter. Das Recht auf Ruhegehalt beginnt mit 9½ Dienstjahren.

Ähnlich wurde das Witwengeld geregelt. Dieses wurde in der bisher gültigen Verordnung auf 50 % des letzten Gehaltes bzw. Ruhegeldes des Gatten festgesetzt. Nach der neuen Verordnung bekommen die Witwen diesen Betrag bis zu 100 % nur, wenn der Gatte volle Dienstzeit hatte, oder wenn die Witwe ihr 60. Lebensjahr erreichte. Übrigens wird das Witwengeld bis zu 50 % des letzten Gehalts des Mannes nur mit folgender Einschränkung gewährt:

Die Witwe erhält bei einer Dienstzeit des Gatten von weniger als 30 Jahren 85 %, bei mehr als 30, doch weniger als 35 Jahren

90 %, bei mehr als 35, doch weniger als 36 Jahren 95 %, bei 36 oder mehr Dienstjahren 100 %. Die Waisengelder wurden folgendermaßen geregelt: die Waisen, deren Mutter noch am Leben ist, bekommen je ⅕ des vorerwähnten Witwengeldes. Ist auch die Mutter gestorben, wird diese Summe doppelt gerechnet; außerdem bekommen diese nach dem Tode des Vaters bzw. der Mutter drei Monate lang die vollen Gebühren des Vaters bzw. das Witwengeld. Das Recht auf Versorgungsgebühren dauert bei Beamtenkindern bis zum 24. Lebensjahre, bei Hilfsbeamtenkindern bis zum 20 und bei Unteroffizierskindern bis zum 16. Lebensjahr. Kinder der letzten zwei Kategorien, wenn sie beweisen, daß sie ihre Studien mit vorzüglichem Erfolg fortsetzen, können die Versorgungsgebühren bis zum 24. Lebensjahre genießen. Die Versorgungsgebühren werden eingestellt, wenn das Waisenkind monatlich mehr als 10 Goldkronen Einkommen hat.

Bei der Umrechnung wird im Januar 1924 1 Goldkrone mit 7000, im März mit 13 000, im April und Mai mit 16 000, im Juni mit 18 000, im Juli mit 17 600 und im August mit 17 000 Papierkronen gerechnet.

Übrige europäische Länder.

— **Günstige Entwicklung der schwedischen Schiffahrt im Jahre 1923.** Abgesehen von den staatlichen Dampffährlinien Malmö-Kopenhagen und Trälleborg-Saßnitz betragen die Bruttoeinnahmen der schwedischen Handelsflotte im Jahre 1923 (Güterfrachten, Einnahmen für Passagier- und Postbeförderung und Zeitbefrachtung) 245,6 Millionen Kronen (1922: 225,8 Millionen Kronen). Gegen 1922 ist also eine Steigerung der Einnahmen um 9 % zu verzeichnen.

Die Lage der schwedischen Schiffahrt hat sich im Berichtsjahr gebessert. Es waren wieder fast alle Schiffe in den Verkehr gestellt. Die Steigerung der Einnahmen ist ausschließlich auf den lebhafteren Verkehr mit dem Auslande zurückzuführen, betrug doch die Einfuhr 117,5 % (1922: 91,2 %) derjenigen des Jahres 1913 und die Ausfuhr 80,9 % (1922: 82,3 %). In schwedischen Häfen ist eine Tonnage eingelaufen und abgegangen, die diejenige von 1913 um 22 % übersteigt.

Die Personenbeförderung hat sich erheblich gegen 1913 gehoben, da die schwedische Amerikalinie (Svenska Amerikalinjen) in Gotenburg, die einen 10—14tägigen Passagierverkehr mit Newyork mit den Dampfern „Stockholm", „Drottningsholm" und „Knegsholm" (sämtlich etwa je 12 000 Br.-Reg.-T.) eingerichtet hat, erst nach dem Kriege gegründet ist. Von den Einnahmen entfielen im Jahre 1913 auf die Personenbeförderung nur 4,2 %, 1922: 8,9 % und 1923 bereits 9,4 %.

Ungefähr ein Drittel der Einnahmen rührt aus dem Verkehr mit England her. An zweiter Stelle stehen die Vereinigten Staaten von Amerika, denen sich Frankreich, Dänemark, Deutschland, Belgien, Australien und Spanien in der genannten Reihenfolge anschließen. Bemerkenswert ist die Stellung Australiens, die auf die große Ausfuhr schwedischer Waren dorthin zurückzuführen ist.

— **Die finanzielle Lage der polnischen Staatsbahnen,** die im April, Mai und Juni noch einigermaßen günstig war und zeitweise sogar einen geringen Überschuß aufwies, hat, wie der Ostd. Wirtschaftsztg. berichtet wird, in den letzten Wochen wieder eine beunruhigende Veränderung erfahren. Der allgemeine wirtschaftliche Stillstand und die hohen Tarife haben einen Rückgang des Verkehrs und damit auch der Einnahmen der Bahnen zur Folge gehabt, der in unterrichteten Kreisen auf ½ Million Zloty geschätzt wird. Man erwartet zwar im Herbst durch die üblichen Verkehrszunahmen eine Besserung, sieht aber im allgemeinen der Entwicklung der Eisenbahnfinanzen mit ernster Sorge entgegen.

— **Tarifermäßigung der polnischen Bahnen auf der Strecke Danzig—Oberschlesien.** Durch die seit dem 1. Juli d. J. erfolgte Ermäßigung des Eisenbahntarifes auf der Strecke Danzig-Oberschlesien für Eisenerze hat nach Mitteilung der Ostd. Wirtschaftszeitung die polnische Regierung die Frachten auf die gleiche Höhe des deutschen Tarifs (Stettin-Oberschlesien) herabgesetzt. Die Fracht beträgt 134 Zloty für 10 t. Man hofft, auf diese Weise die für oberschlesische Hütten bestimmten Transporte schwedischer Eisenerze von dem Wege über Stettin abzulenken.

— **Schwerer Raubüberfall auf einen Zug.** Aus Odessa wird telegraphiert, daß ein Zug nach Moskau 200 Meilen von Odessa entfernt von Räubern zur Entgleisung gebracht worden und in Brand geraten sei. Viele Reisende seien getötet oder verwundet worden, die nächste Station habe Hilfszüge abgesandt.

— **Die Schiffbarmachung der Donaumündung.** Dieser Tage sind mehrere ausländische Ingenieure in Bukarest eingetroffen, die auf Weisung der Europäischen Donaukommission die rasche Sicherung der Schiffahrt in der Donaumündung durchzuführen haben. Die Verhältnisse haben sich in der letzten Zeit derart verschlechtert, daß das Donaudelta kein größeres Schiff mehr passieren kann.

— **Eisenbahnfahrpreise und Teuerung in England.** Der englische Landesverband der Eisenbahnreisenden greift die englischen Eisenbahngesellschaften wegen ihrer hohen Fahrpreise heftig an. Demgegenüber weist die Vereinigung der Eisenbahngesellschaften darauf hin, daß sie schon am 1. Januar 1923 den Fahrpreis der 3. Klasse von 1¾ Penny auf 1½ Penny die Meile (7,85 ₰/km nach Friedenswährung) herabgesetzt hätten. Sie hätten infolgedessen zwar einen Zuwachs von 41 Mill. Reisenden, aber einen Einnahmeausfall von 5 Mill. Pfund gehabt, da sie erheblich mehr Zugkilometer hätten leisten müssen. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der ersten Hälfte des laufenden Jahres. Es könne ihnen also nicht zugemutet werden, auf den alten niedrigen Satz von einem Penny für die Meile zurückzukehren. Auch die zweimalige Herabsetzung der Gütertarife im vorigen Jahre habe keine vermehrten Einnahmen und gesteigerten Verkehr herbeigeführt, wie in manchen Kreisen erwartet worden sei, sondern im Gegenteil, namentlich sei der Kohlenverkehr zurückgegangen. Die Eisenbahngesellschaften zahlten nämlich, so führen sie weiter an, erheblich mehr als die doppelten Friedenslöhne und müßten außerdem noch die Lasten des Achtstundentages tragen. Sie hätten also durch eine Herabsetzung der Frachten von 112 % auf 50 % über Friedenssätzen und der Fahrpreise auf das gleiche Verhältnis zum Friedenspreis schon weitgehendes Entgegenkommen bewiesen. Da aber die Preise für Kohle, Eisen und sonstigen Eisenbahnbedarf immer noch stiegen und alle Bemühungen, die hohen Löhne abzubauen, vergeblich seien, blieben ihre Überschüsse unter der angemessenen Höhe, die ihnen das Gesetz zubilligt, und man könne von ihnen keine weiteren Ermäßigungen erwarten. Ein Zuschlag von 50 % gegenüber Friedenspreisen sei übrigens im Hinblick auf den Preis von Gegenständen des täglichen Bedarfs durchaus nicht zu hoch; diese Steigerung entspräche z. B. den Postgebühren, und es werde wenig Dinge geben, die nicht mindestens 150 % des Friedenspreises kosten. Der Schatzkanzler habe z. B. in einer Rede kürzlich darauf hingewiesen, daß im Außenhandel um 90 % erhöhte Preise bezahlt würden. Nach Aufzeichnungen der „Times" sei die allgemeine Teuerungszahl in England Ende Juli 167,5 % gewesen, wobei Lebensmittel auf 159,4 %, andere Gegenstände auf 172,2 % standen

Fremde Erdteile.

— **Schwerer Eisenbahnzusammenstoß in Indien.** Ein schwerer Zusammenstoß ereignete sich kürzlich auf der Eisenbahnlinie zwischen Multan und Lahore. Bis jetzt wurden 67 Leichen aufgefunden. Man glaubt, es befinden sich noch 20 unter den Trümmern. Die Zahl der Verwundeten beläuft sich auf 102, davon 53 schwer.

— **Zusammenschluß amerikanischer Eisenbahnen.** In der letzten Zeit sind die Werte einiger amerikanischer Eisenbahngesellschaften in den Staaten des mittleren Ostens an der Börse lebhaft gehandelt worden, was zunächst Anlaß zu unbestätigten Gerüchten in bezug auf diese Eisenbahnen gab. Schließlich hat sich, wie halbamtlich in New York bekanntgegeben worden ist, herausgestellt, daß es sich dabei um einen Zusammenschluß der New York-, Chicago- und St. Louis-Eisenbahn, die gewöhnlich mit dem Scherznamen „Nickel-Plate" bezeichnet wird, der Erie-Eisenbahn, der Tere Marquette-Eisenbahn, der Chesapeake und Ohio-Eisenbahn und der Hocking Valley-Eisenbahn handelt. Der Plan, diese Eisenbahnen, die zusammen ein Netz von etwa 18 000 km Länge mit einem Aktienkapital von 1,5 Milliarden Dollar darstellen, zu einer Gemeinschaft zusammenzufassen, soll von zwei Brüdern Vansweringen in Cleveland ausgegangen sein. Sie sollen ihre geschäftliche Laufbahn als Zeitungsjungen begonnen und sich zum erstenmal an größere Geschäfte bei der Erschließung von Baugelände für Wohnzwecke durch eine Eisenbahn herangewagt haben. Die Eisenbahnen, deren Aktien die Brüder jetzt aufgekauft haben, verbinden wichtige Mittelpunkte von Handel und Gewerbe im Innern des Landes mit der Küste, und es wird erwartet, daß bei ihrem gemeinschaftlichen Betriebe erhebliche Verkehrsverbesserungen und durch diese eine Steigerung der Leistungen, sowohl zugunsten der Benutzer der Eisenbahnen, wie auch der Eisenbahngesellschaften zu erreichen sein wird. Die verkehrstreibenden Kreise der von diesen Eisenbahnen bedienten Gegenden und die öffentliche Meinung stehen daher dem Zusammenschluß, der einen der wichtigsten Schritte auf diesem Gebiete darstellt, günstig gegenüber, und es ist zu erwarten, daß ihn auch die Regierung genehmigen wird. Auch die Börse ist mit dem Zusammenschluß einverstanden, weil dadurch an Stelle der Aktien der einzelnen Gesellschaften, die schwer zu handeln sind, diejenigen eines Großunternehmens treten, die im Handel mit Wertpapieren eine Rolle spielen können.

Bücherschau.

— **Jancourt's Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehrskarte von Europa.** (S. Schropp'sche Landkarten-Handlung.) Auf der Karte sind die wichtigeren Verkehrspunkte Europas durch Linien verbunden. Die über der Linie angegebenen Zahlen bedeuten die Entfernung in Kilometern, die unter der Linie in Stunden (Schnellzugsstunden). Auch Schiffahrtslinien und Luftverkehr (rote Linien) mit Angabe der Fahrtdauer in Stunden sind angegeben. Die Namen der Grenzstationen für Gepäck- und Paßkontrolle sind besonders hervorgehoben. Die Karte kommt als ein Hilfsmittel in Frage, um sich über die Dauer einer Reise schnell zu unterrichten.

— **SBB-Nachrichtenblatt.** Seit Mai d. J. gibt die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ein Nachrichtenblatt heraus, das bestimmt ist, das Personal über den Stand des Unternehmens auf dem Laufenden zu erhalten und eine Quelle der Information und beruflichen Fortbildung zu sein. Es zerfällt in einen amtlichen, einen nichtamtlichen und in einen dritten besonderen Teil für Personalnachrichten und Verschiedenes.

Berichtigungen.

In der Abhandlung über Die deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920 ist auf S. 607 d. Z. „auch der Speichertriebwagen und der Verbrennungstriebwagen, d. h. der benzol- und dieselelektrischen Triebwagen gedacht" — wie es dort wörtlich heißt, und daran anschließend gesagt: „Diese Triebwagen bewährten sich aber nach dem Bericht nicht so, daß mit ihrer weiteren Einführung zu rechnen ist." Der Satz ist auch in den Aufsatz über Triebwagen mit Verbrennungsmotor und mechanischem Antrieb in einer Form übernommen worden, daß der Leser annehmen muß, daß sich das abfällige Urteil auf beide Arten Triebwagen beziehe. Wir werden darauf aufmerksam gemacht, daß sich die Kritik nur auf die Verbrennungstriebwagen habe beziehen sollen, was in der Tat richtig ist, da sich auf S. 607 das Wort „diese" nur auf die Verbrennungsmotoren hat beziehen sollen; richtig hätte „diese letzteren" gesagt sein sollen. Wir nehmen hierbei Bezug auf die Triebwagennummer der „Verkehrstechnischen Woche" vom 11. 8. 24 (Heft 32), in der die Frage der Bewährung des Akkumulator-Triebwagens in langjährigem Betrieb erneut angeschnitten ist, und zwar außer von Geheimrat Peukert („Speichertriebwagen") noch in der Abhandlung „Kleinzüge auf Vollbahnen" von Geheimrat Wechmann. Hier heißt es, daß sich von den verschiedenen Bauarten bis auf den heutigen Tag „bei der Deutschen Reichsbahn — — lediglich der Akkumulator-Triebwagen gehalten hat."

In der Mitteilung „Inbetriebnahme des neuen Mittelbahnsteiges des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin" in Nr. 35, S. 668/9 d. Ztg. muß es in der letzten Zeile statt „Rüstungsbetrieb" heißen „Richtungsbetrieb".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anschluß an den Verein.

Die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt (Main) — für die Eberswalde-Schöpfurter Eisenbahn und Freien-Grunder Eisenbahn — ist gemäß § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossen worden.

Vereinsdrucksachen.

Für die Güteprobensammlung ist das Muster 1 „Meldebogen für die Zusammenstellung der Versuche mit Baustoffen für Schienen, Achsen, Radreifen, Radsterne und Radscheiben" und das Muster 2 „Meldebogen für die Zusammenstellung der Versuche mit Baustoffen für Rahmenbleche, Feuerbüchsbleche, Stehbolzen, Federstahl, Schraubenkupplungen und Zugstangen" neu herausgegeben und mit unserem Schreiben Nr. I 161 vom 23. August 1924 an die Verwaltungen verteilt worden.

Firmenänderung.

Im Nachtrag zum Eisenbahnstationsverzeichnis (ehem. Dr. Kochs Handb.) ist unter 2. Firmenänderungen (auf Seite 6) bei A 45 Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft und bei A 104 Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft die Firma Mitteldeutsche Eisenbahnen A.-G. in „Mittelbadische Eisenbahnen A.-G." richtigzustellen.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf dem Haltepunkt Oberschönbach an der Schmalspurlinie Taubenheim-Dürrhennersdorf halten vom 1. Juni 1924 an wieder die Personenzüge nach Bedarf.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf dem Haltepunkt Niederennersdorf an der Schmalspurlinie Herrnhut-Bernstadt halten vom 21. Juli 1924 an wieder die Personenzüge nach Bedarf.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Gotha-Leinefelde gelegene Güterbahnhof Eckardtsleben bleibt vom 1. September 1924 ab nur noch Tarifstation für den Stückgutverkehr. Für den Ladungsverkehr wird Eckardtsleben öffentliche Ladestelle der Tarifstation Langensalza.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 153 vom 23. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bezugspreis für das Heft 8 des technischen Vereinsorgans;

Nr. I 154 und I 155 vom 16. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Beschlüsse des Technischen Ausschusses;

Nr. I 160 vom 22. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die im Achsdruckverzeichnis aufgeführten vereinsfremden Eisenbahnverwaltungen;

Nr. I 161 vom 23. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Meldebogen für Güteprobensammlung, Muster 1 und 2;

Nr. III 132 vom 15. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses;

Nr. III 140 vom 26. August 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Nachträgliche Änderung in der Überweisung verschiedener Anträge;

Nr. III 141 vom 28. August 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Änderung der Vereinssatzungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Die an der Vorgebirgsbahnstrecke zwischen den Stationen Pingsdorf und Eckdorf gelegene Personen-Haltestelle „Badorf" wird vom 1. September d. J. ab geschlossen. (1004)

Köln, den 26. August 1924.
Die Direktion.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ.

Die Unfahrbarkeit der ab 31. Juli (nicht wie in der Bekanntmachung in Nr. 32 Seite 615 irrtümlich angegeben ab 31. August) gestörten Mittenwaldbahn wurde am 4. August 18 Uhr wieder behoben. (993)

Innsbruck, den 20. August 1924.
Bundesbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924: Aufnahme der Binnenumschlagsstation Hannover-Linden Hafen anstatt Hannover-Linden in den A. T. 40; Aufnahme von Bremen Inlandshafen und Streichung von Hannover-Linden im A. T. 41; Aufnahme von Bielefeld Hbf. und Hörde in A. T. 49.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (998)

Altona, den 27. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen für die württembergische Station Urbach bei Schorndorf geändert.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1020)

Hannover, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 10. Preis: 10 Goldpfennige. — Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Unterabschnitte Zn 2, 14, 15, 34, 45 a, 46, 64, 74, 82, 88 a, 92, 93, 99, 100 und 101 des Abschnittes „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten", Wiederaufnahme des Unterabschnitts Zn 10 (Brandenburgische Städtebahn) und Ermäßigung der bei Mainz Hafen im Abschnitt Zn 110 angegebenen Gebührensätze. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1017)

Berlin, den 28. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch - Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 treten im Kilometeranzeiger der ehem. Staats- und Privatbahn - Güterverkehr Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1924.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1011)

Berlin, den 28. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 ab treten Änderungen ein in den Bestimmungen für Dresden Elbufer Altstadt, Dresden Elbufer Neustadt, Dresden König - Albert - Hafen, Eckardtsleben, Frankfurt (Main) Ost- und Westhafen, Löwenberg (Mark) Nb., Meyenburg K. W. E., Riesa Hafen, Riesa Ufer und Worms Nebenb. — Näheres enthält die am 1. September 1924 erscheinende Nummer 104 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1010)

Berlin, den 28. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr (Nr. 66 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 werden die Anstoßentfernungen der Stationen Culm (Reuß) und Gera Leumnitz der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn für den Empfang von Steinkohlen und Steinkohlenkoks des Ausnahmetarifs 6 herabgesetzt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1021)

Berlin, den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 wird in dem Ausnahmetarif 7 ein Stationsfrachtsatz von 30 ₰ für 100 kg von Braunesumpf nach Vienenburg eingeführt. (1019)

Berlin, den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 treten die Niederländischen Eisenbahnen dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel in vollem Umfange bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1024)

Berlin, den 31. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Am 20. September 1924 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. August 1924. (1006)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Der Ausnahmetarif 6 für Automobile zur Durchfuhr durch Deutschland wird bis 1. Oktober 1924 verlängert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. August 1924. (999)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924: Ausdehnung des Ausnahmetarifs 35 auf Motorfahrräder und Motorfahrradteile. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. August 1924. (1000)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Wirkung vom 1. September 1924 wird die Gültigkeit der Ausnahmetarife 42 und 43 auf frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst (ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben) auch bei Aufgabe als Eilgut ausgedehnt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. August 1924. (1007)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1924 wird nur für den Versand von Gefrierfleisch Hamburg Sternschanze in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 43 einbezogen. (1005)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. September 1924.

Aufnahme einer Fußnote bei Freiburg (Schlesien) im A. T. 33 (Nachtrag 2), nach der sich die Gültigkeit nur auf Güter der Abteilung C des Warenverzeichnisses erstreckt. Aufnahme von Leipzig-Leutzsch, Mückenberg und Naundorf (Elster) in A. T. 35; Hasserode und Zillerzahl-Erdmannsdorf in A. T. 60; Arnstadt Hbf., Brandis, Calau (Niederlaus.), Finsterwalde (Niederlaus.), Georgenthal (Thür.), Gräfenroda, Gräfenroda Süd und Groß Räschen in A. T. 61.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger. (1026)

Altona, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 werden die Stationen Mannheim-Kolonie und Mannheim-Sandhofen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2 e einbezogen. (1018)

Berlin, den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A (Tfv. 2) und Heft D (Tfv. 6).

Die Hilfsstation Hügelheim wird gestrichen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1028)

Berlin, den 1. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1924 wird für die Durchfuhr von Steinkohlenteeröl von Oderberg nach Hamburg und Wilhelmshaven der Ausnahmetarif 70 eingeführt. (1027)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1924 werden die Seehafenstationen Harburg Hbf. und Harburg U. E. in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 68 einbezogen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (1022)

Altona, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt die **Filderbahn** dem Ausnahmetarif 6 u für Kohlen im Rhein- und Main - Wasserumschlagverkehr bei. (1002)

Köln (Rhein), den 25. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 ist der Ausnahmetarif für die Ausfuhr ostpreußischer See- und bestimmter Haffische (Bleie, Plötze, Schnepel, Bressem, Stinte) nach Litauen eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Königsberg Pr., den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion. (1014)

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am Tage der Eröffnung der Lokalbahn Bad Tölz-Lenggries werden die Stationen Gaissach und Lenggries in den direkten Tarif aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen. (1015)

Erfurt, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies wird mit Gültigkeit vom 20. August d. J. wie folgt ergänzt:

Es ist zu ändern Magdeburg Hbf. in Magdeburg Südost, Mannheim Hbf. in Mannheim Rbf., Ludwigshafen (Rhein) ist zu streichen und dafür ist nachzutragen: Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik und Ludwigshafen Giuliniwerk.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 5. September d. J. die Station Mannheim Kolonie als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies aufgenommen. (1025)

Elberfeld, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 wird zu dem Heft C II der Nachtrag 2 herausgegeben. Unter Aufhebung des jetzigen Ausnahmetarifs 33 enthält er den am 1. September 1924 in Kraft tretenden umgearbeiteten Ausnahmetarif 33 für thüringische Waren usw. und den hiervon abgetrennten Ausnahmetarif 33 a für Porzellanwaren usw. (994)

Altona, den 23. August 1924.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselverkehr. C. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Kattowitz durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. D. Dienstkohlenausnahmetarif. E. Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn - Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). F. Polnischoberschlesisch - Tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. G. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. H. Polnischoberschlesisch - Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 15. September 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der unter A. und B. genannten Tarife ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr (lfd. Nr. 2071/1923 und lfd. Nr. 1155/1924). (1013)

Oppeln, den 29. August 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Niederlanden und den im Regiebetriebe befindlichen Stationen des besetzten Gebietes über die Deutsche Reichsbahn und anschließende Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1924 ab ist die Abfertigungsgebühr für die deutsche Strecke im Verkehr von der Regie durch das unbesetzte Deutschland nach Holland und umgekehrt wie folgt zu kürzen:

bei	Cent für 100 kg
Klasse E 5	6,20
Klasse E 10	5,16
Klasse E	4,13
Klasse F 10	3,84
Klasse F	2,95
A. T. 1 a	4,13
A. T. 5	2,07
A. T. 5 c	1,89
A. T. 6	3,54
A. T. 7	3,30
A. T. 16	
a) Hauptklasse	2,95
b) 10 t	3,84
c) 5 t	4,72

Die durch Abzug der Kürzungsbeträge ermittelten Frachtsätze in Cent werden auf Cent in der Weise abgerundet, daß Bruchteile unter 0,5 fallen gelassen, solche von 0,5 und mehr auf volle Cent aufgerundet werden. (1023)

Köln, den 30. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr, Güterverkehr Sachsen - Bayern (rechtsrh. Netz), Baden und Württemberg sowie Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. September 1924 treten für den Empfang von Steinkohlen und Steinkohlenkoks des Ausnahmetarifs 6 für Culm (Reuß) und Gera-Leumnitz, Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, niedrigere Anstoßentfernungen bis zu den Übergangsstationen Gera Süd und Wuitz-Mumsdorf in Kraft, wodurch sich Frachtermäßigungen ergeben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 26. August 1924. (1008)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des Bezirks der RBD. Dresden.

Der am 1. März 1924 eingezogene Haltepunkt Niederrennersdorf an der schmalspurigen Nebenbahn Herrnhut-Bernstadt (Oberl.) ist am 21. Juli 1924 wieder eröffnet worden. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger ersichtlich.

Dresden, am 28. August 1924. (1009)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. September 1924: Aufnahme von Bagenz und Finsterwalde (Niederlaus.) in A. T. 52; München Süd in A. T. 58, Kierberg Übergang in A. T. 59; Streichung von Hedersleben-Wedderstedt im A. T. 52; Druckfehlerberichtigungen in A. T. 69. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1012)

Altona, den 28. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks usw. von niederschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten nach deutsch-oberschlesischen Eisenhüttenwerken und Kokereien (Ausnahmetarif 6 d).

Mit sofortiger Gültigkeit wird als weitere Versandgrube Koksanstalt Bahnschacht in den Tarif aufgenommen.

Breslau, den 25. August 1924. (1003)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlenbriketts usw. von niederschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten nach deutsch-oberschlesischen Eisenhüttenwerken und Kokereien (Ausnahmetarif 6 d).

Mit sofortiger Gültigkeit wird als weitere Versandgrube Koksanstalt Bahnschacht in den Tarif aufgenommen.

Breslau, den 25. August 1924. (996)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz.

Kundmachung vom 1. September 1924.

Zum 1. September 1924 wird die Kundmachung für den Deutsch-italienischen Güterverkehr über die Schweiz neu ausgegeben. Besonders hervorzuheben ist, daß die bisherigen Bestimmungen über den Frankaturzwang aufgehoben werden. Nachnahmen sind wie bisher nicht zugelassen.

Der Verkaufspreis für die Kundmachung beträgt 10 Goldpfennig.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (M.), den 26. August 1924.
Reichsbahndirektion. (997)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ausnahmetarif 39.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1924 wird die Anwendung des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften bei der Frachtberechnung für Wagenladungen des Ausnahmetarifs 39 auch bei Zusammenladung von Inlands- und Ausfuhrgütern zugelassen. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (1001)

Altona, den 26. August 1924.
Reichsbahndirektion.

Am 1. September 1924 tritt an Stelle des bisherigen Gütertarifs für den Oberschlesischen Schmalspurbahnwechselverkehr vom 19. Juni 1922 ein neuer Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln anderseits, ferner zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen eines der beiden Direktionsbezirke durch den anderen Direktionsbezirk sowie zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen der beiden Eisenbahndirektionsbezirke und Stationen der Vollbahnen in Kraft. Der Tarif enthält unter anderem Änderungen, Tarifsätze in Goldfranken-Währung. Abdrücke des Tarifs sind bei der Stationskasse Beuthen (Oberschles. Schmalspurbahn) und Tarnowitz zu haben.

Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen O./S. ist erteilt. (995)

Oppeln, den 25. August 1924.
Reichsbahndirektion, Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Der Neubau eines Stellwerkgebäudes auf dem Bahnhof Heiligensee soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden.

A) Los I: Erd-, Beton-, Maurer- und Asphaltarbeiten; Los II: Zimmer-, Staker-, Schmiede- und Eisenarbeiten, beide Lose zusammen in einem Heft zum beliebigen Angebot für beide Lose zusammen oder einzeln.

B) je besonders: die Ausführung der
1. Dachdeckerarbeiten,
2. Klempnerarbeiten,
3. Tischlerarbeiten und
4. Schlosser- und Anschlägerarbeiten.

Angebote sind erhältlich im Zimmer 258 der Reichsbahndirektion, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 zu A) für 2,50 Gmk., zu B) Nr. 1. und 2. für 0,50 Gmk., Nr. 3. und 4. für 1,50 Gmk. — nicht in Briefmarken —, ohne Zeichnungen.

Einsichtnahme in Bedingungen und Zeichnungen sowie Auskunft im Zimmer 267 werktags zwischen 10 bis 1 Uhr. Einreichungsfrist bzw. Öffnung der Angebote im Zimmer 268 Dienstag, den 16. September 1924

zu A) vormittags 11½ Uhr bzw. 12 Uhr,
zu B) 1. und 2. nachmittags 1 Uhr bzw. 1½ Uhr,
3. und 4. nachmittags 1½ Uhr bzw. 2 Uhr

an vorstehende Adresse, versiegelt, portofrei und mit der Bezeichnung der angebotenen Arbeiten auf der Außenseite des Umschlags.

Zuschlagsfrist: 25. September 1924. (1016)

Berlin, im August 1924.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 37. | Berlin, den 11. September 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Über Eisenbahnverkehrssteuern und insbesondere deren Herabsetzung in Österreich.

Von Dr. **Rottleuthner**, Ministerialrat im Bundesministerium für Handel und Verkehr, Wien.

Der österreichische Nationalrat verabschiedete am 29. Juli 1924 knapp vor seinem Sommerurlaub noch eine Gesetzesvorlage der Bundesregierung, die die Eisenbahnverkehrssteuern im allgemeinen auf $^1/_6$ ihrer früheren Höhe herabsetzt. Die Verringerung dieser Steuer, von der der Motivenbericht zur gegenständlichen Gesetzesvorlage selbst sagt, daß sie durch die Neuregelung „auf ein vernünftiges und erträgliches Maß“ rückgeführt werden solle, ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung und Rückwirkung auf die Finanzen der österreichischen Bahnen, sie bedeutet einen weiteren erheblichen Fortschritt in der Sanierung des österreichischen Eisenbahnwesens.

Eisenbahnverkehrssteuern (Abgaben, die auf die Beförderung von Personen und Sachen mit bestimmten Beförderungsmitteln gelegt werden) gibt es bekanntlich zweierlei. Sie werden unterteilt, je nachdem die Steuer an die Tatsache der Beförderung in Verbindung mit dem für sie zu entrichtenden Preise oder an die Tatsache der Errichtung bestimmter, die Beförderung betreffenden Urkunden, wie Personenfahrkarten, Frachtbriefe, Aufgabescheine usw. anknüpft. Stempelgebühren der letzteren Art hat es in Österreich schon frühzeitig gegeben (siehe Gesetz vom 13. Dezember 1862, RGBl. Nr. 89, Tarifpost 47e, bezüglich Empfangs- und Aufnahmescheine der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen für die Übernahme von Personen zum Transporte; Tarifpost 101, I, A b, bezüglich Frachtbriefe und Duplikate — abgeändert durch Gesetz vom 29. Februar 1864, RGBl. Nr. 20, § 14 —; Tarifpost 47 d, hinsichtlich Empfangs- und Aufnahmescheine — Frachtkarten —; Fin.-Min.-Erlaß vom 9. Januar 1863 Zl. 447, der dieselbe Gebühr auch für Rezepisse über Reisegepäck bestimmt; Stempelgebühren für Anweisungen zu freier oder ermäßigter Fahrt wurden erst mit dem Fahrkartensteuergesetz 1902 eingeführt). Diese Stempelgebühren, die infolge ihrer fixen Sätze den Nahverkehr unvergleichlich schärfer als den Fernverkehr treffen, fallen jedoch als Urkundengebühren rechtlich unter andere Gesichtspunkte und soll daher im allgemeinen nur von Eisenbahnverkehrssteuern im ersteren Sinne gesprochen werden.

Eisenbahnverkehrssteuern dieser Art, wobei also die Steuer als fester oder prozentualer Zuschlag zu dem tarifmäßigen Beförderungspreis bemessen wird, waren bis zum Jahre 1892 der österreichischen Gesetzgebung fremd. Wohl war bereits im Jahre 1879 dem österreichischen Abgeordnetenhause ein Gesetzentwurf betreffend eine 10prozentige Abgabe von Personen- und Reisegepäcktransporten auf Eisenbahnen und den auf Gewässern verkehrenden Dampfschiffen vorgelegt, im Jahre 1892 die Einführung einer Transportsteuer auf den Personen- und Frachtenverkehr (5 % für Frachten, 7 % für Eilgut, 10 % für Personen) geplant und im Jahre 1897 eine neuerliche Regierungsvorlage, betreffend die Transportsteuer (12 % für Personen- und Reisegepäck, 5 % für Eil- und Frachtgut hinsichtlich Eisenbahnen und mit mechanischen Motoren betriebenen Schiffen auf Binnengewässern) eingebracht worden, es kam jedoch hauptsächlich infolge Widerspruches der öffentlichen Meinung zu keinem solchen Gesetz.

Erst im Jahre 1902 erfolgte die Einführung einer Verkehrssteuer vom Personenverkehr (Fahrkartensteuergesetz vom 19. Juli 1902, RGBl. Nr. 153, Ausmaß der Steuer: 12 % des jeweilig einzuhebenden Fahrpreises auf Hauptbahnen, 6 % auf Lokalbahnen, 3 % auf Kleinbahnen), wobei gleichzeitig der bis

dahin bestandene Eisenbahnfahrkartenstempel (im allgemeinen 2 %) außer Kraft gesetzt wurde. Hinsichtlich des Frachtenverkehres wurde eine analoge Besteuerung nicht vorgenommen.

Unter dem Drucke des infolge des Weltkrieges angewachsenen finanziellen Staatsbedarfes kam sodann die Kaiserliche Verordnung vom 10. Januar 1917, RGBl. Nr. 14 über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse zustande, mit welcher die Fahrkartensteuer nach den vorerwähnten drei Bahngattungen auf 20, 10 und 5 % erhöht, eine ebenso hoch bemessene Gepäcksteuer und außerdem eine Frachtsteuer in der Höhe von 15 % des Beförderungspreises eingeführt wurde. Daneben und vereint mit letzterer Steuer wurde im Güterverkehr auf Grund der Verordnung des bestandenen Eisenbahnministeriums vom 31. Januar 1917, RGBl. Nr. 35, ein Kriegszuschlag zu den Güterbeförderungspreisen in solcher Höhe eingehoben, daß Frachtsteuer und Kriegszuschlag zusammengenommen im allgemeinen 30 % des Stammtarifes ausmachen. Entsprechend dem provisorischen Charakter dieser Kriegsmaßnahme, die durch die große Finanznot des Staates begründet war, wurde die Wirksamkeit der Bestimmungen der erwähnten Kaiserlichen Verordnung über die Verkehrssteuern und über den Kriegszuschlag auf einen dreijährigen Zeitraum, nämlich auf die Zeit bis Januar 1920, beschränkt. „Sobald es die Verhältnisse gestatten, sollte eine den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechende Reform der Eisenbahntarife unter gleichzeitigem Abbau der Eisenbahnverkehrssteuern durchgeführt werden".

Ein solcher Abbau war jedoch zu Ende der obenangeführten Geltungsdauer (31. Januar 1920) noch nicht möglich. Der Krieg war verloren, die Finanznot auf das äußerste gestiegen und auch sonst befand sich die Staatsregierung ungünstigeren Verhältnissen gegenüber als zur Zeit der Erlassung der mehrfach genannten Kaiserlichen Verordnung. So wurde denn das Eisenbahnverkehrssteuergesetz vom 20. Dezember 1919 StGBl. Nr. 602, und zwar ohne zeitliche Beschränkung, geschaffen, das nicht nur die bestehenden Eisenbahnverkehrssteuern beibehielt, sondern sie noch weiter ausbaute. Einerseits wurde der bisherige Kriegszuschlag zu den Güterbeförderungspreisen in einen Bestandteil der Frachtsteuer umgewandelt und dadurch das Ausmaß der Frachtsteuer von 15 auf 30 % des Beförderungspreises hinaufgesetzt, andererseits die Fahrkarten- und Gepäcksteuer hinsichtlich der Hauptbahnen von 15 auf 30, hinsichtlich der Lokalbahnen von 10 auf 15 und hinsichtlich der Kleinbahnen von 5 auf 7,5 % erhöht. Es war dies eben die Zeit der Inflation, der täglichen Preissteigerungen wie auch der häufigen Tariferhöhungen auf den Eisenbahnen, und wurde darum diese Steuer vom Publikum kaum anders als eine Tariferhöhung hingenommen. Und wie eine solche wirken sich letzten Endes alle Eisenbahnverkehrssteuern aus. Während es jedoch nach der Kaiserlichen Verordnung vom Januar 1917 dem freien Ermessen der Regierung überlassen war, zu bestimmen, inwieweit der Kriegszuschlag den Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage zur Bedeckung gewisser durch den Krieg verursachten Ausgaben sowie zur Bedeckung von Lasten aus künftigen Investitionen belassen werden solle oder dem Staate zuzufließen habe, enthält das Eisenbahnverkehrssteuergesetz 1919, das diesen Kriegszuschlag in die Frachtsteuer einbezog, keine derartige Bestimmung. Eine solche Verzichtmöglichkeit wurde dagegen im analogen tschechoslowakischen Eisenbahnverkehrssteuergesetz vom 30. Juni 1921, R.-G.-Samml. Nr. 242 der dortigen Regierung eingeräumt.

Von der Ausdehnung der Steuerpflicht auf die Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere Dampfschiffen, sah das österreichische Eisenbahnverkehrssteuergesetz 1919 wie schon früher das Fahrkartensteuergesetz 1902 und die Kaiserl. Verordnung 1917 wegen entgegenstehender internationaler Abmachungen, aber auch wegen Geringfügigkeit der hierbei zu gewärtigenden Erträge ab.

Nach der Regierungsvorlage war für diese Besteuerung außer dem Zwecke der Erzielung von Mehreinnahmen für die Finanzverwaltung auch noch ein zweiter Gesichtspunkt maßgebend, nämlich die Rücksichtnahme auf die Möglichkeit der künftigen Einlösung von Privatbahnen. Hätte nämlich die Staatsregierung Mehreinnahmen im Wege von Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen angestrebt, so hätte sie auch den Privatbahnen ähnliche Tariferhöhungen nicht verweigern können, was letzten Endes außer dem Entfalle der Steuereingänge für den Staatsschatz eine Verbesserung der finanziellen Lage dieser Bahnen und damit eine Erschwerung und Verteuerung der Einlösung zur Folge gehabt hätte.

Über die Eisenbahnverkehrssteuer selbst kann man verschiedener Meinung sein. Sicher ist, daß sie eine Idealsteuer für die Finanzverwaltung ist; denn sie entspricht den theoretischen Anforderungen für eine Steuer, wie Bestimmtheit, Bequemlichkeit, Wohlfeilheit in hohem Maße. Die Steuer wird in den Beförderungspreis einkalkuliert, mit diesem ohne jedesmalige Berechnung eingehoben, von der, einen verläßlichen Mittelsmann bildenden, Eisenbahnverwaltung unentgeltlich und insbesondere infolge deren Pflicht zur öffentlichen Rechnungslegung leicht kontrollierbar eingehoben und der Finanzverwaltung überwiesen, so daß kaum nennenswerte tote Kosten auflaufen. Steuerhinterziehungen oder Unterschleife erscheinen ausgeschlossen. Dabei weiß der Durchschnittsreisende gar nicht, daß er bei jedem Beförderungspreis zum Bahntarife 30 % Steuer gezahlt hat, so daß das ganze Odium der durch die Steuer erhöhten Beförderungspreise auf die Eisenbahnen fällt. Sie besitzt aber auch die Vorteile der Verkehrssteuern im weiteren Sinne überhaupt, so die Möglichkeit, auch Ausländer, fluktuierende Elemente und selbst Minderbemittelte heranzuziehen, gewährt hohe Erträge, die mit der Zunahme der Bevölkerung, ihres Wohlstandes, ihrer Kulturbedürfnisse, mit der Entwicklung der Volkswirtschaft, mit der Verringerung des Geldwertes automatisch und, ohne daß es parlamentarischer Verhandlungen bedürfte, wachsen. Die Veranlagung ermöglicht eine gleichartige und billige Verteilung der Last, indem nur derjenige, der die Eisenbahn benützt, sohin die Vorteile des Eisenbahnverkehrs genießt, die Abgabe und zwar im gleichen Verhältnisse des nach Klassen und Entfernungen abgestuften Fahrpreises wie der so bemessenen Frachtsätze bezahlt. Die Verkehrssteuer teilt sich auf viele kleine Raten auf, so daß ihr Gesamtbetrag nicht allzu fühlbar wird, auch bedarf sie keines lästigen Eindringens in die persönlichen Verhältnisse des Steuerträgers.

Ihr haften aber auch die verschiedentlichen Nachteile und Mängel der Verkehrssteuern überhaupt an. Sie vermag nicht das tatsächliche Einkommen, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Steuerträger zu berücksichtigen, wie auch nicht den Wert der ihr zugrundeliegenden Beförderungsakte oder deren Zweck. Wie jede Verkehrssteuer verteuert auch die Eisenbahnverkehrssteuer die Produktion einerseits, indem sie erhöhte Spesen besonders bei wiederholter Versendungsnotwendigkeit im Produktionsprozesse verursacht, welche Belastung bei jenen Waren um so fühlbarer ist, deren Preis sich nach dem Weltmarkte bestimmt, andererseits verteuert sie noch dadurch, daß sie wie jede Tariferhöhung jeweils in erhöhtem Maße auf die Verbraucher umgelegt wird. Wie eine Tariferhöhung verringert auch diese Verteuerung der Transporte die volkswirtschaftlichen Vorteile des Beförderungswesens.

Für die Eisenbahnen selbst verursacht diese Steuer unbezahlte Mehrarbeit durch Einhebung und Abfuhr der Steuerbeträge, Arbeiten, die insbesonders im Falle von Fracht- und Fahrgeldrückerstattungen sich schwer fühlbar machen. Dabei müssen die Eisenbahnen für diese Vereinnahmung in fremden Namen und auf fremde Rechnung das Odium gegenüber dem Publikum tragen. Den Eisenbahnfinanzen schwer abträglich erweist sich diese Steuer dort, wo konkurrenzierende Verkehrsmittel wie Schiffs-, Luft-, Auto-, Postverkehr nicht auch derselben Steuer unterworfen sind, wie dies z. B. in Österreich der Fall ist. Aber auch ausländische Konkurrenzen kommen hier in Betracht und sind die Wirkungen der Verkehrssteuer um so schwerwiegender, als es sich da meist um längere Strecken mit hohen Transport-

preisen handelt. Dabei erschwert die Eisenbahnverkehrssteuer ganz abgesehen davon, daß sie durch die Verteuerung verkehrsfeindlich wirkt, jede zielbewußte Tarifpolitik, indem sie in ihrer Wirkung einer Tariferhöhung gleichkommend, als automatischer Tarifzuschlag den Tarifaufbau verzerrt, die mit der Tariferstellung beabsichtigten Tarifverschiedenheiten mehr oder weniger verwischt und die unvermeidlichen Unbilligkeiten eines Tarifes noch vergrößert. Denn die Tarifierung ist nicht lediglich auf den Wert und die Belastungsfähigkeit der Güter aufgebaut, sondern hat, abgesehen von der Bedachtnahme auf Konkurrenztarife, noch anderweitige Momente, insbesondere volkswirtschaftliche Interessen, ferner Ausnutzung der Wagen und öffentliche, staatspolitische Rücksichten wahrzunehmen. Bei der Ausmittlung des wirtschaftlichsten Tarifes muß immer der Gesamtbeförderungspreis einschließlich der Steuer, weil nur dieser für die Leistungsfähigkeit der Bahnbenützer maßgebend ist, in Rechnung gezogen werden, während für das finanzielle Kalkul der Bahn lediglich der ihr verbleibende Beförderungspreis in Betracht kommt. Und nicht wenige Artikel werden gerade infolge der Eisenbahnverkehrssteuern Verlusttransporte oder können überhaupt nicht mehr befördert werden, indem durch die automatisch zuwachsende Eisenbahnverkehrssteuer der noch annehmbare Tarif unerträglich wird.

Ganz nachteilig aber äußern sich diese Wirkungen der Steuer für eine Eisenbahn, wenn durch die Höhe der Steuer die durch die Leistungsgrenze der Bahnbenutzer bestimmte Obergrenze für die Eisenbahntarife allgemein überschritten wird. Dann lasten die Verkehrssteuern nicht mehr auf den Bahninteressenten, sondern auf der Bahnunternehmung selbst, mag immer das Gesetz die Bahnbenutzer als Steuerträger erklären; denn die Bahnen vermögen den durch Transportentgang verursachten Einnahmeausfall durch Tariferhöhungen nicht mehr auf das Publikum zu überwälzen, soll nicht dadurch der Verkehr noch mehr leiden oder die Existenz der Bahn überhaupt in Frage gestellt werden; die Steuer kürzt in diesem Falle ihre eigenen unzulänglichen Einnahmen.

Die Verkehrssteuer, die mit Rücksicht auf ihre Wirkungen im Wirtschaftsleben doch immer nur in bescheidenen Grenzen gehalten sein soll und damit immer nur eine mehr oder weniger bescheidene Rolle im staatlichen Steuersystem zu bilden hat, ändert hier gewissermaßen ihren Charakter, indem sie einer Ertragssteuer ähnlich wird, sie ist nicht mehr Besteuerung der Bahnbenutzer, sondern der Bahnanstalt selbst, eingehoben von einem defizitären Unternehmen; damit treten Folgen ein, wie bei einer Besteuerung des Existenzminimums. Was der Staat auf der einen Seite wegsteuert, muß er auf der anderen Seite in welcher Form immer dazuschießen.

Besonders drückend wirkt eine solche hohe Besteuerung in einer Zeit, wo alle Bahnen infolge des Krieges und der Kriegsfolgen notleidend geworden sind und daher eher weitestgehender staatlicher Unterstützung bedürften, wie solches in England in weitblickender Weise geschehen ist.

Mit Rücksicht auf alle die vorausgeführten Unbilligkeiten einer weitgehenden, den Tariferhöhungen automatisch folgenden Eisenbahnverkehrssteuer war denn auch der Gedanke aufgetaucht, den Beförderungspreis in eine nach normalen Verhältnissen entwicklungsfähige Grundeinnahme zu teilen, auf die allein die Verkehrssteuer aufzubauen sei, und in eine Mehreinnahme, die als Folge der außerordentlichen, nicht vorhersehbaren Wirtschaftslage durch das Anwachsen der Betriebsausgaben notwendig geworden ist und die von einer Verkehrsabgabe freizubleiben hätte (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 27 aus 1923, Seite 437 ff.). Tatsächlich ist wohl schwer sachlich zu begründen, daß z. B. falls zur Deckung einer Lohnaufbesserung eine 20prozentige Tariferhöhung vorgenommen werden muß, deshalb die Bahnbenützer auch noch 20 % mehr Verkehrssteuer zahlen sollen.

Eine derart übermäßige Eisenbahnverkehrssteuer bestand, wie vorher ausgeführt wurde, in Österreich bis zur gegenständlichen Novelle, indem hier die Eisenbahnverkehrssteuern auf den Hauptbahnen und im Frachtenverkehr durchweg 30 % betrugen.

In seinem Gutachten über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen (Seite 16 ff.) beschäftigt sich auch Sir William Acworth eingehend mit den österreichischen Verkehrssteuern und weist nach, daß diese 30prozentigen Steuern, insbesondere für die österreichischen Bundesbahnen ein Unding seien. Da die von den Eisenbahnen erstellten Frachtsätze und Fahrpreise so hoch gehalten seien, als nach Ansicht maßgebender Sachverständiger das Publikum ertragen könne oder zu zahlen bereit sei, erweise sich, daß der Steuerabzug der Bundesbahnen sonst diesen Bahnen zufließen würde, daß mithin nicht die Bahnbenützer, sondern die Bundesbahnen Steuerträger seien. Eine 30prozentige Eisenbahnverkehrssteuer setze voraus, daß die Eisenbahnverwaltung mit 77 % ihrer Bruttoeinnahmen ihre Ausgaben (Betriebskosten, Anlehensdienst, die erforderlichen Rücklagen, so insbesondere für die gewöhnlichen Neuanschaffungen) bestreiten könne; eine solche Bahn bestehe aber seines Wissens nicht, noch habe eine solche bestanden.

Hinsichtlich der österreichischen Bundesbahnen, die nahezu drei Viertel der gesamten Verkehrssteuereingänge bestreiten, bedeutet die Eisenbahnverkehrssteuer nur eine Selbstbesteuerung des Staates, der ja den Betriebsabgang seiner Bahnen zu bedecken hat, eine einfache Überrechnung von Bundesbahn — auf den Finanzetat, die eine wesentliche Verschlechterung der Betriebsergebnisse der österreichischen Bundesbahnen zur Folge hat. Diese künstliche Verschlechterung der Betriebsergebnisse war aber für die Bundesbahnen von den schlimmsten Folgen begleitet, indem bei Beurteilung der Leistungen der infolge des Krieges ohnehin auf das härteste mitgenommenen und durch den Friedensvertrag auf wenig rentable Strecken abgestellten österreichischen Bundesbahnen die Allgemeinheit auf diese Verkehrssteuerbelastung nicht Rücksicht nahm und nur den dadurch wesentlich ungünstigeren Betriebserfolg beachtete. Und dieser ungünstige Betriebserfolg war eine der Hauptursachen der Unzufriedenheit mit der Geschäftsführung der Bundesbahnen. Erst seitdem die selbständige Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" ins Leben trat, fand eine Änderung statt, indem, wie aus dem eben verabschiedeten Finanzgesetz 1924 hervorgeht, „die auf den Linien der Bundesbahnen und der Südbahn einzuhebenden Eisenbahnverkehrssteuern der Einfachheit halber mit dem Bundeszuschusse an die Bundesbahnen und die Südbahn kompensiert werden".

Aber auch hinsichtlich der Privatbahnen bedeutete diese Steuer keine wesentliche Erleichterung des staatlichen Kassenbedarfes. Denn die von diesen Bahnen — abgesehen von der Südbahn — eingehobenen Verkehrssteuern waren für den Staatshaushalt verhältnismäßig geringfügig, auch mußten sie vielfach, insbesondere hinsichtlich der vom Bunde für fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen indirekt in Form der Bedeckung der durch die Eisenbahnverkehrssteuern erhöhten Betriebsabgänge gestundet werden. Doch muß anerkannt werden, daß die meisten der selbständigen Privatbahnen die Verkehrssteuer zum Teile unter großen Opfern an die Finanzverwaltung tatsächlich abgeführt haben.

Mit einer solch hohen Steuer stand übrigens die österreichische Finanzverwaltung nicht allein da, auch war sie diesfalls nicht ohne Vorbild vorgegangen. So hatte Frankreich nach dem verlorenen Krieg mit Deutschland durch das Gesetz vom 16. September 1871 und spätere Bestimmungen seine Verkehrsbesteuerung der Eisenbahn erhöht und ausgebaut. Ähnliches hatte England im Weltkriege vorgenommen, und auch die Schweiz hatte erst in den letzten Jahren eine Verkehrsbesteuerung eingeführt.

Was insbesondere die Eisenbahnverkehrssteuern in den Ländern außer Österreich betrifft, so sei diesfalls folgender kurzer Überblick gestattet:

In Frankreich, woselbst mit dem Gesetze vom 30. September 1797 auf die Personenfahrpreise der nach einem festen Fahrplan zwischen bestimmten Orten verkehrenden öffentlichen

Fuhrwerke, soweit nicht eine Pauschalierung stattfand, eine Abgabe von 10 (später 11) % gelegt war, und mit dem Gesetze vom 25. Februar 1803 diese Steuer auch auf den Preis der Beförderung von Waren mittels jener Fuhrwerke ausgedehnt worden war, erfolgte die Einführung von Eisenbahnverkehrssteuern durch Anwendung dieser Bestimmungen auf die Bahnen mit dem Gesetz vom 2. Juli 1838. Nach mehrfachen Veränderungen auf dem Gebiete dieser Gesetzgebung, in welcher Beziehung insbesondere die auf den Krieg 1870/71 zurückzuführende und erst 1892 abgebaute schwere Belastung des Personen- und Eilgutverkehrs und die aus demselben Grunde in der Zeit 1874—1878 bestandene 5prozentige Abgabe aus dem gewöhnlichen Frachtverkehre Erwähnung verdient, besteht dermalen auf Hauptbahnen eine Eisenbahnverkehrssteuer aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr im Ausmaße von 12 % zum Eisenbahntarife, eine Frachtsteuer aber nicht mehr. Außerdem gibt es Stempelabgaben für Personenfahrkarten, Freifahrtscheine und Legitimationen zu Fahrten zu ermäßigten Preisen sowie für Rezepisse im Gepäck- und Güterverkehr.

In Belgien ist der Eisenbahntransport von Personen, Gepäck und Waren mit keiner Eisenbahnverkehrssteuer belastet und soll auch nicht die Absicht bestehen, eine solche Steuer einzuführen.

Durch die ungünstigen Rückwirkungen des Weltkrieges auf die Bundesfinanzen genötigt, hat die Schweiz auf Grund der Volksabstimmung vom 13. Mai 1917 ebenfalls eine Besteuerung ihrer Eisenbahnen vorgenommen. Vorher kannte die eidgenössische Bundesverfassung Eisenbahnverkehrssteuern wie überhaupt Verkehrssteuern nicht und bestanden letztere lediglich in 14 Kantonen. Durch das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1917 über die Stempelabgaben ist den Kantonen das Recht der Verkehrsbesteuerung entzogen und dem Bunde übertragen worden. In diesem Gesetze sind Stempelgebühren auf Frachturkunden im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr der Schweizer Bundesbahnen, der konzessionierten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vorgesehen. Außer vom Dienstgut, von Liebesgaben usw. sind Militärtransporte und Transitsendungen durch die Schweiz von dieser übrigens geringfügigen Steuer befreit, erstere, um eine Selbstbesteuerung des Bundes zu vermeiden, letztere behufs Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Linien gegenüber den ausländischen. Eine weitere Ausnahme wird im Interesse des Fremdenverkehrs über Antrag dort gemacht, wo einer Erhöhung der Abgabe auf Frachturkunden über direkte Gepäck- und Expreßgutsendungen aus dem Auslande, so bei frankierter Aufgabe erhebliche dienstliche Schwierigkeiten entgegenstünden. Dieses Gesetz trat mit dem 1. April 1918 in Kraft, doch sollten insbesondere die darin enthaltenen Bestimmungen über die Stempelung der Frachturkunden erst zwei Jahre nach Beendigung des Krieges in Geltung kommen. Der Bundesrat hat diesen Zeitpunkt mit dem 1. Januar 1922 bestimmt. Eine Besteuerung des Personenverkehrs nahm also dieses Gesetz nicht vor.

In Italien wurden mit dem Gesetz vom 6. April 1862 Eisenbahnverkehrssteuern nach französischem Vorbilde eingeführt. Im allgemeinen betrug ihr Ausmaß vor dem Kriege für die Linien des adriatischen, mittelländischen und sizilianischen Netzes bei Beförderung a grande velocità (Personen, Gepäck, Eilgut) 16 %, bei Beförderungen a priccola velocità (Frachtgut) 3 %, auf den übrigen Linien 13 bis 2 %. Außerdem bestanden in Italien fixe Stempelgebühren, die nach und nach durch Proportionalabgaben (0,4 % für Frachtgut, 1,5 % für sonstige Waren und für Personenbeförderung) ersetzt wurden.

In Holland, woselbst bereits im Jahre 1666 ein 25prozentiger Zuschlag zu allen Passagierpreisen beim öffentlichen Fuhrwerke eingehoben wurde, bestehen Stempelgebühren für Frachtbriefe und Quittungen für Güter, wenn die Fracht mehr als 10 fl. beträgt.

In Großbritannien wurde ähnlich wie in Frankreich anschließend an die Besteuerung der öffentlichen Fuhrwerke im Jahre 1832 für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen ein sogenanntes „Meilengeld" eingeführt (⅛ d für eine englische Meile), welche Steuer 1842 in eine Steuer in der Höhe von 5 % des Ertrages des Personenverkehres umgewandelt wurde. Später wurden alle Züge, deren Fahrpreis 1 Penny für die Meile nicht übersteigt, von dieser Steuer befreit und wurde die 5prozentige Steuer bei Beförderung zwischen Stationen innerhalb von Ortsgebieten mit über 100 000 Einwohnern auf 2 % erniedrigt. Während des Krieges (1916) fand eine Erhöhung dieser Steuer statt. Für die Güterbeförderung auf Eisenbahnen ist keine Transportsteuer vorgesehen, auch nicht in Form von Stempelgebühren.

In Spanien besteht nach dem Gesetz vom 20. März 1900 eine Verkehrssteuer für Reisende (im allgemeinen in der Höhe von 20 %) und eine analoge Steuer für Waren aller Art und Gepäckübergewicht im Ausmaß von 5 % des Beförderungspreises für alle entgeltlichen Beförderungen von Reisenden und Waren zu Wasser und zu Lande innerhalb des Königreiches.

Seit 1900 hatte sich auch in Deutschland nach ausländischem Vorbild eine Besteuerung von Urkunden des Beförderungsdienstes entwickelt, nachdem bereits 1893 die Einführung eines Frachtbriefstempels in ernster Erwägung gestanden hatte. Zuerst kam im Jahre 1900 gelegentlich der Flottenvermehrung eine Steuer auf Schiffsfrachturkunden auf. 1906 wurde sie vermehrt und durch einen Frachtbriefstempel auf den Eisenbahnverkehr (Frachturkundenstempel für Wagenladungen, seit dem Frachturkundengesetz vom 17. Juni 1916 auch für Stück- und Expreßgut) und durch eine Personenfahrkartensteuer ergänzt, welch letztere sich jedoch infolge ihrer Ausnahmen und Abstufung nach Wagenklassen als unpraktisch erwiesen haben soll. Mit dem Gesetz vom 8. April 1917, RGBl. Nr. 73, über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs wurde darauf auch der Gepäck- und Güterverkehr ernstlich besteuert. Im Sinne dieses Gesetzes unterliegt die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenwegen sowie auf Wasserstraßen und unter gewissen Voraussetzungen auch auf Landwegen (Automobillinien usw.) einer in die Reichskasse fließenden Abgabe. Diese Abgabe beträgt in der Wagenklasse I—IV 16, 14, 12 und 10 %, im Straßenbahnverkehr 6 %, im Gepäckverkehr 12 % und im Frachtverkehr 7 % des Beförderungspreises. Außerdem verblieb der Frachturkundenstempel, der unter einem erhöht wurde. Die Vorschriften des Reichsstempelgesetzes über den Personenfahrkartenstempel wurden jedoch außer Kraft gesetzt. Im Jahre 1916 wurde auch eine Reichsabgabe von den Post-, Telegraphen- und Telephonpreisen eingeführt. Aber auch in Deutschland traten ähnliche wirtschaftliche Erscheinungen wie in Österreich auf; infolge Anspannung der Tarife auf das höchsterträgliche Ausmaß konnte die Verkehrssteuer auf das Publikum nicht mehr überwälzt werden und blieb somit auf den Bahnen liegen. Mit Rücksicht auf diesen Umstand hat sich das Reich veranlaßt gesehen, bei gewissen Verkehrsunternehmungen auf Grund besonderer Gesetze die Abführung der Verkehrssteuer auszusetzen. So wurde durch Gesetz vom 5. März 1921 allgemein für die Beförderung auf Wassserstraßen die Erhebung der Verkehrssteuer zeitweise ausgesetzt und ist durch das Gesetz vom 31. März 1921 seit dem 20. April 1921 der Binnenschiffsverkehr und durch das Gesetz vom 7. Januar 1922 seit dem 31. Januar 1922 der See- und Küstenschiffsverkehr von der Entrichtung der Verkehrssteuer befreit.

In Ungarn waren Transportsteuern bereits im Jahre 1875 eingeführt worden; sie waren in der Erwiderung, mit der die ungarische Regierung den vom internationalen Standpunkte gegen die Transportsteuer im Donauverkehr erhobenen Einwendungen begegnete, als Besteuerungen des Gewinnes bei Anwendung der Dampfkraft als Betriebsmotor begründet worden. Die Eisenbahnverkehrssteuern waren in Ungarn vor dem Kriege auf 18 % für Reisende und Gepäckübergewicht, 7 % für Eilgut und 5 % des Beförderungspreises für Frachtgutsendungen angewachsen. Gleichzeitig mit Österreich setzte Ungarn während des Krieges vom 1. Februar 1917 angefangen bis 1920 eine 30prozentige Kriegssteuer von den Gebühren für den Personen-, Gepäck-

und Güterverkehr fest, deren Gültigkeit mittels Ministerialverordnung weiter verlängert worden ist. Außerdem besteht in Ungarn eine Stempelgebühr für Personenfahrkarten und für Frachtbriefe. Schiffahrt und Luftfahrt unterliegen keiner gleichartigen Steuer.

In der Tschechoslowakei wurden die Eisenbahnverkehrssteuern zunächst, wie sie von Österreich übernommen wurden, beibehalten. Nach dem Gesetz vom 30. Juni 1921, G.-Samml. Nr. 242, ist für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen aller Art im Gebiete der tschechoslowakischen Republik eine Fahrkartensteuer in der Höhe von 20 % des Fahrpreises zu entrichten. Schiffahrtsunternehmer sind verpflichtet, bei der Beförderung von Personen zugleich mit dem Fahrpreise eine Gebühr von 2 h je für angefangene 100 h des Fahrpreises einzuheben und monatlich unmittelbar an die Staatskassen abzuführen. Anweisungen (Legitimationen) zur freien oder ermäßigten Fahrt unterliegen festen Stempelgebühren; für die Beförderung von Reisegepäck, Hunden und Expreßgut ist die Steuer gegen früher ebenfalls auf 20 % erniedrigt. Die Frachtsteuer ist dagegen mit 30 % des Beförderungspreises belastet worden; die Regierung ist jedoch ermächtigt, nach freiem Ermessen den Eisenbahnverwaltungen einen Teil (höchstens etwa die Hälfte) der Steuer zur Deckung der durch außerordentliche Verhältnisse und durch Investitionen erwachsene Auslagen zu überlassen. Diese Frachtsteuer, von der übrigens ein Teil auch den Staatsbahnen belassen worden war, ist zufolge Gesetz vom 21. Dezember 1923, G.-Sammlung Nr. 261, mit Wirksamkeit vom 1. März 1924 auf 15 % herabgesetzt worden. Außerdem bestehen Stempelgebühren für Frachtdokumente, wie Transportscheine, Frachtbriefe usw.

In Polen erscheint die aus Österreich übernommene Eisenbahnverkehrssteuer für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr abgeschafft, auch für die Wasserstraßen besteht keine solche Steuer. Polen hat lediglich Stempelgebühren über Transportdokumente, wie Frachtbriefe, Gepäckscheine, und sind die bezüglichen näheren Bestimmungen im Erlasse des polnischen Finanzministeriums vom 24. April 1923 (veröffentlicht im RGBl. Nr. 44, Position 300 aus 1923) enthalten. (Vgl. auch RGBl. 1923 Nr. 38, Position 321).

Rußland führte erst 1878 Eisenbahnverkehrssteuern ein. Sie betrugen zu Beginn des Krieges für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr einheitlich 15 %, außerdem wurde der Personenverkehr zugunsten der russischen Gesellschaft vom Roten Kreuz und der Güterverkehr von den bahnanliegenden Städten zum Zwecke der Herstellung von Bahnhofzufahrtsstraßen besteuert. Mit dem 30. November 1914 wurden Kriegssteuern für die Eisenbahnbeförderung eingeführt, die für Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr mit 25 % des Beförderungspreises, für Gütersendungen nach verschiedenen Sätzen (im allgemeinen zwischen 10—0,25 Kopeken für das Pud) festgesetzt worden waren.

In Rumänien, Serbien und Bulgarien waren vor dem Kriege Frachtbriefstempel eingeführt (in Serbien 10 cts., in den anderen beiden Ländern 50 cts. für den Frachtbrief); außerdem gelangte in Rumänien eine Gebühr von 10 cts. für das Bezugsaviso zur Einhebung. Rumänien, das mithin vor dem Kriege Eisenbahnverkehrssteuern im Sinne eines proportionalen Zuschlages zu den Beförderungspreisen nicht hatte, hob derartige Steuern, wie sie in den im Friedensvertrage ihm zugesprochenen Gebieten Siebenbürgens und der Bukowina vorgefunden wurden, bei Einführung des rumänischen Eisenbahntarifes in diesen Ländern auf.

Schließlich sei hinsichtlich außereuropäischer Länder bemerkt, daß Brasilien seit 1910 eine im allgemeinen 10prozentige Verkehrssteuer aus dem Personenverkehr (Maximalbesteuerung 2 Milreis für eine einfache Fahrkarte) und Japan seit 1905 eine „Reisesteuer" vom Personenverkehr auf Eisenbahnen und Schiffen nach festen Sätzen besitzt, welch letztere nach Wagenklassen und Entfernungen abgestuft ist.

Die Geschichte der Eisenbahnverkehrssteuern zeigt mithin, daß in Zeiten zunehmender Finanznot der Staaten, insbesondere aber nach großen Kriegen, diese Einnahmequelle des Staates erschlossen und ausgebaut wird, daß sich aber allzu hohe und drückende Eisenbahnverkehrssteuern nicht halten und wenigstens zum Teile wieder aufgelassen werden müssen.

Dieser Zeitpunkt schien nunmehr auch der österreichischen Regierung für gekommen, indem sie den gegenständlichen Gesetzentwurf, betreffend die Änderung einiger Vorschriften über Stempel- und Rechtsgebühren sowie über Eisenbahnverkehrssteuern dem Nationalrat zur Beschlußfassung vorlegte.

Anlangend die finanzielle Bedeutung der verfügten Steuerherabsetzung, so vermag dieselbe wohl nur hinsichtlich der nicht im Pachtbetriebe der Bundesbahnen stehenden Privatbahnen für den Staatsschatz materiell wirksam zu sein und wird der bezügliche Einnahmenentgang für die österreichische Finanzverwaltung auf 20 Milliarden Kr. geschätzt. Das nach dem neuen Steuerausmaß verbleibende Erträgnis der Steuer von diesen Bahnen kann mit 4 bis 6 Milliarden Kr. jährlich beziffert werden. Hinsichtlich der Bundesbahnen und deren Pachtbahnen, wozu nunmehr auch die Südbahn zählt, dürfte mehr weniger eine Änderung in der rechnungsmäßigen Darstellung dieser Steuern eintreten. Die neue, verringerte Steuer dürfte bei diesen Bahnen etwa 150 Milliarden Kr. jährlich ausmachen.

Was die Frage der Rückwirkung dieser Steuerherabsetzung auf die Eisenbahntarife betrifft, so hat nach der Novelle die erfolgte Herabsetzung der Eisenbahnverkehrssteuer automatisch die Wirkung, daß die in den tarifmäßigen Beträgen enthaltenen, den Bahnen zufließenden Beförderungspreise um das Ausmaß der Steuerverminderung erhöht werden. Diese Erhöhung gilt, insoweit sie einer Genehmigung der Bundesverwaltung unterläge und zu veröffentlichen wäre, kraft der gegenständlichen Gesetzesnovelle als genehmigt und bedarf keiner Veröffentlichung. Es ist zugleich vorgesehen, daß der Bundesminister für Handel und Verkehr unter Bedachtnahme auf die finanzielle Lage der Eisenbahnen und auf die in Betracht kommenden wirtschaftlichen Verhältnisse bestimmen kann, ob und inwieweit mit Rücksicht auf die Herabsetzung des Ausmaßes der Eisenbahnverkehrssteuern die für die einzelnen Eisenbahnen geltenden Tarife herabzusetzen sind, von welchem Rechte er rücksichtlich der österreichischen Bundesbahnen und der sonstigen für Rechnung des Bundes betriebenen Bahnen nur nach Maßgabe der Bestimmungen des Bundesbahngesetzes Gebrauch machen kann. Eine der Herabsetzung der Steuergesetze entsprechende Ermäßigung der Beförderungsgebühr dürfte bei der Bundesbahnverwaltung wohl insolange nicht in Frage kommen, als nicht der Bundesbahnbetrieb sich aktiv gestaltet. Bezüglich einzelner Privatbahnen, deren Betriebseinnahmen bereits gegenwärtig die Ausgaben überschreiten oder bei denen die Steuerermäßigung diesen Erfolg erwarten läßt, könnte der Bundesminister für Handel und Verkehr von dem in der Novelle eingeräumten Rechte schon jetzt Gebrauch machen.

Von den übrigen Bestimmungen der Gesetzesnovelle ist zu bemerken, daß das 5%ige Ausmaß nunmehr allgemein für alle Bahnen Platz greift, daß die für die Frachtsteuer geltenden Bestimmungen jetzt auch für den Bereich der Fahrkarten- und Gepäcksteuer anzuwenden sind, und daß hinsichtlich Instanzenzug, Steuererhöhung im Falle einer Verkürzung der Abgabe und bei Ordnungsstrafen die für Stempel- und Rechtsgebühren geltenden Bestimmungen nunmehr auch bei den Eisenbahnverkehrssteuern Anwendung zu finden haben. Sehr zu begrüßen ist die übrigens für das Publikum weniger bedeutsame Ermächtigung an den Finanzminister, den von den Eisenbahnverwaltungen abzuführenden Frachtsteuerbetrag durch Abfindung insbesonders in der Weise festsetzen zu können, daß die Steuer von einem Hundertsatze von den gesamten Roheinnahmen der Eisenbahnverwaltung oder von einem Teile derselben abgeführt werde. Schließlich wurde der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit jenem für Handel und Verkehr ermächtigt, die gesetzlichen Vorschriften über die Eisenbahnverkehrssteuer aus

Gründen der besseren Übersichtlichkeit im Verordnungswege neu zu verlautbaren, welche Verlautbarung inzwischen mit Verordnung vom 5. August 1924, RGBl. 288, ersetzt ist.

Um den durch die Herabsetzung der Eisenbahnverkehrssteuern verursachten bedeutenden Einnahmenausfall wettzumachen, wurde mit demselben Gesetze das Ausmaß verschiedenartiger staatlicher Stempel- und Taxgebühren erhöht, außerdem deren Veranlagung und Einhebung vereinfacht. Die hieraus fließenden unmittelbaren Mehreinnahmen von 50 Milliarden Kr. überdecken, ganz abgesehen von den mittelbaren Ersparungen an toten Verwaltungskosten bei weitem die tatsächlichen Einnahmeausfälle infolge Neuregelung der Eisenbahnverkehrssteuern.

Die gegenständliche Gebühren- und Eisenbahnverkehrssteuernovelle vom 29. Juli 1924, RGBl. Nr. 286, ist hinsichtlich der Eisenbahnverkehrssteuern mit 1. September 1924 in Wirksamkeit getreten.

Eisenbahnsicherungsanlagen*).

Mit dem vorliegenden sechsten Teile des in der Fußnote angegebenen Werkes ist das Birksche „Wegebau"-Werk abgeschlossen. Der Begriff „Wegebau" ist hier in weiterem Sinne der auch mit Schienen belegten Beförderungsstraßen zu verstehen. Diese weitere Begriffsfassung zeigt sich in der Einteilung des ganzen Werkes, in dem sowohl der Erd- und Straßenbau (Teil 1), der Eisenbahnbau (Teil 2), der Tunnelbau (Teil 3), die Linienführung der Straßen- und Eisenbahnen (Teil 4), die Bauleitung (Teil 5) und nunmehr die Sicherungsanlagen dargestellt sind. In dem angedeuteten weiteren Sinne hat das Sicherungswesen eine überragende Bedeutung gewonnen. Die Lehranstalten, die Technischen Hochschulen lassen diesem früher von ihnen so vernachlässigten Zweige des Beförderungswesens ihre Pflege angedeihen, und die Zeitschriften wenden ihm mehr und mehr ihre Aufmerksamkeit zu. Ebenso hat sich in der neuesten Zeit die Zahl der Lehr- und Handbücher wie der Leitfäden über Signalwesen erheblich vermehrt; aus den früheren Sammelwerken und den mehr apokryph gehaltenen Veröffentlichungen der Signalfirmen sind wissenschaftliche Lehrbücher herausgewachsen. Durch verbesserte und vor allem verständlichere Darstellungsweise hat auch die Zahl derer, die sich mit dem an sich spröden Stoff zu befassen wünschen, zugenommen, und das kann angesichts der mit der Zunahme des Verkehrs immer augenfälliger gewordenen Unfallhäufigkeit auf den Eisenbahnen nur begrüßt werden. Vielleicht kommt es dann allmählich auch dahin, daß bei den Unfallverhandlungen der Gerichte das Sachverständnis noch eine weitere Förderung erfährt.

Der Verfasser weist darauf hin, daß die Sicherungsanlagen des großen Gebietes, das von den früheren österreichischen Landesgrenzen umfaßt wird, in den bisherigen Veröffentlichungen zu kurz gekommen sind, obwohl sie in mehrfachen Beziehungen von denen der übrigen Länder, insbesondere Deutschlands, abweichen. Das vorliegende Werk will nun gerade die auf den Bahnen dieses Gebietes in Anwendung stehenden Sicherungsrichtungen neben den in Deutschland gebräuchlichen zur Darstellung bringen und in diesem Sinne die bisherigen Hilfs- und Lehrbücher ergänzen, ohne damit in Wettbewerb zu treten.

Das Buch hat zwei Abschnitte; im ersten ist die Anwendung der Eisenbahnsignale und der Bau und die Erhaltung der Signalmittel, im zweiten sind die Streckenblockung und die Bahnhofssicherungen behandelt. Die Signalordnungen verschiedener Länder sind in den Kreis der Betrachtungen gezogen, um davon die Verhältnisse der österreichischen Bahnen um so deutlicher abzuheben. Zweck, Gestaltung, Bedeutung — „Begriffe" nennt der Verfasser letztere — und Anwendung der mannigfachen Arten der Signale — feststehende, an Fahrzeugen befindliche, der Zugmannschaft dienende, Verschubsignale, fühlbare, hörbare, sichtbare, Tages-, Nachtsignale, zwei- und dreistellige Signale und die dabei verwendeten Formen und Farben und ihre Verbindungen — sind unter Berücksichtigung der neuesten Bestrebungen des In- und Auslandes übersichtlich dargestellt. So ist die Bedeutung des Gelblichtes bei den Farben, die Gestaltung der Dreisteller bei den Formsignalen gewürdigt. Bei den Vorsignalen ist auseinandergesetzt, daß die Flügelform der Signale vor der Scheibenform den Vorzug verdient, und in der Tat kann ja die Flügelform allemal so hergestellt werden, daß Verwechselungen mit den Hauptsignalen ausgeschlossen sind. Die viel umstrittene Frage der Verwendung weißen Lichtes als Signallicht kommt für die österreichische Signalordnung dahin zur Erledigung, daß sie „bei ihrer folgerichtigen und scharf eindeutigen Verwendung der Signalfarben" dieses Lichtes nicht glaubt entbehren zu können. Bei den Betrachtungen über Form und Farbe der Signale — wie der Dreisteller, des Brandgult, des Blinklichtes — sind die Arbeiten insbesondere auch von Kohlfürst und Martens gebührend gewürdigt. Der Verfasser beschäftigt sich eingehender mit der Frage des Bremsweges, der die Entfernung des Vorsignals vom Hauptsignal bestimmt. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat für die Berechnung dieses Bremsweges eine besondere Formel aufgestellt; im einzelnen weichen jedoch die Bestimmungen über die Abstände der Vorsignale von den Hauptsignalen in den verschiedenen Ländern voneinander ab. Die Betrachtung leitet dann über zur Frage desjenigen Streckenmaßes, das für einen am Hauptsignal abgebremsten Zug als „Schutzstrecke" vorhanden sein soll, um zu verhindern, daß der Zug über einen vor ihm befindlichen Gefahrpunkt hinwegfährt. Die Frage der Schutzstrecken hat in neuerer Zeit außerordentlich an Bedeutung gewonnen. „Solange es gewissermaßen nur in die Hand des Lokomotivführers gegeben ist, dem Haltbefehl eines Zuges Folge zu leisten, besteht immer die Gefahr, daß ein Haltsignal vom Zugführer bewußt oder unbewußt überfahren wird", sagt der Verfasser mit Recht. „Wenn auch durch ein Vorsignal die Möglichkeit des Überfahrens eines Hauptsignals vermindert ist, so hat sich doch diese Sicherung bei sehr dichter Zugfolge und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten nicht als vollkommen zureichend erwiesen. Die Zugsicherung muß in solchen Fällen der Möglichkeit menschlicher Fehler entrückt werden. Das Anhalten eines Zuges muß unter allen Umständen ein zwangsweises sein, ohne daß hierdurch die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers überflüssig gemacht wird." Mit Kohlfürst und vielen anderen vertritt der Verfasser den richtigen Standpunkt, daß „auf Bahnen mit Hochgeschwindigkeiten oder mit außergewöhnlich dichter Zugfolge die den Lauf der Züge leitenden sichtbaren Streckensignale durch Lokomotiveinrichtungen unterstützt werden sollen, die beim bewußten oder unbewußten Ueberfahren eines Haltesignals das Anhalten eines Zuges selbsttätig bewirken". Eine Reihe erschütternder Eisenbahnkatastrophen der neuesten Zeit hat diese Forderung aufs stärkste unterstrichen. Es ist bekannt, daß jetzt in Amerika fieberhaft an der Frage der mechanischen Zugüberwachung in diesem Sinne praktisch gearbeitet wird, und die Zeit wird nicht fern sein, in der sie in einer geeigneten Form allgemein zur selbstverständlichen Vorschrift erhoben sein wird. Bei Stadtschnellbahnen ist diese Überwachung ja heute schon in besonderer Form vorhanden. Hinfort wird es wohl keine mit selbsttätigem Signalsystem ausgerüstete Bahn dieser Art mehr geben, die im Interesse der Betriebssicherheit nicht erstens die Schutzstreckenlänge für jedes einzelne Signal sorgfältig festlegen und zweitens alle Hauptsignale mit Fahrsperren ausrüsten würde. Diese Ausrüstungen gehören heute zum Alphabet dieser Bahnen. Für die Leser dieser Zeitung ist dies nichts Neues mehr. Erst durch die Einführung des selbsttätigen Signalsystems ist es offenbar geworden, wie sorglos früher in der Frage der Zugsicherung solcher Bahnen häufig verfahren worden ist. Aber auch die Einrichtung der Führerstandsignale, die bei den Dampfbahnen im Anmarsch ist, hat bei den Schnellbahnen, wenigstens in Amerika und stellenweise schon in England, ihre Vorläufer in besonderer Richtung bereits gefunden.

Im zweiten Teile des ersten Abschnittes, in dem die bauliche Ausführung und die Erhaltung der Signalmittel eingehender besprochen worden ist, ist auch eine Reihe der angedeuteten Zugüberwachungseinrichtungen kurz beschrieben. Die amerikanischen Fachzeitschriften sind zurzeit von diesen Dingen erfüllt.

Im zweiten Abschnitt ist der Streckenblockung und den Bahnhofssicherungsanlagen ein breiterer Raum gewidmet. Einstweilen ist auf den Hauptbahnen das handbediente Signalsystem in Anwendung, das daher den wesentlichen Gegenstand der Ausführungen bildet und in der Anordnung für zweigleisige und eingleisige Bahnen, in zwei- und vierfeldriger Form, in seinen Schaltungen und in der Handhabung vorgeführt ist. Als besondere Blockeinrichtungen sind die von Hattamar-Kohlfürst, solche französischer und englischer Bauart, die Blockeinrich-

*) Der Wegebau in seinen Grundzügen, dargestellt für Studierende und Ingenieure von Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred Birk, Eisenbahn-Oberingenieur a. D., o. ö. Professor an der Technischen Hochschule in Prag, beh. aut. Zivilingenieur für Bauwesen. Sechster Teil: Signal- und Sicherungsanlagen bei Eisenbahnen. Mit 143 Abbildungen. Verlag Franz Deuticke, Leipzig und Wien. 1924.

tung von Natalis für eingleisige Strecken und das Zugstabsystem gestreift. Das Wesen der selbsttätigen Blockeinrichtungen ist an den Bauarten der Pariser Untergrundbahnen, der Barmen-Elberfelder Schwebebahn und der Berliner Hochbahn kurz erläutert.

Das Kapitel, welches sich mit den Bahnhofssicherungsanlagen, und zwar der Sicherung und Fernbedienung der Weichen und den Stellwerksanlagen für Weichen und Signale beschäftigt, ist das umfangreichste des Buches. Der erste Unterabschnitt beschäftigt sich mit der Versicherung der Weichen, den Verriegelungen der Weichen und in der Signalleitung, den bei der Fernbedienung der Weichen auftretenden Sperrschienen und Zeitverschlüssen bis zum Zusammenbau einer Weiche; im zweiten Unterabschnitt handelt es sich um die mechanischen und Kraftstellwerke für Weichen und Signale mit ihrem Zubehör an Sicherungsanlagen, Verriegelungen, Verschlüssen und ergänzenden Einrichtungen, ferner um die Handhabung der Einrichtungen für die Stationssicherung sowie um Beispiele österreichischer Verschlußtafeln. Eine Anzahl der besten Stellwerkbauarten österreichischer und deutscher Firmen sind durchgesprochen, so die Ausführungsweise des österreichischen Südbahnwerks, die Bauarten von Siemens & Halske, von Jüdel, Schnabel und Henning, Rank und der Maschinenfabrik Bruchsal. In den ausführlicher dargestellten Beispielen für die Handhabungen sowie der Gleispläne und Verschlußtafeln sind durchweg gute österreichische Beispiele zugrunde gelegt.

Bemerkungen über Läutewerke für überwachte Eisenbahnübergänge sowie Einrichtungen zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge beschließen das Buch. Die Einrichtungen der letzteren Art stehen in Zusammenhang mit den früher behandelten Führerstandssignalen und Fahrsperren.

Das Buch ist ungefähr 200 Seiten stark, hat also für das Studium einen bequemen Umfang. Auf die Art und Deutlichkeit der Darstellung unter Beigabe zahlreicher Abbildungen ist besondere Sorgfalt verwendet. Der Leser wird sich auch in den schwierigeren Abschnitten leicht in den Stoff hineinlesen. Es ist ein lehrreiches Buch, das für einen weiten eisenbahntechnischen Leserkreis bestimmt und zur Einführung in das Gebiet des Zugsicherungswesens trefflich geeignet ist.

Dr. Kemmann.

Die Kosten der Stückgutumladung in ihrer Abhängigkeit von der Form der Umladehalle[1]).

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. **Jacobi**, Cassel.

Die Kosten der Stückgutumladung setzen sich zusammen aus den Aufwendungen für die Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals, den Unterhaltungskosten und den täglich aufzuwendenden Kosten für die Durchführung des Umladegeschäftes. Die letzteren Kostenanteile, die Betriebskosten im engeren Sinne, sind abhängig von der baulichen Anordnung der Umladehalle und der Art der hierdurch mehr oder weniger beeinflußten Betriebsweise.

Im Bereiche der Deutschen Reichsbahn erfolgt die Umladung der an einer Umladehalle eingehenden Wagen durch Verkarren des Gutes von Hand mittels zweirädiger Bodenkarren (Stechkarren). Bei diesem Verfahren entfällt ein erheblicher Teil der Tageskosten auf das eigentliche Karrgeschäft, weil die Zahl der Last- und Leerwege bei der geringen Einzellast außerordentlich groß, der Zeitaufwand für den einzelnen Karrweg bei der geringen Karrgeschwindigkeit sehr hoch ist. Der Anteil der Karrwege an der gesamten Ladearbeit beträgt bei den üblichen Formen der Umladehallen im Mittel 40 %[2]), der mittlere Karrweg bis zu 150 m. Jede Verkürzung oder Verminderung der Karrwege bedingt daher entsprechende Kostenersparnisse.

Die Karrwege werden um so kürzer, je kleiner die Fläche ist, über welche das Umladegut verteilt ist, wenn sich die für die Fläche zum Zwecke des Austausches der Gütermengen vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten nicht ändern. Eine Verkürzung der Karrwege tritt demnach ein, wenn die Umladewagen nicht wie in den meisten Fällen an zwei langen, sondern an einer größeren Anzahl kurzer, nebeneinander angeordneter, Bühnen behandelt werden. Beim Vorhandensein einer geringen Anzahl von Bühnen geschieht das Verkarren zwischen den verschiedenen Bühnen durch das als „Durchladen" bekannte Verfahren, wobei die teilweise leeren Umladewagen zur Herstellung der Querverbindungen benutzt werden. Bei der Häufung der Querwege infolge der Breitenentwickelung werden sich die bekannten Nachteile des Durchladens so nachteilig bemerkbar machen, daß es zweckmäßig ist, durch Anordnung von Zwischenstegen zwischen den auseinander gezogenen Wagen bequeme Querverbindungen zu schaffen, so daß die Karrer die nach Maßgabe ihres Ladegutes erforderlichen kürzesten Wege wählen können. Bei mehreren Bühnen werden die Querstege in eine gerade Linie gelegt, so daß durchgehende Querverbindungen entstehen. (Abb. 1.)

Abb. 1.

Den folgenden Untersuchungen über den Umfang der Ersparnisse durch Queranordnung kurzer im Vergleich zu wenigen langen Bühnen ist die in Abb. 1 dargestellte Anordnung zu Grunde gelegt. Die Breite der Hauptbühnen beträgt 10,20 m bei einem Gleisabstand von 13,50 m. Zwischen je zwei nebeneinander liegenden Gleisen der Hauptbühnen liegt eine Zwischenbühne von 2,70 m Breite, so daß die Gleise der Zwischenbühne $2{,}70 + 2 \times 1{,}65 = 6{,}00$ m voneinander entfernt sind. Da die Karrwege mit zunehmender Breite der Ladebühnen gleichfalls zunehmen, sind die Breitenmaße reichlich gewählt, um die nachteiligen Einflüse nicht zu mildern. Die gegenseitige Entfernung der die einzelnen Bühnen verbindenen Querstege beträgt 60 m, die Entfernung der Endstege von den Enden der Bühnen 30 m. Demnach hat ein Karrer von der Ladestelle bis zu den nächsten Querstegen der gleichen Wagenreihe auf der Ladebühne im Höchstmaß einen Weg von 30 m zurückzulegen.

Die Untersuchung ist in folgender Weise durchgeführt worden. Je 150, 120, 90 und 60 Umladewagen sind nacheinander an einer langen und an zwei bis zehn nebeneinander liegenden kürzeren Bühnen aufgestellt worden. Die Schwerpunkte der Wagen haben durchgehende Bezifferung erhalten. Bei Bestimmung der Karrwege, die mit dem Maßstabe gemessen sind, sind folgende vereinfachende Annahmen gemacht worden:

---

[1]) Vgl. hierzu: Ein Beitrag zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Stückgutumladung, Verkehrstechnische Woche, 1924, Nr. 16.

[2]) Verkehrstechnische Woche 1921, Nr. 39: Die Kosten der Stückgutumladung von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel. — Verkehrstechnische Woche 1921, Nr. 45: Die Größe der Karrwege bei der Stückgutumladung von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel. — Verkehrstechnische Woche 1921, Nr. 46: Die Form der Stückgutumladeanlagen von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel. — Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1922, Nr. 6: Die wirtschaftliche Bedeutung der Umladekosten für Stückgut von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel.

1. Der erste Wagen und diejenigen Wagen, deren Ordnungsziffern durch fünf teilbar sind, treten miteinander in Wechselbeziehung, wenn die gegenseitige Entfernung der Wagen kleiner als 200 m ist. Von allen Wagen, die mehr als 200 m von dem Stammwagen entfernt sind, tritt nur jeder 20. Wagen mit dem Stammwagen in Wechselwirkung, da nach den Ermittelungen auf der Umladehalle in Soest ungefähr 80 % des in einem Wagen aufgestapelten Gutes innerhalb einer Entfernung von 200 m, der Restbetrag auf größere Entfernungen verkarrt wird.
2. Zwischen je zwei Wagen, die in Beziehung zueinander treten, ist nur soviel Gut zu verkarren, daß für die Ortsveränderung für jeden Wagen lediglich je ein Lastweg nötig ist. Es wird demnach aus jedem zu entladenden Wagen in jeden zu beladenen Wagen die gleiche Menge Stückgut umgeladen.
3. Die Karrwege sind die kürzesten Verbindungen zwischen den Schwerpunkten der Wagen, für Wagen an verschiedenen Bühnen unter sinngemäßer Benutzung derjenigen Querstege, die die kürzesten Wege liefern. Die Querstege liegen bei diesen Ermittelungen in den Schwerpunkten der Wagen, da die Vergrößerung der Karrwege durch ihre Anordnung zwischen den auseinandergezogenen Wagen gering ist.
4. Den Verzögerungen beim Verkarren, die bei der Breitenentwickelung dadurch eintreten, daß die Arbeiter beim Auffahren auf die Zwischenstege infolge der Richtungsänderungen und beim Durchfahren der Stege selbst die Geschwindigkeit mäßigen und bei Kreuzungen an den Stegen aufeinander warten müssen, daß sie ferner bei dem häufigen Kreuzen der Bühnen durch Lagergut behindert und zu Umwegen gezwungen werden, ist dadurch Rechnung getragen, daß die gemessenen Karrwege durch Zuschläge vergrößert worden sind. Für eine Richtungsänderung bei Überqueren eines Steges ist ein Zuschlag von je 6 Sekunden, für das Überqueren der Stege selbst ein solcher von je 4 Sekunden gemacht. Diese Zeitzuschläge, die gleichzeitig die Behinderungen durch Lagergut enthalten sollen, sind mit der Karrgeschwindigkeit von 0,8 m/sec. in Wegelängen umgerechnet.

Durch Zusammenzählung der Einzelwege ergeben sich die für verschiedene Bühnenanordnungen benötigten Marschleistungen. Die Abb. 2 zeigt das Ergebnis der Ermittlungen. Auf der wagerechten Achse ist die Zahl der Bühnen, auf der senkrechten sind die zugehörigen Wegelängen in Kilometer aufgetragen. Die gestrichelt ausgezogenen Linienzüge zeigen die Abnahme der Karrwege in Abhängigkeit von der Zahl der Bühnen bei unveränderlicher Wagenzahl, die stark ausgezogenen Kurven verbildlichen diese Abnahme unter Einbeziehung der unter 4 erörterten Verzögerungen. Die Zahlen oberhalb der Kurven zeigen die Ersparnisse in Prozenten im Vergleich zu einer langen Bühne, die eingeklammerten Zahlen die Ersparnisse im Vergleich zu zwei nebeneinander angeordneten Bühnen an.

Die Abb. 2 zeigt, daß die Karrarbeit mit zunehmender Bühnenzahl unter gleichzeitiger Verkürzung der einzelnen Bühnen zunächst schnell, später langsam, abnimmt, um bei einer bestimmten Bühnenzahl einen Mindestwert zu erreichen, der bis 50 % betragen kann. Nach Überschreitung des Kleinstwertes nehmen die Marschleistungen wieder langsam zu.

Die Ersparnisse eines Ladeabschnittes werden den errechneten nicht entsprechen, weil die Umladewagen im Gegensatz zu der den Ermittelungen zu Grunde gelegten gleichartigen Behandlung nach Menge und Bestimmungsstationen des Gutes verschiedenartige Beziehungen aufweisen, diese Beziehungen außerdem in jedem neuen Ladeabschnitt andere sind. Immerhin wird das algebraische Mittel der Ersparnisse eines längeren Zeitraumes mit den berechneten Werten annähernd übereinstimmen, weil bei allen Bühnenanordnungen bei jeder beliebigen Verteilung des Umladegutes die gleichen Aufgaben zu lösen sind.

Die wirtschaftlichen Vorzüge der Breitenentwickelung werden durch den Mehrbedarf an Grunderwerb, Zwischenbühnen, Gleislänge, Weichen und die Mehraufwendungen für das Ausrangieren der Wagen nach einer größeren Anzahl Ladegleise und die Bildung von Lücken zwischen den Wagen für die Überbrückungsstellen nur in geringem Umfange eingeschränkt. Ein Mehrbedarf an Gleislänge infolge Entwickelung einer größeren Anzahl Ladegleise aus einem Stammgleise ist kaum erforderlich, weil die Spitzen der Ladegleise bei Anordnung der Rangiergruppen an den Kopfenden der Ladebühnen als Rangiergleise mitbenutzt werden können. Hierdurch kann gleichzeitig unter Umständen der Mehrbedarf an Raum in der Querrichtung infolge der Breitenentwickelung wieder eingespart werden. Die Mehraufwendungen für Rangierdienste sind gering, wenn die Wagen, wie üblich, nur zwei- oder dreimal täglich ausgewechselt und gleichzeitig die Querstege so ausgebildet werden, daß sie mit einem Mindestaufwand an Handarbeit und Zeit in der Längsrichtung der Bühnen befördert, eingelegt oder beseitigt werden können. Während bei kleinen Anlagen einfache hölzerne Querstege, die von Hand zwischen die Stirnflächen der auseinandergezogenen Wagen eingeschoben werden, zu verwenden sind, benutzt man bei größeren Anlagen mittels mechanischer Antriebsvorrichtungen ausgestattete in der Längsrichtung der Bühnen verfahrbare Stege, da bei den mit der Bühne fest verbundenen Stegen die Lücken an bestimmten Stellen gebildet werden müssen, wodurch bei ungünstiger Wagenstellung große Zwischenräume entstehen, welche die Karrwege vergrößern. Man verwendet zweckmäßig in der Längsrichtung der Bühnen verschiebliche Klappbrücken, wenn beim Umbau vorhandener Anlagen die einzelnen Bühnen für sich überdacht sind. Bei Neuanlagen, die man im allgemeinen durch eine gemeinsame Halle überdacht, kann man die einzelnen Zwischenstege nach Vorschlag des Reichsbahndirektionspräsidenten Reiffen als Hubbrücken ausbilden, die durch leichte elektrisch betriebene Flaschenzüge (Demag-Elektrozüge) gehoben, über den Umladewagen in der Längsrichtung verfahren und an beliebiger Stelle gesenkt werden können.

Für 150 Wagen an drei Bühnen von je 225 m Länge ist die Abnahme der Karrleistungen bei Zunahme der Zahl der Querstege ermittelt worden, indem die Karrwege nach dem bereits oben geschilderten Verfahren für je 1 bis 5 Zwischenstege zwischen den Bühnen bestimmt worden sind. Die Ersparnis an Wegelänge beträgt gegenüber einem Stege zwischen den Bühnen bei zwei Stegen 9 %, bei drei Stegen 10,8 %, bei vier Stegen 10,9 % und bei fünf Stegen 11 %. Da bei mehr als drei Stegen überhaupt keine nennenswerten Ersparnisse mehr eintreten, ist es unzweckmäßig, die Zahl der Stege sehr groß zu wählen, da in diesem Falle ein Teil der Ersparnisse durch die Mehraufwendungen für den Rangierdienst und die Bedienung der Stege verbraucht wird.

Die Ersparnisse an Arbeitsleistungen belaufen sich bei Behandlung von 150 Wagen an vier Bühnen von je 170 m Länge (Abb. 1) im Vergleich zur Abfertigung an zwei Bühnen auf 35 % (Abb. 2). Die baulichen Mehraufwendungen, die Kosten für vermehrte Rangierarbeiten und Erschwernisse durch Bedienung der Zwischenstege vermindern diese Ersparnisse um 5 % auf 30 %.

Auf der Umladehalle in Soest, die aus zwei Umladebühnen und zwei Umladestegen besteht, erfolgt die Umladung des Gutes in 200 Wagen (rd. 1200 t im ganzen Ladeabschnitt) durch 256 Gedingearbeiter und zwar durch 64 Vorarbeiter und 192 Karrer. Durch Anordnung einer größeren Anzahl kurzer nebeneinander liegender Bühnen läßt sich die Zahl der Gedingearbeiter im Vergleich zu zwei Bühnen um 25 %, im Vergleich zu der zur Zeit aus 2½ Bühnen bestehenden Anlage um 16 %, d. h. um 10 Vorarbeiter und 30 Karrer, vermindern[3]).

Man hat versucht, die Arbeitsaufwendungen auf den Umladehallen durch getrennte Verladung des Gutes auf den Versandstationen nach Empfangsgebieten, durch Einführung der Verladung nach festen Ladestellen oder durch Verwendung mechanischer Fördereinrichtungen zu vermindern. Die wirtschaftlichen Vorteile der Verladung des Gutes nach bestimmten Verkehrsbeziehungen und der Verladung nach festen Ladestellen treten bei der Breitenentwickelung in gleichem Umfange in Erscheinung.

Die Versuche, das Umladegut mittels mechanischer Fördereinrichtungen (endlose Rollbahn, Hängebahn, elektrisch betriebene Transportwagen) zu befördern, haben sich bei der Deutschen Reichsbahn auf den Einbau zweier Rollbahnen auf den Stückgutumladestellen in Bebra und Magdeburg-Rothensee beschränkt[4]). Beide Anlagen haben den Erwartungen nicht entsprochen. Auf der Bebraer Anlage sind im ersten Monat fünf,

[3]) Die in der Verkehrstechnischen Woche, 1924, Heft 19, angegebenen Ersparnisse (16 Vorarbeiter und 48 Karrer) beziehen sich auf die aus zwei Bühnen bestehende Grundform. Ein Teil dieser Ersparnisse ist in Soest bereits eingetreten, weil der südliche Umladesteg als Bühne benutzt wird, die Umladehalle demnach aus 2½ Bühnen besteht. Die obigen Zahlen geben die noch zu erwartenden Ersparnisse bei der wirtschaftlichsten Breitenentwicklung an. Bei der Ermittelung der Zahlen ist angenommen, daß die Verminderung der Wirtschaftlichkeit infolge der vermehrten Rangierarbeiten durch die mittelbaren Vorteile infolge Einrichtung der Querstege ausgeglichen werden.

[4]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1912, Nr. 45: Das Verfahren mechanischer Stückgutumladung in Bebra. Von Regierungsrat Heintze. — Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1912, Nr. 11: Güterförderanlage auf dem Bahnhof Bebra. Von Regierungs- und Baurat Stieler. — Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1913, Nr. 4: Mechanische Umladeanlagen in Umladeschuppen. Von Regierungs- und Baurat Schürmann.

im zweiten neun und im dritten zehn Arbeiter erspart worden. Später hat man angeblich bis zu sechzehn Arbeiter in einem Monat eingespart. Diese Ersparnisse sind allerdings nur zeitweise aufgetreten. Zwischenzeitlich waren teilweise nur außerordentlich geringe Ersparnisse vorhanden. Die in der Ertragsberechnung errechneten Minderaufwendungen von 20 Mann auf 100 Kopf Personal sind nicht erreicht worden. Die Mehrkosten der Anlage (Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und Betriebskosten) haben außerdem die Hälfte dieser Ersparnisse wieder aufgezehrt. Es ist bedauerlich, daß die Versuche in

Abb. 2.

Bebra durch den Brand der Umladehalle abgebrochen worden sind. Bei der Anlage in Magdeburg-Rothensee ist die Feststellung der Wirtschaftlichkeit nicht möglich, weil die Rollbahn infolge technischer Mängel sehr oft betriebsunfähig ist.

Ein Hängebahnzug[5]) der im Jahrgang 1911 der Verkehrstechnischen Woche beschriebenen Hängebahn, bestehend aus einer Antriebsmaschine und sechs Lastschalen, soll bei einer Fahrtdauer von 12 Minuten (d. h. bei fünf Fahrten in der Stunde) eine Stundenleistung von 4,5 t bewältigen ($6 \times 150 \times 5 = 4500$ kg). Bei 20stündiger Arbeitszeit wären zur Verarbeitung von 600 t Umschlaggut bei einer Stundenleistung von 35 t (anstatt der sich rechnerisch ergebenden von 30 t infolge des stoßweisen Einganges des Ladegutes) acht Hängebahnzüge nötig. Die Ersparnisse gegenüber dem Karrbetrieb würden demnach 35 % betragen.

Außer den bereits an anderen Stellen geschilderten Nachteilen[6]) des Hängebahnbetriebes wird die Leistungsfähigkeit derartiger Anlagen durch folgende Nachteile stark gemindert:

1. Die Umladewagen enthalten Gut für die verschiedensten Stellen der Umladehalle. Da die beladenen Lastschalen den an einem Wagen vorbeifahrenden Hängebahnzügen je nach ihrer Aufnahmefähigkeit wahllos mitgegeben werden, müssen die Hängebahnzüge unter Umständen sämtliche Ladekanten bestreichen. Durch die zwangläufige Führung der Fahrzeuge entstehen gegenseitige Behinderungen, wenn nicht eine außerordentlich große Zahl von Kreuzungs- und Überholungsstellen verfügbar ist, die andererseits wiederum die Anlagekosten vergrößern und die Betriebsführung erschweren. Die Zahl der Hängebahnfahrzeuge ist daher bei weitem zu gering eingesetzt. Jede Vermehrung dieser Fahrzeuge bedingt aber wiederum eine Erschwerung des Umlaufes und einen erhöhten Bedarf an Fahrzeugen infolge ihrer schlechteren Ausnutzung.
2. Rückläufige Bewegungen auf demselben Gleis sind selbst beim Vorhandensein zahlreicher Ausweichstellen zu vermeiden, weil ein Zusammentreffen von Überholungen und Kreuzungen ganz besonders störend ist. Beide Ladekanten werden daher zweckmäßig auf besonderen Gleisen bedient, die an ihren Enden durch Schleifen oder Spitzkehren zu verbinden sind. Die der Wirtschaftsberechnung zugrunde gelegte Anordnung mit den zahlreichen Stumpfgleisen ist zwar in der Anlage verhältnismäßig billig, im Betriebe aber infolge ihrer geringen Leistungsfähigkeit teuer.
3. Die Verteilung der Lastschalen nach Maßgabe des Bedarfs erfolgt nicht selbsttätig, weil die einzelnen Umladewagen Gut nicht in gleicher Menge und Beschaffenheit abgeben, in welcher sie es aufnehmen. Sie muß daher entweder mittels der Hängebahn durch zahlreiche Leerläufe und unwirtschaftliche Halte oder durch die Ladearbeiter herbeigeführt werden. Durch die Beschäftigung der Arbeitskräfte mit derartigen Arbeiten leidet die Bedienung der Hängebahn.
4. Die Aussonderung der an den Wagen vorhandenen Lastschalen, die teils leer, teils beladen, eingegangen sind, teils für den Abtransport leer oder beladen bereitstehen, wird zum Teil erst beim Eingang des Hängebahnzuges geschehen können. Hierdurch werden die Aufenthalte verlängert und der Umlauf wird verzögert.

Der in der Berechnung angesetzte Zeitraum von 130 Sekunden für Behinderungen eines Hängebahnzuges während eines Umlaufs wird daher mehrfach überschritten werden, so daß zur Bewältigung der Tagesleistung mit Rücksicht auf die anderen unter 1 bis 4 geschilderten betrieblichen Nachteile die Zahl der Hängebahnzüge erheblich größer sein wird als in der Wirtschaftsberechnung angenommen worden ist. Da die Ersparnisse gegenüber dem Karrbetrieb bereits durch Vermehrung der Zahl der Hängebahnzüge um vier Stück allein durch die Mehrkosten infolge Mehreinstellung von Fahrzeugführern aufgezehrt werden, ist die Wirtschaftlichkeit der Anlage sehr fraglich. Selbst bei guter technischer Durchbildung werden die Ersparnisse des Rollbahnbetriebes kaum erreicht werden.

Bei Beförderung des Umladegutes durch elektrisch betriebene Transportzüge sind in Amerika erhebliche Ersparnisse erzielt worden[7]). Wenn bei der Queranordnung der Bühnen die Zwischenstege breit genug gemacht werden, lassen sich die elektrisch betriebenen Transportwagen gleichfalls verwenden. Hierdurch ist die Wirtschaftlichkeit derartiger Anlagen noch erheblich zu vergrößern.

Während demnach beim Betriebe mit Roll- oder Hängebahnen die Ersparnisse gegenüber dem Karrbetrieb aller Wahrscheinlichkeit

[5]) Verkehrstechnische Woche 1911, Nr. 9: Hängebahnen in Güterschuppen. Von Regierungs- und Baurat Schürmann. — Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1912, Nr. 57: Elektrisch betriebene Hängebahnen in Güterschuppen; 1913, Nr. 4: Mechanische Umladeanlagen in Umladeschuppen. Von Regierungs- und Baurat Schürmann.

[6]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1913, Nr. 28: Zur Frage der Verwendbarkeit von Hängebahnen in Umladehallen. Von Regierungsrat Klewitz. — Verkehrstechnische Woche 1923, Nr. 7/8: Stückgutanlagen mit maschinellen Fördervorrichtungen. Von Regierungsbaurat Derikartz.

[7]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1915, Nr. 3: Elektrische Karren mit Akkumulatorenbetrieb im Güterbodendienst. — Verkehrstechnische Woche 1922, Nr. 20: Stückgutumladung mit Schleppzugbetrieb. Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel; 1922, Nr. 25: Stückgutverladung mittels Elektroschleppzügen. Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Steuernagel.

nach kaum mehr als 10% betragen dürften, beläuft sich die Kostenminderung bei Anordnung einer größeren Anzahl kurzer nebeneinanderliegender Bühnen im Vergleich zu zwei langen bis auf 30%, d. h. bis auf das dreifache der Ersparnisse des Förderband- oder Hängebahnbetriebes.

Dazu kommt, daß die technische Durchbildung der Roll- und Hängebahnen noch so große Mängel hat, daß der störungsfreie Betrieb derartiger Anlagen noch nicht gesichert ist, daß demnach die für diese Anlagen geltenden Ersparnisse nur zeitweise auftreten, so daß beim Vergleich der Wirtschaftlichkeit längerer Zeiträume das Bild sich noch zu Ungunsten der mechanischen Fördereinrichtungen verschieben kann.

Englische Eisenbahnen als Kraftverkehrsunternehmen.

Wie auf manchen Gebieten des Eisenbahnwesens war die Große Westbahn auch in bezug auf den Kraftwagenverkehr bahnbrechend unter den englischen Eisenbahngesellschaften. Sie hat schon im Jahre 1903 einen Personenverkehr eingerichtet und diesen mittlerweile so ausgebaut, daß sie im Jahre 1923 auf 26 Strecken von zusammen über 450 km Länge Personenkraftwagen verkehren ließ. Die längste unter ihnen ist 42 km lang. Der Kraftwagenpark der Großen Westbahn besteht aus 408 Fahrzeugen mit Benzinmotor und 15 Wagen mit elektrischem Antrieb. Überdies waren im Frühjahr 1924 78 Wagen für den Speditionsdienst in der Lieferung begriffen. Auf einer Anzahl Personenstrecken, die durch landschaftlich reizvolle Gegenden fuhren, verkehren Aussichtswagen. Von ihren größeren Bahnhöfen hat die Eisenbahngesellschaft das Zu- und Abrollen der Güter durch bahneigene Kraftwagen, ebenso den Paketverkehr eingerichtet, der bekanntlich in England weniger der Post, als vielmehr den Eisenbahnen zufällt. In einigen Fällen werden die Güter nicht nur am Ort zu- und abgerollt, sondern es wird auch ein Überlandgüterverkehr nach abgelegenen Ortschaften unterhalten.

Unter den Personenfahrzeugen stehen an erster Stelle 71 Omnibusse mit 45 PS; andere Personenfahrzeuge haben 23 und 30 bis 40 PS. Die Omnibusse haben zum Teil Decksitze. Für den Paket- und Güterverkehr werden neben Wagen mit Benzinmotoren auch solche mit elektrischem Antrieb verwendet. Die Tragfähigkeit bewegt sich zwischen 1500 kg und 7 t.

Für den Personenverkehr werden auf gewissen Strecken durchgehende Fahrkarten für Kraftwagen und Eisenbahn ausgegeben. Wo dies nicht der Fall ist, wird das Fahrgeld eingehoben, ohne daß eine Bescheinigung darüber ausgestellt wird; es sind zur Überwachung der Zahlung nur Zählvorrichtungen vorgesehen, die bei jeder Zahl, die sie aufzeichnen, eine Glocke ertönen lassen, eine Vorrichtung, „bell-punch" genannt, die auch anderwärts, so auch in Amerika, in Gebrauch ist. In gewissen Fällen werden Dauerkarten, auch Hefte mit 24 Fahrkarten, in anderen Karten zu ermäßigtem Preis zum Besuch von Märkten ausgegeben. Güter und Pakete können von und nach allen Bahnhöfen von England, Schottland und Wales durchgehend abgefertigt werden.

Der Kraftwagenverkehr untersteht einem Direktor des Straßenverkehrs und einem Oberingenieur.

Die London und Nordostbahn betreibt im Gebiete der ehemaligen Nordostbahn neun Personenverkehrsstrecken mit 20 Fahrzeugen; dem Güter- und Paketverkehr dienen in diesem Bezirk 45 Fahrzeuge. Auch in Schottland sind acht Personenverkehrsstrecken, darunter zwei nur im Sommer, im regelmäßigen Betriebe; sie sind zusammen 191 km lang, wovon 72 km auf die Sommerstrecken entfallen. Der Wagenpark für diesen Bezirk besteht aus 28 Omnibussen, einem Postwagen, der auch Personen befördern kann, fünf offenen Wagen — chars-à-bancs —, einem Rettungswagen. Die Aufbauten sind zum großen Teil in eigenen Werkstätten der Eisenbahngesellschaft gebaut. Im Jahre 1913 haben die Wagen rd. 322 000 km zurückgelegt, bis 1922 war diese Zahl auf 253 677 km zurückgegangen, nachdem 1920 mit ungefähr derselben Zahl wie 1913 ein Höhepunkt erreicht worden war. Die Zahl der beförderten Personen betrug 1913 168 189, 1920 242 465, 1922 aber nur 142 074.

Im Südbezirk der London und Nordostbahn, also im wesentlichen in London und Umgebung, besteht ein Güter- und Paketverkehr mit 107 Benzintriebwagen und 22 Wagen mit elektrischem Antrieb. Vom Bahnhof Kings Croß in London aus verkehren vier Omnibusse.

Die London, Midland und Schottische Eisenbahn leitet im Bereich der ehemaligen Midlandbahn den Kraftwagenbetrieb von Derby aus. Ihr Wagenpark für diesen Bezirk umfaßt etwa 75 elektrisch angetriebene Fahrzeuge und 160 Wagen mit Benzinmotor. Außerdem hat sie in London eine Dienststelle für den Güter- und Paketverkehr mit Kraftwagen. In dem Bezirk, der ehemals der Verkehrsbereich der London und Nordwestbahn war, ist bereits im Jahre 1905 die erste Kraftwagenstrecke für den Personenverkehr eingerichtet worden, und es hatte sich bis zum Ausbruch des Krieges ein lebhafter Verkehr auf diesem Gebiete entwickelt, der sich namentlich im nördlichen Wales und in Anglesey abspielte. Auch Güter- und Paketverkehr wurde an zahlreichen Stellen betrieben. Im Kriege wurden die Fahrzeuge beschlagnahmt, und der Kraftwagenverkehr kam infolgedessen zum Erliegen. Er ist jetzt erst noch im Aufbau begriffen. Es bestehen nur zwei Strecken für den Personenverkehr, auf denen täglich fahrplanmäßig gefahren wird. In diesem Dienst stehen drei Fahrzeuge. Für den Güterverkehr sind fünf Betriebsstellen vorgesehen: Watford, Birmingham, Manchester, Liverpool und Leeds; an diesen Orten sind auch Vorkehrungen zur Unterhaltung der Wagen getroffen. Den Betriebsstellen werden Unterstellen angegliedert. Es ist ein Wagenpark von 485 Wagen mit Benzinmotor, 35 Dampfwagen und zwei Wagen mit elektrischem Antrieb vorhanden. Die Wagenaufbauten werden in den eigenen Werkstätten der Eisenbahngesellschaft gebaut. 20 Fahrzeuge werden als Privatwagen bezeichnet, so daß es scheint, als ob die Eisenbahngesellschaft auch den Betrieb und die Unterhaltung von bahnfremden Wagen zugunsten deren Eigentümer übernimmt.

Der Kraftwagenverkehr der Südbahn ist noch recht unentwickelt. Er geht zwar auch auf das Jahr 1905 zurück; es werden aber nur vier Personenstrecken betrieben. Auf der einen verkehrt täglich nur ein Wagen einmal hin und zurück, und auch diese Fahrt fällt Mittwochs noch aus, die anderen weisen zwei tägliche Fahrten auf. Eine von den Personenstrecken ist etwa 35 km lang. In Verbindung mit der Großen Westbahn wird ein etwas lebhafterer Verkehr unterhalten.

Die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile, die durch „Rassereinheit" eines Kraftwagenbetriebes erreicht werden können, scheint man in England noch nicht erkannt zu haben. Die Kraftwagenbestände der Eisenbahngesellschaften setzen sich aus Wagen der verschiedensten Bauarten zusammen.

Nachstehend seien noch einige Zahlen betreffs der Kraftwagenbetriebe der englischen Eisenbahngesellschaften zusammengestellt:

	Große Westbahn	London und Nordostbahn	London, Midland und Schott. Eisenb.	Südbahn
	£	£	£	£
Omnibusbetrieb:				
Roheinnahmen	114 972	30 829	33 734	2 139
Ausgaben	106 104	30 262	34 082	2 881
Betriebszahl	92,29 %	98,16 %	101,03 %	134,69 %
Lastkraftwagenbetrieb:				
Ausgaben	392	198	1 357	140
Unterhaltung	82 248	36 149	322 190	25 102
„ für einen Wagen	210	183	237	179
Einnahmen und Ausgaben aus dem Personenverkehr auf der Straße:				
Roheinnahmen:				
Fahrkarten	106 329	25 482	31 841	1 840
Post und Pakete . . .	7 629	3 982	1 473	251
Sonstige Einnahmen .	1 014	1 365	420	48
Zusammen . . .	114 972	30 829	33 734	2 139
auf 1 Fahrzeug	1 185	354	649	428
Ausgaben:				
Unterhalt. der Fahrzeuge	56 464	7 180	3 376	780
auf 1 Fahrzeug	*582*	*83*	*65*	*156*
Unterhalt. der Gebäude	698	203	1 061	53
Betriebsausgaben . . .	43 527	18 522	15 053	1 850
Sonstige Ausgaben . .	5 415	2 757	6 522	98
Rücklagen	—	1 600	8 070	100
Zusammen . . .	106 104	30 262	34 082	2 881
auf 1 Wagen	1 094	348	655	576
Gewinn (+) oder Verlust (—)	+ 8 868	+ 567	— 348	— 742

Die Zahlen lassen deutlich erkennen, daß die Kraftwagenbetriebe der vier Eisenbahngesellschaften sehr verschiedenen Umfang haben. Sie zeigen aber auch durch die auf den einzelnen Wagen entfallenden Beträge, daß entweder der Dienst bei den vier Unternehmungen verschieden gehandhabt wird oder daß die Art, wie die Aufschreibungen geführt werden, bei ihnen voneinander abweichen.

Die Überschüsse, die zwei von den Gesellschaften aus ihrem Kraftwagenbetrieb erzielen, werden gewiß gern gesehen; die Verluste der beiden anderen Gesellschaften werden aber ruhig in Kauf genommen, weil die englischen Eisenbahngesellschaften in bezug auf ihre Nebenbetriebe, zu denen außer dem Kraftwagenverkehr auch der Betrieb von Häfen und Kanälen, der Schiffahrt und von Gasthöfen gehört, den Standpunkt einnehmen, daß diese sich nicht selbst zu erhalten brauchen, daß Zuschüsse zu ihnen vielmehr dadurch wieder ausgeglichen werden, daß die Nebenbetriebe dem Hauptbetriebe, den Eisenbahnen, erhöhten Verkehr zuführen. Wernekke.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Zur Aufhebung der Zollgrenze. Mtb meldet aus Köln unterm 5. September: Die interalliierte Rheinlandkommission hat gestern vormittag beschlossen, den für den Wegfall der Abgabenerhebung bei dem Warenverkehr zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet ursprünglich auf den 10. September vorgesehenen Zeitpunkt und im Zusammenhang damit alle anderen Termine um einen Tag früher legen zu lassen, so daß die Zollinie bereits in der Nacht vom 8. zum 9. September aufgehoben wird. Die von der Interalliierten Rheinlandkommission in Coblenz getroffenen Anordnungen, betreffend den Warenverkehr zwischen dem altbesetzten Gebiet einerseits und dem unbesetzten Gebiet und dem Ausland andererseits treten mit dem 9. September in Kraft und lassen sich in folgender Weise zusammenfassen:

Warenverkehr zwischen altbesetztem und unbesetztem Gebiet.

1. Die Rheinzollinie fällt in der Nacht vom 8.—9. September. Vom 9. September ab hört die Abgabeerhebung (Zoll- und Ausfuhrabgabe) auf. Zu- und Ablaufsbewilligungen sind nicht mehr erforderlich. Von diesem Zeitpunkte ab können daher Waren aus dem alt- in das unbesetzte Gebiet und umgekehrt vollständig frei versendet werden. Die interalliierten Zollposten an der Landstraße werden vom 9. September ab eingezogen. Die Eisenbahnzollämter bleiben noch zur Abwicklung bis 20. September einschließlich besetzt.
2. Bestimmungen über die Erledigung der von den interalliierten Zollbureaus ausgefertigten Vormerkscheine für die übergehende Einfuhr- und Ausfuhr von Gegenständen zum vorübergehenden Gebrauch werden vom leitenden Zollausschuß der Interalliierten Rheinlandkommission demnächst erlassen werden. Die bisher in der Presse erschienenen Veröffentlichungen betr. diese Frage beziehen sich nur auf das neubesetzte Gebiet.

Warenverkehr zwischen altbesetztem Gebiet und Ausland.

Die bisherigen Bestimmungen betreffend den Warenverkehr zwischen altbesetztem Gebiet und Ausland bleiben bis einschließlich 20. September in vollem Umfange in Kraft. Der Warenverkehr ist also nur mit Ein- und Ausfuhrbewilligungen des interalliierten Ein- und Ausfuhramts, Bad Ems, die nach den bisherigen Grundsätzen erteilt werden, zulässig, insoweit es sich nicht um Waren handelt, die auf Grund der interalliierten Ein- und Ausfuhr-Freilisten bewilligungsfrei ein- und ausgeführt werden können. Ferner bleiben der interalliierte Ausfuhrabgabetarif und der interalliierte Zolltarif in Kraft. Die während dieser Zeit erteilten Bewilligungen haben nur Gültigkeit für einen Monat. Eine Verlängerung ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Vom 21. September ab sind für die Waren-Ein- und Ausfuhr nur die von den zuständigen Reichsbehörden erlassenen Bestimmungen über den Außenhandel maßgebend. Demnach ist die Ware ein- und ausfuhrbewilligungsfrei, es sei denn, daß es sich um ein- und ausfuhrverbotene Waren handelt. Listen der letzteren sind herausgegeben von dem Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer in Berlin C 2, Klosterstr. 41, und zwar a) eine Einfuhr-Verbotsliste nach dem Stande vom 25. August 1924, b) eine Ausfuhr-Verbotsliste nach dem Stande vom 25. Juli 1924. Da diese Ausfuhr-Verbotsliste aber inzwischen mehrfach Änderungen erfahren hat, wird sie zurzeit bei der Zollabteilung des Landesfinanzamtes Brandenburg in Berlin NW 40, Kronprinzen-Ufer 50, neu bearbeitet. Ihre Fertigstellung wird bis 15. September erfolgen. Die Ein- und Ausfuhrbewilligungen werden dann aber nur nach den deutschen Grundsätzen auch weiterhin beim Interalliierten Ein- und Ausfuhramt in Bad Ems erteilt werden, das seine Tätigkeit am 21. Oktober 1924 einstellt. Bestimmungen betr. die Bewilligungserteilung nach dem 21. Oktober stehen zurzeit noch aus.

Gemäß den für das Reichsgebiet erlassenen Bestimmungen wird, soweit die Waren überhaupt dem Ausfuhrverbot unterliegen, eine Ausfuhrabgabe vom 21. September ab nicht in Ansatz gebracht. Vom 21. September ab werden die Eingangszölle an der Auslandsgrenze nur noch auf Grund des für das Reichsgebiet gültigen deutschen Zolltarifes erhoben werden. Der interalliierte Zolltarif tritt mit diesem Zeitpunkt außer Kraft.

— Güterverkehr mit Stationen innerhalb der Zollgrenze des besetzten Gebiets. In der Nacht vom 8. zum 9. September hat die Zollerhebung an der Ostgrenze des besetzten Gebietes aufgehört. Es ist daher der Warenverkehr zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Deutschland wieder frei. Zu- und Ablaufbewilligungen sind nicht mehr erforderlich.

Der Warenverkehr des besetzten Gebietes mit dem Auslande sowie zwischen dem unbesetzten Gebiet und dem Auslande im Durchlauf durch das besetzte Gebiet ist bis auf weiteres noch bewilligungspflichtig. Derartige Sendungen müssen bei der Auflieferung von Ein- und Ausfuhrbewilligungen bzw. Transitscheinen der interalliierten Ämter begleitet sein, soweit es sich nicht um Waren handelt, die auf Grund der interalliierten Ein- und Ausfuhrfreilisten bewilligungsfrei ein- und aus- oder durchgeführt werden können.

Die neuen Vorschriften für den Eisenbahnverkehr sind im Tarif- und Verkehrsanzeiger (Berlin, Springer) enthalten.

Während der Warenverkehr zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Gebiet frei ist und Zu- und Ablaufbewilligungen nicht mehr erforderlich sind, unterliegt der Warenverkehr zwischen dem besetzten interalliierten Zollgebiet und dem Auslande, auch im Durchlauf über unbesetztes Gebiet sowie zwischen dem unbesetzten Gebiet und dem Auslande beim Durchlauf durch besetztes interalliiertes Zollgebiet, bestimmten Beschränkungen insofern, als genau vorgeschriebene Erklärungen des Absenders im Frachtbrief oder die Beifügung von Zollpapieren erforderlich sind.

— Politische Werbung in den Zügen. Seit einiger Zeit macht sich wieder eine lebhafte politische Werbung in den Zügen, besonders in der vierten Wagenklasse bemerkbar. Sie wird zumeist von jungen Leuten betrieben, die durch Umsteigen von einem Wagen in den anderen jeweils den ganzen Zug zu bearbeiten versuchen. Solchen Belästigungen der Reisenden soll mit vollem Nachdruck entgegengetreten werden. Die Bahnbediensteten sind angewiesen, zur Aufrechterhaltung der Ordnung die Verbreitung von Flugblättern in den Zügen unter allen Umständen zu verhindern und gegen Zuwiderhandelnde einzuschreiten.

— Fahrplan Frankfurt (Main)-Goldstein. Für den Fall, daß die Zollkontrolle in Goldstein schon vor dem Übergang von der westeuropäischen Sommerzeit zur normalen westeuropäischen Zeit, also schon vor dem 5. Oktober, aufgehoben wird, ist ein neuer, noch nicht öffentlich bekanntgegebener Fahrplan für die Schnell-, Eil- und Personenzüge der Strecke Frankfurt-Goldstein und darüber hinaus aufgestellt worden, in dem die Verkehrszeiten der Züge entsprechend dem Wegfall des Kontroll-Aufenthalts in Goldstein geändert sind. Die Aufstellung des Fahrplanes ist vorsorglich erfolgt, um seine Durchführung unverzüglich anordnen zu können. Den Interessenten wird empfohlen, auf die Einführung acht zu geben, um sich vor Unannehmlichkeiten zu bewahren.

— Sonderzug zur Herbstmesse in Frankfurt (Main). Für die Besucher der vom 21. bis 27. September stattfindenden Frankfurter Herbstmesse ist von Berlin ein Sonderzug vorgesehen, der am 20. September vom Anhalter Bhf. 9.35 vm. abfährt und über Halle, Eisenach, Fulda abends in Frankfurt eintrifft. Bei Benutzung des Zuges wird eine Fahrpreisermäßigung von 33⅓ % gewährt. Da die Platzzahl beschränkt ist, empfiehlt sich rechtzeitige Entnahme der Fahrkarten, sobald die Bekanntmachung erscheint. Weitere Sonderzüge nach Frankfurt werden von

Hamburg, Stuttgart, Freiburg, Pforzheim, München, Köln, Barmen-Rittershausen, Saarbrücken und Pirmasens unter gleichen Bedingungen gefahren.

— **Eröffnung der Bahn Bad Tölz-Lenggries.** Am 4. d. M. wurde in feierlicher Weise die Bahnstrecke Bad Tölz-Lenggries eröffnet und dem Verkehr übergeben. Wie ein Eigenbericht der D. A. Z. aus München mitteilt, waren zur Eröffnungsfeier erschienen Ministerpräsident Dr. Held, Innenminister Stützel, Sozialminister Oswald und Landwirtschaftsminister Fehr, ferner der frühere bayerische Ministerpräsident v. Knilling und der frühere Verkehrsminister v. Seidlein. Der bayerische Landtag war durch eine stattliche Anzahl von Abgeordneten aller Fraktionen vertreten. Als Vertreter des Reiches beteiligten sich an der Feierlichkeit der Leiter des Reichsverkehrsministeriums, Abteilung Bayern, Ritter v. Frank, sowie der Präsident der Reichsbahndirektion München, v. Völker.

Unter den Klängen einer Musikkapelle in der schmucken Tölzer Tracht fuhr der erste Zug mit den Ehrengästen aus dem neuerbauten Tölzer Bahnhof, der wegen Verlegung der Bahnstrecke in Tölz notwendig geworden war, und traf fahrplanmäßig in Lenggries ein, dessen Bahnhof mit künstlerischer Einfühlung in die landschaftlich reizvolle Umgebung eingepaßt ist. Die Bahn, die unter Überwindung verschiedener technischer Schwierigkeiten in vier Jahren wirtschaftlicher Not erbaut wurde, ist ein unzerstörbares Zeugnis deutschen Aufbauwillens.

Ministerpräsident Dr. Held gab diesem Gedanken bei dem an die Eröffnung des Betriebes sich anschließenden Festmahl Ausdruck, indem er ausführte, daß ein Volk, das in einer Zeit der Not und Bedrückung solches Werk vollbringe, auch die Hoffnung haben dürfe, wieder zur Stärke und zur Freiheit zu gelangen.

Die Bahn dient vor allem der Erschließung des holzreichen Waldgebietes im Isarwinkel am Fuße der Benediktenwand bis in die Jachenau. Oberhalb Lenggries werden die an den Steilhängen gefällten Stämme auf „Riesen“, das sind oft tollkühn erbaute Kleinbahnen, zu Tal gebracht und in Lenggries zu Flößen verbunden. Holzknechte bringen in oft gefahrvoller Fahrt die Flöße nach München. Durch die Bahn wird auch ein schönes Touristenviertel besser erschlossen. Der Langholztransport wird zum Teil von der Flößerei auf diese neue Bahn übergehen, da bekanntlich ein Teil des Isaroberwassers zur Speisung des Walchenseekraftwerks abgeleitet worden ist.

— **Das Urteil im Prozeß wegen des Eisenbahnunglücks in Berlin.** In dem Prozeß wegen des Zusammenstoßes vor dem Potsdamer Bahnhof am 15. Juni d. J., bei dem mehrere Personen getötet und eine größere Anzahl verletzt wurde (vgl. Nr. 25, S. 472 d. Ztg.), kam das Schöffengericht Berlin-Schöneberg am 8. d. M. nach mehrtägiger Verhandlung zu folgendem Urteil: Der Eisenbahnsekretär Krüger wird wegen fahrlässiger Tötung, Körperverletzung im Amte und Transportgefährdung zu 4 Monaten Gefängnis verurteilt, der Angeklagte Lokomotivführer Sauer wird freigesprochen.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Actiengesellschaft in Berlin.** Am 2. September fand die ordentliche Generalversammlung in Berlin statt. Aus den Beschlüssen dieser Versammlung ist hervorzuheben, daß eine Dividende für 1923 nicht verteilt wird und von dem 26 810 237 Bill. ℳ betragenden Reingewinn 1 340 511 Bill. ℳ dem Reservefonds überwiesen und 25 469 726 Bill. ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die beantragten Abänderungen der Satzungen fanden einstimmige Annahme. Zu erwähnen hiervon ist, daß die feste Vergütung für den Aufsichtsrat fortan 2000 Goldmark für jedes Mitglied und Jahr und 4000 Goldmark für den Vorsitzenden beträgt.

— **Die Übergabe der Regiebahnen.** Die Pressestelle der Reichsbahndirektion Elberfeld teilt mit: Die Liquidation der Regie wird nach den in London getroffenen Vereinbarungen wie folgt vor sich gehen:

1. Auf die zweite Feststellung hin (7. Oktober 1924) wird die Kommission für alle Reichsbahnen auf die im Sachverständigenplan vorgesehene neue deutsche Reichsbahngesellschaft übertragen. Von diesem Zeitpunkt ab wird der Betrieb aller jetzt von den deutschen Reichsbahnen betriebenen Strecken auf die Gesellschaft übergehen.

2. Vierzehn Tage später (22. Oktober 1924) werden die jetzt von der Regie betriebenen Strecken für Rechnung der Gesellschaft unter dem Eisenbahn-Organisationskomitee betrieben werden. Dieses wird sich mit der Regie in Verbindung setzen, um die Einzelheiten der Übergabe zu regeln. Die tatsächliche Übergabe der Regie an die deutsche Gesellschaft wird unter Aufsicht des Organisationskomitees Schritt für Schritt vorgenommen, so schnell als dies mit der ordnungsmäßigen Übergabe vereinbar ist. Sie soll binnen 6 Wochen beendet sein (7. Dezember 1924), wobei das Organisationskomitee berechtigt ist, für die Regelung von Einzelfällen Fristverlängerungen zuzugestehen.

3. Das Organisationskomitee wird die Regie und die deutsche Reichsbahnverwaltung auffordern, je einen Vertreter zu bestimmen, die die Übergabe unter Aufsicht des Organisationskomitees vornehmen sollen.

Die deutsche Verwaltung hat seit langer Zeit alle Vorbereitungen getroffen und ist in der Lage, die Regiebahnen sofort in eigenen Betrieb zu übernehmen. Sie wird alles daran setzen, die Übergabe möglichst zu beschleunigen.

— **Der Bau der Extertalbahn.** Aus Cassel wird der D. A. Z. gemeldet: Der Kreistag der Grafschaft Schaumburg im Regierungsbezirk Cassel befaßte sich mit dem Bau der Extertalbahn bzw. der Bewilligung von Geldmitteln durch den Kreis für diese Bahn, die schon seit Jahren geplant wird. Nach der Stabilisierung der Währung sind die Verhandlungen von neuem aufgenommen worden. Im Extertal bildete sich ein Ausschuß, der sich an die Elektrizitätswerke Weser-Gesellschaft in Hameln wegen Ausarbeitung eines neuen Projektes Barntrup-Rinteln wandte. Die Kosten dieser elektrisch zu betreibenden vollspurigen Kleinbahn, die teilweise als Straßenbahn geführt werden soll, sind auf 2,8 Millionen Mark veranschlagt. Die Aufbringung dieser Kosten ist vom Ausschuß so vorgesehen, daß zuerst der Freistaat Lippe 300 000 Goldmark als vorläufigen Baukostenzuschuß gewähren soll. Mit einem Kapital von 2,5 Millionen soll alsdann eine Aktiengesellschaft gegründet werden, an der sich der Freistaat Lippe einschließlich der beteiligten lippeschen Gemeinden mit 1,2 Millionen Mark, der kurhessische Kreis der Grafschaft Schaumburg einschließlich der anliegenden preußischen Gemeinden mit 650 000 Goldmark und die Elektrizitätswerke Weser-Gesellschaft mit 650 000 Goldmark beteiligen sollen. Außerdem wäre der Grund und Boden von den durch die Bahn berührten Gebieten von den Gemeinden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Die lippischen Gemeinden haben sich bereits zur Übernahme der auf sie entfallenden Aktien bereit erklärt. Auch Rinteln hat sich grundsätzlich bereit erklärt, den auf die Stadt entfallenden Anteil von 113 000 ℳ zu übernehmen.

Vom Extertalbahn-Ausschuß lag dem Kreistag ein Antrag vor, sich zusammen mit der Stadt Rinteln zunächst in einer Aktiengesellschaft mit einem vorläufigen Aktienkapital von rund 200 000 Mark zu beteiligen, der die Aufgabe zufällt, die Vorarbeiten für das Projekt zu Ende zu führen und die ersten Erdarbeiten zur Ausführung zu bringen. Später soll dieses Aktienkapital auf 2,5 Millionen erhöht werden.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Bad Homburg v. d. H.** Wie aus Homburg unterm 9. d. M. berichtet wird, wohnten der Eröffnungssitzung etwa 300 Teilnehmer bei, ferner Vertreter der Reichs- und Länderregierungen. Die ausländischen Regierungen entsandten gleichfalls eine Reihe von Vertretern. Vertreten waren auch die Reichsbahndirektionen Berlin und Frankfurt (Main), der Deutsche Städtetag, die Stadt Homburg, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und die Technischen Hochschulen Karlsruhe und Darmstadt.

Vereinspräsident Ingenieur Ludwig Spängler begrüßte die Gäste, dann folgten Berichte von Direktor van Putten-Amsterdam und Hultmann-Malmö über die Anwendungsmöglichkeiten des Einmannwagens, von Direktor Geiser-Schaffhausen über den Wettbewerb zwischen Überlandbahnen und Kraftwagen, von Direktor Nörregaard-Kopenhagen über die wagenkilometrischen Leistungen des Fahrpersonals, von Direktor Dr.-Ing. Patz-Budapest über Methoden zur Erreichung eines gleichmäßigen Fahrplans bei Straßenbahnen, von Privatdozent Dr. Videky, Budapest, über Rollen- und Kugellager, und über die gleiche Frage von Direktor Hubrich, Essen, schließlich von Direktor Baurat Goetz, Leipzig, über Gleisbau und Gleiserhaltung, und von Direktor Hausmann, Gablonz, über die Normung der Rillenschienen.

— **Einreiseerleichterung für ausländische Einkäufer zum Besuch von Messen.** Wie die „Rhein.-Westfäl. Wirtschaftsztg.“ mitteilt, sind die deutschen Paßstellen angewiesen worden, Personen, welche die ernste Absicht zum Besuch einer deutschen Messe nachweisen, die auf den Messeort auszustellenden Sichtvermerke unter Ermäßigung der Gebühr auf 5 Goldmark und mit einer Gültigkeitsdauer von 14 Tagen zu erteilen.

Um den Messereisenden Gelegenheit zu geben, im Anschluß an den Besuch der Messe andere deutsche Plätze, an denen sie zu tun haben, aufzusuchen, kann der Sichtvermerk auch auf andere deutsche Orte ausgedehnt werden.

— **Einreiseerlaubnis nach Rußland.** Bekanntlich unterhält die „Neue Dampfer-Compagnie“ in Stettin eine regelmäßige Dampferverbindung nach Leningrad (Petersburg). Für die Einreise macht sie darauf aufmerksam, daß die Erlaubnis dazu bei der Russi-

schen Handelsvertetung in Berlin, Lindenstr. 22/23, und zwar mindestens drei Wochen vor Antritt der Reise zu beantragen ist. Besonderer Wert ist auf Angabe der Eintrittsstation, die im Visum vermerkt wird, zu legen. Es kommt dafür bei Benutzung des Wasserweges Stettin-Leningrad der Hafen Leninport in Frage. Beim Fehlen dieses Vermerks ist Verweigerung der Landung zu befürchten.

— **Starker Reiseverkehr nach Nordamerika.** Entsprechend dem in diesem Jahre besonders lebhaften Überseeverkehr von Amerika nach Europa scheint jetzt der Rückverkehr in gleich starkem Maße einzusetzen. Der vor einiger Zeit von Hamburg nach Nordamerika abgegangene Dampfer „Pittsburgh" hatte 600 Passagiere, die von Southampton abgegangene „Majestic" sogar 1100 Passagiere an Bord.

— **Straßenschnellverkehr.** Unlängst haben sich Vertreter aus den beteiligten Kreisen der Wissenschaft und Industrie zusammengefunden, um Mittel und Wege für die Förderung des Baues von Straßen, insbesondere Automobilstraßen in Deutschland zu finden, und beschlossen, zu diesem Zwecke eine Studiengesellschaft ins Leben zu rufen, deren Aufgabe es sein soll, eine allen verkehrstechnischen Anforderungen entsprechende bautechnisch einwandfreie, daneben aber auch wirtschaftliche Straßenkonstruktion zu finden und ihre Ausführung zu ermöglichen.

Zur Teilnahme an der Gründungsversammlung, die Mitte Oktober in Aussicht genommen worden ist, sollen wissenschaftliche Fachleute, Staats-, Provinzial- und Kommunalbehörden, Nutznießer der Straße, die einschlägigen Baustoffindustrien, Bauausführungsverbände sowie wissenschaftliche und wirtschaftliche Vereine aufgefordert werden. Ein vorläufiger Arbeitsausschuß, bestehend aus den Herren: Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Brix von der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg, Geheimer Regierungsrat Professor Otzen von der Technischen Hochschule in Hannover und Baurat Dr. Riepert, Deutscher Zement-Bund in Berlin-Charlottenburg, bereiten die Gründungsversammlung der Studiengesellschaft vor.

— **Ein Großschiffahrtsweg in Südostdeutschland?** Mtb meldet aus Oppeln unterm 5. September: Auf einer Konferenz, zu der der Oberpräsident von Oberschlesien, die Landräte, die Oberbürgermeister, die Vertreter der Industrie, des Handels und des Handwerks eingeladen hatte, wurde an Hand eines technischen Referats die Möglichkeit der Herstellung eines Großschiffahrtsweges in Südostdeutschland eingehend erörtert. Für die Provinz Oberschlesien bildet der Ausbau des in Gleiwitz beginnenden und in die Oder mündenden Klodnitzkanals zu einer Wasserstraße, die den gesamten Güterverkehr der Industrie aufnehmen kann, eine Lebensnotwendigkeit, da ohne die Wiedereinführung der 23 Eisenbahnausnahmetarife, die vor dem Kriege für Oberschlesien bestanden haben, an eine Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenindustrie und der Kohlengruben Oberschlesiens nicht zu denken sei. Mit dem Ausbau des Klodnitzkanals müßte allerdings eine gründliche Regulierung der Oder verbunden werden. Der ungünstige und ungeregelte Wasserstand, den die Oder jetzt hat, hat zur Folge, daß sie nur höchstens drei Monate des Jahres für den Güterverkehr benutzt werden kann. Die Versammlung war sich darüber klar, daß die Kosten von etwa 150 Millionen Mark, die die Verwirklichung des Planes erfordern würde, nur schwer oder gar nicht aufzubringen seien, beschloß aber trotzdem, die Durchführung des Planes mit allen Kräften zu fördern und setzte eine technische Kommission ein, die zunächst ein Projekt ausarbeiten soll.

— **Nachtpostverbindung Berlin-Stockholm mit Flugzeug.** Am 18. August wurden die Nachtpostflüge zwischen Warnemünde und Stockholm aufgenommen. In Warnemünde wird die Ankunft des Berliner Flugzeuges abgewartet. Die Fahrzeit beträgt acht bis neun Stunden, die Abfahrt von Berlin erfolgt abends 9 Uhr, die Ankunft in Stockholm zwischen ½6 und 6 Uhr morgens. Zurzeit erfolgt die Ankunft und Abfahrt in Stockholm 4 Stunden später bzw. früher, da die Zollverwaltung in Landskrone (Schweden), wo eine Zwischenlandung stattfinden muß, eine Landung im Hafengebiet statt auf einer Landskrone vorgelagerten Insel verlangt, die aber wegen der Schwierigkeiten der Landung dort nur bei Taglicht erfolgen kann. Es schweben Verhandlungen zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten. Es ist zu hoffen, daß diese bald zu einem günstigen Ergebnis führen. Das Hauptziel der Luftpostbeförderung ist gerade Beschleunigung. Die Berliner Post sollte auch in Stockholm mit der ersten Bestellung ausgetragen werden. Es ist bedauerlich, daß diesen Bestrebungen bürokratische Hindernisse bereitet werden.

— **Das Plakat für die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.** Das Preisgericht fällte in dem gut beschickten Wettbewerb für Erlangung eines künstlerischen Plakatentwurfes folgenden Entscheid: 1. Preis: Lucian Zabel, Berlin, 2. Preis Hans Ibe, München, 3. Preis: Sigmund v. Sucholdski, München. Der vom Preisgericht einstimmig mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf, Motto „Verkehrs-Rad" zeigt ein sehr markant stilisiertes Flügelrad mit geschickt angeordnetem Text, der zweite Preisträger gab seinem Motto „Signalmast" verblüffend wirksame Gestaltung und der mit dem dritten Preis gewählte Entwurf vereinigt in sinnreicher Darstellung die Elemente Erde, Luft und Wasser als unverkennbare Symbole der Deutschen Verkehrsausstellung.

— **Das Vorkommen der Kohle.** Über das Vorkommen der Kohle in Deutschland finden sich in dem Aufsatze „Standorte der Industrie" von Präsident Dr. Syrup, Berlin, in der Jubiläumsausgabe der deutschen Bergwerks-Zeitung anläßlich ihres 25jährigen Bestehens folgende interessante Ausführungen:

Die Gesamtförderung Deutschlands betrug 1921 rund 136 Millionen Tonnen, von ihnen entfielen allein 90 Millionen Tonnen auf das Ruhrgebiet. Die Produktion Oberschlesiens betrug damals 30 Millionen Tonnen, von denen jedoch fast 76 % auf die Gruben im polnischen Anteil entfielen. Versuchen wir, uns ein Bild darüber zu machen, wie lange der erwähnte Standortsfaktor, das Vorkommen abbauwürdiger Steinkohle, seine Wirkung ausüben wird, so kommen wir zu folgenden Ergebnissen für die einzelnen Reviere:

Böker schätzte vor dem Kriege den Gesamtvorrat abbauwürdiger Steinkohle im rechtsrheinisch-westfälischen Bezirk (Ruhrbezirk) auf etwa 214 Milliarden Tonnen. Das im geologischen Zusammenhang mit dem Ruhrrevier stehende linksrheinische Vorkommen wurde auf 10,5 Milliarden Tonnen geschätzt. Der Kohlenvorrat des oberschlesischen Beckens, einschließlich des abgetretenen polnischen Teiles, wurde 1913 von Michael bei Berücksichtigung aller Kohlenbänke von 30 cm aufwärts auf 166 Milliarden Tonnen geschätzt, davon entfallen auf die erste Teufenstufe bis 1000 m 80 Milliarden Tonnen. Nach den Ermittlungen der Geologischen Landesanstalt im Jahre 1912 betrug der gewinnbare Kohlenvorrat des niederschlesischen (Waldenburger) Reviers in einer Teufe bis 1000 m 1,2 Milliarden, in einer Teufe von 1000 bis 2000 m 3 Milliarden Tonnen. Nach älteren, im Jahre 1890 vorgenommenen Schätzungen waren im Freistaat Sachsen (Zwickau-Chemnitzer Becken) insgesamt 0,4 Milliarden Tonnen vorhanden. Die sonstigen kleinen isolierten Steinkohlengebiete (Deister, Weser-, Süntelgebirge) werden auf 0,25 Milliarden Tonnen eingeschätzt. Der Saarbezirk, der jetzt Deutschlands Verfügung entzogen ist, weist ein Vorkommen von 16,5 Milliarden Tonnen auf.

An Hand der Vorratszahlen kann man sich ein Bild des Zeitraums bis zur Erschöpfung der Kohlenvorkommen machen. Bei den meisten Vorkommen handelt es sich um einen Zeitraum von 1000 und mehr Jahren. Selbst beim sächsischen Steinkohlenbergbau wird man bei gleichbleibender Förderung mit einem Jahrhundert rechnen können.

Eine ungewöhnliche Entwicklung läßt sich auf Grund der Erhebungen bei der deutschen Braunkohlenindustrie erkennen. Vor dem Kriege (1913) betrug die Förderung rund 87 Millionen Tonnen und hatte trotz des schnellen Anwachsens der Förderungsziffern in den letzten Friedensjahren keine Ausnutzung der Produktionsmöglichkeiten erreicht. Die Braunkohlenindustrie hatte vielmehr mit ernsten Absatzschwierigkeiten zu kämpfen und die Syndikate mußten einer Überproduktion vorbeugen. Durch die Abtretung von Gebieten mit Steinkohlenbergbau und durch die Zwangslieferungen von Steinkohle an die Entente wuchs die Nachfrage nach Braunkohle, deren Förderung im Jahre 1921 etwa 141 % des letzten Friedensjahres betrug.

Während im Steinkohlenbergbau die Erweiterung der Produktionsgrundlage auf technische und wirtschaftliche Schranken stieß, da die Anlage neuer Schächte ungeheure Kosten verursachte und die Inbetriebnahme durch Mangel an gelernten Hauern gehemmt wurde, lagen diese Bedingungen bei der Braunkohle sehr viel günstiger. Etwa 80 % der Braunkohlenförderung wurden 1921 im Tagbau unter Anwendung von Abraummaschinen und Bagger gewonnen. Trotz der Anwendung von Maschinenarbeit war entsprechend der ungewöhnlichen Produktionssteigerung und der verkürzten Arbeitszeit die Zahl der Arbeiter, die sich 1913 auf 59 000 Köpfe belief, 1921 auf 182 556 gestiegen. Die Heranziehung derartiger Arbeitermassen war nur möglich, da es sich bei ihnen ganz überwiegend um ungelernte Arbeiter handelte.

Die drei wichtigsten Braunkohlenbezirke sind, nach der Größe der Produktion geordnet,

1. das mitteldeutsche Revier westlich (links) der Elbe,
2. das Bonn-Aachener Revier,
3. das Revier östlich (rechts) der Elbe,

wobei die beiden letztgenannten Reviere 1921 annähernd gleiche Förderungen aufwiesen. Die übrigen Braunkohlenwerke

Deutschlands sind insgesamt nur in geringem Ausmaße an der Gesamtförderung beteiligt.

Eine abgeschlossene Schätzung über die deutschen Braunkohlenvorkommen liegt noch nicht vor. Die abbauwürdigen Braunkohlenvorräte wurden seinerzeit auf mindestens 13,4 Milliarden Tonnen geschätzt, worin jedoch noch keine Schätzungen über die für sehr erheblich gehaltenen Vorräte von Anhalt, Braunschweig, Mecklenburg und Thüringen einbegriffen waren. Die bedeutendsten der bis jetzt erforschten Braunkohlenvorkommen sind die der Kölner Bucht mit 3,8 sicheren und 3,5 Milliarden Tonnen wahrscheinlichen Vorräten, die des Freistaates Sachsen mit über 3 Milliarden Tonnen, der Provinz Sachsen mit 1,2 Milliarden Tonnen sicheren Vorräten, wobei in beiden Revieren außerdem noch mit erheblichen wahrscheinlichen Vorräten gerechnet wird. In dem Kohlenbezirk Posen-Westpreußen-Schlesien, von dem der größte Teil an Polen abgetreten werden mußte, wird der wahrscheinliche Vorrat auf weit über eine Milliarde Tonnen veranschlagt.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.** Im August 1924 kamen in Hamburg an 1113 Seeschiffe mit 1 274 639 N.-Reg.-T. gegen 1180 Schiffe mit 1 364 031 t im August 1923, das bedeutet eine Abnahme von 67 Schiffen mit 89 392 t. In Rotterdam kamen im gleichen Monat an 1924: 873 Schiffe mit 1 289 183 t, gegen 772 Schiffe mit 995 231 t im Jahre 1923, also 101 Schiffe mit 294 152 t mehr. In Antwerpen kamen im August 1924 an 758 Schiffe mit 1 294 099 t, gegen 793 Schiffe mit 1 238 190 t im August 1923, also eine Abnahme der Schiffe um 35 und eine Zunahme der Tonnen um 55 909.

In den ersten acht Monaten sind insgesamt angekommen in

	Hamburg Schiffe	Hamburg Tonnen		N. Waterweg (Hoek van Holland) Schiffe	N. Waterweg (Hoek van Holland) Tonnen
1924	8065	10 043 528	1924	7411	10 733 657
1923	9059	10 292 673	1923	5921	8 248 364
weniger	994	249 145	mehr	1490	2 485 293

	Rotterdam Schiffe	Rotterdam Tonnen		Antwerpen Schiffe	Antwerpen Tonnen
1924	6490	9 558 702	1924	6281	10 491 484
1923	5207	7 903 030	1923	6210	9 597 253
mehr	1283	1 655 672	mehr	71	894 231

(N. R. Ct.)

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg ist sowohl im Berg- wie im Talverkehr eine geringe Belebung des Verladegeschäftes im Monat August festzustellen. Durch reichliche Niederschläge, auch in den Quellgebieten der Ströme, hat sich der Wasserstand auf Elbe und Oder im August erfreulicherweise gebessert, so daß die Pegelstände in Magdeburg und Dresden die normale Grenze erheblich überschritten haben. Der durch den gebesserten Wasserstand erhöhten Ausnutzung der Tragfähigkeit der Kähne Rechnung tragend, haben die Schiffahrtsgesellschaften die Elbefrachten wesentlich herabgesetzt. Der Verkehr mit der Saale wurde im August durch die Sperre der Saaleschleusen zwecks Reparatur beeinträchtigt. Auch auf der oberen Elbe, in der Tschechoslowakei, sind die Wehre zwecks Reparatur zeitweise niedergelegt, und es mußten infolgedessen die für die oberen Stationen bestimmten Transporte schon in Laube oder Aussig-Schönpriesen entladen werden.

Die Frachten stellten sich am 1. d. M. für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt:

nach Magdeburg	0,17
„ Schönebeck	0,18
„ Barby	0,19
„ Aken	0,20
„ Wallwitzhafen	0,21
„ Kleinwittenberg	0,26
„ Torgau	0,30
„ Riesa	0,33
„ Dresden	0,37
nach Laube-Tetschen	0,47
„ Aussig	0,55
„ Halle	0,50
„ Berlin Kohlen	0,40
„ „ Getreide	0,45
„ Breslau schw. Futtermittel	0,70
„ „ Schwergetreide	0,80

Goldmark für 100 kg, alle Raten ausschließlich Bugsierlöhne.

— **Preisausschreiben für ein wärmewirtschaftlich-pädagogisches Merkblatt.** Mit geringerer Kohle besser zu heizen, ist eine Lebensfrage des deutschen Volkes. Sie kann nur gelöst werden, wenn alle mitwirken. Auch an die Schulen ist deshalb der Ruf zur Mitarbeit ergangen. Es handelt sich darum, brennstoff- und wärmewirtschaftliche Gedankengänge in alle Lehrfächer mit einzuflechten. Da es unmöglich ist, diese Gedankengänge in den bestehenden Leitfäden und Lehrbüchern ohne weiteres aufzunehmen und schnell genug zu verbreiten, so handelt es sich darum, ein kurzes Merkblatt für den Lehrer zu schaffen, das nach den verschiedenen Unterrichtsgegenständen geordnet ist und 1. stichwortartig die Gedankengänge andeutet, die den Schüler zu besserem Verständnis des Wertes der Brennstoffe und der Bedeutung des Haushaltens mit ihnen führen sollen; 2. genaue Angaben (z. B. Rechenaufgaben) und genaue Hinweise (z. B. Buchtitel, Buchverleger, Seitenzahl, Preis des Buches oder der Schrift, Aufsatz, Zeitschrift, Jahrgang, Heftnummer, Bezugsanschrift usw.) enthält, wo die Unterlagen zu finden sind, die man dem Unterricht ohne große Kosten zugrunde legen kann.

Für die beste Lösung dieser Aufgabe hat der Reichskohlenrat in Verbindung mit dem Preußischen Ministerium für Unterricht usw. drei Preise von 500, 300 und 200 ℳ ausgesetzt. Die Beteiligung an dieser Bewerbung steht jedermann frei.

Der Text nebst allen Beispielen, Aufgaben, Nachweisen usw. soll in gutem kurzen Deutsch, wo angängig stichwortartig, abgefaßt und ohne weiteres klar verständlich, besonders sorgfältig und übersichtlich gegliedert und gut leserlich sein und nicht mehr Raum in Anspruch nehmen als etwa 1600 Worte. Er muß mindestens in zweifacher Ausfertigung eingesandt werden. Der Bewerber darf aus der Einsendung nicht zu erkennen sein; vielmehr muß die Bewerbung mit einem Kennwort versehen sein, und ein Briefumschlag, der als Aufschrift dieses Kennwort trägt und einen Zettel mit Namen und Aufschrift des Einsenders enthält, ist der Bewerbung verschlossen beizufügen. In dieser Form ist die Bewerbung dem Technisch-wirtschaftlichen Sachverständigenausschuß für Brennstoffverwendung beim Reichskohlenrat, Berlin W. 62, Wichmannstr. 19, bis spätestens zum 1. Dezember zu übermitteln.

Das Urteil des zu diesem Zweck eingesetzten Preisgerichts ist endgültig. Letzteres ist auch berechtigt, die Preise anders zu staffeln. Jedes preisgekrönte Merkblatt wird Eigentum des Reichskohlenrates. Es kann mit Zustimmung des Preisgerichts verkürzt oder ergänzt werden. Das Preisgericht hat das Recht, auf Grund der preisgekrönten Bewerbungen mit Benutzung auch anderer eingelaufener Bewerbungen ein Mustermerkblatt zusammenzustellen.

Irgendwelche Rückfragen können an den Sachverständigenausschuß für Brennstoffverwendung beim Reichskohlenrat gerichtet werden.

— **Vortrag im Funktechnischen Verein.** Zum Zusammenschluß aller Funkfreunde und zur Förderung des Funkwesens sowie zur Hebung des funktechnischen Verständnisses ist in Berlin der Funktechnische Verein gegründet worden, der als einer der ersten Fachvereine von der Reichspost anerkannt worden ist. Er sucht seine Ziele durch Vorträge, Unterrichtskurse und Verbreitung der Wochenschrift „Der Funk“ zu erreichen und zählt bereits gegen 8000 Mitglieder in Berlin und Umgegend. Am Donnerstag, 11. d. M., abends 7½ Uhr, veranstaltet die Gruppe „Reichsbahn“ im Verkehrs- und Baumuseum, Invalidenstr. 51, eine Versammlung, in der Dr. Conrad einen Experimentalvortrag über drahtlose Empfangsanlagen halten wird. Zu der Versammlung sind in erster Reihe alle Funkfreunde unter den Eisenbahnbediensteten eingeladen.

Österreich.

— **Lokomotiverzeugung.** Während sich nach dem Umsturz zunächst überall ein sehr starker Bedarf an neuen Lokomotiven geltend machte, so daß die Ablieferung der Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft im Jahre 1921 mit 104 Lokomotiven und 113 Tendern einen Höchststand erreichte, ist in den letzten Jahren die Lokomotivindustrie in kritische Verhältnisse geraten. Der dringendste Bedarf ist überall gedeckt und für eine weitere Ausgestaltung des Fahrparks, der namentlich im Osten notwendig wäre, fehlt es diesen Ländern an Geld, während sich gleichzeitig um die verhältnismäßig wenigen Aufträge ein ungeheurer internationaler Wettbewerb herausgebildet hat, an dem viele Lokomotivfabriken, um nur überhaupt Aufträge hereinzubringen, oft mit Verlustangeboten teilnehmen. In österreichischen Lokomotivfabriken macht es sich daneben fühlbar, daß die Bundesbahnen seit einiger Zeit auch keine Ausbesserungen an fremde Fabriken vergeben, sondern sie in ihren eigenen Werkstätten durchführen lassen. Die Wiener Lokomotivfabrik war im vergangenen Jahre hauptsächlich mit Reparaturaufträgen für polnische Rechnung beschäftigt, die der Fabrik auch gegenwärtig noch eine ausreichende Arbeit sichern. Für die Bundesbahnen ist die Floridsdorfer Lokomotivfabrik an dem Bau von Gestellen für elektrische Lokomotiven beschäftigt.

— **Seilschwebebahn auf die Rax.** Das Ministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine als Seilschwebebahn auszuführende Kleinbahn von Hirschwang zu einem geeigneten Punkt auf der Hochfläche der Raxalpe auf die Dauer eines Jahres erteilt. Mit dem Bau soll im Frühjahr nächsten Jahres begonnen werden. Die Bahn wird

nach einem neuen System des Ingenieurs Zuegg gebaut, das bereits beim Bau der Haflingbahn bei Meran angewendet wurde und nach dem auch eine Seilbahn auf den Vesuv gebaut werden soll.

Die Bahn wird von Hirschwang bis zum Ebenwald führen, der ungefähr eine Viertelstunde vom Ottohaus entfernt liegt. Bei der Ebenwaldhütte wird die Endstation angelegt werden. Die Wahl der Linie war sehr schwierig, da die Bahn vor allem lawinensicher gebaut werden muß. Im oberen Teil der Strecke, die 2¼ km lang ist und längs der Steilhänge der Rax geführt wird, werden nur Eisenträger Verwendung finden, während in dem talwärts gelegenen Teil Träger aus Eisenbeton Anwendung finden sollen. Die Steigung der Bahn wird 40 % betragen. Die Schwierigkeiten der Verwirklichung des Projektes sind sehr groß. Die Fahrzeit jeder Kabine wird 10—15 Minuten betragen.

Zur Erreichung der Seilbahn wird die bereits bestehende elektrische Kleinbahn der Firma Schoeller von Payerbach nach Hirschwang verlängert und mit ihrer Hilfe wird es möglich sein, vom Wiener Südbahnhof auf die Hochfläche der Rax in etwa zwei Stunden zu gelangen. Man hofft, die Seilbahn bis Herbst 1925 fertiggestellt zu haben.

— **Wiens Fremdenverkehr.** Im Fremdenverkehr ist gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung zu verzeichnen. In den Monaten Mai, Juni und Juli sind heuer 126 420 Reisende in Wien abgestiegen, also um 30 % mehr als im Vorjahre. Von diesen Reisenden kamen aus dem Auslande 84 334 gegenüber 71 065 Ausländern im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— **Der Wettbewerb in Kohle am österreichischen Markte.** Der Streik in Oberschlesien kam hauptsächlich der tschechischen Steinkohle zugute. Die Eingänge an ostoberschlesischer Kohle ließen nach, dagegen hob sich die Einfuhr von Ostrauer Steinkohle. Das Ostrau Karwiner Revier setzte im Juli nach Österreich 88 734 t Kohle und 19 021 t Koks ab, das ist gegenüber dem Vormonat ein Mehrabsatz von rund 23 000 t bzw. 1200 t. Die gesamte Ausfuhr des Reviers hat sich dagegen nur um 18 275 t Kohle und 1341 t Koks gebessert. Es war also die sonstige Ausfuhr des Reviers (insbesondere nach Ungarn) rückgängig. In der nächsten Zeit ist mit einem starken Angebot an fremden Kohlen auf dem österreichischen Markte zu rechnen. Vor allem wieder an ost-oberschlesischen Kohlen, ferner aber auch an tschechischen und ungarischen Brennstoffen. Schon jetzt liegen besonders aus den böhmischen Revieren sowie auch aus Ungarn billige Angebote vor und die Unternehmungen dieser Länder trachten, mit Österreich noch ins Geschäft zu kommen, bevor der neue Ansturm des polnischen Wettbewerbes auf dem österreichischen Markt einsetzt. Mit Rücksicht darauf, daß weder in böhmischer Braunkohle noch auch in polnischen Kohlen auf dem deutschen Markte in der nächsten Zeit nennenswerte Umsätze zu erzielen sein werden, hat der österreichische Markt sowohl für die polnischen wie für die tschechischen Reviere erhöhte Bedeutung erlangt. Im Westen Österreichs war übrigens in letzter Zeit auch bereits vielfach Ruhrkohle anzutreffen, selbstverständlich fehlt es in den westlichen Bundesländern auch nicht an Angeboten in Saarkohle.

— **Maschinenindustrie.** Die Ausfuhr der österreichischen Maschinenindustrie war im zweiten Jahresviertel 1924 ziemlich günstig und der Menge nach weit höher als in gleicher Zeit des Vorjahres, sowie auch höher als im ersten Jahresviertel 1924. Andererseits ist aber auch die Einfuhr von Maschinen (namentlich aus Deutschland) noch stärker angewachsen. Während die österreichische Gesamtausfuhr im ersten Halbjahr nur ungefähr die vorjährige Menge erreichen konnte, zeigte die Maschineneinfuhr eine fast 40prozentige Zunahme.

Ungarn.

— **Die Verkehrsleistungen der Staatsbahnen von 1921 bis 1924** befolgen eine steigende Richtung. Insgesamt wurden im Monat Juli der letzten Jahre befördert:

Juli 1921	6 075 493	Personen	1 259 648 t Güter
„ 1922	6 898 756	„	1 369 919 „ „
„ 1923	7 314 595	„	1 709 752 „ „
„ 1924	7 533 200	„	1 822 730 „ „

Gebessert hat sich auch der Durchgangsverkehr, und zwar betrug dieser Verkehr:

im Juli 1921	232 057 t
„ „ 1922	336 446 „
„ „ 1923	332 269 „
„ „ 1924	555 931 „

Diese Posten umfassen nicht nur den sich über Ungarn untereinander abwickelnden Verkehr der ausländischen Eisenbahnen, sondern gleichzeitig auch den mit den sonstigen vaterländischen Bahnen abgewickelten Verkehr.

— **Tariferhöhung im direkten Verkehr zwischen Ungarn und Rumänien.** Infolge des am 1. August d. J. ins Leben getretenen neuen rumänischen Tarifs, wurden die in dem am 1. Juli d. J. eingeführten direkten ungarisch-rumänischen Personen- und Gepäcktarif für die rumänischen Strecken festgelegten Fahr- und Transportpreise mit dem 8. August außer Kraft gesetzt und von diesem Tage an die erhöhten Lei-Tarife berechnet.

— **Neuordnung der Kranken- und Unfallversicherung.** Diese wurde mit Gesetzartikel 1907/XIX geregelt. Nachdem die wirtschaftlichen Verhältnisse sich seitdem jährlich verschlechtert haben, mußte die Höchstgrenze der Entschädigung ständig aufgeschoben werden. Nach der jüngsten Ministerialverordnung wird das jährliche Gesamteinkommen des versicherten Angestellten, wenn er infolge eines Unfalles mindestens die Hälfte seiner Arbeitsfähigkeit verloren hat bzw. im Todesfall in Entschädigungsfragen der zurückgebliebenen Familienmitglieder bis 18 Millionen Papierkronen in Rechnung genommen. Ist die Arbeitsfähigkeit weniger geschädigt, doch um mehr als 20 %, so ist die in Rechnung zu nehmende Summe 12 Millionen Kronen. Unter 20 % bleibt die Höchstgrenze wie bisher 2 100 000 K.

Mit dieser Verordnung wurde auch die Krankheitsversicherung neu geregelt. Die Tagelohnklassen I—VIII wurden mit einem durchschnittlichen Tagelohn von 10 000—75 000 K. festgestellt. Die nicht mit Jahresgehalt angestellten Frauen bekommen eine tägliche Schwangerschafts- und Kindbetthilfe nach Tagelohnklassen I—VIII, 10 000—75 000 K., und eine Stillprämie von 7000 K. Die tägliche Höchstsumme der Schwangerschafts- und Kindbetthilfe der mit dem Versicherten in demselben Haushalte lebenden weiblichen Familienmitglieder ist 5000 K. und die Stillprämie 3500 K. Die Beerdigungshilfe schwankt nach der Klasse zwischen 300 000 und 2 500 000 K.

Niederlande.

— **Nebenbahn Boxtel-Goch.** Auf der von den Niederländischen Eisenbahnen betriebenen Teilstrecke Boxtel-Deutsche Grenze Richtung Goch der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft ist am 1. August d. J. der Nebenbahnbetrieb eingeführt worden; die größte Zuggeschwindigkeit darf 60 km nicht überschreiten. Man hofft durch diese Maßnahme große Ersparnisse namentlich bei der Bahnbewachung zu erzielen, die durch den Vermögensverfall der Gesellschaft nötig geworden sind. Hierdurch scheidet aber auch die Linie Boxtel-Wesel, die mit Ausnahme der Jahre 1888—1892 den Durchgangsverkehr Vlissingen-Deutschland bediente, aus der Reihe der großen Eisenbahnlinien aus. Der Verkehr von Vlissingen nach Süddeutschland (Köln) geht zurzeit über Venlo wie früher bereits in den Jahren 1888 bis 1892/1893, der nach Norddeutschland (Osnabrück) seit Oktober 1923 über Bentheim; ob das aber so bleiben wird, ist wohl kaum schon zu übersehen.

— **Einmannwagen bei der Städtischen Straßenbahn in Amsterdam.** Seit einigen Wochen verkehren auf der Linie 7 Einmannwagen, bei denen der Einstieg vorn erfolgt, wo der Preis — abgepaßt — in eine Büchse zu legen ist, worauf der Fahrer einen Schein aushändigt. Ausgestiegen wird hinten, Gelegenheit zum Geldwechseln wird nicht gegeben.

— **Aus dem Rotterdamer Hafen.** Die Verbindung zwischen den beiden Maasufern wird, abgesehen von der zweigleisigen Eisenbahnbrücke, nur durch die schmale 1874—1878 erbaute Brücke für den Fußgänger- und Wagenverkehr hergestellt. Die Brücken sollen, da sie durch ihre tiefe Lage den Verkehr sehr stören, gehoben werden, der im Anschluß an die Verkehrsbrücke geplante Durchbruch durch die innere Stadt nach Norden wird allerdings, da die Enteignungsbefugnis versagt worden ist, nicht zustandekommen. Nunmehr ist ein neuer Plan zwecks Anlegung einer Tunnelverbindung aufgetaucht. Während früher eine solche Verbindung etwa in der Nähe des Parkhafens, also unterhalb der alten Stadt gedacht war, soll jetzt der Tunnel gleich unterhalb der Brücken an der Spitze von Norder Eiland gebaut werden. Die Kosten des 615—680 m langen Tunnels und der Anfahrten werden auf 14—15 Mill. Gulden geschätzt, während die ideale (aber kaum erreichbare) Lösung durch die neuen Brücken etwa 18 Mill. betragen würde. Ob die Verbindung in absehbarer Zeit durchzuführen sein wird, mag bei der schlechten Finanzlage der Welt allerdings füglich bezweifelt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Jubiläum der nordischen Vereinigung der höheren Eisenbahnbeamten.** In der Zeit vom 27.—29. August feierte die Vereinigung der nordischen höheren Eisenbahnbeamten, Nordiska järnvägsmannasällskapet, in Kopenhagen ihr 50jähriges Bestehen.

Es handelt sich um eine ursprünglich rein schwedische Vereinigung, der sich jedoch später Dänemark und Norwegen, schließlich vor 4 Jahren auch Finnland angeschlossen hatten. Ursprünglich hatte diese Vereinigung nur den Zweck, eine Möglichkeit zu schaffen, daß sich die höheren Eisenbahnbeamten der nordischen Länder näher kennen lernten. Die Vereinigung umfaßte zunächst höhere und mittlere Beamte, schränkt sich aber neuerdings auf die höheren und mittleren Beamten in höheren Stellungen ein. In Zukunft wird der gesellschaftliche Teil dieser Veranstaltung, wie bereits diesmal, stark gegenüber dem Austausch von Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens durch Vorträge zurücktreten. Von den diesjährigen Vorträgen seien die des Bahndirektors Aubert (Norwegen) über den Bahnbau in Norwegen und des Bureauingenieurs Forßmann (Schweden) über die Kunze-Knorrbremse für Güterzüge erwähnt. Die nächste Tagung findet 1928 in Kristiania statt.

— **Schlafwagen 3. Klasse in Dänemark.** Vor einigen Monaten führte die Staatsbahn auf der Strecke Kopenhagen-Fredericia-Aarhus-Randers versuchsweise Schlafwagen 3. Klasse ein. Von Anfang an erfreuten sie sich eines regen Zuspruchs, so daß jetzt die Bettplätze bereits mehrere Tage vor der Abfahrt des Zuges ausverkauft sind. Dieses günstige Ergebnis veranlaßt die Staatsbahn, auch auf sämtlichen Strecken, auf denen Schlafwagen verkehren, Schlafwagen 3. Klasse einzusetzen. Sie hat zu diesem Zwecke 9 Schlafwagen (verein. 2/3. Klasse Schlafwagen) bei der dänischen Eisenbahnwagenfabrik Scandia in Bestellung gegeben, die nach ihrer Fertigstellung auf den Linien Kopenhagen-Fredericia-Pattburg (Padberg), Kopenhagen-Fredericia-Esbjerg und Kopenhagen-Fredericia-Aalborg (zurzeit hier bereits bis Randers) verkehren sollen.

— **Lichtbildreklame der schwedischen Staatsbahnen.** Das Reisebüro der schwedischen Staatsbahnen in Berlin wird in verschiedenen Orten Deutschlands Reklame für Reisen nach Schweden durch Aufführung eines vom Schwedischen Verkehrsverband in Stockholm (Svenska Turisttrafikförbundet) aufgenommenen Films machen. Der Hauptzweck ist, auch die Vorzüge bei der Benutzung der Fährverbindung Saßnitz-Trälleborg hinzuweisen. Es werden Bilder von den Fährschiffen, ihren bequemen Speise-, Rauch-, Konversationssälen, den Schlafplätzen der 1., 2. und 3. Klasse, ferner von der Strecke Trälleborg-Malmö-Stockholm und insbesondere Stockholm vorgeführt werden.

— **Probefahrt mit einer Turbinenlokomotive in Schweden.** Die nach ihrem Erbauer Ljungström genannten Turbinenlokomotive der schwedischen Staatsbahnen führte kürzlich versuchsweise den Tagesschnellzug Gotenburg-Stockholm (458 km). Es zeigte sich hierbei, daß der in Gotenburg eingenommene Vorrat an Wasser und Kohlen während der ganzen Fahrt keiner Ergänzung bedurfte, bei der Ankunft in Stockholm sogar noch Kohlen in reichlicher Menge vorhanden waren. Bei Anwendung der gewöhnlichen Schnellzuglokomotiven findet zweimal Maschinenwechsel statt (in Falköping-Rauten und Hallsberg) Mit der Turbinenlokomotive konnte die ganze Strecke pünktlich ohne jeden Wechsel zurückgelegt werden. Die Aufenthalte könnten bei Einführung dieser Maschine eine erhebliche Verkürzung erfahren. Der geringe Wasserverbrauch entsprach den Erwartungen. Es wurden nur etwa 2 cbm gegenüber 45 bei den gewöhnlichen Schnellzugmaschinen verbraucht. Die Kohlenersparnis beträgt etwa 50 %.

— **Zur Verbesserung der Gütertransporte innerhalb Litauens** beabsichtigt, nach einer Meldung der „Ostd. Wirtschafts-Ztg.", die litauische Eisenbahndirektion, in den größeren Handels- und Industriemittelpunkten des Landes, wie Kowno, Memel, Schaulen, Panevezys und Mariampol, nahe der Stadt gelegene Güterabfertigungsstellen einzurichten, die an private Unternehmer verpachtet sein sollen. Der Vertrag über die Verpachtung der Kownoer Güterabfertigung „Stadt" ist, dem Vernehmen nach, bereits abgeschlossen.

— **Wagenbedarf der lettischen Eisenbahnen.** Wie die B. B. Ztg. meldet, hat die lettländische Eisenbahnverwaltung beschlossen, im Laufe der nächsten fünf Jahre 400 Personenwagen und eine größere Anzahl von Güterwagen zu bestellen. Im ersten Jahr sollen 140 Personenwagen und 10 Zisternen angeschafft werden, im zweiten 130 Personenwagen, im dritten 80 Personen- und 500 Güterwagen und im vierten und fünften Jahre 50 Personen- und 500 Güterwagen. Ein Teil der Wagen wird voraussichtlich in Lettland gebaut werden.

— **Bevorstehende Erhöhung der russischen Eisenbahntarife.** Wie die „Ostd. Wirtschaftsztg." meldet, hat das Volkskommissariat für Verkehrswesen den Antrag gestellt, die Eisenbahntarife für einzelne Waren und im Personenverkehr zu erhöhen. Eine besondere Kommission des Gosplan (staatliche Plankommission) hat unter einigen Abänderungen die beantragten Erhöhungen bewilligt. Sie bedürfen noch der Bestätigung des Rates der Volkskommissare.

— **Güterverkehr in den Donauhäfen Preßburg und Komorn.** Im Juli wurden über Preßburg (Bratislava) ausgeführt 11 440 t, eingeführt 19 012 t. Der Gesamtverkehr bezifferte sich daher auf 30 724 t (5033 t mehr als im Vormonat). Auf den Durchgangsverkehr entfallen 69 423 t. Über Komorn (Komàrno) wurden ausgeführt 3782 t und eingeführt 2912 t. Der Gesamtverkehr betrug rund 6718 t.

— **Flugverbindung Prag-Konstantinopel-Angora.** Am 1. September erneuerte die Franko-Rumänische Flugzeuggesellschaft die Flugverbindungen nach Konstantinopel, die vorübergehend eingestellt war, und erweitert sie nach Angora. Die Flüge finden werktäglich statt um 7 Uhr 30 früh über Wien, Budapest, Belgrad und Bukarest, wo die Ankunft um 21 Uhr erfolgt. Der Weiterflug findet nächsten Tag um 8 Uhr statt, worauf die Ankunft in Konstantinopel um 12 Uhr, in Angora um 15 Uhr 30 erfolgt. Rückfahrt von Angora um 8 Uhr 30, Ankunft in Konstantinopel um 11 Uhr 30, in Bukarest um 16 Uhr. Abfahrt nächsten Tag um 4 Uhr, Ankunft in Prag um 16 Uhr 45. Die Abfahrt- und Ankunftzeiten für die Strecke Bukarest-Angora sind in osteuropäischer Zeit angegeben.

— **Die Kohlenförderung Rumäniens im Jahre 1923.** In Rumänien wurden an Braunkohle gefördert im Jahre 1910 174 614 Tonnen, 1914 272 207 t, während des Krieges bis 332 723 t, und nachher auf dem Gebiete des alten Königreiches 1920/21 267 861 Tonnen, 1921/22 286 738 t. Dagegen betrug die Gesamtförderung Großrumäniens: 1919/20 1 559 330 t, 1920/21 1 580 251 t, 1921/22 1 804 688 t, 1922 2 066 673 t, 1923 2 488 375 t. Die weitaus größte Förderung hatte im letzten Jahre nach wie vor der Kohlenbergbau Petrozseny (Hunyad) mit 914 630 t aufzuweisen, an zweiter Stelle kommt die Urikany-Zsiltaler Kohlenbergbau A.-G. mit 472 364 t, dann die Reschitzer Stahlwerke und Domänen A.-G. mit 222 600 t und der staatliche Kohlenbergbau mit 119 186 t. Die zunächst folgenden Fördermengen belaufen sich schon nur noch auf weniger als 70 000 t jährlich. Die vier genannten Gesellschaften förderten im Jahre 1923 rund 68 % der gesamten Kohlen Großrumäniens.

— **Neues Stellwerk auf der Haltestelle Baker Street der Londoner Untergrundbahn.** Die Londoner Metropolitan Eisenbahn hat auf der Untergrund-Haltestelle Baker Street ein neues Stellwerk mit rein elektrischem Betrieb aufgestellt. Es umfaßt 45 Stellhebel, die 21 Weichenverbindungen, 35 Signale und 11 Fahrstraßenanzeiger bedienen. Besonderer Wert ist darauf gelegt worden, daß das Umstellen der Weichen schneller vor sich geht. Während früher z. B. drei Weichen in siebenundeinhalb Sekunden umgelegt wurden, bedarf es dazu im neuen Stellwerk nur noch einer Zeit von zweiundeinhalb Sekunden. Jeder Weichen- und Signalhebel steht unter elektrischem Verschluß, der vom vorüberfahrenden Zug gesteuert wird. Ein Schaubild mit Lichtzeichen gibt dem Stellwerkswärter die Stellung der Züge auf den benachbarten 5 km der Strecke an. Das Stellwerk hat bei der Vorüberfahrt von 1774 Zügen am Tage mitzuwirken.

— **Signallichter in England.** Auf den englischen Eisenbahnen ist wie in anderen Ländern rotes Licht für Gefahr, grünes Licht als Signal für freie Fahrt eingeführt. Signale mit weißem Licht zu geben, wird dort wie anderwärts abgelehnt. Neuerdings hat sich gelb für das Vorsignal und für Wiederholungssignale eingebürgert, und dunkelrot dient zuweilen für Verschiebesignale. Die Verwendung der gelben Farbe für zwei verschiedene Signale hat zu Bedenken Anlaß gegeben, und es sind daher Versuche angestellt worden, um eine weitere für Signalzwecke geeignete Farbe zu finden. Die staatliche Versuchsanstalt, die diese Versuche gemacht hat, ist nun damit soweit gediehen, daß sie die Farbenabstufungen angegeben hat, zwischen denen ein für Signalzwecke geeignetes Glas von anderer Farbe als grün, rot und gelb liegen müßte, und die Glasfabriken machen nun ihrerseits den Versuch, ein Glas herauszubringen, dessen Farbe, zwischen den angegebenen Grenzen liegend, den Anforderungen der Eisenbahnen entspricht. Bei der London and Nordostbahn wird für Signallichter an der Lokomotive an Stelle des bisherigen grünen Lichts blaues Licht eingeführt.

— **Eisenbahnpläne in Schottland.** Die ehemalige Hochland-Eisenbahn, die jetzt einen Teil der London, Midland und Schottischen Eisenbahn bildet, begleitet mit ihrem am weitesten nach Norden vorgestreckten Arm, der Eisenbahn von Inverness nach Thurso an der Nordküste, dem Ausgangshafen für die Dampfschiffahrt nach den Orkney-Inseln, mit einer Abzweiung nach Wick in einigem Abstand, zuweilen in großem Bogen in das

Innere des Landes ausweichend, die Ostküste von Schottland. Von dieser Bahn zweigt bei Dingwall eine Querbahn ab, die die Westküste in Kyle of Loch Alsh, dem Ausgangspunkt der Dampfer nach Skye und den Hebriden erreicht. (Loch, der See, heißen im nördlichen Schottland außer den Binnenseen auch die zahllosen Buchten, die schären- und fjordartig von der zerklüfteten Küste zuweilen weit in das Innerste des Landes hineinschneiden.) Zwischen Kyle of Loch Alsh im Westen entlang der Westküste und anschließend an der Nordküste bis Thuoso gibt es keine Eisenbahn. Die Oberflächengestalt jener Gegend, die großen Entfernungen zwischen den bewohnten Ortschaften, der infolge der dünnen Besiedelung dort zu erwartende geringe Verkehr bereiten der Durchführung aller Pläne, dort Eisenbahnen zu bauen, sehr erhebliche Schwierigkeiten; die Bevölkerung leidet aber unter ihrer Abgeschlossenheit und hat den dringenden Wunsch, durch eine Eisenbahn mit dem Süden des Landes verbunden zu sein. Vor fünf Jahren hat ein zur Erörterung von Verkehrsfragen eingesetzter Ausschuß die Notwendigkeit des Baues von Eisenbahnen betont, deren Ausgangspunkt an den genannten Strecken der Hochlandbahnen liegen müßte und die an der Westküste endigen sollten. Es kamen dabei vier Verbindungen in Frage: von Aucnasheen an der Eisenbahn Dingwall-Kyle nach Aultbea am Loch Ewe, von Garve an derselben Strecke nach Ullapool am Loch Broom, von Culvain an der Strecke Inverness-Thurso nach Lochinver an der gleichnamigen Bucht und von Lairg an derselben Eisenbahn nach Laxford, das ebenfalls einer Bucht den Namen gibt. Im Zusammenhang mit diesen Eisenbahnen müßten dann neue Dampferverbindungen eingerichtet werden oder die bestehenden verbessert werden, und zwar zwischen Ullappoole und Kyle sowie von Lochinver nach Kap Wrath, der äußersten Nordwestspitze von Schottland. Am meisten Aussicht auf Verwirklichung scheint der Plan Culvain-Lochinver zu haben, und er ist jetzt wieder angegriffen worden. Die Genehmigung zum Bau dieser Bahn soll demnächst beim Parlament nachgesucht werden. Die angedeuteten Verhältnisse der von der Bahn durchschnittenen Landesteile werden es aber schwierig machen, die zum Bau nötigen Gelder aufzubringen, und da eine Rente auf keinen Fall zu erwarten ist, wird wohl nichts anderes übrig bleiben, als Staats- oder andere öffentliche Mittel für den Bau und auch für den Betrieb in Anspruch zu nehmen. Hiergegen hat man bekanntlich in England, wo der Eisenbahnbau von Anfang an bis heute vollständig privaten Unternehmungsgeist überlassen worden ist, eine große Abneigung. Es ist aber nicht unmöglich, daß man heute anders über die Beteiligung des Staates am Eisenbahnbau denkt und daß zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Hebung des Wirtschaftslebens öffentliche Gelder, die für diese Verwendungszwecke schon bereitgestellt sind, auch für den Eisenbahnbau im nördlichsten Schottland verfügbar gemacht werden können. In den beteiligten Kreisen wartet man jedenfalls mit Spannung auf die Entscheidung, ob eine der genannten Eisenbahnen, wofür, wie gesagt, an erster Stelle die Strecke Culvain-Lochinver in Frage kommt, gebaut werden wird.

Fremde Erdteile.

— Nordanatolische Eisenbahnbauten. Die Vorarbeiten und Aufnahmen für den Bau der Linien Samsun-Tscharschembe und Bafra-Tereme sind vollendet. Die Pläne sollten in der ersten Augustwoche dem türkischen Ministerium für öffentliche Arbeiten vorgelegt werden. Die bei diesem Bahnbau zu errichtende große Brücke über den Jeschil Irmak bei Tscharschembe wird gleichzeitig Eisenbahn- und Straßenbrücke sein, weshalb die Kosten zwischen der Regierung und den Bauunternehmern geteilt werden. Auch die von der Baufirma zu errichtende Aktiengesellschaft ist bereits in Bildung begriffen.

— Bau der Eisenbahn Teheran-Täbris. Aus Teheran wird der B. B. Ztg. berichtet, daß die persische Regierung der amerikanischen Gesellschaft Ulen die Konzession zum Bau der Eisenbahn Teheran-Täbris erteilt hat. Das amerikanische Konsortium ist das gleiche, das mit der türkischen Regierung über den Wiederaufbau von Angora verhandelt hatte. Nachdem sich diese Verhandlungen zerschlagen hatten, machte das Konsortium auch der türkischen Regierung ein Angebot über den Bau einer Bahn von Trebizonde bis zur persischen Grenze.

— Eisenbahnbaupläne in Sibirien. Wie der „Ost-Expreß“ meldet, führt der gegenwärtig in Moskau weilende Vertreter eines amerikanischen Großbanksyndikats James Cook mit der Sowjetregierung Verhandlungen über die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft zwecks Abschluß des Baues der Amur- und der Baikal-Ringbahn. Die Amerikaner sind bereit, der gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaft 5 Mill. Dollar zur Verfügung zu stellen unter der Bedingung, daß dieses Unternehmen als ein staatliches betrachtet wird und infolgedessen alle diesem zukommenden Bevorzugungen genießen, d. h. vor allem von den unmäßigen Steuern befreit wird, die auf den gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaften in Rußland lasten.

— Die Deli-Eisenbahn (Sumatra) **im Jahre 1923.** Infolge der andauernden schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse in Ostindien, die erst zu Ende des Jahres etwas besser wurden, gingen die Einnahmen weiter zurück, und nur durch größte Sparsamkeit im Eisenbahn- und Fernsprechbetrieb gelang es, auch bei den Ausgaben eine Verminderung zu erzielen, so daß das Endergebnis nicht wesentlich schlechter ist als 1922. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr gingen um 20 % zurück und waren 40 % niedriger als in dem bislang besten Jahr 1917, der Rückgang im Güterverkehr betrug 6 %. Für die Abnahme des Personenverkehrs waren maßgebend der Rückgang der Anzahl der in den Pflanzungen beschäftigten Kulis, die geringere Kaufkraft der Bevölkerung überhaupt und ganz besonders der Wettbewerb durch die Autoomnibusse, der hier wie fast in der ganzen Welt den Eisenbahnen das Leben schwer macht. Die Betriebszahl betrug genau wie im Jahre 1922: 55,74 %, der Reingewinn von 644 186 fl. ermöglicht die Auszahlung einer Dividende von 5 % auf das Kapital von 12½ Mill. Gulden.

— Der Schiffsverkehr im Suezkanal betrug in den ersten sechs Monaten des Jahres 1924 12 147 000 t; das bedeutet gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1923 eine Zunahme von 658 000 t. An dem Verkehr waren beteiligt England mit 59,8 %, die Niederlande mit 10 %, Frankreich mit 6,5 %, Deutschland mit 6,1 % und Italien mit 5,9 %.

— Verlängerung der Eisenbahnlinie Oran-Colomb-Béchar nach Kenadsa. Durch Fortführung der Eisenbahn Oran-Colomb-Béchar in südwestlicher Richtung bis Kenadsa, 22 km, ist diese Station jetzt zur südlichen Gleisspitze im äußersten Süden von Oran, in Französisch-Nordafrika geworden; die Entfernung von Oran beträgt mehr als 800 km. In der Nachbarschaft von Kenadsa wurden zahlreiche Metall führende Erdschichten, Lagerstätten von Kupfer und Blei, und insbesondere in Bel Hadi im Jahre 1917 eine Steinkohlengrube entdeckt. Während des Weltkriegs, als die Versorgung der algerischen Bezirke mit Steinkohle außerordentlich erschwert war und das Interesse der Landesverteidigung die Bekämpfung des Brennstoffmangels auf jede nur mögliche Weise erforderte, schritt man sofort zur Ausbeutung der Grube. Die Arbeiten zur wirtschaftlichen Einrichtung daselbst sowie zum Bau eines Anschlußgleises von der Grube zur Station Colomb-Béchar wurden alsbald mit Beschleunigung ausgeführt. Die Gesellschaft der Algerischen Staatseisenbahnen, die das Süd-Oranische Eisenbahnnetz betreibt, wurde mit der Ausführung betraut. Die Strecke Kenadsa-Colomb-Béchar steht jetzt für den Güter- und Personenverkehr im Betrieb. Die Gesellschaft der Algerischen Staatsbahnen hat auch die Ausbeutung der Kohlengrube von Bel-Hadi übernommen; die Ausbeute beträgt zurzeit täglich 30 t, kann aber auf 100 t Tagesleistung gesteigert werden. Die Baukosten der Linie in Höhe von 1 887 300 Fr. (rund 85 800 Fr. f. d. km) fallen Algerien zur Last. Die Spurweite ist, wie im Oranischen Netz der Algerischen Staatsbahnen, dem die Strecke angegliedert ist, 1,05 m. (Nach L'Afrique française 1924, Nr. 4).

— Schutz für allein reisende Frauen in Südafrika. Um zu verhindern, daß die Abteiltüren in den auf weite Entfernungen durchfahrenden Schnellzügen plötzlich aufgerissen werden, gibt die Verwaltung der Südafrikanischen Eisenbahnen Sicherheitsketten aus, die, mit ihren Enden in je einen Schlitz in der Schiebetür und im Türrahmen eingelegt, ein weiteres Öffnen der Tür als etwa um 5 cm verhindern. Sie sollen allein reisende Frauen vor Überfällen schützen und werden im Zug gegen Hinterlegung von 2 Schilling 6 Pence ausgeliehen, die bei Rückgabe der Kette zurückerstattet werden. Die Kette kann, ohne die Tür zu beschädigen, von außen ausgehoben werden, doch vergeht damit immerhin Zeit, und sie schützt die Insassin des betreffenden Abteils vor einem plötzlichen Überfall, ohne zu verhindern, daß das Zugpersonal das Abteil betritt.

— Große Aufträge im amerikanischen Eisenbahnbetriebe. Die Pensylvania-Eisenbahngesellschaft hat zehntausend neue Güterwagen in Auftrag gegeben. Es ist die größte Bestellung, welche im amerikanischen Eisenbahnbetriebe je vergeben worden ist. Es handelt sich um ein Objekt von 30 Mill. Dollar.

— Selbsttätige Zugsicherung in den Vereinigten Staaten. Das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten von Amerika hatte vor einiger Zeit den Eisenbahngesellschaften sehr weitgehende Vorschriften über die Einführung selbsttätiger Vorrichtungen zur Sicherung der Züge auf der Strecke gemacht. Die Eisen-

bahngesellschaften glaubten, die ihnen dadurch zugewendeten Lasten nicht tragen zu können, hielten auch die vom Bundesverkehrsamt verlangten Neuerungen nicht in ihrem vollen Umfang für erforderlich und erhoben gegen dessen Verfügung Einspruch, mit dem sie auch zu einem erheblichen Teil durchgedrungen sind. Die 49 größeren Eisenbahnen, denen eine Vermehrung ihrer mit selbsttätiger Zugsicherung ausgestatteten Strecken vorgeschrieben war, haben zwar nichts erreicht, und es bleibt dabei, daß sie diese Maßnahme auf weitere Streckenabschnitte ausdehnen müssen. Den 42 weniger wichtigen Eisenbahnen, die bisher ohne selbsttätige Zugsicherung betrieben wurden und die diese nun erstmalig auf einem Streckenabschnitt einführen sollten, ist jedoch ein Aufschub zur Durchführung dieser Maßnahme bis auf weiteres gewährt worden. Das Bundesverkehrsamt hatte auch die Anwendung von Vorrichtungen untersagt, bei denen der Lokomotivführer selbsttätige Warnungszeichen auf der Lokomotive und die selbsttätige Bremsung bei auf Halt stehendem Streckensignal ausschalten kann, hat aber dieses Verbot fallen lassen. Endlich hat sich das Bundesverkehrsamt bereit erklärt, einzelne mit den selbsttätigen Vorrichtungen ausgestattete Teilstrecken abzunehmen, während es bisher darauf bestand, daß erst die ganze Strecke, für die die neuen Signalanlagen vorgeschrieben waren und die sich von einer Lokomotiv-Wechselstelle zur anderen erstreckt, fertiggestellt würde, ehe die Abnahme stattfand. Das Bundesverkehrsamt verfolgt aber augenscheinlich seine Bestrebungen weiter, durch Druck auf die Eisenbahngesellschaften die Ausdehnung der selbsttätigen Zugsicherung auf weitere Strecken zu erreichen, und es ist daher in der nächsten Zeit ein interessanter Kampf zwischen dem Bundesverkehrsamt und den Eisenbahngesellschaften zu erwarten.

— **Ford und seine Eisenbahn.** Der in der letzten Zeit wegen seines Buches soviel genannte Henry Ford, ist bekanntlich auch Besitzer einer Eisenbahn (s. Nr. 44 d. Ztg. v. 3. XI. 21), die er nach seinen wirtschaftlichen Grundsätzen betreibt. Neuerdings will er diese Eisenbahn, die Detroit, Toledo und Ironton Railroad, noch um etwa 90 km verlängern, wofür er ungefähr 7,5 Mill. Dollar aufzuwenden haben wird.

Allgemeines.

— **Unkrautbeseitigung auf Eisenbahngleisen.** Das heiße, feuchte Klima mancher tropischen Gegenden begünstigt außerordentlich den Pflanzenwuchs, der dann auch leicht die Eisenbahn überwuchert. Seine Beseitigung macht erhebliche Schwierigkeiten, zumal es sich häufig um Strecken von großer Länge handelt, die durch unbewohnte Gegenden führen, so daß es schwierig ist, die Arbeitertrupps, die zur Arbeit auf der Strecke gebraucht werden, in der Nähe ihrer Arbeitsstätte unterzubringen. Es sind daher Versuche gemacht worden, das Unkraut unter möglichster Ersparnis an menschlichen Arbeitskräften zu beseitigen, und es haben sich dabei drei Verfahren als gangbar herausgestellt, nämlich die Anwendung chemisch wirksamer Mittel, das Abbrennen und die Behandlung mit überhitztem Dampf. Alle drei Verfahren kommen also letzten Endes mehr oder weniger auf einen Verbrennungsvorgang hinaus. Gegen die chemische Vertilgung des Unkrauts ist einzuwenden, daß die angewendeten Flüssigkeiten giftig sind, so daß, wenn Pferde, Rindvieh u. dgl. an der Strecke weiden, unter diesen große Verluste entstehen. Das Abbrennen hat auch seine Bedenken; es wird dabei Öl auf die Strecke gesprengt und entzündet, und dabei verbrennt häufig nicht nur das Unkraut, sondern auch die Schwellen, ganz abgesehen davon, daß, wenn nicht besondere Maßnahmen ergriffen werden, das Feuer sich auf die Umgebung ausbreiten kann. Auch die Eisenteile des Oberbaus mögen unter dem Feuer leiden. Am besten scheint sich für die Beseitigung des Unkrauts auf der Strecke überhitzter Dampf zu eignen. Er wird dabei mit ungefähr 370° Wärme angewendet. Man verwendet dazu einen besonders ausgerüsteten Wagen mit einem Kessel und Überhitzer in ausgiebigen Abmessungen; der Wagen führt auch einen reichlichen Wasser- und Brennstoffvorrat mit sich. Er bedarf dabei einer Bedienung durch vier Mann und bewegt sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 3 km in der Stunde vorwärts. Bei neueren Vorrichtungen zur Unkrautbeseitigung hat man die Lokomotive mit Einrichtungen zum Ausblasen des Dampfes versehen, der, wenn er erfolgreich wirken soll, bis an die Wurzeln der Kräuter eindringen muß.

— **Neuer Ozeanrekord.** Die „Mauretania" der Cunard-Linie hat bei ihrer letzten Reise von New York nach Cherbourg einen neuen Rekord aufgestellt, in dem sie für diese Fahrt nur 5 Tage, 1 Stunde und 49 Minuten gebrauchte, und bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 26,25 Knoten an zwei aufeinander folgenden Tagen 625 und 626 Knoten zurücklegte. Bei der Hinfahrt nach New York hatte das Schiff 5 Tage, 3 Stunden und 20 Minuten gebraucht.

Rechtspflege.

— **Haftung der österreichischen Versandbahn für die Beförderung des auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs übernommenen Frachtguts bis zu der Bestimmungsstation der Tschechoslowakei trotz der damaligen Unanwendbarkeit des I. Ue.**

Die Gesellschaft A. verlangte von der Südbahn für verlorengegangenes Frachtgut 590 Kc; das Erstgericht sprach ihr nur die Hälfte zu; das Berufungsgericht wies die Klage zur Gänze ab. Der Oberste Gerichtshof stellte das erstr. Urteil wieder her.

Gründe: Das Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 findet nach seinem Art. 1 nur auf Transporte Anwendung, die auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs aus dem Gebiete eines Vertragsstaates in das Gebiet eines anderes Vertragsstaats auf Eisenbahnstrecken befördert werden, die in der Liste der dem I. Ue. unterworfenen Eisenbahnen enthalten sind. Das I. Ue. findet sonach keine Anwendung auf Transporte, die aus dem Gebiete eines Vertragsstaates in das Gebiet eines Nichtvertragsstaates befördert werden. Ein solcher Fall liegt hier vor, das zur Zeit des gegenständlichen Transports die Tschechoslowakei, die durch den Zerfall der österr.-ung. Monarchie ein selbständiges Rechtssubjekt wurde, für welches die Staatsverträge der ehemaligen österr.-ung. Monarchie keine Geltung hatten, dem I. Ue. nicht beigetreten war. Zur Zeit des gegenständlichen Frachtvertrags bestand zwischen Österreich und der Tschechoslowakei in Ansehung des Gütertransports überhaupt keine Rechtsgemeinschaft, weil auch das Übereinkommen vom 1. März 1921 am 15. März 1921 in Wirksamkeit getreten ist. Auf den gegenständlichen Transport von Januar 1920 kann daher das I. Ue. keine Anwendung finden.

Daran ändert auch nichts die Übernahme und Verwendung eines internationalen Frachtbriefs. Denn die Haftung nach dem I. Ue. tritt nicht schon dann ein, wenn die Sendung mit einem durchgehenden Frachtbriefe aufgegeben wurde, sondern erst dann, wenn auch die weiteren Bedingungen des Art. 1 I. Ue. erfüllt sind. In der bloßen Annahme eines internationalen Frachtbriefformulares durch die Versandbahn kann auch nicht ein von den gesetzlichen Bestimmungen abweichender Vertragswille erblickt werden und schon gar nicht zur Zeit des gegenständlichen Transports, wo, wie gerichtsbekannt, die Eisenbahnen auch ohne einheitliche frachtrechtliche Grundlage Frachtgüter zur Beförderung in andere Staaten lediglich zu dem Zwecke mit einem durchlaufenden Frachtbriefe übernahmen, um im Interesse des Verkehres einerseits dem Absender die Neuaufgabe des Gutes an der Grenzstation zu ersparen und andererseits daselbst eine Güterstauung zu vermeiden.

Trotzdem verneint das Berufungsgericht die Haftung der beklagten Südbahn für den abhanden gekommenen Waldsamen mit Unrecht. Das gegenständliche Gut, das in der Bestimmungsstation Königgrätz in vermindertem Zustande einlangte, wurde am 27. Januar 1920 in der Südbahnstation Wiener Neustadt unter Einhebung der Fracht für die ganze Strecke mit durchlaufendem Frachtbriefe aufgegeben. Es liegt daher ein in Österreich geschlossener Frachtvertrag vor, auf den österreichisches Recht anzuwenden ist. Nach § 100, Abs. 1 EVO., Art. 401 und 429 HGB. haftet aber die Versandbahn für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger auch während der Zeit des vertragslosen Zustands unbedingt und nicht bloß, wie das Berufungsgericht vermeint, nur dann, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf der österreichischen Strecke eingetreten ist. Diese Haftung folgt aus dem in Österreich abgeschlossenen Frachtvertrage und hätte sich die Beklagte von dieser gesetzlichen Haftung nur dadurch befreien können, daß sie den Transport nur bis zur Grenze übernommen hätte. Anders läge die Sache nur dann, wenn die tschechoslowakische Bahn die Versandbahn und die beklagte Südbahn die Empfangsbahn gewesen wäre; denn dann würde allerdings nur bei Nachweis, daß der Schaden auf ihrer Strecke eingetreten ist, die Beklagte haften, weil zur Zeit des vertraglosen Zustands die Versandbahn nicht im Sinne der §§ 84 und 100 EVO. durch die Empfangsbahn vertreten war. Der Revision der Kläger war daher Folge zu geben und in Abänderung des angefochtenen Urteils das erstr. wiederherzustellen. (Aus dem Zentralblatt für die juristische Praxis, XLII. Jahrgang.)

— **Kann die Abstempelung von Duplikatfrachtbriefen Ausübung einer anvertrauten öffentlichen Gewalt sein?** (RG. vom 30. 4. 1924 — III. 893/23 — Naumburg.) Nach dem Sachvortrag des Kl. hat dieser im Herbst 1919 einem angeblichen T., der ihm zwei Waggons Hafer und einen Waggon Kleeheu verkauft hatte, auf Vorlegung dreier abgestempelter Frachtbriefduplikate über solche Sendungen 20 000 ℳ ausbezahlt. Wie sich herausstellte, war Kl. einem Betrüger zum Opfer gefallen; die Ware war nicht versandt, die Frachtbriefe waren gefälscht. Mit der Klage verlangt Kl. vom Bekl. Schadensersatz.

Aus den Gründen: Die Anwendbarkeit der Staatshaftungsgesetze — früher des preuß. Gesetzes vom 1. August 1909, nunmehr Artikel 131 R.-Verf. — lehnt der Berufungsrichter ab, weil es sich bei dem Eisenbahnbetrieb um eine privatwirtschaftliche Tätigkeit des Staates handele, nicht um die Ausübung öffentlicher Gewalt. Dieser Ausgangspunkt des Berufungsrichters ist richtig, aber innerhalb der an sich privatwirtschaftlichen Tätigkeit des Staates beim Eisenbahnbetrieb können doch, wie in der Rechtsprechung insbesondere des erkennenden Senats wiederholt ausgesprochen ist — vergl. die Urteile vom 30. Mai 1922 513/21 und vom 23. Oktober 1923 91/23, letzteres abgedrückt RGZ. Bd. 107 S. 272 —, Handlungen der Beamten vorkommen, die in Ausübung der den Beamten anvertrauten öffentlichen Gewalt vorgenommen sind; dahin gehört namentlich diejenige Tätigkeit der Beamten, die sich auf die Herstellung öffentlicher Urkunden bezieht. Nach dem Klagevorbringen kann eine Tätigkeit dieser Art möglicherweise auch hier in Frage kommen. Das Vorbringen der Klage ist freilich sehr wenig bestimmt; es ist nicht mit Sicherheit zu ersehen, ob der Kläger mit der nötigen Bestimmtheit zu behaupten vermag, daß ein Bahnbeamter innerhalb der ihm vom Staat übertragenen, auf das Beurkundungswesen sich beziehende Befugnisse eine Amtspflicht verletzt habe. Diese Unbestimmtheit legte indessen dem Berufungsrichter gerade die Verpflichtung auf, das Klagevorbringen soweit wie möglich aufzuklären. Ergab sich, daß der Kläger in der Lage war, greifbare tatsächliche Behauptungen über ein Verschulden der Beamten aufzustellen und mit Beweisanerbietungen zu belegen, so war dem nachzugehen und auf Grund der zu treffenden tatsächlichen Feststellungen die Entscheidung zu treffen; ergab sich, daß der Kläger hierzu nicht in der Lage war, so konnte der Berufungsrichter die Klage wegen Mangels an tatsächlichen Behauptungen und Beweisangeboten abweisen. Ungerechtfertigt ist dagegen die Zurückweisung dieser Klagebegründung deshalb, weil die Reichshaftung grundsätzlich versagte.

Anmerkung der Schriftleitung: Auch diesem Erkenntnis gegenüber (vgl. bereits Vereins-Ztg. 1924, S. 358) muß betont werden, daß die „Reichshaftung" gar nicht in Frage kommt. Durch Abstempelung des Frachtbriefes gelegentlich der Annahme wird stets nur eine private Urkunde hergestellt, bei der Reichsbahn ebenso wie bei jeder Privatbahn. Dem Senat ist anscheinend nicht dargelegt worden, daß auch bei der Reichsbahn der Abschluß der Frachtverträge nicht notwendig von Beamten, sondern zum großen Teil von Arbeitern, die nur im Lohnverhältnis stehen, vollzogen wird. Die richtige Auffassung vertritt das schon a. a. O. genannte Urteil des I. Zivilsenats, das übrigens im Archiv für Eisenbahnwesen 1923, S. 512, abgedruckt ist.

Bücherschau

— **Reiseführer nach Norwegen.** Das amtliche Reisebüro für Norwegen in Berlin hat kürzlich ein sehr praktisches und übersichtliches Heft für Reisepläne nach Norwegen herausgegeben. Es enthält den vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrplan und die Fahrpreise über die verschiedenen Wege (Saßnitz, Warnemünde oder mit Schiff von Hamburg). Nach einer kurzen Übersicht über günstigste Reisezeit, Paßvorschriften, Kleidung, Trinkgeld usw. sind 11 Reisen mit genauer Tageseinteilung und Preisangaben für sämtliche Fahrten (Eisenbahn, Automobillinie, Schiff) aufgestellt. Nach diesen Plänen kann jeder sich auch selbst eine Reise von minderer oder längerer Dauer einteilen. An diese 11 Reisepläne schließt sich ein Hotelverzeichnis unter genauer Angabe der Preise für Zimmer, Frühstück, Mittagessen, Abendessen oder Pension. Als Durchschnittspreis wird man 13 norweg. Kronen für Verpflegung einschl. Zimmer angeben können. Im norwegischen Speisewagen kostet das Frühstück 2,75 Kr., Mittagessen 5,90 Kr., Abendessen 4,40 Kr. Wichtig für den Reisenden ist, daß in Norwegen wie in Deutschland 10 % Trinkgeldablösung eingeführt ist. Sie ist in allen Preisen einbegriffen, sowohl im Speisewagen wie im Hotel. Sondertrinkgelder werden nicht erwartet. Eine ausgezeichnete Eisenbahnkarte, aus der auch Berge, Flüsse, Fjorde genau ersichtlich sind, macht diesen Führer besonders wertvoll. Das Heft wird vom Amtlichen Reisebüro für Norwegen in Berlin W 8, Unter den Linden 32, kostenlos abgegeben. Es ist in deutscher und norwegischer Sprache erschienen.

Dort sind ebenfalls in deutscher Sprache kostenlos kleine Führer durch Kristiania, Drontheim und Bergen zu erhalten, die von den norwegischen Staatsbahnen in diesem Jahre herausgegeben sind. Diese kleinen Hefte enthalten eine kurze Beschreibung der Stadt unter Aufführung alles für den Reisenden Wissenswerten (Hotels, Post, Banken, Reisebüros, Bäder, Ausflüge, Tarife für Autos und Wagenfahrten). Ein übersichtlicher Stadtplan wird diese Heftchen jedem Reisenden willkommen erscheinen lassen. **P.**

— **Adolf Bleichert & Co., Leipzig.** Rückblick u. Umschau aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens am 1. Juli 1924.

In einem einfach, aber geschmackvoll ausgestattetem Bande entwickelt Professor Dr. Koehler-Darmstadt das Werden und Wirken der Firma, die maßgebend für die Bedeutung der „Schwebeförderer", Drahtseil- und Elektrohängebahnen geworden ist. Die Darstellung der technischen Entwicklung dieser Förderarten, die durch zahlreiche Bilder unterstützt wird, hebt das Buch über den Rang eines Gelegenheitswerkes und macht ihre Bedeutung und Vielseitigkeit bei der Anwendung allgemein verständlich. Das Zubringen der Güter und die Beladung der Eisenbahnwagen, ihre Entladung und die Weiterbeförderung und Verteilung der entladenen Güter erweckt immer die Aufmerksamkeit des Eisenbahnfachmannes. Von diesem Gesichtspunkt und auch von dem der industriellen Entwicklung Deutschlands in den letzten 50 Jahren, die sich in der Geschichte aller der nach dem Kriege von 1870/71 entstandenen Industriewerke spiegelt, ist das flott geschriebene Buch der allgemeineren Beachtung zu empfehlen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wechsel in der Betriebsführung.

Reichsbahndirektionsbezirk Cassel. Die Ilmebahn Aktiengesellschaft in Cassel führt vom 1. September d. J. an den Betrieb der Bahn in eigener Regie. Die Bahn wird nach wie vor als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung betrieben und unterliegt wie seither dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Ab 15. September 1924 wird der zwischen Hockenheim und Schwetzingen gelegene Haltepunkt Oftersheim für den Expreßgutabfertigungsdienst im Verkehr mit folgenden Stationen und Haltepunkten eingerichtet: Brühl (Baden), Bruchsal, Eppelheim, Friedrichsfeld (Baden) Süd, Friedrichstal (Baden), Graben-Neudorf, Heidelberg, Hockenheim, Karlsruhe, Ketsch, Lußhof, Mannheim, Mannheim-Neckarau, Mannheim-Rheinau, Mannheim-Rheinau Hafen, Neulußheim, Plankstadt, Schwetzingen, Speyer Hbf., Talhaus, Waghäusel, Wiesental. Die Befugnis bleibt auf Sendungen im Einzelgewicht bis 50 kg beschränkt.

Stationsnamensänderung.

Reichsbahndirektion Dresden. Die Schreibweise der Station Ötzsch an der Linie Leipzig-Hof wird mit dem Tage der Einführung des Winterfahrplanes in „Oetzsch" geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 160 vom 22. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. das Achsdruckverzeichnis.

Nr. IV 229 vom 30. August 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. Verzugszinsen bei der Vereinsabrechnung.

Nr. IV 236 vom 20. August 1924 an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses betr. Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements und des Fahrgelderstattungsübereinkommens.

Nr. IV 245 vom 1. September 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses betr. Anregung der Reichsbahndirektion Berlin zur Verbesserung des Saldierungsverfahrens der Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. September 1924: Aufnahme von: Dietzhausen, Eisfeld, Georgenthal (Thür.), Gera-Debschwitz, Gera Hbf., Geraberg, Kraftsdorf, Langenberg (Thür.), Luisenthal (Thür.), Meiningen, Neustadt (Orla), Ohrdruf, Rodach b. Coburg, Rother Haag, Saalfeld (Saale), Schney, Schwarza (Saale), Tambach-Dietharz und Themar in A.-T. 33a (Porzellanwaren). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. Septbr. 1924. (1045)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I B.

Ab 20. September 1924 treten Änderungen des Nachtrags I bei der Tarifstelle 112 „Fahrzeuge", Ziffer 2 und 6 in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. September 1924.
Reichsbahndirektion. (1030)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Wirkung vom 1. September 1924 wird der Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkohlen aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1924. (1040)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I B.

Ab 5. September 1924 tarifieren Heidelbeeren und Preißelbeeren, frische, nach Klasse C. Auskunft durch die Abfertigungen. (1031)

Altona, den 2. September 1924.
Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. September 1924: Neufassung des Abschnitts Frachtberechnung im A. T. 69 (Getreide von Unterweserhäfen).

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. September 1924. (1032)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Streichung der Tarifstelle „Schleifsteine, wie in Ziffer 7 der Stelle Steine der Klasse E genannt" im Ausnahmetarif 55.

Nähere Auskunft durch Reichsbahntarifanzeiger. (1034)

Altona, den 3. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. September 1924: Aufnahme von Teuchern in A. T. 35; Bayreuth Hbf., Dieburg, Groß Umstadt, Rehau in A. T. 38; Bamberg in A. T. 52 und Bergisch-Gladbach, Erkrath, Greußen Reichsb. in A. T. 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. September 1924.
Reichsbahndirektion. (1033)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. September 1924: Aufnahme von Freiberg (Sa.) Ost und Breidenbach (Kr. Biedenkopf) in A. T. 35; Kahl und Königsee (Thür.) in A. T. 53. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Septbr. 1924. (1046)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands. C. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.

In den obengenannten Tarifen werden die neuen polnischoberschlesischen Grubenversandstationen „Franciszki Szyb" und „Piast Szyby" mit Gültigkeit vom 1. September 1924 aufgenommen. Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A genannten Tarifs ist erteilt.

Oppeln, im September 1924. (1039)
Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Ausnahmetarif E.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1924 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 10. März 1925, der Ausnahmetarif E für vorgewalzte Eisen- und Stahlblöcke von Peine nach Gleiwitz und Zawadzki in Kraft.

Hannover, den 6. Septbr. 1924. (1043)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6 a.

Mit Wirkung vom 15. November 1924 wird die im Verzeichnis der Empfangsstationen unter Abteilung A, Geltungsbereich, aufgeführte Station Ründeroth gestrichen. (1035)

Elberfeld, den 2. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Ab 15. September 1924 wird der zwischen Hockenheim und Schwetzingen gelegene Haltepunkt Oftersheim für den Expreßgutabfertigungsdienst im Verkehr mit folgenden Stationen und Haltepunkten eingerichtet: „Brühl (Baden), Bruchsal, Eppelheim, Friedrichsfeld (Baden) Süd, Friedrichstal (Baden), Graben-Neudorf, Heidelberg, Hockenheim, Karlsruhe, Ketsch, Lußhof, Mannheim, Mannheim-Neckarau, Mannheim-Rheinau, Mannheim-Rheinau (Hafen), Neulußheim, Plankstadt, Schwetzingen, Speyer Hbf., Talhaus, Waghäusel, Wiesental." Die Befugnis bleibt auf Sendungen im Einzelgewicht bis 50 kg beschränkt.

Karlsruhe, den 5. Septbr. 1924. (1044)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. Nr. 27. [1924/1110.]

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Frankreich. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 91 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Rhein- und Mainumschlagplätze.

[TA — 6377/T 0/107 109./1. IX. 24.]

Die um 15 Goldpfennig für 100 kg erhöhten Frachtsätze der Abteilungen a und b der Durchfuhrausnahmetarife D 87, 89 und 91 bzw. die um 0,09 Gulden für 100 kg erhöhten Frachtsätze der Abteilungen a und b des Durchfuhrausnahmetarifs D 21 von Eisenstein nach den deutsch-schweizerischen, deutsch-elsässischen, deutsch-niederländischen Grenzübergangsstationen bzw. nach den Rhein- und Mainumschlagsplätzen werden mit sofortiger Gültigkeit im Rückvergütungswege für Holz tschechoslowakischer Herkunft gewährt, das mit Landfuhrwerk nach dem Grenzbahnhof Eisenstein verbracht und von dort unverändert oder zu Schnittware verarbeitet während der Gültigkeitsdauer der vorbezeichneten Holzdurchfuhrtarife unmittelbar nach der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden oder darüber hinaus bzw. nach den Rhein- und Main-Umschlagplätzen weiterverfrachtet wird. Der Antrag auf Vergütung des Frachtunterschiedes ist innerhalb zweier Monate nach der Auflieferung unter Beifügung der Frachtbelege und eines amtlichen Ausweises über die Herkunft des Holzes bei dem Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, in München zu stellen.

München, den 6. September 1924.
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern. (1048)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1924 tritt die Eutin-Lübecker Eisenbahn dem Ausnahmetarif 7 bei.

Berlin, den 5. Septbr. 1924. (1041)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Dänischer Kohlentarif.

Ab 15. September 1924 wird Flensburg für daselbst auf dem Wasserweg eingehende Sendungen in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Septbr. 1924. (1047)
Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher und Nord-/Süd-westdeutscher Gütertarif.

Zur Ausrüstung der Stationen des besetzten Gebiets nach ihrer Rückgabe an die Reichsbahn sind vom westdeutsch-südwestdeutschen und vom Nord-/Süd-westdeutschen Gütertarif Neudrucke hergestellt, in die alle bis zum 15. August 1924 eingetretenen Änderungen und Ergänzungen eingearbeitet sind.

Für das unbesetzte Gebiet erscheinen gleichzeitig Nachträge zu den bisherigen beiden Tarifen, die gleichfalls alle bis zum 15. August 1924 bekanntgegebenen Änderungen enthalten.

Frankfurt (M.), den 26. August 1924.
Reichsbahndirektion. (1036)

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1923.

Mit Wirksamkeit vom 4. September 1924 ist die Entfernungstafel I wie folgt zu ergänzen:

Seite 9 Gaissach Anstoß an Nr. 25 . . . . 61 km
Seite 14 Lenggries Anstoß an Nr. 25 . . . . 68 km

München, im September 1924. (1042)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung ab 4. September 1924 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:
Seite 28 Gaissach . . . . . *, Seite 35 Lenggries . . . . . *. — Mit sofortiger Wirksamkeit ist zu streichen auf Seite 22 Astheim und auf Seite 41 Räppoldsburg.

München, den 3. Septbr. 1924. (1037)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 5 ist Astheim, auf Seite 12 ist Räppoldsburg zu streichen. — Mit Wirksamkeit ab 4. September 1924 ist im Tarif nachzutragen:

Seite 7	Gaissach	Bad Tölz	3	6,7	8000
Seite 10	Lenggries	Bad Tölz	10	6,7	8000.

Statt anzustoßen an „Münchberg" muß es „Münchberg Anstoßpunkt" heißen bei den Stationen Reinersreuth, Seite 12, Sparneck, Seite 13, Weißdorf, Seite 14 u. Zell (Ofr.), Seite 15.

München, den 3. Septbr. 1924. (1038)
Tarifamt d. D. R., Gr. B.

2. Verkauf von Altmaterial.

Zu verkaufen:

5000 lfd. m gebrauchte Schienen einschl. Laschen, zirka 30 kg per m schwer. Ferner 2 evtl. 4 Weichen (2 rechts, 2 links). Die Materialien sind sehr gut erhalten und können sofort besichtigt und geliefert werden. (1029)

Elmshorn, den 2. September 1924.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn A.-G.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 38. | Berlin, den 18. September 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin.

Am 22. d. M. wird die Eisenbahntechnische Tagung in Berlin eröffnet und mit Begrüßungsansprachen des Vorsitzenden des Vereins Deutscher Ingenieure und des Reichsverkehrsministers eingeleitet werden. Mit den Fachkreisen des In- und Auslandes nehmen auch wir lebhaften Anteil an dieser bedeutsamen Tagung, die der wissenschaftlichen Erörterung und der Darstellung der wichtigen Probleme des neuzeitlichen Eisenbahnwesens, seines neuesten Standes und seiner Weiterentwicklung dienen soll.

Alle großen Fragen der Gegenwart auf dem Gebiet der Eisenbahntechnik und des Eisenbahnbetriebes, so namentlich die Organisation des Gütermassenverkehrs, das neuzeitliche Lokomotivwesen und seine Entwickelungsmöglichkeiten, das weite Gebiet der elektrischen Zugförderung, das Eisenbahnwerkstättenwesen, die Verbesserungsmöglichkeiten des Verschiebedienstes, werden in Vorträgen erster Eisenbahnfachmänner — darunter viele aus den Kreisen der Vereinsverwaltungen — behandelt und zur allgemeinen Erörterung gestellt. Es ist daher mit Sicherheit zu erwarten, daß der Austausch der praktischen Erfahrungen und die Aussprache über die derzeit anzustrebenden Ziele und die dazu führenden Wege auf sämtlichen Stoffgebieten wertvolle Ergebnisse für das Eisenbahnwesen zeitigen werden. Die Eisenbahnwelt und die sie versorgende Industrie werden in gleicher Weise große und dauernde Vorteile für ihr praktisches Schaffen daraus herleiten.

Eine wichtige Ergänzung und Belebung des bei den Vorträgen und deren Erörterung Gebotenen werden die beiden Ausstellungen bieten, die mit der Tagung verbunden sind. In dem Ausstellungspark auf dem Verschiebebahnhof Seddin haben die Industrie und die Reichsbahn die neuesten Ausführungen der Eisenbahnbetriebsmittel aller Art nebst den zugehörigen Werkzeugmaschinen und sonstigen Geräten zur Besichtigung aufgestellt. Von besonderem Wert ist, daß der größte Teil der Ausstellungsgegenstände im Betrieb vorgeführt werden wird. Werden hier die Wirklichkeit gewordenen und erprobten Schöpfungen der Technik und Industrie in betriebsfertigen Ausführungen vorgeführt, so sollen in der Ausstellung von Entwürfen und Modellen in der Technischen Hochschule in Charlottenburg auch viele erst in der Gedankenwelt vorhandenen oder im Entstehen begriffenen Erfindungen und Neuerungen gezeigt werden, die weitere Ausführungsmöglichkeiten oder vielfach ganz neue Wege weisen wollen. Es ist somit trefflich vorgesorgt, daß alle Besucher der Tagung die in den Vorträgen gewonnenen Eindrücke nach allen Richtungen hin vertiefen und weiter verarbeiten können. Die Veranstaltung wird einen lebendigen Beweis für die Schaffensfreude und Tatkraft geben, die in den Ingenieuren und sonstigen Fachkreisen der Eisenbahnwelt am Werke ist. Wir sind überzeugt, daß der Nutzen, den Eisenbahn und Industrie daraus ziehen werden, die von den Veranstaltern — dem Verein Deutscher Ingenieure und der Deutschen Reichsbahn — aufgewendete ungewöhnliche Mühe reichlich lohnen wird.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Bestrebungen und Arbeiten, namentlich in seinen technischen Ausschüssen und seinen Technikerversammlungen sich so eng mit denen der Tagung berühren, begrüßt die Veranstaltung mit besonderer Freude. Wir wünschen der Tagung einen glänzenden Verlauf und Erfolg!

Die Wirtschaftlichkeit der Kunze-Knorr-Bremse im Güterzugbetrieb und § 58 der Fahrdienstvorschriften.

Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. **Derikartz**, Köln.

Sowohl in der im Auftrag der Deutschen Regierung dem Sachverständigenausschuß übergebenen Denkschrift über die Wirtschaftslage Deutschlands*) als auch in dem Sachverständigengutachten selbst, wird der Erwartung Ausdruck gegeben, daß durch die Kunze-Knorr-Bremse neben anderen wirtschaftlichen Vorteilen in erster Linie eine erhebliche Ersparnis an Güterzugbegleitpersonal erzielt werden könnte. Soweit die Dinge heute zu übersehen sind, kann gesagt werden, daß in der Personalersparnis ein wesentlicher, vielleicht sogar der wesentlichste Vorteil der neuen Einrichtung zu sehen sein wird, und daß andererseits die Wirtschaftlichkeit der Kunze-Knorr-Bremse in hohem Maße davon abhängig sein dürfe, wie weit man mit dieser Personalersparnis gehen kann. Die anderen Vorteile der neuen Bremse, wie größere Betriebssicherheit, die Möglichkeit der Erhöhung der Geschwindigkeit und damit verbundene besondere Ausnützung der rollenden Betriebsmittel, der Strecke und des Zugbegleitpersonals sind in wirtschaftlicher Hinsicht schwieriger zu erfassen. Sie werden überhaupt erst voll in Erscheinung treten, wenn die ganze Betriebsabwicklung auf die Neuerung umgestellt sein wird. Diese Umstellung, die, wenn sie wirksam sein soll, sich bis in die letzten Verästelungen der betrieblichen Verkehrsdurchführung erstrecken muß — man denke nur z. B. an die Notwendigkeit, die durch höhere Fahrgeschwindigkeit der Züge zu erzielenden Zeitgewinne bei der zeitraubenden Behandlung der mit Kunze-Knorr-Bremse ausgerüsteten Wagen im Betriebe (Untersuchungen) und bei der übrigen Behandlung der Wagen in den Bahnhöfen, Ladestraßen usw. n i c h t w i e d e r v e r l o r e n g e h e n zu lassen, eine Aufgabe, deren Schwierigkeit dadurch beleuchtet wird, daß von der Gesamtzeit des Wagenumlaufs nur etwa 20 % auf die eigentliche Ortsveränderung in geschlossenen Zügen entfällt —, wird erst nach längerer Zeit in ihren wirtschaftlichen Auswirkungen zu übersehen sein. Bemerkt werden muß auch, daß die Erhöhung der Geschwindigkeit selbst wiederum nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen muß, daß also nicht die nach der Bremswirkung mögliche Höchstgeschwindigkeit, sondern eine „wirtschaftliche Geschwindigkeit" ermittelt werden muß, die je nach den Strecken und Verkehrsverhältnissen verschieden sein wird. Es ist unter keinen Umständen zweckmäßig, den mit der höheren Geschwindigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach verbundenen Mehraufwand der Betriebsstoffe und Abnutzung in Kauf zu nehmen, wenn die Gesamtverkehrsverhältnisse eine Beschleunigung des Wagenumlaufs nicht zulassen oder etwa Ersparnisse in bezug auf die Streckenbesetzung oder Personalausnutzung doch nicht eintreten. Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß den geschilderten Vorteilen der neuen Einrichtung auch noch Mehraufwendungen auf anderen Gebieten gegenüberstehen. Erwähnt sei z. B. das Mehr an Unterhaltungsarbeit und -stoffen für die Bremse selbst, die Vermehrung der für die laufenden Untersuchungen erforderlichen örtlichen Bediensteten, die neu zu schaffenden ortsfesten Luftfüllanlagen, das Mehr an Werkstättenständen und Einrichtungen zur Eingliederung der sogenannten Fremdwagen, d. h. solcher Wagen, die keine Bremseinrichtung haben, die mit der Kunze-Knorr-Bremse zusammen arbeiten kann, Mehraufwand an Verschiebearbeit usw., die erst nach längerer Beobachtungszeit erfaßt und den Vorteilen gegenübergestellt werden können. Aus diesen Ausführungen folgt, daß die eingangs ausgesprochene Ansicht, daß heute die Personalersparnis als wesentlich greifbarer Vorteil erscheint, berechtigt ist. Das Maß der Ersparnis ist in erster Linie von dem Umfang des Anwendungsgebietes abhängig. Hier muß eine sehr wichtige Einschränkung gemacht werden. Bis auf weiteres wird die Kunze-Knorr-Bremse, wenn Personal gespart werden soll, nur bei solchen Zügen zur Anwendung kommen, die ohne wesentliche Umbildung vom Anfangs- zum Endbahnhof durchlaufen, also in erster Linie für die sogenannten Fern- und Durchgangsgüterzüge. Hierbei spielt die Entfernung nicht die ausschlaggebende Rolle, sondern das Maß der erforderlichen Umbildungen. Auch auf kürzeren Strecken können luftgebremste Güterzüge gefahren werden, wenn sie unterwegs nicht umgebildet zu werden brauchen. Es dürfte sich vielleicht empfehlen, den meines Wissens bereits gemachten Vorschlag, auch die Benennung der Züge nach dem Maß der Umbildungen vorzunehmen, wieder aufzugreifen. Die Umbildung der Züge, das Aus- und Einsetzen von Wagen auf Unterwegsbahnhöfen wird bei den Eigenarten der Bremse nach den bisherigen Erfahrungen wohl nur unter Zuhilfenahme der Handbremsen erfolgen können. Infolgedessen wird in der Regel mehr Personal für diesen Zweck erforderlich sein als für die eigentliche Beförderung des Zuges. Da es im allgemeinen unwirtschaftlich sein dürfte, besondere örtliche Rangierpersonale für diesen Zweck vorzuhalten, wird wohl nichts anderes übrigen bleiben, als diese Aus- und Einladezüge (Nahzüge) nach wie vor mit Handbremsen zu fahren. Sie luftgebremst zu fahren und das erforderliche Rangierpersonal mitzunehmen, empfiehlt sich neben dem unwirtschaftlichen Personalaufwand deswegen nicht, weil die Untersuchungen und das Füllen der Bremsen beim Einsetzen neuer Wagen zu viel Zeit in Anspruch nehmen.

Bei dieser Sachlage ist es geboten, bei den t a t s ä c h l i c h l u f t g e b r e m s t z u f a h r e n d e n Z ü g e n m i t d e r P e r s o n a l b e s e t z u n g s o w e i t h e r u n t e r z u g e h e n, w i e e s d i e B e t r i e b s s i c h e r h e i t i r g e n d w i e z u l ä ß t. Man hatte ursprünglich außer dem Zugführer mit nur einem Schaffner als Schlußbeobachter gerechnet. Diese beiden Bediensteten sollten bei etwaigen Störungen die Bremse untersuchen und die Schäden beseitigen. Wohl in der Hauptsache mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 58 der Fahrdienstvorschriften ist es aber nötig geworden, diese Absicht aufzugeben und einen dritten Zugbegleiter zuzulassen. Es muß noch eingeschaltet werden, daß abgesehen vom Zugführer, der bestimmungsgemäß bei der Beobachtung der Strecke mitzuwirken hat und Fahrberichte und sonstige Aufschreibungen anfertigt, die übrigen Begleiter eines luftgebremsten Güterzuges keinerlei Tätigkeiten auszuüben haben, im Gegensatz zu dem Personal eines Personenzuges, bei dem die Schaffner bei der Unterbringung der Reisenden, Prüfung der Fahrausweise, Vornahme von Zählungen auch während der Fahrt beschäftigt werden.

Wie groß die wirtschaftliche Bedeutung der Einschränkung des Zugpersonals bei den luftgebremsten Güterzügen ist, soll überschläglich an einigen leicht zu übersehenden Zahlen gezeigt werden. Nach dem Sachverständigen-Gutachten erfordert die Ausrüstung der rollenden Betriebsmittel mit der Kunze-Knorr-Bremse allein rund 400 Millionen Mark. Die Verzinsung dieser Summe mit 5 % bedingt also, daß gegenüber dem jetzigen Betriebe jährlich 20 Millionen Mark erspart werden. Allein um diese Ersparnis zu erzielen, müßte bei den durchschnittlichen Bezügen des Personals vom Februar 1924 nahezu ¼ des Güterzugbegleitpersonals (Bestand 1922) zurückgezogen werden. Alle übrigen Aufwendungen für Tilgung des Kapitals, Unterhaltung und Bremseinrichtung, Schaffung von ortsfesten Füllanlagen und ihre Unterhaltung, Werkstätteneinrichtungen, gesamter Mehrverbrauch an örtlichem Personal usw. müßten dann noch durch die erwarteten übrigen bereits kurz gestreiften wirtschaftlichen Vorteile wettgemacht werden.

Rechnet man mit einer durchschnittlichen Besetzung der handgebremsten Züge von 5 Köpfen, so bedeutet das Zurückgehen

*) Deutschlands Wirtschaft, Währung und Finanzen. Zentralverlag G. m. b. H. Berlin W 35.

auf 3 eine Ersparnis von zwei Fünftel oder 40 %. Da aber nach den vorhergehenden Ausführungen nur bei einem Teil der Züge die Beschränkung des Personals in diesem Umfange möglich ist, so liegt aller Anlaß vor, mit der Personalersparnis so weit wie irgend möglich noch weiter zu gehen und zu versuchen, bei dem Teil der Züge, der es vom Standpunkt der Bremse zuläßt, mit 2 Zugbegleitern auszukommen. Da der § 58 der Fahrdienstordnung hier anscheinend das wichtigste Hindernis bildet, so ist eine genaue Betrachtung dieser Vorschrift im Rahmen der heutigen Verhältnisse und insbesondere unter Berücksichtigung der neuzeitigen Sicherungsanlagen am Platze. In Frage kommen hier die Bestimmungen über die Sicherung von Zügen, die aus anderm Anlaß als Haltstellung eines Hauptsignals gezwungen sind, auf der freien Strecke zu halten, besonders die Maßnahmen, die erforderlich werden, wenn dieses Halten voraussichtlich länger als 8 Minuten dauert. In diesem Falle hat der Zugführer bekanntlich die Deckung des Zuges durch Wärtersignale gemäß Signalbuch, Ausführungsbestimmungen 29 k u. 35, zu veranlassen, und zwar auf zweigleisiger Strecke nach rückwärts, auf eingleisiger Strecke nach beiden Richtungen. Beim Halten vor Hauptsignalen ist die Zugdeckung in dieser Form nicht erforderlich. Der Grund für diese Ausnahme liegt wohl darin, daß in diesem Falle der Stellwerks- oder Blockwärter in der Lage ist (eine derartige Vorschrift besteht nicht!), die zurückliegende Zugfolgestelle ohne weiteres zu verständigen. Beim Halten auf freier Strecke ist diese Verständigung vorgeschrieben, wenn sie durch Fernsprecher oder telegraphisch zu ermöglichen ist (§ 58^5 der F. V.) In allen Fällen, in denen Züge zum Halten kommen, sei es vor Hauptsignalen oder auf der freien Strecke und zwar auch unter 8 Minuten, wird gemäß § 51^5 und 58^2 die Beobachtung der rückwärtsliegenden Strecke durch einen Zugbeamten verlangt, der im Falle der Annäherung eines anderen Zuges diesem entgegenlaufen und Haltesignale geben soll (§ 51^5 und 58^4 der F. V.).

Nach Einführung der Kunze-Knorr-Bremse im Güterzugbetrieb wird damit gerechnet werden können, daß zu den bisherigen Gründen, die längeres Halten auf freier Strecke erforderlich machen, ein neuer treten wird: Störungen und Beschädigungen an der Bremse, deren Feststellung und Beseitigung mehr als 8 Minuten erfordert. Es kann im Rahmen dieser Ausführungen dahingestellt bleiben, ob es sich hierbei nur um vorübergehende Erscheinungen bis zur regelmäßigen Benutzung und Einarbeitung des Personals oder um einen Dauerzustand handelt. Die Gründe für dieses Liegenbleiben sind wesentlich andere als die, die die weitgehenden Schutzmaßnahmen des § 58 veranlaßt haben. Handelt es sich doch bei handgebremsten Zügen, die länger als 8 Minuten auf freier Strecke halten müssen, in der Regel um ernste Hindernisse am Fahrwege oder am Zuge, wie Streckensperrungen aus irgendwelchen Gründen, größere Schäden an Wagen oder an der Lokomotive, Zugtrennungen usw., die vielfach besondere Hilfsmaßnahmen (Hilfszüge, Hilfslokomotiven) erforderlich machen. Die Schäden, die an der durchgehenden Bremse entstehen, werden in der Regel leichter zu beseitigen sein, jedenfalls keine besonderen Hilfsmaßnahmen von benachbarten Bahnhöfen aus nötig machen. Nur die Zeit von 8 Minuten wird in den meisten Fällen nicht ausreichen, den Zug wieder fahrbereit zu machen. Das zeigt schon die Überlegung, daß die Untersuchung eines vollen Güterzuges von 120 Achsen allein, wenn sie durch 2 Bedienstete erfolgt, die von der Lokomotive und vom Schlußwagen und zurück zu gehen haben (je rund 500 m), etwa 15 Minuten erfordern wird. Bei den jetzigen Bestimmungen wird also die Notwendigkeit, den Zug zu decken, bei Störungen an der Bremseinrichtung auf freier Strecke die Regel bilden. Bei bestimmungsgemäß durchgeführter Deckung wird auf zweigleisiger Strecke 1 Bediensteter — auf eingleisiger Strecke sogar 2 — rund ¼ Stunde lang vom Zuge abwesend sein, um die Deckungssignale anzubringen. Das gleiche wiederholt sich für die rückwärts aufgestellten Signale vor der Abfahrt; die Zeit verkürzt sich auf die Hälfte, wenn der Bedienstete bei dem Signal stehen bleibt. Sind nur zwei Zugbegleiter vorhanden, so wird die Folge sein, daß die Züge wegen Störungen an der Bremse, also wegen verhältnismäßig harmloser Schäden, längere Zeit auf der Strecke liegen bleiben müssen. Es können leicht Aufenthalte von einer halben Stunde und mehr entstehen, wodurch die ganze Zugfolge und damit die Ausnutzungsmöglichkeit der Strecke empfindlich gestört wird. Aus derartigen Erwägungen heraus ist wohl der dritte Zugbegleiter zugelassen worden. Dann stehen auf der zweigleisigen Strecke drei Köpfe für die Untersuchung und Wiederingangbringung der Bremse von vornherein zur Verfügung. Auf eingleisigen Hauptstrecken bleibt nur ein Kopf übrig, wenn nicht etwa ein Lokomotivbediensteter mit herangezogen wird, was aber bisher nicht vorgesehen ist. Da der dritte Zugbegleiter aber, wie dargelegt worden ist, die Wirtschaftlichkeit der ganzen Einrichtung gefährdet, so dürfte zu prüfen sein, ob nicht eine Erleichterung der Bestimmungen des § 58 über die Zugdeckung in bestimmten Fällen möglich ist. Es ist selbstverständlich, daß hierbei ebenso wie bisher die Gesichtspunkte der Betriebssicherheit ausschlaggebend sein müssen. Der Zweck dieser Ausführungen ist nicht, fertig formulierte Abänderungsvorschläge zu machen. Das ist Sache der hierzu berufenen Stellen, insbesondere des Fahrdienstausschusses. Es sollen vielmehr einige Anregungen gegeben werden, die aus einer kritischen Betrachtung der bisherigen Vorschriften und ihrer Wirksamkeit bei den verschiedenen praktisch vorkommenden Fällen entstanden sind. Hierbei war der Grundgedanke richtunggebend, daß neue Betriebseinrichtungen auch neue Formen der Betriebsentwicklung erforderlich machen, und daß solche zu finden von ganz besonderer Bedeutung ist, wenn es sich um Neuerungen handelt, die bei verständnisvoller Anpassung der Belange des Betriebes und der Sicherheit es ermöglichen, die Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Verkehrsdurchführung zu heben.

Die bisher besprochenen Ursachen für das Liegenbleiben von Zügen auf freier Strecke lassen sich in zwei Hauptgruppen einteilen, die sich, wenn man von dem Grundgedanken der Sicherung der Züge auf der Strecke (Blocksystem) ausgeht, wesentlich unterscheiden:

a) solche, bei denen Hilfeleistungen von anderen Dienststellen aus nötig sind,

b) solche, die durch das beim Zuge befindliche Personal behoben werden können.

Bei den Fällen zu a) wird es zumeist notwendig werden, bewußt eine Fahrt in die besetzte Blockstrecke (Hilfszug) zuzulassen. Es ist infolgedessen erforderlich, den liegengebliebenen Zug und die Hilfslokomotive gegen Gefährdung zu schützen. Vielfach werden die Dinge ja auch so liegen, daß nicht nur der Zug selbst, sondern Fahrthindernisse an der Strecke zu decken sind. Eingeschaltet werden kann auch noch im Zusammenhang mit dem besonderen Gegenstand dieser Ausführungen, daß die Gangbarmachung der durchgehenden Bremsen, wenn sie überhaupt erforderlich ist, in solchen Fällen hinter der Beseitigung der anderen Hindernisse weit zurücktritt. Aus Sicherheitsgründen wird hier die Zugdeckung wie bisher vorzunehmen sein. Selbstverständlich müssen auch die vollen Vorschriften aufrecht erhalten werden, wenn andere Streckengleise durch den liegengebliebenen Zug gefährdet sind. Die Deckung der Nachbargleise ist selbstverständlich auch in den seltenen Fällen nötig, in denen im übrigen ein Liegenbleiben nach Fall b) vorliegt.

Zu b) werden in der Regel Fälle gehören, in denen Störungen an der durchgehenden Bremse das Liegenbleiben des Zuges verursachen. Von den bisherigen Gründen, die einen an sich harmlosen, aber länger als acht Minuten dauernden Aufenthalt erfordern, wird einer nach Einführung der luftgebremsten Güterzüge übrigens wesentlich eingeschränkt werden; nämlich die Zugtrennungen, die infolge der selbsttätigen Wirkung der Bremse sofort erkannt und deren bisher vielfach nachteilige Wirkungen aus demselben Grunde wegfallen werden.

Es liegt nahe daran zu denken, die zeitliche Grenze für die Notwendigkeit der Zugdeckung abzuändern, d. h. die Zeitspanne von acht Minuten heraufzusetzen. Hiermit dürfte aber, abgesehen

davon, daß es erst auf Grund längerer Erfahrung möglich sein wird, die tatsächlich zur Beseitigung derartiger Bremsschäden erforderliche Zeit festzusetzen, die Frage deswegen nicht zufriedenstellend zu lösen sein, weil damit gegen den inneren Kern der Vorschrift verstoßen würde. Die Zeit von acht Minuten (bei den Vorschlägen, die zur Abfassung des § 58 führten, finden sich auch andere Zeitmaße) ist wohl gewählt worden, weil sie etwa der dichtesten in der Regel vorkommenden Zugfolge entsprach. (Diese ist unterdessen auf dicht belegten Strecken unterschritten worden.) Man wird sich vielmehr mit dem Gedanken beschäftigen müssen, ob nicht die seit der Abfassung des § 58 weiter entwickelten und verbesserten Streckenblockeinrichtungen einen genügenden Schutz gegen das Eindringen von Zügen in besetzte Streckenabschnitte und damit gegen Gefährdung des Betriebes durch liegengebliebene Züge bieten, und ob es nicht möglich ist, auf die Zugdeckung wenigstens in allen den Fällen zu verzichten, in denen damit zu rechnen ist, daß der liegengebliebene Zug ohne Hilfsmaßnahmen von außen seine Fahrt fortsetzen kann. Hierunter würden wohl in der Regel die Fälle zu rechnen sein, in denen Bremsstörung vorliegt. Die Sicherheit, die die Streckenblockung bietet, versagt nur in zwei Fällen, einmal bei Fehlern an der Einrichtung selbst, also wenn ein Blocksignal bei besetzter Strecke in Fahrstellung gebracht werden kann, und zum andern, wenn Haltsignale versehentlich überfahren werden. Die daraus entspringenden Gefahren liegen aber auch bei den Zügen vor, die vor Haltsignalen gestellt worden sind. Trotzdem ist hier die Zugdeckung nicht vorgeschrieben (vergl. § 58^1 und 51^5 der F. V.). Zu erwähnen ist auch der Fall, daß infolge Störungen die Blockeinrichtungen nicht bedient werden können. Hier beruht die Sicherheit der Betriebsführung auf den vorgeschriebenen Meldungen, und wenn auch diese nicht möglich sind, auf der Anweisung, die Züge mit Vorsichtsbefehl auszurüsten. Wie weit in diesen Fällen die Sicherheit liegengebliebener Züge gewährleistet ist, soll allgemein nicht untersucht werden; für unsere Frage ist es nur von Bedeutung, daß die vor Signalen gestellten Züge auch hier im wesentlichen in der gleichen Lage sind wie die auf der Strecke liegengebliebenen. Die ersteren sind nur insofern im Vorteil, als wenigstens auf übersichtlicher Strecke das Zusammenwirken der Streckensignale (Haupt- und Vorsignal) mit den Zugschlußsignalen und der Umstand, daß der Lokomotivführer Signale erwartet, eine etwas größere Gewähr bietet, daß der liegengebliebene Zug rechtzeitig bemerkt wird. Was die Signale anbelangt, so ließe sich nahezu das gleiche durch Anbringen besonders auffallender Signale am Schluß (am Tage größere Tafeln in auffallenden Farben oder Fahnen, bei Nacht besonders helleuchtende Fackeln oder Scheinwerferlaternen) erzielen. Diese Kennzeichnung des Zugschlusses hat gegenüber dem erwähnten Zusammenwirken der bisherigen Zugschlußsignale mit den Streckensignalen sogar den Vorteil, daß Verwechslungen mit hinter den Signalen haltenden oder bereits in nebenliegenden Bahnhofsgleisen eingefahrene Züge, die besonders bei Nacht, wo das Einschätzen der Entfernung sehr schwierig ist, leicht vorkommen, ausgeschaltet werden. Sie ist übrigens auch für vor Signalen gestellte Züge zu empfehlen. Als Unterschied dieser beiden in den Fahrdienstvorschriften so verschieden behandelten Fälle bleibt also nur der Umstand, daß der Lokomotivführer eines zu Unrecht in die Blockstrecke eingefahrenen Zuges durch ein Hindernis überrascht wird, was er nicht erwartet. Der Vollständigkeit wegen muß übrigens noch erwähnt werden, daß ein weiterer Fall, der besonders in der Nachkriegszeit häufig vorgekommen ist, nämlich der, daß Züge infolge Maschinenschadens nur mit ganz geringer Geschwindigkeit fahren konnten, der als praktisch genommen fast dem Falle des auf der Strecke liegengebliebenen Zuges gleichkommt, in den Fahrdienstvorschriften überhaupt nicht geregelt ist. Streng genommen, wäre hier für die Zeit der langsamen Fahrt, die dazu führt, daß die Blockstelle wesentlich länger besetzt bleibt als in der Regel, auch Deckung gemäß § 58 vorzuschreiben gewesen. Diese Betrachtungen lassen erkennen, daß es, wenn die vorgeschlagenen Zusatzsignale eingeführt werden, kein allzugroßes Abweichen von den bisherigen Grundsätzen der Sicherung der Züge auf der Strecke bedeuten würde, wenn für bestimmte Fälle auf die Deckung der Züge gemäß § 58 der Fahrdienstvorschriften verzichtet würde. Grundbedingung ist natürlich, daß Streckenblockung vorhanden ist. Ein Unterschied zwischen eingleisiger und zweigleisiger Strecke ist nicht erforderlich. In Frage kommen die Fälle unter b), bei denen die liegengebliebenen Züge in absehbarer Zeit ohne Hilfe von außen ihre Fahrt fortsetzen können. Eine Festsetzung der Zeitspanne empfiehlt sich aus den erörterten Gründen nicht, sie hätte auch noch den Nachteil, daß das Personal vielleicht nicht mit demselben Eifer an die Beseitigung der die Fahrt hindernden Ursachen gehen würde, als es ohne Zeitfestsetzung erwartet werden darf. Auch im Falle der Störung der Blockeinrichtung bieten die vorgeschriebenen Meldungen eine weitgehende Sicherheit dagegen, daß Züge in besetzte Blockstrecken eingelassen werden. Da aber die zwangsläufige Überwachung fehlt und menschliche Irrtümer nicht ausgeschlossen sind, empfiehlt es sich in diesen Fällen, die volle Zugdeckung beizubehalten und lieber die durch längeres Halten verursachten Störungen in Kauf zu nehmen. Die Züge, bei denen die Zugdeckung sonst in der Regel unterbleiben kann, wären in diesem Falle durch Befehle zu verständigen. Tritt die Störung der Streckenblockung erst ein, nachdem ein Zug in die Blockstrecke eingefahren ist, wäre er vor dem nächsten Signal zu stellen und zu verständigen. Außerdem wäre das Anbieteverfahren gem. §§ 13 u. 14 der Fahrdienstvorschriften in etwas abgeänderter Form anzuordnen.

Entschließt man sich dazu, die Zugdeckung für bestimmte Fälle aufzuheben und die Kennzeichnung auf der Strecke liegengebliebener Züge durch Zusatzschlußsignale vorzunehmen, so entfällt damit auch die im § 58 (2) u. (3) vorgeschriebene Beobachtung der rückliegenden Strecke. Die beiden Zugbegleiter des luftgebremsten Güterzuges stehen also für die Untersuchung der Bremseinrichtung und Beseitigung des Schadens zur Verfügung. Das Zugbegleitpersonal könnte, wie ursprünglich beabsichtigt, auf zwei Köpfe beschränkt werden, wodurch der wirtschaftliche Erfolg der neuen Einrichtung ganz wesentlich gebessert werden könnte.

Für den Fall, daß die angeregten Erleichterungen der Bestimmungen über die Deckung liegengebliebener Züge aus Gründen der Sicherheit bedenklich erscheinen, dürfte es sich empfehlen, vorher Erhebungen darüber einzuleiten, in wie vielen Fällen Zugdeckung vorgenommen und wie oft tatsächlich die Zugdeckung praktisch geworden ist, d. h. wie oft bezog sich auf die Zahl der Zugfahrten die Abwehr eines zu Unrecht in eine besetzte Blockstrecke eingefahrenen Zuges. Wenn auch vergleichende Zahlen auf diesem Gebiet nur einen beschränkten Wert haben, weil Unfälle in der Regel nur durch das zufällige Zusammenwirken einer Reihe von ungünstigen Umständen zustandekommen, so werden diese Erhebungen doch ihren Wert haben, indem sie dieses bisher meines Wissens gar nicht beachtete Gebiet näher beleuchten. Sie werden Zahlen ergeben, die die Wahrscheinlichkeit der Gefährdung liegengebliebener Züge beim heutigen Stande unserer Sicherungsanlagen erkennen lassen und Entschlüsse zur Erleichterung der zweifellos sehr weitgehenden Vorschriften über die Zugdeckung in bestimmten Fällen wahrscheinlich weniger gewagt erscheinen lassen.

Die erste deutsche Turbinenlokomotive.

In Nr. 33 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung findet sich eine längere Abhandlung über die Dampfturbine als Lokomotivantrieb. Dort ist u. a. auch auf den Aufbau der Zoelly-Turbinenlokomotive kurz eingegangen und erwähnt, daß sich eine derartige Lokomotive bei Krupp im Bau befinde. Über diese erste deutsche Turbinenlokomotive berichten R. Hartwig und R. Lorenz, Essen, in den „Kruppschen Monatsheften" eingehender; diesen Darlegungen ist in nachstehendem gefolgt[1]).

Bereits im März 1923 betonte der Reichsverkehrsminister Gröner in dem Haushaltungsausschuß des Reichtages, daß „die Reichsbahn dauernd mit allen Mitteln daran arbeite, den Kohlenverbrauch der Lokomotiven zu verringern. Sehr große Ersparnisse werden von der Anwendung der Dampfturbine im Lokomotivbetriebe erhofft. Die erste Turbinenlokomotive soll diesen Sommer von Krupp fertiggestellt und im Betriebe erprobt werden".

Leider ist durch die Ruhrbesetzung die Fertigstellung dieser Lokomotive erheblich verzögert worden. Sie wird nunmehr auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin im Betriebe vorgeführt werden und sicherlich einen der Hauptanziehungspunkte der Ausstellung bilden.

In den angezogenen Abhandlungen ist von der jetzt üblichen Dampflokomotive ausgegangen; es sind hierbei auch die Mittel aufgezählt und erklärt, die den Dampfverbrauch bei Kolbenmaschinen verbessern; dazu gehören u. a. die Kondensation, die Dampfüberhitzung, die Speisewasservorwärmung, die Vorwärmung der Verbrennungsluft, die Verbundzylinderanordnung usw. Durch alle diese Maßnahmen und einige andere, die aufzuführen an dieser Stelle zu weit führen würde, kann der Wirkungsgrad der Gesamtanlage etwa auf das Doppelte gebracht werden. Aber trotz all dieser Mittel kann durch die Kolbenmaschine, nach den Angaben der Verfasser, höchstens 10 % der in der Kohle enthaltenen theoretischen Energie ausgenutzt werden. Die restlichen 90 % gehen durch den Auspuff, durch Strahlung usw. verloren. Das ist allerdings ein nicht sehr befriedigendes Ergebnis.

Die Erfahrung hat nun gezeigt, daß richtig durchgebildete Dampfturbinen wirtschaftlicher arbeiten als Kolbenmaschinen. Hervorzuheben ist, daß bei Dampfturbinen-Lokomotiven die Kondensation angewendet wird, was bei den zurzeit üblichen Dampflokomotiven untunlich erscheint. Wie bereits auf Seite 623 des laufenden Jahrgangs erwähnt, sind in letzter Zeit hauptsächlich drei Anordnungen von Turbinenlokomotiven bekannt geworden, eine von dem bekannten Deutschschweizer Zoelly, eine von dem Schweden Ljungström und eine dritte von dem Engländer Ramsay. Krupp hat nun gleich nach Beendigung des Krieges die Lizenz von Zoelly erworben. Die eingangs erwähnte, etwa 2000pferdige Lokomotive wurde von Krupp nach Zoellyschen und eigenen Patenten entworfen. Die Hersteller zollen dem Eisenbahn-Zentral-Amt der Deutschen Reichsbahn besonderen Dank, da es dem Wagnis eines Privatwerkes, eine so kostspielige Neuerung auf eigene Rechnung zu bauen, weitgehendste Unterstützung angedeihen ließ, indem es nicht nur seine großen technischen Erfahrungen zur Verfügung stellte, sondern sich auch bereit erklärte, die Maschine zu übernehmen, falls sie den gehegten Erwartungen entspricht.

Bei der Krupp-Zoelly-Turbinenlokomotive (vgl. Abb. 1 und 3) sind Dampfkessel und Fahrgestell ziemlich gleich jenen der bisher üblichen Lokomotiven. Die Dampfzylinder fallen natürlich weg. Vor der Rauchkammer (Nr. 51 in Abb. 1) ist die Turbine angeordnet. Sie ist in zwei Gehäusen 52 und 53 untergebracht, und zwar 52 als Vorwärtsturbine auf der in der Fahrtrichtung rechten Lokomotivseite und 53 als Rückwärtsturbine auf der linken Seite. Da die Turbinenräder nur bei sehr hohen Umdrehungszahlen wirtschaftlich arbeiten, etwa bei 6000 bis 8000 Drehungen je Minute[2]), so muß durch ein Zahnrädergetriebe 54 eine Herabsetzung dieser Umdrehungszahl bewirkt werden. Die Achse 55 dreht sich nur noch so schnell wie die Treibachsen der Lokomotive. Die Übertragung der von der Turbine erzeugten Kraft geht also durch die Zahnräder 54 auf die Achse 55 und von dieser in bekannter Weise durch Kurbeln und Kurbelstangen auf die Treibachsen 56, 57 und 58. Die Zahnräder des Vorgeleges sind nach Kruppscher Bauart mit schrägen Zähnen ausgeführt.

Abb. 1. Aufbau der Krupp-Zoelly-Turbinenlokomotive.

Das Anlaufenlassen der Maschine geschieht ebenso wie bei den seither üblichen Lokomotiven vom Führerstand 60 aus, indem der Führer durch Öffnen eines Ventils der Turbine Dampf vom Kessel zuströmen läßt. Eine Eigentümlichkeit der Dampfturbine ist es, daß sie infolge des gleichförmigen Drehmoments in jeder Stellung den stillstehenden vollen Eisenbahnzug stoßfrei und sicher anzuziehen vermag. Bei der Kolbenlokomotive ist bekanntlich das Anfahren eine heikle Sache. Begründet ist dies hauptsächlich darin, daß das Anzugsmoment in einigen ungünstigen Stellungen der Dampfzylinderkolben nicht groß genug ist. Die Maschine muß alsdann erst rückwärts fahren, bis die günstigste Kurbelstellung gefunden ist. Bei der Dampfturbine fallen diese Schwierigkeiten vollständig weg. Sie zeigt sich also

[1]) Dr. phil. R. Lorenz, Essen, wird im Rahmen der für die Eisenbahntechnische Tagung vorgesehenen Vorträge am 23. September 1924, vormittags 9½ Uhr, im Saale der Oper am Königsplatz einen Vortrag halten über „Die Einführung der Dampfkondensation bei Lokomotiven", und hierbei auch über die Grundlagen und den Aufbau der ersten Kruppschen Turbinenlokomotive berichten.

Am gleichen Tage, abends 7½ Uhr, wird Dipl.-Ing. Lösel, Brünn, in der Technischen Hochschule in Charlottenburg das Thema „Die Hochdruckturbine und ihre Bedeutung für den Lokomotivbau" behandeln.

[2]) Die von Escher Wyß & Cie. in Zürich gelieferten Zoelly-Turbinen entwickeln bei 6800 Umdrehungen in der Minute, die einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km in der Stunde entsprechen, 2000 PS.

auch in diesem Punkte der Kolbenmaschine überlegen; beim Anlassen und bei kleiner Geschwindigkeit wird die Dampfturbine im Dampfverbrauch der Kolbenmaschine allerdings unterlegen sein.

Hat der Dampf in den Laufrädern der Turbine seine Arbeit abgegeben, so strömt er durch die Leitung 61 zum Kondensator 62; hier wird er niedergeschlagen und als Wasser von etwa 60 ° C durch die Pumpe 63, durch den Vorwärmer 64 und dann in den Hauptdampfkessel gedrückt. Die Strahlluftpumpe 65 (Müllerscher Bauart) entfernt aus dem Kondensator die Luftmengen, die das Wasser etwa mitgebracht hat oder die durch Undichtigkeiten eingeströmt sein könnten. Das für den Kondensator notwendige Kühlwasser wird durch die Pumpe 66 herangeschafft. Es durch-

Abb. 2.

fließt ein Röhrensystem und verläßt nun stark erwärmt den Kondensator. Da nun aber ein fahrender Zug unmöglich so beträchtliche Wassermengen mitführen kann, daß immer wieder neues kaltes Wasser für das Dampfniederschlagen geliefert wird, so muß dafür gesorgt werden, daß das angewärmte Wasser wieder abgekühlt wird. Das geschieht bei der Krupp-Zoelly-Turbinenlokomotive auf dem Tender 71. Hier sind eine Anzahl Räume 72 (in Abb. 2) geschaffen, die ähnlich wirken wie die bekannten Gradierwerke auf den Salinen. Statt des Reisigs werden dünne Blechrohrstückchen, sog. Raschigsche Ringe, genommen, die etwa 30 cm hoch auf einen Rost unregelmäßig aufgeschichtet sind, und auf die von oben das vom Kondensator kommende Wasser durch Verteilungsrohre fein verteilt rieselt, während von unten her der Ventilator 73 Luft entgegenbläst. Die Kühlanlage, die imstande ist, stündlich etwa 6 Millionen W. E. bei einer Außentemperatur von etwa 30 ° abzuführen, besteht danach aus einzelnen Kühlzellen 72, die in vier Stufen übereinander und in mehreren Reihen nebeneinander angeordnet sind. Der Ventilator 73 saugt die Luft von beiden Seiten durch die einzelnen Kühlzellen hindurch an und bläst sie unmittelbar aus einem Spiralgehäuse nach oben ins Freie aus. Das gekühlte Wasser wird unterhalb der einzelnen Zellen gesammelt und durch senkrechte Schächte nach dem unteren Wasserbehälter des Tenders abgeleitet. Aus diesem Wasserbehälter wird das gekühlte Wasser von der Umwälzpumpe wieder angesaugt. Die Überleitung des Kühlwassers vom Tender zur Lokomotive erfolgt durch Rohrgelenke an beiden Seiten der Maschine, wo auch die anderen Leitungen, wie z. B. die Frisch- und Abdampfleitung der Antriebturbine des Kühlerventilators, übergeführt werden. Das Wasser wird so stark abgekühlt, daß es nun wieder zum Dampfniederschlagen in den Kondensator mit Hilfe der schon erwähnten Pumpe 66 geschickt werden kann. Das Kühlwasser selbst verbraucht sich durch Verdunstung; es muß von Zeit zu Zeit ergänzt werden. Außer der erwähnten Rückkühlanlage enthält der Tender in seinem vorderen Teile bei 74 in üblicher Weise den Behälter für die Kesselkohle; unter diesem Kohlenbehälter befindet sich der Wasserbehälter.

Da kein Dampf aus dem Schornstein auspufft, fehlt eine Einrichtung für die Erzeugung des notwendigen Luftzuges. Die Turbinenlokomotive erfordert zu diesem Zweck einen besonderen Ventilator bei 81. Von diesem werden die Rauchgase aus der auf der rechten Seite der Lokomotive befindlichen Kammer 82 angesogen und auf der linken Lokomotivseite durch die Kammer 83 in den Schornstein geschickt. Zu dieser Anordnung war man gezwungen, um die gestellte Forderung zu erfüllen, unbedingt mit einem Gesamtradstande der Lokomotive mit Tender von höchstens 20 m auszukommen. Da es aus Platzmangel nicht möglich war, den Feuerungsventilator in der Rauchkammer unterzubringen, mußte er zwischen der Pumpengruppe und dem Stehkessel auf der linken Maschinenseite angeordnet werden. Der Ventilator wird ähnlich wie die Pumpengruppe durch eine kleine Turbine angetrieben, die auf der rechten Lokomotivseite angebracht ist.

Eine eigenartige Lösung hat die Aufgabe, für die Eisenbahnwagen den notwendigen Heizdampf zu liefern, gefunden. Man darf nicht den Dampf aus dem Kessel entnehmen, denn dann müßte das Ersatzwasser aus dem Tender genommen werden. In diesem Fall aber würde nach und nach wieder Kesselstein in den Kessel kommen, während dieser gerade durch die dauernde Wiederverwendung reinen Destillatwassers lange reingehalten werden kann. Man hat diese Schwierigkeit dadurch umgangen, daß bei 91 ein kleiner Hilfskessel in den Dampfraum des Hauptkessels eingebaut ist. Der Hilfskessel wird mit Rohwasser aus der Kühlwasserleitung versorgt. Das Wasser des Hilfskessels kommt also nicht mit dem Dampf oder Wasser des Hauptkessels

Abb. 3. Erste Kruppsche Turbinenlokomotive.

in Verbindung, wird aber von ihm angewärmt und verdampft; dieser Dampf durchströmt dann die Heizanlagen der Wagen. Im Hilfskessel wird sich naturgemäß mit der Zeit Kesselstein ansammeln; er dient also gleichzeitig als Kesselsteinabscheider. Er kann zur Reinigung mit Leichtigkeit aus dem Hauptkessel herausgenommen werden.

Abb. 3 zeigt das äußere Bild der Lokomotive, die sich in ihrem äußeren Aufbau im wesentlichen an die bisher übliche Bauweise der Kolbendampflokomotive anlehnt. Eine Vereinfachung des Gesamtaufbaues bringt die Turbinenlokomotive nicht; wie aus vorstehendem hervorgeht, sind mehr Hilfsmaschinen als bei der Kolbenlokomotive vorhanden, so z. B. der Heizgasventilator, die Kondenskühlwasserpumpe, der Kühlwasserventilator usw., übrigens alles Maschinengruppen, die durch kleine mit Heißdampf versorgte besondere Dampfturbinen angetrieben werden. Gegenüber der zurzeit besten und modernsten Kolbenlokomotive wird sich nach Ansicht der Verfasser eine recht erhebliche Kohlenersparnis ergeben. Vergl. hierzu S. 712 in Nr. 37 d. lfd. Jahrg. dieser Zeitung; danach beträgt die Kohlenersparnis bei den Probefahrten mit der Ljungström-Turbinenlokomotive nicht weniger als 50 %.

Da die deutschen Eisenbahnen in der Vorkriegszeit etwa 230 Millionen Goldmark für Lokomotivkohle jährlich verausgabten, verdient die neue Turbinenlokomotive besondere Beachtung. Obwohl sie sich in der Anschaffung erheblich teurer stellt als die jetzt üblichen Maschinen und im Anfang auch einige Kinderkrankheiten zu überwinden haben wird, dürfte sie sich ihren Weg bahnen, da sie erhebliche wirtschaftliche Vorteile verbürgt.

Die Entwicklung des Berliner Personen-Nahverkehrs in den letzten Jahren*).

Von Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Reg.-Baurat, Berlin.

Die schnelle Zunahme des Berliner Nahverkehrs vor dem Kriege (s. Abb. 1) ist ein Spiegelbild von dem wirtschaftlichen Aufschwunge Deutschlands. Im Jahre 1900 wurden auf den verschiedenen Berliner Verkehrsmitteln 546 Millionen Menschen, im Jahre 1910 doppelt soviel, 1125 Millionen, und im Jahre 1913 1290 Millionen befördert.

Mit dem Ausbruch des Krieges trat ein allgemeiner Verkehrsrückgang ein. Im Jahre 1915 war der Personen-Nahverkehr Berlins auf 1157 Millionen Fahrgäste gefallen. Der Rückgang traf zunächst alle Verkehrsmittel gleichmäßig. Nur der Omnibusverkehr hatte unter der Abgabe von Wagen und dem Mangel an Betriebsstoffen besonders stark zu leiden und ging daher wesentlich schneller zurück. Im Jahre 1913 beförderten die verschiedenen Omnibuslinien Berlins 170 Millionen Menschen, im Jahre 1915 nur noch 100 Millionen und im Jahre 1920 sogar nur noch 6 Millionen.

Das Jahre 1916 rief durch das Hindenburgprogramm und den damit einsetzenden Aufschwung der Industrie wieder eine Zunahme des Personen-Nahverkehrs hervor. Die Verkehrssteigerung dauerte auch noch über das Kriegsende bis zum Jahre 1919 an. Im Jahre 1919 wurden in Berlin 1512 Millionen Menschen befördert, also über 300 Millionen mehr als bei Kriegsausbruch.

Die Verkehrssteigerung entfällt durch die damals niedrigen Tarife der Straßenbahn zum weitaus größten Teil auf die Straßenbahn. Im Jahre 1919 beförderte die Straßenbahn nicht weniger als 1000 Millionen Fahrgäste, also 400 Millionen Menschen mehr als wenige Jahre zuvor. Ihr fiel damit zwei Drittel des gesamten Berliner Nahverkehrs zu.

Der Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen litt während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren unter der Abgabe von wertvollem Material und gut eingearbeiteten Beamten und Arbeitern. Dies hatte auch einen Rückgang des Verkehrs zur Folge. Auch nach dem Kriege erholte sich der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr nur sehr langsam. Im Jahre 1919, als der Straßenbahnverkehr fast doppelt soviel Menschen beförderte als vor dem Kriege, blieb der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr noch immer hinter dem Verkehr von 1913 zurück. (Abb. 1.)

Der Verkehr auf der Hoch-und Untergrundbahn nahm zu, aber doch nicht so stark wie der Straßenbahnverkehr. Vor dem Kriege im Jahre 1913 benutzten 73 Millionen Menschen und im Jahre 1919 100 Millionen Menschen die Hoch- und Untergrundbahnen.

Das Jahr 1919 bildet einen Wendepunkt im Berliner Nahverkehr. Durch die zunehmende Teuerung und Geldentwertung und die steigenden Straßenbahntarife ging der gesamte Verkehr Berlins um 400 Millionen Fahrten von 1512 Millionen Reisenden im Jahre 1919 auf 1119 Millionen im Jahre 1923 zurück.

Gleichzeitig trat, wohl in erster Linie durch die ungleichen Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel, eine gewaltige Verschiebung des Berliner Nahverkehrs ein. Die Straßenbahnen, die vor dem Kriege 650 Millionen Menschen befördert hatten und deren Verkehr im Jahre 1919 auf die gewaltige Höhe von 1000 Millionen gestiegen war, verloren im schnellen Fall den größten Teil ihrer Fahrgäste und beförderten im Jahre 1923 nur noch 286 Millionen Menschen, also nur noch halb soviel wie vor dem Kriege.

Gleichzeitig stieg der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, zwar nicht im gleichen Maße wie der Straßenbahnverkehr abnahm, aber doch ganz außerordentlich schnell. Im Jahre 1919 beförderten die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 376 Millionen Menschen, im Jahre 1923 dagegen 643 Millionen, also fast doppelt soviel und 50 % mehr als im Frieden.

Abb. 1. Verteilung des Berliner Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten 1875-1923 (In Millionen)

Anmerkung: Zahlen bis 1917 nach Giese, ab 1919 nach neueren Ermittelungen.

Beim Hochbahnverkehr trat vom Jahre 1919 bis zum Jahre 1921 keine weitere Verkehrssteigerung ein. In den Jahren 1921 bis 1923 nahm aber auch der Hochbahnverkehr einen weiteren Aufschwung. Im Jahre 1923 beförderten die Hoch- und Untergrundbahnen 167 Millionen Fahrgäste, also doppelt soviel Personen wie im Frieden.

Die Ursachen für diese gewaltigen Verkehrsverschiebungen und den starken Verkehrsrückgang um 400 Millionen Menschen sind bekannt. Sie liegen einmal in den großen Tarifunterschieden der verschiedenen Verkehrsmittel, den hohen Straßenbahntarifen und den niedrigen, mit der Geldentwertung nicht Schritt haltenden Stadtbahntarifen. Dann spielen aber auch die Geldentwertung und die steigenden Preise allgemein eine große

*) Wechmann: Der elektrische Zugbetrieb. 8. Abschnitt, 2. Teil. Jänecke: Der Berliner Eisenbahn-Nahverkehr. Giese: Das zukünftige Schnellbahnnetz von Berlin.

Rolle. Denn der Berliner Nahverkehr ging vom Jahre 1919 bis zum Jahre 1923 um 400 Millionen Fahrten zurück. Viele Menschen, die früher ein Verkehrsmittel benutzten, waren eben gezwungen, zu Fuß zu gehen.

Die großen Verkehrsschwankungen der letzten Jahre spiegeln sich auch (Abb. 1) in der Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre wieder. Im Jahre 1913 benutzte ein Einwohner Berlins 336 mal im Jahre, also fast täglich, ein Verkehrsmittel. Die Nahverkehrsmittel hatten täglich fast 4 Millionen Menschen zu befördern. Im Jahre 1915 fiel die Zahl der Fahrten auf 304, stieg dann im Jahre 1919 auf 398, um kurz darauf im Jahre 1923 auf 281, also weniger als im Jahre 1913, zurückzugehen. Die Bevölkerung Berlins war in der Zeit von 1913 bis 1923 mit 4 Millionen ziemlich die gleiche geblieben.

Abb. 2. Beförderte Personen in Gross-Berlin (In Millionen)

Mit der Einführung der Rentenmark, der wertbeständigen Tarife und der Angleichung der Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel setzte wieder eine große Verschiebung des Verkehrs ein (s. Abb. 2). Die Reisenden suchten wieder ihre alten Verkehrsmittel auf, die sie vor dem Kriege benutzt hatten. Im September 1923 waren der Straßenbahnverkehr auf 7 Millionen Fahrten (im Frieden 47) und der Omnibusverkehr auf 2 Millionen (im Frieden 14), also auf $^1/_6$ bis $^1/_7$ der Vorkriegszeit gefallen. Die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beförderten dagegen 55 Millionen Personen (im Frieden 28) und die Hoch- und Untergrundbahnen 11 Millionen im September und 14 Millionen im Oktober (im Frieden 7), also das Doppelte der Vorkriegszeit. Der Straßenbahnverkehr erholte sich bei den neuen Tarifen sehr schnell und stieg im raschen Lauf von 7 Millionen Reisenden im September 1923 auf 46,9 Millionen im Juni 1924 auf den Vorkriegsstand an. Er nahm also in sechs Monaten um über das Sechsfache zu. Es strömte ihm ein Teil der Menschen, die während der Inflationszeit die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen benutzt hatten, wieder zu. Gleichzeitig kehrte aber auch ein großer Teil der 400 Millionen Reisenden, die in den letzten Jahren zu Fuß gegangen waren, wieder zur Straßenbahn zurück.

Die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, die im Oktober 1923 mit 64 Millionen Fahrgästen ihren Höhepunkt erreichten und doppelt soviel Menschen beförderten wie im Frieden, verloren bei Einführung der wertbeständigen Tarife wieder einen Teil ihres Verkehrs und hatten im Juni 1924 nur noch 40,1 Millionen Menschen zu befördern. Ihr Verkehr steht damit immer noch um 43 %, also wesentlich höher als in der Friedenszeit (28,3 Millionen Fahrten).

Die Tabelle auf S. 725 zeigt für den Monat Juni 1913 und Juni 1924, wie sich Verkehr und Einnahmen auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen gegen die Vorkriegszeit verschoben haben. Gleichzeitig gibt sie Vergleichszahlen über den Verkehr und die Einnahmen der Straßenbahn und Hochbahn im Juni 1924. Die Zunahme des Verkehrs bei der Stadtbahn entfällt in erster Linie auf eine Steigerung der Fahrten auf Einzelkarten, die um 74 % gestiegen sind. Dabei hat die Benutzung der 3. Klasse mehr zugenommen als die der 2. Klasse. Auf Zeitkarten wurden im Juni 1924 nur noch 48 % aller Reisenden befördert (vor dem Kriege 57 %), während noch im November 1923 87 % aller Fahrgäste Zeitkarten benutzten. Im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ist dies nur zu begrüßen. Denn für eine Fahrt auf Einzelkarten wird doppelt soviel eingenommen wie für eine Fahrt auf Zeitkarten. Neben der allgemeinen Verteuerung der Tarife ist die Zunahme der Einzelkarten zum großen Teil auf die Einführung des Lichtbildzwanges bei den Zeitkarten zurückzuführen, durch die eine unrechtmäßige Benutzung der Zeitkarten unterbunden wurde. Durch die Zunahme des Verkehrs, die Steigerung der Tarife gegen die Friedenszeit sind auch die Einnahmen der Stadt- und Ringbahn im Juni 1913 von 3½ Millionen auf 6 Millionen im Juni 1924 gewachsen. Vor dem Kriege wurden für eine Fahrt 13 ₰, jetzt (Juni 1924) 15,5 ₰ eingenommen. Leider decken aber die Einnahmen bei der Stadt-, Ring- und Vorortbahn auch heute noch nicht ganz die Ausgaben.

Doch kehren wir zu der Einwirkung der Goldtarife auf die anderen Verkehrsmittel zurück. Auch bei der Hochbahn blieb die Wirkung nicht aus. Ihr Verkehr stieg von 11 Millionen Fahrten im September 1923 auf 17 Millionen Fahrten im März, ging dann aber wieder auf 13,6 Millionen im Juni zurück. Dieser Rückgang kann aber auch mit dem allgemeinen Verkehrsrückgang durch die Ferien- und Sommerreisen während der Sommermonate zusammenhängen.

Auch der Omnibusverkehr nahm zu und stieg von 2 Millionen Fahrten im September 1923 auf 3,7 Millionen im Juni 1924.

Zurzeit hat der Berliner Nahverkehr wieder den Friedensstand erreicht, ja sogar etwas überschritten. Seine Verteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel hat sich wieder den Friedensverhältnissen angepaßt (s. folgende Tabelle). Absolut ist der Verkehr bei der Straßenbahn (Abb. 2), Stadtbahn und Hochbahn höher und nur beim Omnibusverkehr geringer als im Frieden. Am stärksten ist die Steigerung bei der Hochbahn, die doppelt soviel Personen (13,6 Millionen) befördert wie im Frieden (6,1 Millionen). Zum Teil ist dies auf die Eröffnung der Nordsüdlinie zurückzuführen. Der Omnibusverkehr ist noch wesentlich hinter dem Friedensstand zurückgeblieben, hat aber in der letzten Zeit wieder sehr zugenommen und wird wohl auch noch weiter steigen. Die folgende Tabelle zeigt noch einmal

Verteilung des Berliner Nahverkehrs in Prozenten.

Jahr	1895 %	1905 %	1913 %	1919 %	1920 %	1921 %	1923 %	Sept. 1923 %	Juni 1924 %
Straßenbahn	49	51	50	66	55	50	26	10	44
Stadt-, Ring- und Vorortbahn	40	32	31	27	38	41	57	73	39
Hochbahn	—	13	13	6,5	7	7	15	14	13
Omnibus	11	4	6	0,5	—	2	2	3	4
	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Verkehr und Einnahmen auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen im Juni 1913 und 1924.

Gegenstand	Juni 1913	Juni 1924	Steigerung + oder —	%	Straßenbahn	Hochbahn	Bemerkungen
			I. Verkehr.				
Einzelkarten	11 984 000	20 870 000	+ 8 886 000	74,0			
„ II. Kl.	1 841 000	3 780 000	+ 1 939 000	10,5			
„ III. „	10 143 000	17 090 000	+ 6 947 000	68,4			
Zeitkarten	721 000	836 000	+ 115 000	16,0			
Monatskarten	153 000	162 000	+ 9 000	5,9			
„ II. Kl.	50 000	52 000	+ 2 000	4,0			
„ III. „	103 000	110 000	+ 7 000	6,8			
Wochenkarten	568 000	674 000	+ 106 000	18,6			
Fahrten auf Zeitkarten[1]	15 996 000	19 187 000	+ 3 191 000	20,0			[1] Die Zahl der Fahrten auf Monatskarten ist für den Monat mit 60 gerechnet, die der Wochenkarten mit 12.
„ „ „ II. Kl.	3 000 000	3 130 000	+ 130 000	4,3			
„ „ „ III. „	12 996 000	16 057 000	+ 3 051 000	23,5			
Ausgeführte Fahrten auf alle Karten	27 980 000	40 058 000	+ 12 078 000	43,0	46 958 000	13 636 000	
„ „ II. Kl.	4 941 000	6 911 000	+ 2 070 000	41,6			
„ „ III. „	23 139 000	33 147 000	+ 10 008 000	43,0			
Verhältnis der Fahrten auf Zeitkarten zu allen Fahrten	57 %	48 %	— 9,0 %				
desgl. in II. Kl. zu all. Fahrt.	17,4 %	17,2 %	— 0,2 %				
„ „ III. „ „ „ „	82,6 %	82,8 %	+ 0,2 %				
			II. Einnahmen.				
Gesamteinnahmen in Mark	3 615 000	6 215 000	+ 2 600 000	72,0	6 308 000	1 745 000	
Einnahmen auf 1 Fahrt (allgem.)	13 ₰	15,5 ₰	+ 2,5 ₰	19,2	13,4 ₰	12,8 ₰	

in Prozenten, wie sehr der Verkehr in den letzten Jahren bei den einzelnen Berliner Verkehrsarten geschwankt hat. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Straßenbahnnetz etwa 400 km umfaßt, die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 500 km und die Hochbahn nur etwa 50 km lang sind.

Es ist klar, daß solch plötzliche Verkehrsverschiebungen und Verkehrsstöße dem Betriebe der einzelnen Verkehrsmittel die größten Schwierigkeiten bereiten. Wir wollen wünschen, daß solche mit dem Niedergang Deutschlands zusammenhängenden Zeiten nicht wiederkehren und daß wieder mit der Gesundung des Deutschen Reiches auch eine ruhige, natürliche Verkehrsentwicklung des Berliner Nahverkehrs einsetzt.

Der Verkehr auf dem Lande, Kraftfahrzeuge, Fernbahnen, Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen[1].

Von dem groß angelegten Werk Arthur Fürsts über das Weltreich der Technik ist jetzt ein zweiter sehr stattlicher Band erschienen. Der Ende vorigen Jahres erschienene erste Band gab einen tiefen Einblick in die Geheimnisse des Fernschreibens und Fernsprechens, den Übermittlungsverkehr im Draht und im Äther (vgl. den Leitaufsatz in Nr. 50 von 1923 d. Ztg.). Der zweite Band ist dem Verkehr auf dem Lande in seinen verschiedenen Formen gewidmet. Er offenbart hier fast in gesteigerter Form den durch kein Maß von Arbeit und Mühe gehemmten Drang des Verfassers, die Verhältnisse der Gegenwart aus der Entwicklung heraus mit allen Mitteln der Anschaulichkeit abzuleiten und zu beleuchten. So werden seine von ungewöhnlicher Befähigung zu gemeinverständlicher Darstellung technischer Schöpfungen zeugenden Werke zugleich eine Quelle für die Geschichte der Technik, die erst den Schlüssel für das volle Verständnis der technischen Einrichtungen liefert. Die auf die Sammlung und Bereitstellung der geschichtlichen Tatsachen verwendete Arbeit ist außergewöhnlich; man wundert sich immer wieder, wie sich für die Fülle des Stoffes der Verfasser die Quellen erschlossen hat, die in zahllosen eigens beschafften oder für die Zwecke des Buches gemeinfaßlich hergerichteten lehrhaften Bilddarstellungen und farbigen Tafeln, Handschriftenvervielfältigungen und Lebensbeschreibungen niedergelegt sind, für deren Bereitstellung er im In- und Auslande Bauherren und Bauausführende, Erzeuger und Verbraucher, Museen und Sammlungen, Liebhaber und auch die vorhandene Sonderliteratur zu Rate gezogen hat. Das selbstgestellte Ziel, für die Fortentwicklung dieses vielgestaltigen Schaffens die weitesten Kreise einzunehmen und zu begeistern, wird der Verfasser mit dem vorliegenden Werk erreichen. Es wendet sich an die Laienkreise wie an die Fachwelt, und der große Kreis der Helfer und Mitarbeiter im Verkehrswesen hat allen Grund, dem Verfasser dafür dankbar zu sein, daß er das Feld ihrer Tätigkeit in breites Licht gezogen hat.

Das Landverkehrswesen, das den Weg und die Beförderungsmittel im weitesten Sinne umfaßt, sowohl das Gebiet der gleislosen Wege von der Urzelle der Straße, dem gewöhnlichen Pfade, bis zu den kunstvollen Straßenbauten alter und neuer Zeit, mit den dazugehörigen Fahrzeugen aller Art, einschließlich Fahrrad und Kraftwagen, als auch das gewaltige Feld der zwangläufig geführten Beförderungsmittel von ihren Urformen bis zu den beiden Gegenpolen, dem Beförderungswesen des Fernverkehrs und des großstädtischen Massenverkehrs mit den mannigfaltigsten Zwischenstufen und den Sonderzweckformen, zeigt Entwicklungsreihen technischen Fortschritts auf, wie sie die Menschheit noch vor einem Jahrhundert nicht kannte und nicht ahnte. Der Reichtum des Inhalts wird eine etwas eingehendere Betrachtung rechtfertigen.

Die ersten Abschnitte über die Straße und ihre Beförderungsmittel, Wagen, Fahrrad und Kraftfahrzeuge, bekunden, daß die Straßenbaukunst im Altertum schon hochentwickelt war, wenn natürlich auch Kunstbauten von der Art der Teufelsbrücke bei Göschenen, der Towerbrücke in London und nun gar der geplanten Hudson-Brücke in Neuyork, deren Abmessungen alles in den Schatten stellen werden, was bisher auf diesem Gebiet der Verkehrstechnik geschaffen worden ist, nicht die Rede sein konnte[2]. Ebensowenig können im Tunnelbau die, wenn auch immerhin beträchtlichen und bei der Ursprünglichkeit der verwendeten Herstellungsmittel bewundernswerten alten Straßentunnel auch nur mit einem Themsetunnel oder dem Hamburger Elbtunnel den Vergleich aushalten. Der geschichtliche Werdegang der Straßenfahrzeuge offenbart erfinderische Einzelheiten und Formen, die heute nicht mehr recht zu verstehen sind. Die Laufmaschine des badischen Forstmeisters Freiherrn von Drais, dessen Name durch eine Sonderbauart seines Fahrzeuges im Eisenbahnwesen noch fortlebt, so ursprünglich sie im Vergleich mit dem Kunstwerk des heutigen Fahrrades mit seiner Mehrfachübersetzung, Freilaufanordnung und Rücktrittbremse anmutet, stellt doch schon das Ergebnis tiefen Nachdenkens über die zu lösenden Aufgaben dar. Dasselbe gilt von den dampfgetriebenen Kraftwagen eines Murdock und Trevithick aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts im

[1]) Das Weltreich der Technik. Entwicklung und Gegenwart. Von Arthur Fürst. Zweiter Band 1924. Verlag Ullstein, Berlin. Großoktav. 511 Seiten.

[2]) Vgl. den Leitaufsatz in Nr. 50 des Jahrgangs 1921 dieser Zeitung über Groß-Neuyork und die erste Riesenbrücke über den Hudsonfluß.

Vergleich mit unseren neuzeitlichen Kraftwagen. Und doch haben die meisten unserer Zeitgenossen kaum eine Ahnung davon, daß, als das Eisenbahnzeitalter langsam heraufdämmerte, sich auf den englischen Landstraßen ein lebhafter Dampfwagenverkehr entwickelt hatte, den der Verfasser aus der Vergessenheit zieht. Aber für die Straße eignete er sich seinem Wesen nach nicht; er eroberte sich erst die Welt, als man ihn auf Schienen setzte. Für den Straßenverkehr hat nach langer Entwicklungszeit der durch den Verbrennungsmotor getriebene Kraftwagen seine Stelle eingenommen. Am 16. Dezember 1883 erhielt Daimler in Stuttgart das grundlegende Patent für seinen Gasmotor; im gleichen Jahre fuhr aber auch der erste von Benz gebaute Kraftwagen über die Straßen von Karlsruhe. Heute ist der im Viertakt arbeitende Vierzylindermotor die Hauptgattung der Kraftfahrzeugmaschine geworden. 2000 Umdrehungen in der Minute sind eine bei den heutigen Kraftwagen übliche Zahl, so daß der Kolben in der Minute 4000mal hin und her geht. Diese Fortbewegungsmaschine ist dem Leser mit Hilfe zahlreicher Abbildungen in all ihren hochentwickelten Einzelheiten zur Anschauung gebracht, so die Zündvorrichtung, die namentlich durch Bosch in Stuttgart zweckentsprechend ausgebildet worden ist, die Fülle der zur Übertragung der Energie von der Kurbelwelle zur Hinterachse dienenden verschiebbaren drehbaren, schwenkbaren Anordnungen, als da sind: Die lösbare Kupplung, das Schalt- oder Wechselgetriebe, das Kardangelenk, die Kettenübertragung und das Ausgleich- oder Differentialgetriebe. In Kenntnis aller dieser Teile ist der Leser in der Lage, den Handhabungen des Fahrers zu folgen. Den Vorführungen der Hauptneuerungen im „Rumpler-Auto“, der elektrisch angetriebenen Kraftwagen und der neuerdings in Deutschland stark verbreiteten Motorfahrräder aller Art schließen sich spannende Schilderungen aus den großen internationalen Kraftwagenprüfungen und anderer bedeutsamer Kraftwagenleistungen in bewohnten und unbewohnten Gegenden, bis zu Fahrten durch ganze Erdteile an. Heute wird der Kraftwagen immer mehr schon das Verkehrsmittel der großen Masse. In den Vereinigten Staaten besaß schon Anfang 1923 jeder zehnte Einwohner, in Kalifornien gar jeder fünfte einen Kraftwagen, während in Deutschland erst auf 733 Einwohner ein Wagen kommt. Eine starke Vermehrung haben die Kraftlastwagen erfahren, die das Pferd als Zugtier immer mehr zum Verschwinden bringen werden.

Den weitaus größten Teil des vorliegenden Bandes nehmen naturgemäß die Eisenbahnen ein, die ein reiches Formenbild von den Fernbahnen bis zu den Stadtschnellbahnen und den Straßenbahnen umfassen. Wichtige Zahlenwerte über die Betriebslängen, Betriebsmittel und Beförderungsleistungen, stets durch Vergleiche und Übertragungen auf andere Gebiete leicht vorstellbar gemacht, geben einen lebendigen Eindruck von dem gewaltigen Wirtschaftskörper, den die heutige Eisenbahn darstellt. Als Erfinder der modernen Eisenbahnen strahlt Stephensons Name. Darüber sollten aber die Erfolge Trevithicks nicht übersehen werden, der schon zwei Jahrzehnte vor Stephenson für die Entwicklung der Lokomotiven und Eisenbahnen gewirkt hat, über dessen Schaffen aber ein so mißgünstiges Schicksal schwebte. Auch sollte man Hedleys „Puffing Billy“ nicht vergessen, der von 1813 an fast 50 Jahre Dienst getan hat, und dessen genaue Nachbildung — eine Stiftung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — im Deutschen Museum in München zu finden ist. Vor Stephensons geistigem Auge erstand zum ersten Male das krönende Bild des Eisenbahnverkehrs in seiner Gesamtheit, ehe noch der erste Lokomotivzug rollte. Nachdem in dem denkwürdigen Wettkampf zu Rainhill 1829 Stephensons „Rakete“ den Sieg davongetragen hatte, brach ein wahres Eisenbahnfieber in England aus, das nach Unsummen vertaner Arbeit und Geldmittel in kürzester Zeit die Hauptbahnlinien des Landes schuf. Aus dem damaligen Deutschland leuchten zwei Gestalten hervor: Friedrich Harkort und Friedrich List, die die Begründer des deutschen Eisenbahnwesens geworden sind. Den überragenden Fähigkeiten Lists, der die Gabe hatte, die künftige Entwicklung aus ihren volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten vorauszusehen, blieb zu Lebzeiten leider die Anerkennung versagt. In Riesenschritten ging später auch in Deutschland die Entwicklung des Eisenbahnwesens voran. Nachdem Maybach in Preußen 1879 den Übergang zum Staatsbahnsystem durchgesetzt hatte, entstand allmählich das größte aller Erwerbsunternehmen, die Preußische Staatsbahn und zuletzt durch den Zusammenschluß aller bundesstaatlichen Bahnen die heutige Deutsche Reichsbahn.

Die Kunst des Baues und der Betriebsführung der Bahnen ist in der Neuzeit außerordentlich fortgeschritten. In der Überwindung von Berg und Tal ist zwar schon früh Großes geleistet. Das zeigen Bauten, wie der 1846—1851 gebaute Göltzschtal-Viadukt und die etwa zu gleicher Zeit entstandene Britannia-Röhrenbrücke, die Robert Stephenson über die Menaistraße erbaut hat. Aber sie halten mit den durchgeistigten Ausführungen der Neuzeit, wie der Kaiser-Wilhelm-Brücke über das Wuppertal bei Müngsten den Vergleich nicht aus. Unter den für die Eisenbahn geschaffenen Tunnel- und Schleifenformen befinden sich überwältigende Werke der Ingenieurkunst. Wer hätte noch vor 100 Jahren an Ausführungen, wie beispielsweise den Simplontunnel, denken können, der mit 20 km Länge alle anderen Eisenbahntunnels überbietet. Fürst schildert das große fertige Werk, großartiger noch durch die Kämpfe mit den Naturgewalten, die der Mensch bei dieser Aufgabe zu bestehen hatte, als durch die Längenausdehnung allein. Wenn demgegenüber die Oberbaugestaltung als eine verhältnismäßig einfache Sache erscheinen möchte, so zeigt Fürst auch an der Geschichte des Gleisbaues, welch angestrengter Tätigkeit zahlloser fähigster Köpfe es bedurfte, um das Gleis auch nur auf den heutigen, wenn auch von Vollkommenheit noch entfernten Zustand zu bringen. Dem Laien wird es nicht leicht, die Schwierigkeiten der hierbei auftretenden Fragen richtig einzuschätzen; der Fachmann kennt sie zur Genüge.

Die bewährte Art, wie Fürst in seinem bekannten Buche „Die Welt auf Schienen“ den Leser über Bedienungsweise und Einrichtung der Lokomotive während einer Fahrt unterrichtet hat, ist im vorliegenden Buche beibehalten. Auf einer neuzeitlichen Schnellzuglokomotive werden die wichtigsten Vorrichtungen, die Führer und Heizer zu bedienen haben, die Handhabung der Dampfsteuerung, des Reglerhebels, der Bremsventile usw. gezeigt, so daß die Maschine in all ihren Teilen, bis zu den bedeutenden Neuerungen der letzten Jahrzehnte, der Verbundeinrichtung und der Dampfüberhitzung, erschöpfend klargestellt ist. Der Gang der Darstellung führt zu Werken der Maschinenbaukunst, wie sie z. B. in der schwersten europäischen Lokomotive, der bayerischen Güterzug-Tenderlokomotive Bauart Mallet mit ihren 8 gekuppelten Achsen, verkörpert sind.

In ähnlicher Weise sind Bauart und Einrichtung der Personen- und Güterwagen, deren Gewichte und Tragkraft ständig zugenommen haben, in ihren Einzelformen und mit ihren bemerkenswerten Einzelheiten eingehend erläutert, mit Einschluß der Einrichtungen, die den Übergang der Wagen auf Fährschiffe oder auf Strecken mit abweichender Spurweite mittels auswechselbarer Radsätze oder mit Hilfe von Rollböcken ermöglichen. Die Frage der Puffer und Kuppelungen bildet bei dem Verbesserungsdrange ein stehendes Kapitel. Sie gipfelt in den Bestrebungen, eine selbsttätige Kuppelung einzuführen. Es ist bekannt, daß von den zahllosen Erfindungen auf diesem Gebiete hierzulande bis jetzt fast ausschließlich die Scharfenbergkupplung zur Anwendung gelangt ist. Viel weiter gediehen ist die Lösung der Aufgabe, eine durchgehende Güterzugbremse zu schaffen. Hier ist die Kunze-Knorr-Bremse als Einheitsbremse zu einer Vollkommenheit entwickelt, daß sie alle an eine derartige Bremse, insbesondere auch im Güterverkehr zu stellenden Anforderungen zu erfüllen in der Lage ist. Die verschiedenen Bremsarten, Einzel-, Durchgangs- und Gruppenbremsen, die Arbeitsweise der Druckluft- und Luftsaugebremse und die Besonderheiten der Kunze-Knorr-Einheitsbremse sind in zahlreichen Tafeln und Abbildungen klargestellt.

Die Organisation des Zugbildungsdienstes für den Personen- und Güterverkehr ist eine Wissenschaft für sich, die derart vervollkommnet ist, daß letzten Endes eine einzige Hand den täglichen Güterwagenumlauf im ganzen Lande zu lenken in der Lage ist. Unter den Vorkehrungen, welche zur Benutzung gelangen, um die Güterzüge in den Verschiebebahnhöfen zusammenzustellen, verdienen die neuesten Ablaufanlagen der Firma Siemens & Halske besondere Erwähnung, in denen die Verteilung der Wagen unter Mitwirkung eines von Hand betätigten Stellwerks fast ganz oder vollständig selbsttätig erfolgt.

Die Bahnhofsgestaltung für den Personenverkehr und die Grundzüge für die betriebliche Einteilung der Bahnhöfe sind an einigen Beispielen erläutert, unter denen der größte Bahnhof Europas, der Leipziger Hauptbahnhof, hervorragt. Dem Sicherungswesen ist ein breiterer Raum gewidmet, in dem dieser schwierige und spröde Stoff dem Verständnis in ausgezeichneter Weise vermittelt ist.

Die praktische Ausübung des Fahrdienstes und die Regelung des Zuglaufes im gewöhnlichen Dienst und bei außergewöhnlichen Ereignissen, die Gestaltung des Fahrplans, der Dienstfahrpläne und die Diensteinteilungen für das Beamtenheer sind in dem vielseitigen Werke nicht vergessen. Den verschiedenen Formen der Berg-, Schwebe- und Seilbahnen sind besondere Abschnitte gewidmet.

Die Abschnitte über den elektrischen Ausbau der Eisenbahnen, die wirtschaftlichen und betrieblichen Vorzüge des elektrischen Betriebes, den heutigen Stand der elektrischen Fernbahnnetze und die technischen Voraussetzungen des elektrischen Betriebes sind die modernsten Kapitel des Eisenbahnwerkes. Die endgültige Form der elektrischen Lokomotive ist noch nicht gefunden, immerhin ist eine Klärung soweit eingetreten, daß die Reichsbahn vorläufig von den 20 Lokomotivgattungen, die sie

bei ihrer Gründung übernahm, nur noch fünf Arten beschafft. Die technische Möglichkeit, Schnellzüge mit einer Stundengeschwindigkeit von 200 km zu befördern, ist heute gegeben. In einem geistvollen Schlußwort sind die Endmöglichkeiten des Eisenbahnverkehrs gestreift, der, wie der Verfasser meint, in der Personenbeförderung der Zukunft wohl von dem Luftverkehr abgelöst werden dürfte.

Der Abschnitt Stadtschnellbahnen ist seiner großen Bedeutung nach besonders reichhaltig ausgestattet. Der Gegenstand bietet eine Mannigfaltigkeit, die in allen Teilen Anregungen gewährt. Die Verkehrseinrichtungen Londons, der ausgedehntesten Großstadt der Erde, sind zum Teil vorbildlich geworden. Freilich bestehen dort, z. B. für die tief unter der Erde liegenden Röhrenbahnen, günstigere Ausführungsverhältnisse als etwa in Berlin. London ist auch das größte europäische Anwendungsgebiet der selbsttätigen Signale, die allein die für den Massenverkehr der Großstadtschnellbahnen erforderliche dichte Zugfolge gestatten. Die großzügigsten Anlagen und die großartigsten Pläne für die weitere Ausgestaltung des Schnellbahnwesens bestehen in Amerika. In Neuyork liegen beispielsweise an einer Stelle fünf Schienenwege, Hochbahn, Straßenbahn und drei Untergrundbahnen untereinander, zu unterst die Gleise der Pennsylvanischen Bahn. Im Untergrund des Neuyorker Zentralbahnhofes, eines der größten Bahnhöfe der Erde, befinden sich 68 Gleise. Eine besondere Form der Schnellbahnen ist die Schwebebahn, die in Elberfeld-Barmen im Betriebe ist; ihrer Verbreitung steht entgegen, daß die Anordnung von Weichen Schwierigkeiten bereitet.

Das Berliner Schnellbahnnetz bietet in seiner Entstehungsgeschichte in technischer und anderer Beziehung außerordentlich viel Bemerkenswertes. Die dampfbetriebene erste Schnellbahn Berlins, die Stadtbahn, deren Elektrisierung seit langem geplant ist, besteht schon über 40 Jahre. Der Ausbau der neuzeitlichen elektrischen Schnellbahnen, der Hoch- und Untergrundbahnen, stieß jahrzehntelang auf die größten Hindernisse. Die Pläne, eine große Hochbahnanlage durch das Stadtinnere zu führen, schlugen fehl, und es galt lange als eine Art Glaubenssatz, daß Untergrundbahnen in dieser Stadt des wasserführenden Untergrundes wegen überhaupt nicht durchführbar seien. Erst das Jahr 1902 sah den ersten elektrischen Schnellbahnzug der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen durch Berlin fahren. Heute hat das Gesamtnetz der Berliner elektrischen Schnellbahnen bereits eine Länge von 46 km erreicht. Für den weiteren Ausbau gibt es keine grundsätzlichen technischen Schwierigkeiten mehr, da es restlos gelungen ist, den Schwimmsand des Berliner Untergrundes zu meistern. Auch der Straßenverkehr bedeutet für die Führung von Untergrundbahnen durch Hauptstraßen kein Hindernis mehr, wie der Bau der Nordsüdbahn im Zuge der Friedrichstraße beweist. Fürst schildert sehr ausführlich die technischen Verfahren, die zur Bekämpfung des Grundwassers, gefahrloser Einordnung des Bahnkörpers in bebaute Grundstücke — Hotel Fürstenhof, Warenhaus Wertheim, Tauentzienpalast u. a. — ersonnen werden mußten. Viermal ist die Spree bisher untertunnelt worden, jedesmal nach einem anderen Verfahren. Das Studium der Einzelheiten in Fürsts Werk, der Ausführungen über Betrieb und Verkehr u. a. muß dem Leser überlassen bleiben. Die Geschichte der Berliner Stadtbahn und die Schilderung der Vorbereitungen für den elektrischen Betrieb der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beschließt den Abschnitt.

Im Abschlußabschnitt, der den Straßenbahnen gewidmet ist, finden wir nach einem geschichtlichen Rückblick auf die Pferdebahnen und die ersten elektrischen Straßenbahnen das, was den Leser im Straßenbahnwesen interessieren kann; bis zur Handhabung der Fahrschalter, den Bremsen, den Vorkehrungen gegen Unfälle, der Ausbildung und Überwachung der Fahrer usw. Schaubilder über den Verkehr in den verschiedenen Berliner Stadtteilen und seine Schwankungen geben einen Begriff von den wechselnden Betriebsaufgaben, die der Straßenbahn gestellt sind. Eine Betrachtung über die Aufgaben, die die künftigen Schnellstraßenbahnen, ferner die Überland- und Städtebahnen zu erfüllen berufen sind, beschließt das Buch.

Dr. Kemmann.

Die Fahrplankartothek.

Ein kleiner Beitrag zur wirtschaftlichen Gestaltung des Personenzugfahrplans.

Von Eisenbahnoberinspektor **Brand** in Köln.

Vorbedingung für eine ordnungsmäßige Bearbeitung des Personenzugfahrplans ist u. a. die genaue Kenntnis des Werdegangs der Züge. Bei dem großen Umfang des Geschäftsbereichs kann aber selbst dem tüchtigsten Fahrplanbearbeiter nicht jeder beachtenswerte Vorgang in der Geschichte der einzelnen Züge so im Gedächtnis sein, daß er ohne Hilfsmittel sicher arbeiten könnte. Als Hilfsmittel dienen bei der Deutschen Reichsbahn neben dem eigentlichen Fahrplanmaterial und dem laufenden Schriftwechsel vorwiegend die umfangreichen Fahrplanakten und die etwa geführten Merkbücher. Diese Hilfsmittel sind, wie jeder Spezialist weiß, so schwerfällig und unpraktisch, daß sie eine sichere Gewähr für die Einhaltung der bei der Entstehung und Entwicklung der Züge maßgebend gewesenen Richtlinien nicht zu bieten vermögen. Als Beweis sollen hier nur einige Beispiele bisheriger Fehlerquellen gestreift werden:

a) Pz. 80 erhält am 1. Oktober 1922 in B. an Stelle des bisherigen und für die sonstige Abwicklung des Verkehrs genügenden Aufenthalts von 2 Minuten nunmehr zum Einsetzen eines Milchwagens oder Verstärkungswagens einen Aufenthalt von 10 Minuten. Dieser verlängerte Aufenthalt wird am 1. Mai 1923 entbehrlich, besteht aber trotzdem am 1. Juni 1924 noch, weil es der Bahnhof B. infolge Personalwechsels oder dergl. übersehen hat, die veränderte Sachlage zu melden.

b) Triebwagen 1100 wird am 1. Juni 1922 von A. nach B. zum Anschluß an einen Sz. eingerichtet. Der Triebwagen ist gut besetzt, erfordert aber in der Gegenrichtung eine unwirtschaftliche Fahrt. Am 1. Juni 1923 würde Triebwagen 1100 mit seiner Gegenfahrt entbehrlich sein, weil der zu diesem Zeitpunkte um zwei Stunden verlegte Sz. nunmehr mit einem schon vorhandenen Pz. günstig erreicht werden kann. Trotzdem besteht Triebwagen 1100 mit seiner unwirtschaftlichen Gegenfahrt noch am 1. Juni 1924, weil inzwischen dem Gedächtnis entschwunden ist, zu welchem Zwecke die Fahrten seinerzeit eingerichtet wurden.

c) Die Handelskammer Z. beantragt am 15. Dezember 1919 mit zwingender Begründung die Verlegung eines Zuges. Die Eisenbahn antwortet, daß die Verlegung zur Zeit aus näher erläuterten Gründen nicht möglich sei, aber bewirkt werden solle, sobald die entgegenstehenden Ursachen beseitigt seien. Obgleich letzteres am 1. Januar 1920 der Fall war, muß die Handelskammer am 1. Juni 1922 noch an die Einlösung des ihr 1919 gemachten Versprechens erinnern. Eisenbahnseitig war der Vorgang, als sich die Einlösung der Zusage bis zur Einführung des Sommerfahrplans 1920 noch nicht ermöglichen ließ, in die Fahrplanakten gekommen.

d) Der Bürgermeister der Stadt M. sucht den Fahrplandezernenten seines Bezirks mit der Bitte auf, den letzten Abendzug nach seiner Stadt um eine Stunde zu verlegen. Der Fahrplandezernent sagt Prüfung und Bescheid zu. Die Prüfung ergibt, daß der Zug vor einigen Jahren vorwiegend für die pünktliche Abbeförderung von 300 Industriearbeitern nach Schichtschluß eingelegt und daher unverlegbar ist.

Ähnliche Fälle ereignen sich häufiger, kosten Zeit und Geld und verursachen Unbequemlichkeiten. Wenngleich nun kaum eine vollkommene Beseitigung der bei der Bearbeitung des Personenzugfahrplans vorkommenden Fehler gefunden werden kann, so scheint es doch nötig zu sein, Mittel und Wege zu ihrer starken Verminderung zu finden.

In Anlehnung an das bei geschäftlichen Unternehmungen übliche Verfahren denke ich mir die möglichste Behebung der bei der Bearbeitung des Personenzugfahrplans empfundenen Mängel so, daß alle für einen Personenzug wichtigen Punkte in ein besonderes Blatt (Karte) laufend kurz und übersichtlich eingetragen werden. Die gesamten und von dem Fahrplanbearbeiter zu führenden Karten der Personenzüge ergeben alsdann die Fahrplankartothek des Bezirks. Wie das vorstehende Muster zeigt, bietet die einzelne und zweckmäßig aus Kartonpapier bestehende Karte bei normaler Papiergröße (etwa 17×22 cm) Raum für etwa sechs Fahrplanperioden und sie weist in den einzelnen Spalten den Fahrplan, die Anschlüsse, die Durchschnittsbesetzung, die Begründung vorgenommener Änderungen, die Vormerkungen über noch in Aussicht zu nehmende Änderungen, die knappe Geschichte des Zuges und schließlich noch eine Spalte für Bemerkungen nach. Die Bedeutung der Karteneintragungen kann durch Gebrauch verschie-

Angelegt am 1. Okt. 1916
Geschlossen am 1. Mai 1923

D. 393 1.-3. Kl. M.-Gladbach-Duisburg. 44,5 km.

Fahrplan ab:	1.5.17	1.10.17	1.3.22	Anschlüsse	Durchschnittl. Besetzung			Knappe Begründung vorgen. Änderungen.	Noch in Aussicht zunehmende Änderu.	Entstehung u. Entwicklung des Zuges	Bemerkungen
Grundgeschwindigkeit	75	80	80								
Haltstationen				Pz				1/10.17 Anschluss 429	Jn Verbindung mit	10.8.16 auf Antrag H. K.	A 55/85 B 2
M. Gladbach	9^{45}	9^{55}	9^{45}	429	50	75	100	von Aachen u. Be-	D. 93 Führung zwi-	Crefeld versuchsweise ein-	Band 11 mitte.
								schleunigung	schen Aachen-	gelegt u durch Erlass II	
Viersen	9^{56}	10^{05}	9^{55}					1/3.22 Früherlegung	Duisburg-Hambg.	27 Cf. 2599 v 23/7. 16	
	9^{57}	10^{06}	9^{56}					zur Behaltung des	anstreben.	genehmigt.	
Crefeld Hbf	10^{13}	10^{21}	10^{11}	Pz. 233	50	120	140	Anschlusses an		1/10.17 Auf Antrag H. K.	A 55/85 B 2
	10^{15}	10^{22}	10^{12}	234				den frühergelegten		Grefeld Anschl 429/393	Band 14 vorn
Uerdingen	10^{25}	10^{31}	10^{21}					D. 21		hergestellt.	
	10^{26}	10^{32}	10^{22}							2/3.18 Antrag H:K	A 55/85 B 2
Rheinhausen	10^{34}	10^{40}	10^{30}							Crefeld auf Einstellung	Band 15 mitte.
(Paßkontrolle)	10^{39}	10^{42}	10^{32}							eines Aufenthalts in Crefeld	
Duisburg	10^{47}	10^{49}	10^{39}	D. 21x	100	140	150			Oppum abgelehnt.	
	x)	xx)	xxx)	93	x)	xx)	xxx)				
											Am 1/5. 23
											aufgegangen
											in D. 93
											Aachen -
										Genehmigt durch	Duisburg -
										Erlaß II 41 Cf. 1119	Hamburg.
										vom 24./2. 23	A 55/85 B 2
											Band 21 Schluß.

x) Diese Spalte der Originalkarte enthält nur schwarze Zahlen, rot durchstrichen.
xx) „ „ „ „ „ „ rote „ blau „
xxx) „ „ „ „ „ „ blaue „ „

Die hierzu nötigen Erklärungen finden sich in entsprechend farbiger Schrift in den letzten 4 Spalten der Originalkarte, deren Größe vom Verfasser auf 16,5 cm × 22 cm bestimmt ist.

dener Farben gehoben werden. Durch Wegfall der Züge erledigte oder restlos ausgenutzte Karten werden durchstrichen und abgelegt.

Zur Aufrollung der Frage, ob die geschilderte Personenzug-Fahrplankartothek trotz der mit der Anlage verbundenen Arbeit und trotz des Papierverbrauchs zur Einführung bei den Eisenbahnen geeignet ist, erwähne ich, daß meine persönlichen Versuche die wirtschaftlichen Vorteile des Verfahrens bestätigt haben. Ich kann daher größere Versuche gleicher Richtung nur empfehlen.

Das schwedische Zugleitungssystem.

Von **Carl Wiksten**, Förste Stationsskrivare, Schwed. Staatsbahnen, Hälsingborg.

In der Nr. 44 des vorigen Jahrganges der Vereinszeitung ist ein Aufsatz enthalten, der sich mit dem schwedischen Zugleitungsverfahren befaßt, wie es sich infolge des am 22. Juni 1922 ausgegebenen schwedischen Betriebsreglements „Säkerhets- och signalordning“ gestaltet hat. Da jetzt eine neue Ausgabe dieses Reglements unter Oberaufsicht des Oberinspektors des Betriebsdienstes Lindblad ausgegeben worden ist, die seit dem 1. Juni 1924 in Kraft ist, und da darin die Frage der Überholungen

weiter entwickelt worden ist, scheint es erwünscht, darüber hier kurz zu berichten.

Bei Änderungen in der Aufeinanderfolge in derselben Richtung verkehrender Züge können folgende Fälle eintreten:

1. Die Überholung wird nach rückwärts, d. h. entgegen der Fahrrichtung der Züge verlegt;

2. die Überholung wird nach vorwärts, d. h. in der Fahrrichtung der Züge, verlegt, oder

3. die Zugfolge wird geändert, ohne daß eine Überholung stattgefunden hat oder stattfinden wird.

Bei rückwärts oder vorwärts verlegter Überholung sollte der Zugleiter (laut Formular 3; siehe Nr. 44 von 1923) die Anweisung geben „Laß Zug 2 Zug 4 in B überholen“; und bei einer Änderung, ohne daß eine Überholung stattgefunden hat oder stattfinden wird (z. B. eine Überholung aufgehoben werden soll), sollte laut Nr. 5 verfügt werden „Laß Zug 2 hinter 4 nach A abfahren“.

Nach den mit dem damals neuen Formular Nr. 5 gemachten Erfahrungen ist es nun als angezeigt angesehen worden, dieses Formular ausschließlich anzuwenden, daher das genannte Formular Nr. 3 aufzuheben.

Es gilt also nunmehr, daß bei einer Änderung in der Aufeinanderfolge zweier in derselben Richtung verkehrender Züge der Zugleiter gleichzeitig sowohl an die Station (C), wo die geänderte Zugfolge einsetzen wird, als an die Schwesterstation (A) der Strecke die folgende Anweisung gibt:

(1) . . . . „Laß Zug 2 hinter 4 nach A abfahren“. (Vgl. Abb. 6—8 in Nr. 44, S. 727 d. J. 1923 sowie die nebenstehende Abbildung.)

Der Abfertigungsbeamte der Station (C), auf der die veränderte Zugfolge einsetzen soll, soll

a) sich vergewissern, daß auf seiner Station kein Hindernis für die Änderung besteht;

b) das in Betracht kommende Stationspersonal unterweisen; wenn der Zug, der laut Anweisung des Zugleiters nachfolgen soll, durchfährt oder nur Bedarfsaufenthalt nimmt, soll der Beamte sich vergewissern, daß das Einfahrsignal auf Halt steht, und Vorsorge dafür treffen, daß der Zug in durchaus gesicherter Weise eingeführt wird (außerfahrplanmäßiges Anhalten von Zügen im allgemeinen);

c) nach diesen Maßnahmen folgende Dienstanweisung an den Zugleiter und an den Ausführungsbeamten der Stationen B (d. h. zwischenliegende Stationen) und A erteilen:

(2) . . . . „Zug 2 fährt hinter 4 nach A".

Damit ist die Änderung festgestellt. Die Züge selbst sollen nicht benachrichtigt werden.

Wenn andere Züge auf der Strecke oder auf einem Abschnitt der Strecke zwischen den Zügen 2 und 4 und in derselben Richtung wie diese verkehren (z. B. die Züge 6 und 8 in der Abbildung), so besagt die Dienstanweisung Nr. (2), daß diese Züge in der für sie vorgesehenen Aufeinanderfolge vor Zug 4 abfahren sollen; die Züge 6 und 8 werden also in den Anweisungen nicht genannt.

Kann die Änderung nicht erfolgen, so verständigt der Abfertigungsbeamte der Station, auf der die Behinderung vorhanden ist, den Zugleiter und die andere Station dahin:

(3) „Zug 2 kann nicht hinter 4 nach A abfahren", und bezeichnet dabei die Ursache (die Schlußstation (A) der Strecke soll vorkommendenfalls und sofern möglich solche Meldung erstatten, ehe der Abfertigungsbeamte der anderen Station die Dienstanweisung Nr. (2) gibt).

Die Anweisung des Zugleiters ist durch die Meldung Nr. (3) aufgehoben, es sei denn, daß der Zugleiter, wenn er die angegebene Ursache nicht anerkennt, oder wenn das Hindernis weggeräumt werden kann, Anweisung gibt, daß es bei der Änderung verbleiben soll. Ist die Dienstanweisung Nr. (2) schon gegeben, wenn das Hindernis von dem Abfertigungsbeamten der Schlußstation der Strecke (A) gemeldet wird, so soll der Zugleiter eine neue Änderungsanweisung geben.

Wenn auch der letztgenannte Umstand als eine Unbequemlichkeit anzusehen ist und vielleicht veranlaßt hat, daß die neue Änderungsvorschrift nicht schon früher eingeführt worden ist, so handelt es sich hier doch um ein seltenes Vorkommnis, weil der Zugleiter ja stets seine Stationen genau kennt; er verlegt also nicht Überholungen auf eine Station, auf der sie nicht stattfinden können. In zweifelhaften Fällen kann übrigens der Zugleiter eine Anfrage stellen, ehe er die Anweisung Nr. (1) gibt.

Feuerlose Lokomotiven.

Geschichtlich betrachtet gehören die feuerlosen Lokomotiven keineswegs den allerletzten Errungenschaften unserer Technik an, vielmehr sehen wir bereits in den 1870er Jahren die ersten praktischen Versuche auf diesem Gebiete vor sich gehen. Von den verschiedenen Bauarten feuerloser Lokomotiven hat sich nur eine, die Heißwasserlokomotive, Bauart Lamm-Francq, in der Praxis bewährt, und zwar in den gegebenen Anwendungsfällen mit allerbestem Erfolge. Auf dem Gebiete der feuerlosen Lokomotiven hat man die verschiedensten Versuche zur Erreichung einer brauchbaren Bauart angestellt, es sind hier die Versuche mit gepreßter Kohlensäure, mit Ammoniak und vor allen Dingen die Honigmannschen Natronlokomotiven zu erwähnen. Versuche, die sämtlich kein brauchbares Resultat ergaben. Bei der interessanten Honigmannschen Natronlokomotive, bei der das Natron eine größere Wärmeaufspeicherung als das Wasser zuließ, verursachte andererseits das Natron in kurzer Zeit eine völlige Zerstörung aller Metalldichtungen, so daß sich dadurch allein schon die Unbrauchbarkeit des Systems Honigmann ergab. Die eigentliche Erfindung der feuerlosen Lokomotive ging von Amerika aus, wo zuerst der Zahnarzt Dr. Emil Lamm dem Gedanken, heißes Wasser als Wärmespeicher zu benutzen, praktisch nähertrat. Lamm wollte den Dampf aus diesem Wärmespeicher zum Betriebe von Lokomotiven verwenden, ließ sich im Jahre 1872 auch ein Patent hierauf erteilen und wußte auch ein Jahr später die praktische Durchführung seines Gedankens an Lokomotiven, die auf den Straßenbahnen von New Orleans fuhren, überzeugend nachzuweisen. Das Wasser in diesen Maschinen wurde auf 200° erhitzt. Dennoch befriedigten diese ersten feuerlosen Lokomotiven in wirtschaftlicher Hinsicht nicht ganz, welcher Tatsache der französische Ingenieur Francq im Jahre 1875 durch Verbesserungen zu begegnen suchte. Im genannten Jahre kamen dann auch feuerlose Lokomotiven, System Lamm-Francq, in Frankreich in Betrieb. Bei der Lammschen Maschine geschah die Füllung durch heißes Wasser, wobei es Schwierigkeiten bot, den Druck im Behälter der Maschine bis auf die Höhe des Druckes im ortsfesten Kessel heraufzubringen. Francq erachtete es für zweckdienlich, bereits Dampf in die mit Wasser gefüllten Kessel einzuleiten, wodurch bei einem Druck von 15 Atm. das Wasser auf eine Temperatur von 200° gebracht wurde. Der dem Behälter zugeführte Dampf teilt sich dem Wasser als Niederschlag mit und gibt an dieses seine Wärme ab; der Niederschlag erfolgt solange, bis im Behälter und ortsfesten Kessel ein Temperaturausgleich erfolgte, so daß dann auch gleicher Druck herrscht. Auch die neuesten feuerlosen Lokomotiven entsprechen in ihrer technischen Ausführung diesem Prinzip, das sich als eine Umkehrung des Verdampfungsvorganges während der Arbeit der Maschine kennzeichnet. Wir haben hiernach in der feuerlosen Lokomotive gewissermaßen eine Akkumulatormaschine zu betrachten, deren Kraftbedarf aus einer über dem Siedepunkt liegenden Heißwassermenge besteht. Vom ortsfesten Dampfkessel aus erfolgt die Ladung, wobei die hier herrschende Spannung mit der im Behälter der Lokomotive eine ziemliche Übereinstimmung zeigen wird. Je nach der Länge der Rohrleitung vom ortsfesten Dampfkessel bis zur Lokomotive wird die durch den längeren Weg bewirkte Abkühlung des Dampfes eine etwas niedrigere Spannung im Lokomotivbehälter hervorgerufen. Vermag die Lokomotive zur Ladung ziemlich nahe an das Kesselhaus heranzufahren, so pflegt erfahrungsgemäß die Spannungsdifferenz zwischen dem ortsfesten Kessel und der Lokomotive etwa ½ Atm. zu betragen. Wenn also der Betriebsüberdruck im ortsfesten Dampfkessel 12 Atm. beträgt, so wird sich die Anfangsspannung im Lokomotivbehälter auf etwa 11½ Atm. stellen. Eine besondere lange Zuführungsrohrleitung verursacht naturgemäß eine niedrigere Anfangsspannung. Solange das Dampfentnahmeventil im Dampfdome geschlossen ist, bleibt die Dampfspannung, abgesehen von den geringen Verlusten durch Wärmeausstrahlung, dieselbe. Erst nach Öffnung des Dampfentnahmeventiles oder Regulators beginnt die Spannung zu sinken, sobald die Zuführung des Dampfes zu den Lokomotivzylindern erfolgt, um von hier aus nach beendeter Arbeit ins Freie zu treten. Es hat dies ein Sinken des auf der Wasseroberfläche lastenden Druckes zur Folge, was andererseits wieder das über den Siedepunkt erhitzte Wasser zu einer neuen Dampfentwicklung veranlaßt, in dem Bestreben, einen Ausgleich in dem Druckunterschied herbeizuführen. Infolge Fehlens der Feuerung kann sich aber die Dampfbildung nur auf Grund der im Wasser aufgespeicherten Wärme vollziehen, deren Vorrat sich schließlich erschöpft. Das durch die ständige Dampfentnahme bewirkte Fallen der Temperatur verursacht ein Sinken der Dampfspannung, und es ergibt sich hierdurch ein Arbeiten der Maschine mit abnehmendem Druck.

Man hat nun durch zahlreiche praktische Versuche ermittelt, die unterstützt und bestätigt durch theoretische Berechnung wurden, daß die Füllung des Behälters am vorteilhaftesten zu ¾ mit Wasser, zu ¼ mit Dampf erfolgt. Bei diesem Verhältnis hat sich die beste Nutzleistung ergeben. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß bei einem geringeren Wasserraum auch geringere Leistungen eintreten; ist die Dampfmenge dagegen kleiner, so zieht der Dampf wegen des Übermaßes an Wasser dieses zu stark an und es treten alsdann im Zylinder die unangenehmen Erscheinungen zu nassen Dampfes auf. Nach eingehenden Messungen des Dampfverbrauches feuerloser Lokomotiven hat sich unter Beobachtung der üblichen Füllungsgrade der Zylinder ergeben, daß der Dampfverbrauch je Stunde und effektiver Pferdekraft im Durchschnitt 24 kg beträgt, wobei Verluste durch Undichtigkeiten, Wärmeausstrahlungen usw. Berücksichtigung fanden.

Über die Bauart der feuerlosen Lokomotiven ist folgendes zu sagen. Die Anordnung des Triebwerkes zeigt von dem gewöhnlicher Lokomotiven im allgemeinen keine Abweichung; als einziger Unterschied ist hervorzuheben, daß die Dampfzylinder am hinteren Ende der Lokomotive statt vorn liegen. Diese Anordnung ist rein baulichen Gründen entsprungen und erfolgt, um den das Hauptgewicht an der Lokomotive bildenden Rezipienten symmetrisch zwischen beide Achsen legen zu können. Dadurch sind dann die erforderlichen gleichen Achsdrücke gewonnen; auch bleibt der Stand für den Führer hinten unbeschränkt erhalten. Hierdurch macht sich ein Verschieben des Kessels nach vorn um ein gewisses Stück erforderlich; als Gegengewicht legt man die Dampfzylinder nach hinten und erreicht dadurch eine gleichmäßige Verteilung des Lokomotivgewichtes auf die Achsen. Im übrigen hat diese Anordnung keine Nachteile im Betrieb gezeigt. Als Hauptbestandteil der feuerlosen Lokomotiven ist der Behälter oder Kessel anzusehen, der je nach der geforderten Nutzleistung außerordentlich große Abmessungen erhalten muß. Der Bauart nach handelt es sich um zylindrische Walzenkessel mit gewölbtem Boden an beiden Enden. Eine der Stirnwände weist ein Einsteigloch mit Mannlochverschluß auf, wodurch ein bequemes Befahren des Behälters möglich wird. In der Längsmitte vom Oberteil des Kessels befindet sich der Dampfdom, von dessen höchster Stelle

die Dampfentnahme zum Zwecke der Zuführung zu den Dampfzylindern erfolgt. Die Auflagerung des Kessels auf dem Rahmen muß so erfolgen, daß beim Erwärmen eine ungehinderte Ausdehnung des Kessels sowohl in der Längsrichtung als in der Querrichtung erfolgen kann. Da nun die große, im Kessel befindliche Wassermenge beim Auftreten von plötzlichen Stößen, wie sie gerade im Verschiebedienst typisch sind, durch die Gewichtsverschiebung leicht die ganze Standfähigkeit der Lokomotive in Frage stellen könnte, so erhält der Kessel mehrere Querwände mit versetzten Öffnungen, durch welche die Wassermengen der einzelnen Kammern dennoch ungehindert in Verbindung treten können. Diese Querwände, auch Schlingerbleche genannt, sind besonders bei denjenigen feuerlosen Lokomotiven notwendig, die auf Schmalspurgleisen laufen, da anderenfalls starke Wasserstöße die Standfähigkeit zu sehr beeinflussen würden. Durch das an der Stirnfläche befindliche Absperrventil erfolgt die Einführung des Dampfes vom ortsfesten Kessel in den Behälter und erscheint es wünschenswert, hier eine möglichst starke Vermengung von Dampf und Wasser zu erzielen, wodurch überdies eine Abkürzung der Fülldauer erreicht wird.

Zu diesem Zwecke läuft vom Absperrventil ein Rohr nach unten in den Behälter, der an seiner unteren Seite Löcher besitzt, die mit zunehmender Entfernung vom Absperrventil größere Abmessungen aufweisen. Dieses im unteren Teil des Kessels lagernde Dampfrohr bewirkt eine innige Mischung von Dampf und Wasser, was wieder einen schnellen Wärmeausgleich herbeiführt. Bei dieser Anordnung trat jedoch der Übelstand zutage, daß der an das Wasser herantretende Dampf dieses in eine wirbelnde Bewegung versetzte, was bei längerer Dauer die Kesselbleche angriff. Man begegnete dieser Gefahr erfolgreich durch Anordnung eines Schutzbleches zwischen dieser Dampfmischröhre und dem Kesselboden. Bei der Eigenart der feuerlosen Lokomotive ist es natürlich von größter Wichtigkeit, daß der Spannungsverlust im Behälter bei Stillstand der Maschine auf das Niedrigste beschränkt wird. Diese Aufgabe war günstig nur durch eine äußerst rationelle Isolierung des Behälters zu lösen. Sehr wirksam hat sich eine dreifache Bekleidung erwiesen, und zwar umgibt man zuerst in einer Entfernung von 25 bis 30 mm von der Außenfläche des Kesselmantels diesen mit einem dünnen Kesselblech, das durch Distanzstifte befestigt wird. Die dazwischen befindliche Luftschicht wirkt ähnlich wie bei den Feuerlokomotiven als Isolierung. Der Blechmantel erhält nun eine etwa 30 mm starke Filzschicht, die nun wieder mit einem dünnen Eisenblech bedeckt wird. Diese Anordnung hat sich recht günstig bewährt; der Spannungsverlust beträgt etwa ¼ bis ½ Atm. je Stunde, wenn sich die unbeschäftigte Lokomotive bei normaler Witterung im Freien befindet. Ein drei- bis vierstündiger Stillstand der Lokomotive im Freien würde hiernach einen Spannungsverlust von etwa 1 Atm. verursachen. In warmer Sommerzeit ist dieser Spannungsverlust noch geringer; das gleiche gilt beim Stehen der Maschine in einem geschützten Schuppen. In beiden Fällen berechnet man den Spannungsverlust in 5—6 Stunden auf 1 Atm. Die vorgenannte Bekleidung läßt sich in ihrer Anordnung leicht entfernen, was besonders für eine äußere Kesselprüfung wertvoll ist. Aus diesem Grunde ist auch von flüssig aufgetragenen Wärmeschutzmitteln, Kieselguhr usw. abzuraten, da die gegebenenfalls einmal notwendige Entfernung des Bekleidungsmaterials umständlich und schwierig ist. Abgesehen von den verlorenen festen Isoliermassen fällt auch weiter die abermalige Anschaffung neuen Isoliermaterials als unwirtschaftlich ins Gewicht. Interessant ist, daß man bei den feuerlosen Lokomotiven bezüglich des einst so gefürchteten Kesselsteines zu einer ganz anderen Behandlung gekommen ist. Da dem Kesselstein die Eigenschaft zukommt, die Wärmeausstrahlung zu verhindern, so entfernt man den Kesselstein nicht, wodurch die so störenden und lästigen Kesselreinigungsarbeiten in Fortfall kommen. Im Gegensatz zu den Vorschriften für Feuerlokomotiven erhält der Behälter der feuerlosen Lokomotive nur ein Sicherheitsventil, das nur Bedeutung erhält, wenn der zur Ladung bestimmte ortsfeste Kessel eine höhere Betriebsspannung aufweist als der Kessel der feuerlosen Lokomotive. Diese etwas geringeren Sicherheitsvorrichtungen sind auch deswegen gerechtfertigt, weil sich die Spannung im Behälter der feuerlosen Lokomotive während des Betriebes niemals erhöhen kann, so daß in dieser Hinsicht jede Explosionsgefahr ausgeschlossen ist. In Ermangelung eines Feuerherdes vereinfacht sich der Betrieb auch dadurch, daß Probierhähne nicht erforderlich sind. An sich hätte man auch von Wasserstandsgläsern absehen können, jedoch erhalten auch die feuerlosen Lokomotiven zur besseren Überwachung des Wasserstandes im Kessel einen Wasserstandsanzeiger. Dieser ist notwendig, um eine volle Wirtschaftlichkeit der Lokomotive sicher zu stellen. Nach der am Kessel befindlichen Marke „normaler Wasserstand" hat der Führer darauf zu achten, daß dieser Wasserstand möglichst konstant bleibt. Ist zuviel Wasser im Behälter, so tritt der Dampf unerwünscht naß in die Zylinder; zu wenig Wasser vermindert die Kapazität. In der Praxis ist letzterer Fall selten, da beim Füllen durch die Kondensation des frischen Dampfes ein Ersatz des beim Arbeiten verlorenen Wassers eintritt. Ablassen von Wasser dürfte sich dagegen öfters nötig erweisen. Der Zylinder, das Triebwerk und die Räder sind tunlichst außerhalb des Rahmens anzuordnen, wodurch nicht nur eine leichte Zugänglichkeit, sondern auch bequeme Beobachtung erreicht wird.

Notwendig ist eine gute Ausregelung der Umsteuerung, besonders bei kleinen Füllungen. Als Steuerorgane in den Zylindern verwendet man entweder die einfachen Muschelschieber oder die Frickschen Kanalschieber. Letztere gestatten gemäß den kleinen Zylinderfüllungen entsprechenden kleineren Schieberwegen eine doppelte Kanalöffnung, wobei die Drosselung des Dampfes beim Durchströmen durch die kleinen Kanalöffnungen um die Hälfte herabgesetzt wird. Bemerkt sei, daß auch die Dampfzylinder durch eine entsprechende Isolation gegen Wärmeverlust geschützt sind. Um dem Zylinder einen recht trockenen Dampf zuzuführen, läßt man das Zuleitungsrohr vor seinem Eintritt in den Dampfzylinder durch den Wasserraum des Kessels laufen, wo das stark überhitzte Wasser die Trocknung bewirkt.

An Hand einiger Beispiele aus der Praxis sei noch weiter auf die baulichen Eigenarten der feuerlosen Lokomotive eingegangen.

So besitzen die Gas- und Wasserwerke der Stadt Köln zwei derartige schmalspurige Lokomotiven, die bis jetzt recht günstige Ergebnisse erzielten. Wir geben nachstehend die Abmessungen dieser Lokomotiven: Zylinderdurchmesser 320 mm; höchster Dampfdruck 10 Atm., Kolbenhub 300 mm, Inhalt des Behälters 3,15 cbm, Raddurchmesser 700 mm, Leergewicht 7800 kg, Radstand 1000 mm, Dienstgewicht 10 500 kg.

Als Mindestleistung wurde von jeder Lokomotive ein Zug von 6 beladenen Wagen mit je 3 cbm Inhalt gefördert, unter Voraussetzung einer dreistündigen Dienstzeit, bis sich eine Neuladung notwendig machte. Der zur Verfügung stehende Dampf hat eine 300° C betragende Überhitzung. Kreuzungen, Kletterkreuzungen, Krümmungen, Weichen sind in reichlicher Zahl zu durchfahren; dagegen sind nur unerhebliche Steigungen zu überwinden. Der Halbmesser der kleinsten Krümmungen beträgt nur 7,5 m, so daß sich für die Lokomotive hohe Anforderungen bezüglich ihrer Kurvenbeweglichkeit ergaben. Die vorerwähnte Zuglast vermag die Lokomotive noch bei 1½ Atm. Überdruck im Behälter zu befördern. Da bei neuer Ladung eine Anfangsspannung von 9½ Atm. zu erzielen ist, so steht für die nutzbare Arbeit ein Spannungsabfall von 8 Atm. zur Abgabe bereit. Für die Lokomotive ergibt dies für eine Füllung eine Nutzleistung von 15,3 Pferdestärken.

Auf einer bedeutenden Fabrik in Cosel steht eine der größten feuerlosen Lokomotiven in Betrieb, bei der folgendes von Interesse ist. Es handelt sich um eine normalspurige Lokomotive, die den Verschiebedienst auf dem Werkhofe zu versehen hat. Die Leistung der Lokomotive ist für einen Zug von 40 bis 50 Wagen mit einem Gewicht von rund 500 t berechnet. Die in Frage kommende Strecke besitzt eine Länge von 400 m, wobei eine Steigung von 1 : 450 in der ganzen Länge zu durchlaufen ist. Die Steigung befindet sich außerdem in einer Krümmung von 200 m Halbmesser. Diese Verhältnisse bedingen besonders beim Anfahren eine sehr hohe Zugkraft. Die Hauptabmessungen dieser Lokomotiven zeigen folgendes Bild: Zylinderdurchmesser 550 mm, höchster Dampfdruck 14 Atm., Kolbenhub 200 mm, Raum des Behälters 13 cbm, Raddurchmesser 100 mm, Leergewicht 23 500 kg, Radstand 2800 mm, Dienstgewicht 3300 kg. Die Dampfabgabe erfolgt aus 4 Kesseln zu je 250 qm Heizfläche von 8 Atm. Überdruck und aus 5 Kesseln mit je 200 qm Heizfläche mit 12 Atm. Betriebsdruck. Letztere Kessel arbeiten mit 30 Grad C Überhitzung. Von der Füllstation bis zum Kesselhaus läuft eine Rohrleitung von 146 m Länge bei 80 mm lichtem Durchmesser. Diese ungünstige Lage hat einen nicht unerheblichen Spannungsverlust im Gefolge. Vor Beginn des Verschiebedienstes wird morgens beim Füllen der Lokomotive der Behälter mit 11 Atm. Überdruck versorgt. Die Lokomotive versieht täglich den sehr umfangreichen Verschiebedienst und sind bis jetzt ausgezeichnete Ergebnisse erzielt worden. In Österreich sind auf dem Jaworznoer Kohlenwerk ebenfalls sehr gute Ergebnisse erreicht worden. Auch auf dem städtischen Wasserwerk zu Dresden-Hosterwitz und auf der Lokalbahn der Stadt Altona in der großen Elbstraße kam man mit den feuerlosen Lokomotiven zu den besten Ergebnissen. Mit gleichem Erfolge ist auch eine feuerlose Kranlokomotive konstruiert worden. Es soll sogar mit erheblichem wirtschaftlichen Nutzen in den Fällen gearbeitet worden sein, in denen man zum Zwecke des Betriebes der feuerlosen Lokomotive eine besondere ortsfeste Kesselanlage errichtete. Abschließend seien als Hauptvorteile der feuerlosen Lokomotive genannt: Unmöglichkeit der Brandstiftung durch Funkenauswurf, da keine Feuerungsanlage besteht, und somit Wald- oder Flurschäden ausgeschlossen sind.

Aus demselben Grunde ist sie am besten für feuergefährliche Betriebe, wie Pulverfabriken, chemische Fabriken, Zündholzfabriken usw., geeignet. Belästigung durch Rauch und Ruß fällt fort, daher ist sie auch in geschlossenen Räumen verwendbar. Feststehende Kessel pflegen im allgemeinen den Dampf etwas billiger als Lokomotivkessel zu erzeugen, so daß sich hieraus ein gewisser Nutzen für den Betrieb feuerloser Lokomotiven ergibt. Die Handhabung ist infolge Fehlens der verwickelten Apparate der Feuerlokomotive äußerst einfach, so daß kein geprüfter Führer notwendig ist. Auch ist nur ein Mann, der ein Arbeiter sein kann, zur Bedienung erforderlich. Durch das Fehlen des Feuerherdes wird der Kessel nur wenig angegriffen und beschränken sich die Ausbesserungen somit auf ein geringes. Bei vorübergehendem Betriebstillstand ist wegen Fehlens des Feuerherdes keine Beaufsichtigung notwendig. Die Arbeitskraft des Bedienungsmannes wird für andere Zwecke frei. Die Betriebssicherheit ist sehr groß, da kaum Explosionsgefahr auftreten kann. Endlich fallen die kostspieligen amtlichen Kesselprüfungen fort, wie andererseits auch die amtliche Genehmigung für den feuerlosen Kessel ohne Schwierigkeit überall erfolgen dürfte. Alle diese Vorzüge lassen die feuerlose Lokomotive für bestimmte Betriebsverhältnisse, immer genaue Prüfung derselben vorausgesetzt, als die geeignetste beste Zugkraft erscheinen; dem steht auch nicht die bisher nur beschränkte Verwendung derselben entgegen.

Dr. P. Martell.

Die Eisenbahnjahrhundertfeier in Österreich.

Am 7. September d. J. wurde die hundertjährige Wiederkehr des Tages festlich begangen, an dem die österreichische Regierung das Privileg zur Errichtung der ersten öffentlichen Eisenbahn von Budweis nach Linz erteilte, die zugleich die erste öffentliche Eisenbahn des Festlandes war.

Die Feier begann am Vormittag mit einer Festversammlung im Festsaale der Akademie der Wissenschaften und wurde mit einem vom österreichischen Eisenbahn-Gesangverein vorgetragenen Festchor eröffnet. Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, begrüßte die zahlreich erschienenen Festgäste, insbesondere die Vertreter der österreichischen Regierung, einer Reihe fremder Staaten, des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, viele andere ehemalige höhere Funktionäre der österreichischen Eisenbahnen, hervorragende Vertreter öffentlicher Körperschaften, der Wissenschaft, der Industrie, des Handels, der Presse, Vertreter der Bundesministerien und anderer staatlicher Behörden sowie der österreichischen Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen".

Minister Dr. Schürff brachte ein Begrüßungsschreiben des Bundespräsidenten Dr. Hainisch, der durch anderweitige zwingende Inanspruchnahme am Erscheinen verhindert war, zur Verlesung:

„Die Erfindung der Eisenbahnen ist eine der größten unblutigen Revolutionen, die sich im Leben der Völker vollzogen hat. Kulturell wurden die Völker einander viel näher gebracht, als dies im Zeitalter des kostspieligen und langsamen Reiseverkehrs im Postwagen möglich war. Vor allem aber wurden durch die Eisenbahnen die Bedingungen der Produktion und des Handels vollkommen verschoben.

Für das heutige Österreich, das ein Binnenland ist, dessen einziger schiffbarer Strom in das weitab vom großen Verkehr liegende Schwarze Meer mündet, bedeuten die Eisenbahnen direkt eine Existenzfrage. Denn nur durch sie wird Österreich ein Mittelpunkt des europäischen Verkehrs und Wien ein wichtiges Zentrum des Welthandels.

Unser Heimatland kann aber auch stolz das Verdienst in Anspruch nehmen, an der Vervollkommnung dieses Verkehrsmittels in hervorragender Weise mitgewirkt zu haben. Österreich baute auf dem Kontinent die erste Pferdebahn, deren Erinnerung die heutige Festfeier gilt, ebenso die erste Lokomotiveisenbahn von beträchtlicher Länge. Mit der Semmeringbahn überschiente es als erstes Land ein Gebirge. Österreichs Regierung erfaßte als eine der ersten die Besonderheiten des Baues und Betriebes von Bahnen und regelte demnach deren Bewilligung und Durchführung; allen anderen Staaten voraus schuf es bereits im Jahre 1841 ein großzügiges staatliches Eisenbahnbauprogramm, das für die Verkehrsentwicklung des Eisenbahnnetzes richtunggebend blieb. Unter staatlicher Leitung und Förderung kam Österreichs Eisenbahnwesen zu höchster Blüte und Entfaltung.

Im geistigen Wettkampfe der Nationen eröffneten Österreicher dem Fortschritte auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens neue Wege und errangen sich dadurch unvergänglichen Ruhm weit über die Grenzen unserer Heimat hinaus. Anerkannt ist die Vortrefflichkeit der technischen Leistungen wie der Verwaltung der Eisenbahnen Österreichs. Das verständnisvolle Zusammenarbeiten, die bewährte Pflichttreue der österreichischen Eisenbahner gewährleisten diesen Bahnen den Ruf großer Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit. Ihnen allen diesen Männern des Eisenbahnwesens gebührt vollster Dank des Vaterlandes.

Leider hat der Weltkrieg, wie alle Bahnen, auch Österreichs Bahnen schwer heimgesucht. Mit aufrichtiger Freude vermag ich in den beiden letzten Jahren eine offenkundige Wendung zum Besseren und fortschreitenden Wiederaufbau festzustellen. Möge dieser Wiedergesundung des österreichischen Eisenbahnwesens voller Erfolg beschieden sein, so daß wir stolz auf Österreichs Anteil an der gesamten Entwicklung der Bahnen in deren zweites Jahrhundert mit hoffnungsfrohem Blicke auf die Zukunft eingehen können.

In diesem Sinne wünsche ich der Jahrhundertfeier einen erhebenden Verlauf."

Hierauf erfolgte eine Ansprache des Bundesministers Dr. Schürff, der wir folgendes entnehmen:

„Die erste europäische Eisenbahn, deren Begründung wir heute feiern, war noch nicht für den Dampfbetrieb eingerichtet; sie war aber nichtsdestoweniger eine Eisenbahn im vollsten Sinne des Wortes, da sie alle Eigenschaften aufwies, die wir einer Eisenbahn beilegen. Sie verband weit auseinanderliegende wichtige Verkehrspunkte mit einem eisernen Schienenstrange, sie vermochte mit etwa dem zehnten Teile des Kraftaufwandes, der auf guten Straßen nötig war, große Lasten zu befördern, sie führte den Verkehr pünktlich, nach festen Fahrordnungen und genau bestimmten Fahrzeiten und zu voraus festgesetzten Preisen durch, sie ermöglichte endlich auch eine nicht unbeträchtliche Beschleunigung der Fahrten und Transporte. Daß sie mit Pferdekraft betrieben wurde, erscheint mir als nebensächlich; wir haben uns ja gerade in den letzten Jahren mit dem Fortschreiten der Elektrisierung der Eisenbahnen daran gewöhnt, die noch in unseren Kinderjahren herrschende Vorstellung von der unlösbaren Verbindung von Eisenbahn und Dampfwagen aufzugeben. Denn bis in die Zeit unserer Großväter war eben die animalische Kraftquelle im Beförderungswesen ebenso ausschließlich wie in der Zeit unserer Väter die Dampfkraft auf der Eisenbahn und wie unseren Kindern die elektrische Kraft es sein wird. Wir feiern daher die Entstehung der Eisenbahn auf dem europäischen Festlande schlechtweg. Den Engländern wird es zukommen, die Entstehung der ersten Lokomotiveisenbahn überhaupt, unseren Brüdern im Reiche die Entstehung der ersten Lokomotiveisenbahn auf dem europäischen Festlande zu feiern. Möge Österreich, das vor 100 Jahren mit einer wahrhaft weltbewegenden Tat allen voran war, auch in seinem verkleinerten Umfange mit den Werken des Geistes und Talentes einen neuen Rang unter den an der Spitze der Menschheit marschierenden Völkern erlangen und behaupten, getreu den großen Überlieferungen, die wir zu pflegen haben, und zum Ruhme des großen Volkes, dem wir angehören!" (Lebhafter Beifall.)

Vizekanzler Dr. Frank überbrachte die herzlichsten Glückwünsche der Bundesregierung zum Jubiläumstage. Es liegt im Charakterzuge der Österreicher, eine übertriebene Bescheidenheit zu zeigen, wenn es sich um die eigenen Verdienste handelt. Wir Österreicher aber haben viele Leistungen vollbracht, auf die wir ohne Überhebung stolz sein dürfen, Leistungen, die zugleich die Gewähr bieten, daß sich unser Vaterland auch in schwierigen Lagen durch Ausdauer zu einer besseren Zukunft durchringen wird. Das Ereignis, das Österreich feiert, ist nicht nur für das österreichische Eisenbahnwesen, sondern für ganz Österreich, für den ganzen Kontinent, ja für die ganze Menschheit von ungeheurer Bedeutung. Was damals geschah, war das sinnfällige Zeichen der Scheidung zwischen einem Zeitalter der Bequemlichkeit, der spießbürgerlichen Behaglichkeit und dem neuen Zeitalter ungeahnten Fortschrittes und rastlosen Vorwärtsgehens im Interesse der Menschheit. Infolge Mißtrauens der Bevölkerung, Widerstandes weiter Kreise, die sich durch das neue Unternehmen in ihrer Existenz bedroht fanden, hat es aller Energie, Zähigkeit und Ausdauer bedurft, um das Werk zu Ende zu bringen. Unter den Wenigen, die die Bedeutung dieses Werkes verstanden, war damals ebenso wie heute die vielgeschmähte Bureaukratie. Die obersten Kanzler Saurau und Mittrowsky setzten sich für die Konzessionierung ein, der Oberstburggraf von Böhmen Graf Cholowrat wies in Einbegleitung des Konzessionsgesuches darauf hin, daß es vorteilhaft wäre, wenn der Staat selbst diese Bahn baute und in Betrieb setzte. So war schon damals, in der Geburtsstunde des Eisenbahnwesens, das Problem staatlicher Eisenbahnen angeschnitten.

Nicht aus Zufall feiert Österreich dies Jubiläum, es hat mehrfach bewiesen, daß es eine führende Rolle im Eisenbahnwesen auf dem Kontinent einzunehmen berechtigt ist. Ich kann hier nicht alle Ruhmestaten der österreichischen Eisenbahnen auf-

zählen; ich will nur auf die Semmeringbahn, die Brennerbahn, den Arlbergtunnel, die Tauernbahn verweisen.

Mit dem Kriege und nach Kriegsschluß stürmten ungeheure Schwierigkeiten auf unser Eisenbahnwesen ein und ließen befürchten, daß es dem österreichischen Eisenbahnwesen nicht möglich sein werde, diesen Stürmen standzuhalten. Heute könne man aber sagen, es ist gelungen, die Schwierigkeiten zu überwinden und den Weg nach aufwärts, den Weg des Fortschrittes zu beschreiten. Die Aufopferung und Pflichttreue der Eisenbahner ohne Unterschied der Kategorie verdienen vollste Anerkennung. Redner schloß mit den herzlichen Glückwünschen für die Zukunft des österreichischen Eisenbahnwesens, dem noch viele Ruhmestage beschieden sein mögen. (Lebhafter Beifall.)

Sektionschef Dr. Kepka gab als Vertreter des Eisenbahnministeriums der tschechoslowakischen Republik dem lebhaften Bedauern des Ministers über die Verhinderung der persönlichen Teilnahme Ausdruck. Es ist kein Zufall gewesen, setzt Redner fort, daß die erste Eisenbahn auf dem Festlande zwischen den Städten Linz und Budweis zustande kam. Folgte doch die Linie einer uralten Handelsstraße, die diese wichtigen Handelsplätze auf dem Wege von Deutschland über Böhmen nach Italien miteinander verbunden hat. Den engen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen Österreichs und der tschechoslowakischen Republik gelten unsere Glückwünsche zur Jahrhundertfeier der österreichischen Eisenbahnen.

Reichsbahndirektionspräsident Dr. Weirauch beglückwünschte die österreichischen Eisenbahnen im Namen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem auch die Linz-Budweiser Strecke bereits seit dem Jahre 1857 angehört. Wie sehr der Verein die Bedeutung der ersten österreichischen Eisenbahn für die Entwicklung des Eisenbahnwesens gewürdigt hat, ist u. a. daraus zu ersehen, daß er eine Nachbildung des ersten österreichischen Personenwagens der Linz-Budweiser Bahn zur Aufstellung im Deutschen Museum in München vermittelt hat. Der Verein sieht mit Befriedigung, daß die österreichische Bundesregierung und die österreichischen Bundesbahnen nach wie vor gewillt sind, treu zum Verein zu stehen, wie es ebenso die Deutsche Reichsbahn auch in der neuen, ihr aufgedrungenen Gestalt halten will. Der Redner gab der Hoffnung Ausdruck, daß alle deutschen Bahnen sich auch weiterhin so entwickeln mögen wie in den letzten hundert Jahren und daß man ihnen den Platz an der Sonne nicht weiter werde verwehren können.

Sodann ergriff Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Wittek das Wort, der einen historischen Rückblick über die Entstehung des Privilegs entwarf und die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung der Eisenbahn beleuchtete. Kaum eine andere technische Errungenschaft habe das gesamte materielle und geistige Leben der Menschheit im gleichen Maße beeinflußt wie die Einführung und Verbreitung der Schienenwege über den ganzen Erdkreis. Durch sie seien Raum und Zeit in ihren hemmenden Wirkungen abgeschwächt, zum Teil nahezu ausgeschaltet. Erweiterung des Horizontes, Annäherung der Gesichtskreise, Auswirkung der Impulse und Rückschläge auf kaum abzugrenzenden Umfang, Fortschritt zur Weltwirtschaft und Geistesgemeinschaft der Kulturvölker seien Teilerscheinungen dieses Prozesses. In die Zeit nach dem Wiener Kongreß sei der vielbesprochene Streit gefallen, ob zum Zwecke der Verbesserung des Verkehrswesens den Schiffahrtskanälen oder der Ausgestaltung der Landstraßen der Vorzug gebühre. Letztere Alternative sei in den Vordergrund gerückt, als in England die Anwendung von Spurbahnen außerhalb der Bergwerke in weiterem Umfange stattfand. Die Einbürgerung der Eisenbahnen in Österreich sei das Verdienst hervorragender Vertreter der technischen Wissenschaft, vor allem der beiden Professoren Vater und Sohn Gerstner, denen die Anregung und Ausführung der Ersten österreichischen Eisenbahn Linz-Budweis zu verdanken sei, gleichwie wenig später Professor Franz Riepl den Anstoß zur Schaffung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gegeben habe. Franz Josef Ritter von Gerstner (1756—1832) habe in der ihm zur Prüfung überwiesenen Frage der Verbindung der Donau mit der Moldau sich schon 1807 dafür ausgesprochen, diese Verbindung statt mittels eines Schiffahrtskanales durch eine Eisenbahn herzustellen. Sein Sohn, Prof. Franz Anton Ritter von Gerstner (1795—1840), habe die Bestrebungen des Vaters aufgenommen und im Vereine mit ihm dessen Pläne verwirklicht. Vom Hofkanzler Philipp Ritter von Stahl 1821 mit der Angelegenheit betraut, habe er die vorliegenden Projekte an Ort und Stelle geprüft, 1822 seine erste Studienreise nach England unternommen und die Anschauung vertreten, daß eine Eisenbahn sowohl in ihrer Anlage als in ihrem Zwecke nur eine sehr gute Kunststraße sein solle; deshalb habe er die von den englischen Fachleuten geforderte Einhaltung schiefer Flächen abgelehnt. Durch Belehrung, Anlage einer Versuchsstraße im Wiener Prater und Vorführung von Modellen habe er das neue Verkehrsmittel, für dessen Betrieb er stets die Dampfkraft im Auge behalten, zu popularisieren und die dem entgegenstehenden Vorurteile zu bekämpfen gesucht.

Der Inhalt der ersten Urkunde gebe Zeugnis von der Einsicht und Klugheit ihrer Verfasser. Das Privilegium beruhe auf der Anerkennung der Eisenbahn als öffentlicher Straße, lasse der technischen Ausgestaltung des Verkehrsmittels breitesten Spielraum, schütze die Grundbesitzer und Anrainer und verschmähe jede fiskalische Nebenrücksicht. Aus der primitiven Holz- und Eisenbahn Gerstners, die bis 1854 durchwegs mit Pferdekraft betrieben wurde, sei in fortschreitender Vervollkommnung das gewaltige Eisenbahnnetz der österreichisch-ungarischen Monarchie erwachsen.

Mit der Erweiterung der Eisenbahnnetze, die durch die Verstaatlichung gigantische Organisationen darstellen, sei ein eigener Berufsstand — die Eisenbahner — erwachsen, dessen Pflege durch Einrichtungen sozialer Fürsorge eine rühmliche Spezialität der Eisenbahnverwaltung bilde. Die überragende wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung der Eisenbahnen habe der geniale Erbauer der Semmeringbahn Karl Ghega mit dem lapidaren Ausspruche gekennzeichnet, der als Devise des Berufs in dem klassischen Zitatenschatze der Eisenbahnliteratur fortlebe: „Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur wird gehoben und verbreitet.“ Möge dieser Sinnspruch des Altmeisters allen seinen Jüngern als Leitstern vorschweben, ihren erlauchten Vorgängern, denen die Kulturwelt den epochalen Fortschritt des Eisenbahnverkehrs verdanke, durch hingebungsvolles Wirken und Streben nachzueifern und sich ihrer in jeder Hinsicht stets würdig zu erweisen. Das walte Gott! (Stürmischer Beifall.)

Nach ihm hielt Sektionschef a. D. Ing. Bruno Enderes einen Vortrag über den Bau der ersten österreichischen Eisenbahn und seine Wirkungen auf die Entwicklung der österreichischen Eisenbahntechnik.

Die hundertjährige Wiederkehr des Tages der Verleihung des Privilegiums für die Linz-Budweiser Eisenbahn sei ein Tag, der die österreichische Technikerschaft berechtige und verpflichte, sich in die Vergangenheit zu versenken. Mit Ehrfurcht müsse sie der Riesenleistungen gedenken, die das für die damalige Zeit gewaltige Werk der Ingenieurkunst möglich gemacht habe und der weiteren Riesenleistungen, zu denen dieses Werk selbst wieder einen guten Teil beigetragen habe. Der Redner würdigte sodann die Verdienste des Franz Josef Ritter von Gerstner und seines Sohnes Franz Anton, die als Männer der reinen Wissenschaft die Pioniere waren, die Arbeit englischer Praktiker in Österreich einzuführen, insbesondere die Georg Stephensons, der den umgekehrten Weg gewandelt und erst durch seine praktische Beschäftigung zum Gelehrten geworden sei. Der Sohn Gerstner sei der erste Eisenbahningenieur der Welt gewesen, der entgegen der englischen Auffassung bewies, daß man auch große Höhenunterschiede mit schlank durchgeführten Linien überwinden könne. Der Redner ging auch an den Fehlern Gerstners, insbesondere der Unterschätzung des Oberbaues, nicht vorüber. An der kostspieligen übergroßen Solidität des Unterbaues sei das ganze Unternehmen beinahe gescheitert, wenn es nicht Mathias Schönerer unter Preisgabe der Möglichkeit der von Gerstner beabsichtigten Einführung des Dampfbetriebes gelungen wäre, das Unternehmen durch eine weniger auf die Zukunft berechnete Ausführung zu retten. Bald nach Eröffnung der Linz-Budweiser Pferdebahn habe man in Österreich mit dem Bau von Lokomotivbahnen begonnen. Ghega habe durch Überschienung des Semmerings mit einer doppelgleisigen vollspurigen Vollbahn ein Werk geschaffen, das den größten Schritt nach vorwärts seit den Tagen von Rainhill bedeutete. Der Semmeringbahn sei der Bau der Brennerbahn, der Pustertaler Linie, der Arlbergbahn gefolgt, zu denen am Anfange dieses Jahrhunderts die „Neuen Alpenbahnen“ gekommen seien, die ein förmliches Museum des Eisenbahnbaues und alles dessen, was vorher in Österreich geschaffen wurde, darstellen.

Doch die Großtaten der Ahnen sollten den heutigen Ingenieuren ein nimmer rastender Ansporn zu gleichen und größeren Leistungen sein. Auch im heutigen kleinen Österreich lebe der alte Geist weiter. So hätten wenige Wochen nach dem Zusammenbruche der Monarchie österreichische Ingenieure die Elektrisierung der Alpenbahnen in Angriff genommen. Es sei nur zu hoffen, daß auch in Zukunft die Eisenbahntechnik nicht den wirtschaftlichen Nöten zum Opfer falle und verdorre. (Beifall.)

Am Nachmittag fuhren die Festgäste in Salonwagen, welche die Direktion der Wiener städtischen Straßenbahnen zur Verfügung gestellt hatte, zur Feier im Technischen Museum. Auch hier begrüßte Bundesminister Dr. Schürff die in großer Zahl Erschienenen mit einer kurzen Ansprache. Hierbei gedachte er ehrend der Tätigkeit des Sektionschefs a. D. Dr. Alfred Buschman, dem das Hauptverdienst an dem Entstehen des Eisenbahnmuseums zukomme und der leider auf der Fahrt zum Museum einen, wie die ärztliche Untersuchung ergab, in seinen Folgen hoffentlich nur leichten Unfall erlitten hat.

An die Begrüßungsworte des Ministers schloß sich unter fachkundiger Führung ein Rundgang durch die sehenswerten Sammlungen an. Die Büsten der Erbauer der Linz-Budweiser Eisenbahn, Franz Anton Ritter von Gerstner und Matthias Schönerer, die Konzessionsurkunden, zahlreiche Bilder aus jener Zeit, die verschiedenen Oberbausysteme der Linz-Budweiser Eisenbahn, der aus dem Jahre 1828 stammende Personenwagen zweiter Klasse standen im Mittelpunkt des Interesses.

Abends gab Bundesminister Dr. Schürff in den Zeremonienappartements der Burg einen Empfang, woran mehr als 400 Gäste, darunter der Bundespräsident Dr. Hainisch, teilnahmen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 31. August d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 33 des Reichs-Gesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Ermäßigung der Gütertarife.** Nach Annahme der Gesetzentwürfe im Anschluß an das Londoner Abkommen ist die Sorge der Reichsregierung darauf gerichtet, die Lasten, auf deren Aufbringung das deutsche Volk sich einrichten muß, möglichst tragbar zu machen. Daher kommt es in erster Linie darauf an, alle Voraussetzungen für den Wiederaufbau der Wirtschaft zu schaffen. Derartige Maßregeln schließen sich auch an die bereits erfolgte Aufhebung der Zwischenzollinie an. Die Wirtschaft kann nur dann wieder aufleben, wenn es gelingt, die aus der Inflationszeit stammenden Belastungen des Wirtschaftslebens soweit als möglich zu beseitigen, insbesondere das noch immer teilweise über den Friedensstand liegende Preisniveau zu senken. Die Reichsregierung trifft zu diesem Zweck eine Reihe von wirtschaftlichen und steuerlichen Maßregeln, die gemeinschaftlich dazu bestimmt sind, die Hemmungen einer gesunden Entwicklung zu beseitigen und daher keinen Aufschub vertragen. Zu diesen wirtschaftlichen Maßnahmen gehört die Herabsetzung der Eisenbahnfrachten. Es werden daher vom 18. September ab die derzeitigen Frachten der Normalklassen des Gütertarifs, die Sätze des Tiertarifs und die Frachten des allgemeinen Kohlen-Ausnahmetarifs um 10 % ermäßigt, letztere jedoch nicht unter die Vorkriegssätze. Ferner wird der Gewichtszuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen von 10 % auf 5 % herabgesetzt. Außer der oben angekündigten Herabsetzung der allgemeinen Gütertarife werden vom gleichen Tage ab die Frachten folgender Ausnahmetarife ebenfalls um 10 % ermäßigt: 1 a, 2 b, 4 a, 4 b (Ziffer 2), 5 b, 5 d, 5 f, 6 d, 7, 7 b, 7 e, 8, 10 a, 11 b, 17, 19, 23, 25, 39, 40, 40 a, 41, 41 a und 65.

Gleichzeitig werden die prozentualen Abschläge festgesetzt bei

Ausnahmetarif 4 b (Ziffer 1)	auf 45 %
„ „ 11 Abt. 1	„ 0 %
„ „ „ „ 2 A	„ 20 %
„ „ „ „ 2 B	„ 30 %
„ „ „ „ 3 A	„ 20 %
„ „ „ „ 3 B	„ 30 %
„ „ „ „ 3 C	„ 35 %
„ „ „ „ 3 D	„ 45 %
Nottarif für Lebensmittel	„ 10 %

Entsprechend der Herabsetzung der derzeitigen Frachten der Normalklassen der Gütertarife um 10 % vom 18. d. Mts. ab werden die Gepäck- und Expreßgutsätze mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab ebenfalls um 10 % ermäßigt. Die Mindestfrachten bleiben unverändert.

Die Herabsetzung der Gütertarife ist seit längerer Zeit von allen Seiten als notwendig anerkannt. Sie wird im Augenblick tragbar, in dem die bevorstehende Wiedervereinigung der Rhein- und Ruhreisenbahnen mit der Reichsbahn es ermöglicht, den Eisenbahnbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten.

— **Über die Verkehrslage der Deutschen Reichsbahn** im August d. J. hören wir von unterrichteter Seite:

Die anhaltend ungünstige Wirtschaftslage, die ihren Ausdruck in schlechtem Geschäftsgange in Handel und Industrie fand, machte sich auch wieder im Güterverkehr der Reichsbahn im August bemerkbar. Die Gesamtzahl der Wagengestellungen ist nach den vorläufigen Feststellungen um ein Geringes gestiegen; es wurden 1 138 091 offene und 946 793 gedeckte Wagen gestellt. Diese Steigerung entfällt in der Hauptsache auf Kohlen, insbesondere Braunkohlen sowie auf künstliche Düngemittel und landwirtschaftliche Produkte. Der übrige Ladungsverkehr konnte sich bei der schlechten Geschäftslage nicht entwickeln. Nur der Stückgutverkehr setzte zum Teil in größerem Umfange ein. Infolge der verhältnismäßig geringen Inanspruchnahme des Eisenbahnwagenparks mußten wieder zahlreiche nichtbenutzte Güterwagen aufgestellt werden. Dadurch entstanden in einzelnen Bezirken Überfüllungen, die jedoch nirgends zu Verkehrsstockungen führten.

Der Verkehr mit der Regie vollzog sich ohne besondere Schwierigkeiten.

Aus dem unbesetzten Ruhrgebiet wurde ungefähr die gleiche Wagenmenge wie im Vormonat abbefördert (67 300 Wagen), aus Deutsch-Oberschlesien dagegen über 13 000 Wagen mehr als im Juli (81 200). Der Umschlag in Cosel ist infolge der ungünstigen Wasserverhältnisse der Oder auf 120 000 t zurückgegangen (gegen 190 000 t im Juli).

Der Versand aus den mitteldeutschen und sächsischen Kohlengebieten nahm langsam zu, obgleich im mitteldeutschen Gebiet noch am Anfang des Monats vereinzelt Feierschichten wegen Absatzstockung eingelegt werden mußten. Der erhöhte Absatz ist auf die beginnende Vorratsbeschaffung, besonders der Zuckerfabriken, aber auch auf eine regere Hausbrandversorgung zurückzuführen. In Mitteldeutschland wurden 193 315 Wagen abbefördert, gegenüber 161 056 im Vormonat und 216 811 im August des Vorjahres, in Sachsen 80 420 Wagen, gegenüber 72 812 im Vormonat und 61 120 im August des Vorjahres.

Die Maßnahmen zur Erleichterung eines frühzeitigeren Bezugs künstlicher Düngemittel durch die deutsche Landwirtschaft, die sowohl für Kali als auch für Stickstoffe getroffen waren, wirkten sich im August teilweise in erheblichem Umfange aus. Die Zunahme des Versands im ganzen beträgt gegen Juli mehr als 120 %. Den Anforderungen entsprechend wurden zur Verladung künstlicher Düngemittel insgesamt 39 399 Wagen gegenüber 17 620 im Vormonat und 51 191 im August 1923 gestellt.

Die Abbeförderung von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl setzte stärker ein, besonders auch im Verkehr nach dem Auslande infolge der Genehmigung der Ausfuhr für Getreide, Mehl und Kleie. Im Versand anderer Massengüter sind nennenswerte Veränderungen nicht eingetreten.

— **Leverve, Eisenbahnkommissar der Deutschen Reichsbahn A.-G.** Wie die „Telegraphen-Union" erfährt, steht die Ernennung des französischen Eisenbahnsachverständigen Leverve zum Eisenbahnkommissar der Deutschen Reichsbahn A.-G. unmittelbar bevor. Nachdem die Ernennung offiziell vollzogen ist, wird sich Leverve zwecks Ausübung seines Amtes nach Berlin begeben; auch der zweite Eisenbahnsachverständige des Daweskomitees, der Engländer Sir Acworth, wird sich nach Berlin begeben. Acworth dürfte dem Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft angehören.

— **Generalrat der Reichsbahngesellschaft.** Nachdem die ausländischen Vertreter für den zukünftigen Generalrat der Deutschen Reichsbahngesellschaft ernannt sind, wird demnächst die Ernennung der deutschen Mitglieder des Eisenbahngeneralrates durch das Reichskabinett erfolgen müssen, da die erste Sitzung schon für den 25. September vorgesehen ist. In dieser Sitzung wird nach Konstituierung des Generalrates die Wahl des Generaldirektors der Reichsbahngesellschaft sowie die Bildung der notwendigen Ausschüsse erfolgen.

— **Aufruf des wertbeständigen Notgeldes der Reichsbahn.** Der Reichsminister der Finanzen hat im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister das wertbeständige auf Goldmark und Dollar lautende Notgeld der Deutschen Reichsbahn mit den Ausgabedaten vom 23. Oktober und 7. November 1923 mit Wirkung vom 15. September 1924 aufgerufen. Die Einlösungsfrist läuft bis einschließlich 15. Oktober 1924. Die Einlösung kann bei sämtlichen Kassen der Deutschen Reichsbahn erfolgen. Hiermit ist nunmehr das gesamte von der Deutschen Reichsbahn ausgegebene Notgeld zum Aufruf gelangt.

— **Eröffnung der Strecke Uelzen-Dannenberg.** Am 1. Oktober d. J. wird die vollspurige Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg mit den Bahnhöfen 4. Klasse Molzen, Oitzen, Weste (Kreis Uelzen), Stoitze, Zernien, Pudripp und Carwitz als Nebenbahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Alle Bahnhöfe, mit Ausnahme des Bahnhofes Carwitz, der für den Güterverkehr zunächst nicht eröffnet wird, besitzen Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck,

Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

— **Sonderzüge zur Frankfurter Herbstmesse.** Zum Besuch der vom 21. bis 27. September in Frankfurt (Main) stattfindenden Herbstmesse sind zahlreiche Gesellschaftssonderzüge II./III. Klasse mit der üblichen Fahrpreisermäßigung vorgesehen, und zwar: am 19. September Köln, H., ab 2,24 nachm., Frankfurt an 6,53 nachm., am 20. September Berlin, Anh. Bhf. ab 9,35 vorm. über Halle, Erfurt, Eisenach, Frankfurt an 7,12 nachm. und Saarbrücken ab 12,15 nachm. Frankfurt 5,47 nachm., am 20./21. September Hamburg ab 10,33 nachm. über Hannover 1,55 nachts, Cassel 5,30 vorm., Frankfurt an 9,09 vorm., am 21. September Stuttgart ab 8,02 vorm., Frankfurt an 11,46, Pforzheim ab 6,15 vorm. über Karlsruhe ab 7,04, Frankfurt an 9,30, Freiburg (Breisgau) ab 5,55 vorm., Karlsruhe ab 8,01, Mannheim 9,06, Frankfurt an 10,52 vorm., Barmen-Rittershausen ab 7,05 vorm. über Elberfeld ab 7,20, Köln-Deutz ab 8,35, Frankfurt an 12,54 nachm., München ab 7,10 vormittags über Nürnberg ab 10,30, Würzburg ab 12,29, Frankfurt an 2,46 nachm., und Pirmasens ab 5,37 vorm., Mannheim ab 8,30, Frankfurt an 10,02 vorm. Außerdem wird am 20. und 21. September der Schnellzug D 153 Nürnberg ab 1,30 nachts nach Frankfurt an 7,11 vorm. und für die Rückreise am 21. und 22. September der Schnellzug D 145 Frankfurt ab 11,26 nachm., Nürnberg an 4,43 vorm. durchgeführt. Die Benutzung dieser Züge erfordert tarifmäßige Fahrkarten. Sonderzüge für die Rückfahrt sind vorgesehen am 21. September von Frankfurt ab 6,05 nachm. nach Pirmasens an 11,08 nachm. und in der Nacht vom 21. zum 22. September Frankfurt ab 8,55 nachm., Mannheim an 10,40, Karlsruhe an 11,46, Pforzheim an 12,44 nachts. Die Sonderzüge verkehren nur bei ausreichender Benutzung, worüber drei Tage vor der Abfahrt entschieden wird. Der Verkauf der Fahrkarten findet in den Agenturen der Hamburg-Amerika-Linie und an den in den Aushängen bezeichneten sonstigen Stellen statt.

— **Verkehrsverbesserung Berlin-Velten-Kremmen.** Am 2. September ist der hochgelegte zweigleisige Betrieb auf der Teilstrecke Tegel-Schulzendorf aufgenommen worden. Die Verkehrsverhältnisse haben dadurch eine wesentliche Verbesserung erfahren. Die im Jahre 1921 aufgenommenen Hochlegungsarbeiten für die Strecke Tegel-Hennigsdorf sind trotz der Ungunst der Verhältnisse so gefördert worden, daß der Dammkörper bis zur Havel mit sämtlichen Bauwerken fast fertiggestellt ist. Die zum Uebergang des zweiten Gleises über die Havel erforderliche Brücke geht in ihren Widerlagern der Vollendung entgegen. Die Absenkung der Brückenpfeiler mittels Druckluftverfahrens war eine besondere technische Leistung. Der im Vorjahre erbaute Wasserturm ist bereits im Betriebe. Wenn nicht unerwartete Hindernisse eintreten, kann die Hochlegung der Strecke bis zur Havel im nächsten Jahre vollendet sein.

— **Geldsammlungen auf den Bahnhöfen.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hat genehmigt, daß in der Zeit vom 15. September bis 15. November 1924 an zweimal zwei Tagen für Zwecke der Bahnhofsmission in den nicht abgesperrten Teilen der Bahnhöfe Geldsammlungen veranstaltet werden, soweit dadurch die glatte Abwicklung des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Die örtlichen Bahnhofsmissionen müssen die Sammeltage rechtzeitig vorher dem Bahnhofsvorstand melden. Die Genehmigung ist lediglich mit Rücksicht auf das segensreiche Wirken der Bahnhofsmission auf den Bahnhöfen erteilt worden. Eine Genehmigung weiterer Sammeltage in diesem Jahr kommt nicht in Frage. Es ist streng untersagt, selbständig Sammlungen zuzulassen, die nicht von der Hauptverwaltung ausdrücklich genehmigt sind. Sofern sich bei der vorstehend zugelassenen Sammlung der Bahnhofsmission auf einzelnen Bahnhöfen grobe Unzuträglichkeiten herausstellen, ist das Weitersammeln alsbald zu verbieten.

— **Die Tarife der Verkehrsunternehmungen.** Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hielt am 6. d. M. im Anschluß an den Kongreß des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereins in Bad Homburg v. d. H. seine diesjährige Hauptversammlung ab. Wie die B. B. Ztg. berichtet, nahm die Versammlung gegenüber der vielfach in der Öffentlichkeit erhobenen Forderung auf Abbau der Beförderungspreise einstimmig die folgende Entschließung an: „Angesichts der heruntergewirtschafteten Bahnlinien und Betriebsmittel, des Verlustes der Erneuerungsmittel und der Erhöhung der Selbstkosten, verstärkt durch eine vermehrte, zur Zeit unübersehbare Belastung mit öffentlichen Abgaben ist ein Abbau der gegenwärtigen Tarife eine Unmöglichkeit und mit dem im Interesse der gesamten Volkswirtschaft unbedingt notwendigen Wiederaufbau der Verkehrsmittel unvereinbar.“ Eine diese Stellungnahme begründende Denkschrift wird von dem Verein bearbeitet und allen maßgebenden Stellen zugeleitet werden.

— **Eisenbahntechnische Tagung.** Den Auftakt zur Tagung der Eisenbahntechnik und zur großen Eisenbahntechnischen Ausstellung in der Zeit vom 21. September bis 5. Oktober auf dem Rangierbahnhof Seddin bildete eine Vorbesprechung, die am Freitag im Ingenieurhause abgehalten wurde. Eines jedenfalls konnte man aus der Besprechung mit nach Hause nehmen, schreibt die B. B. Ztg., die Ausstellung sowohl wie die Tagung der Eisenbahningenieure werden auf verkehrstechnischem Gebiete von einer Bedeutung sein, wie sie bei der umfassenden Umstellung der ganzen Eisenbahnwirtschaft geboten ist, und tatsächlich Großes und nie Vorgeführtes bieten.

Die Tagung wird veranstaltet vom Reichsverband deutscher Ingenieure in engster Verbindung mit der Reichsbahn. Wie Professor Dr. Matschoß ausführte, werden in der Technischen Hochschule und in der Krolloper etwa 50 Vorträge der bedeutendsten Fachwissenschaftler alle Fragen erörtern, die für die Bahntechnik von Bedeutung sind. Im Vordergrund des Interesses steht natürlich die Frage, wie die höchstmögliche Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnbetriebe erreicht werden kann, ohne die Interessen der Allgemeinheit zu beeinträchtigen.

Denselben Gedanken wird die großzügige Ausstellung in Seddin verfolgen. Es soll natürlich nicht, wie Geheimrat Klingenberg betonte, eine Art Verkehrsmesse werden, sondern eine nach fachwissenschaftlichen Gesichtspunkten geordnete Ausstellung, die auch dem Laien verständlich ist. Daß die Industrie größtes Interesse an dem Unternehmen hat, ist verständlich, denn gerade die Großindustrie wird reiches Material zur Ausstellung bringen. So werden etwa 120 Lokomotiven und Triebwagen im Betriebe vorgeführt, darunter auch eine riesige Krupp-Turbo-Lokomotive (vgl. den Aufsatz hierüber an anderer Stelle dieser Nummer) und eine schwere P 12-Lokomotive. Es ist dies die stärkste D-Zug-Maschine, die bisher im Bahnbetrieb vorhanden ist. Elektrische Lokomotiven, Personen- und Güterwagen aller Art, die modernen Selbstentlade-Güterwagen, die 50 bis 60 t Ladung fassen, die modernen Rangiereinrichtungen, Modelle für Weichenstellung, für Signal- und Sicherheitsvorrichtungen sind gleichfalls vorhanden.

Um der Neuzeit zu entsprechen, werden Filmvorführungen die moderne Verkehrseinrichtung anschaulich darstellen. Der als Probebild gezeigte Film über eine Fahrt der Puffing-Billy-Lokomotive, der ersten Lokomotive der Welt*) erregte viel Aufsehen. Wenn auch nicht gerade Biedermeiertracht und Zylinderhut für das Fahrpersonal die geeignete Kleidung darstellen dürften. Reichsbahndirektionspräsident Hammer sprach dann noch in seiner launigen Weise und schilderte die Zukunft des bisherigen Reichsverkehrsministeriums, das ja an sich nach der Änderung der Eigentumsverhältnisse bei der Reichsbahn kein Reichsverkehrsministerium mehr sein kann. Aber vielleicht ist die Meinung des Verkehrsministers Oeser die rechte, daß aus dem Verkehrsministerium ein Reichsministerium der öffentlichen Arbeiten erwächst.

— **Bremsversuchsfahrt anläßlich der Eisenbahntechnischen Tagung.** Um die Wirkung der deutschen Eisenbahnbremsen einem großen Kreise von Fachleuten aus allen Ländern vorzuführen, wird die Deutsche Reichsbahn anläßlich der Eisenbahntechnischen Tagung, die der Verein Deutscher Ingenieure vom 22. bis 27. September in Berlin veranstaltet, für die Teilnehmer dieser Tagung am 24. September eine Bremsversuchsfahrt auf der Strecke von Grunewald nach Belzig durchführen. Der Versuchszug wird aus 23 D-Zugwagen bestehen und von zwei Personenzuglokomotiven der Gattung P 8 befördert werden; bei einer Gesamtlänge von 512 m beträgt das Gewicht des gesamten Zuges 1255 t. Auf dieser Fahrt werden die verschiedenen Möglichkeiten, den Zug entweder zum Halten zu bringen oder seine Geschwindigkeit zu regeln, gezeigt werden. So wird auf Bahnhof Drewitz bei einer Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde eine Schnellbremsung vorgenommen, d. h. die höchste erreichbare Bremskraft wirkt in kürzester Zeit auf alle Fahrzeuge und der Zug kommt auf dem kürzesten Wege zum Halten. Ferner wird auf dieser Fahrt eine Betriebsbremsung gezeigt, durch die der Zug im ordnungsmäßigen Betriebe, so bei der Einfahrt in einen Bahnhof, zum Anhalten gebracht wird. Die Versuchsfahrt nimmt in Grunewald 8,40 Uhr vormittags ihren Anfang und führt bis Belzig, das um 10,20 Uhr erreicht wird. Die Rückfahrt von Belzig um 11 Uhr führt bis Seddin; hier schließt sich eine Besichtigung der eisenbahntechnischen Ausstellung an.

---

*) Der Film wurde erst vor kurzem bei einer Fahrt der im Deutschen Museum in München befindlichen Nachbildung — einer Stiftung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen — aufgenommen.

— Wünsche der Düsseldorfer Handelskammer zur Wiederherstellung der Reichsbahn. Die bevorstehende Übernahme der „Regie" durch die Reichsbahn hat die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf veranlaßt, der Reichsbahn eine umfangreiche Denkschrift mit den Wünschen zu unterbreiten, deren Erfüllung für die Wiederingangbringung der Wirtschaft notwendig ist. Aus den Ausführungen heben wir als wesentlich die folgenden hervor:

1. Organisation. Es ist wünschenswert, daß zunächst die Leiter sämtlicher Dienststellen ihre Ämter wieder übernehmen, auch wenn sie schon das Ruhestandsalter erreicht haben. Auf die Wichtigkeit der Besetzung der Betriebs- und Verkehrskontrolleurstellen, die die Verbindung zwischen Wirtschaft und Eisenbahnverwaltung herstellen, und auf deren Aufgabe bei der Wiederingangbringung des Verkehrswesens wird hingewiesen. Besondere Sorgfalt wird für die Auswahl der Tarif- und Verkehrsdezernenten bei den Direktionen gewünscht und der häufige Wechsel in diesen Dezernaten als nicht glücklich bezeichnet. Ferner wird eine Vergrößerung der Zuständigkeit und Selbständigkeit bei den Ämtern und Dienststellen gewünscht.

2. Gütertarif. Eine erhebliche Senkung der Frachten dergestalt, daß eine möglichste Ausgleichung der Tarife an den Vorkriegsstand hergestellt wird, ist unbedingt nötig. Namentlich die Frachtsätze auf nahe Entfernungen sind außerordentlich hoch, wodurch auch der Hafenverkehr benachteiligt wird und die stark fallende Staffel auf weite Entfernungen einen Wettbewerb des Wasserweges unmöglich macht. Die wiederholt gestellte Forderung der Wirtschaft auf Erstellung besonderer Wasserumschlagstarife wird unterstrichen. Auf die Ablenkung des Güterverkehrs von den Wasserstraßen durch die Schaffung der Seehafen-Ausnahmetarife wird hingewiesen. Eine Ermäßigung der Standgelder gerade für die Zeit der Wiederingangbringung der Wirtschaft wird als nötig bezeichnet, ebenso die Ermäßigung des zehnprozentigen Gewichtszuschlages für die Beförderung in gedeckten Wagen. Für die Dienststellen wird gewünscht, daß sie bei der Wiederaufnahme des Betriebes sofort mit ausgebessertem Tarifmaterial versehen werden.

3. Personentarif. Hier wird besonders der Wunsch geäußert, daß der Angestellten- und Arbeiterverkehr möglichst billig gestaltet werde.

4. Güterverkehr. Die Leitungsvorschriften müßten der Allgemeinheit mehr zugänglich gemacht werden. Namentlich für den Auslandsverkehr hat sich die Unkenntnis der Leitungsvorschriften als besonders nachteilig erwiesen, da in den Frachtpapieren die Zollkontrollstellen angegeben werden müssen und die Angabe einer nicht an dem kürzesten Leitungsweg gelegenen Kontrollstelle zu erheblichen Frachtverteuerungen führt. Für das Frachtstundungsverfahren wird insbesondere die Wiedereinführung der monatlichen Zahlung empfohlen sowie, daß die Sicherheit auf eine andere Grundlage gestellt wird. Zur Unterstützung der Nachforschung nach verlorengegangenen Gütern wird die Einreichung einer Liste der im gesamten Reichsbahnbetrieb überzähligen Güter empfohlen, die dem Tarif- und Verkehrsanzeiger beizugeben wäre. Man wünscht Klarheit darüber, ob die Reichsbahn in die von der Regie abgeschlossenen Frachtverträge eintritt, namentlich dann, wenn es sich um verlorengegangene oder beschädigte Güter handelt. Ferner wird gewünscht: die Besetzung der Güterabfertigungen mit kundigem Personal auch während der Mittagszeit, die Wiedereinführung der Gestellungs- und Abholzeiten wie früher, die möglichst weite Ausdehnung der standgeldfreien Ladefristen, wenigstens solange, bis der Verkehr sich wieder in normalen Grenzen abspielt, Erneuerung der Privatanschlüsse, die während der Regieverwaltung nicht ausgebessert wurden, Entgegenkommen der Reichsbahn bei der Bezahlung der Gebühren und Mieten gegenüber denjenigen Anschlußinhabern und Lagerplatzmietern, die bereits an die Regieverwaltung Zahlungen geleistet haben.

5. Personenverkehr. Oberster Grundsatz muß sein, daß alle Züge wieder so fahren, wie vor dem Ruhreinbruch. Das gilt vor allem hinsichtlich derjenigen Züge, die durch die Nachbarbezirke geleitet worden sind und die jetzt nach den Wünschen gewisser Kreise, die während der Ruhrbesetzung auf diese Weise bereits einen erheblichen Gewinn auf Kosten des besetzten Gebietes gehabt haben, diesen dauernd verloren gehen sollen. Im übrigen werden für den Personenverkehr eine große Zahl von Wünschen für die verschiedenen Strecken vorgebracht.

6. Unter Sonstige Maßnahmen wird vor allem die Regelung von Leistungen und Lieferungen und Reparaturen an Firmen des besetzten Gebietes gewünscht.

— Der Bund deutscher Verkehrsvereine hielt vor einigen Tagen in Nürnberg in Verbindung mit einem allgemeinen deutschen Verkehrstag seine Hauptversammlung ab, die aus allen Teilen Deutschlands stark besucht war. Wie die „Ostd. Wirtschaftsztg." mitteilt, wurde im Rahmen der Tagesordnung u. a. der Vorortverkehr behandelt. Bürgermeister Dr. Wittgenstein, Vegesack, der Vorsitzende des Deutschen Ausschusses für Vorortverkehr, berichtete über die Besprechungen im Reichsverkehrsministerium, die zu einigen Erfolgen — Ausdehnung der Sonntagskarten u. a. vom Lande nach der Stadt, günstige Berechnung der Zeitkarten — geführt, aber noch keine Lösung der namentlich für die Großstädte wichtigen Frage gebracht haben. Es müßten vor allem die Monatsnebenkarten eingeführt werden und weiter billige Dutzendkarten (Fahrscheinblocks). Der Leiter des Breslauer Verkehrsamtes wies an der Hand von eingehenden Unterlagen darauf hin, daß die Vorortverkehrsfrage durch die Einführung von Triebwagen, die den Verkehr außerordentlich billig gestalten, gelöst werden könnte. Dr. Ing. Schmidt, Berlin, hielt einen Vortrag über die neuzeitlichen Triebwagen. Über die Ausdehnung der Sonntagsfahrkarten, die einer der Erfolge des Deutschen Ausschusses für Vorortverkehr sind, berichtete Direktor Hallama, Breslau, der u. a. bemerkte, daß noch immer nicht die billigen Mittwochskarten, wie vor dem Kriege, eingeführt seien und daß angestrebt werden müßte, wie in England die ausgedehnten Wochenendkarten einzuführen, die von Sonnabend mittag bis Montag mittag gelten. Erstrebt werden müsse, daß diese Wochenendkarten von jedem Ort nach jedem beliebigen Ort ausgegeben werden. Das werde einmal den Verkehr außerordentlich fördern und außerdem der Volksgesundheit zugute kommen. Der Syndikus des Reichsverbandes der deutschen Hotels Dr. Knapmann hielt einen eingehenden Vortrag über die Erleichterung des Ausländerverkehrs, die notwendige Änderung der Paßbestimmungen, Änderungen im Eisenbahntarife und im Automobilverkehr über die Grenze. Er führte insbesondere aus, daß der Visumzwang zwischen anderen Ländern bereits zum großen Teil aufgehoben sei und daß infolge der in Deutschland immer noch geltenden Bestimmungen die Ausländer Deutschland fern bleiben, wodurch der deutschen Wirtschaft viel Geld verloren geht, auch müßten die Eisenbahntarife herabgesetzt werden. In anderen Ländern reise man viel billiger. Beispielsweise koste eine Fahrkarte von Basel nach Amsterdam durch Frankreich ebensoviel, wie eine Fahrkarte von Basel nach Frankfurt (Main). In der Erörterung wurde von dem Berliner Vertreter auf das großzügige Entgegenkommen hingewiesen, das im Auslande dem Reiseverkehr gezeigt wird, so z. B. in Italien, wo bei weiten Reisen Ermäßigungen bis zu 65 % gegeben werden. Auch in der Tschechoslowakei, wo jeder nach einem Bade Reisende in jedem beliebigen Zuge 33⅓ % Rabatt erhalte. Auf diese Weise werde der Verkehr in und nach diesen Ländern außerordentlich gefördert. Über den Abbau der Verkehrssteuern sprach Chefredakteur Landau. Es wurde von verschiedenen Seiten anerkannt, daß die Verkehrssteuern abgebaut werden müßten, weil durch sie das Reisen nach und in Deutschland außerordentlich verteuert wird. Über alle diese Fragen wurden Entschließungen gefaßt, die den in Betracht kommenden Stellen mit eingehender Begründung überreicht werden sollen.

Die nächste Tagung findet in Krummhübel (Riesengebirge) Mitte nächsten Jahres statt. Im Herbst nächsten Jahres wird eine Werbungsreise durch das Gebiet von Wiesbaden bis Düsseldorf veranstaltet. Der bisherige Vorstand des Bundes deutscher Verkehrsvereine wurde wiedergewählt. Nebenbei tagte noch die Arbeitsgemeinschaft leitender Verkehrsbeamten.

— Der bremische Seeschiffsverkehr. Die rückläufige Bewegung des Schiffsverkehrs in den deutschen Seehäfen hat leider auch im August noch angehalten. Auch der bremische Verkehr ist wieder davon betroffen. Es kamen für bremische Rechnung insgesamt an: Im August 1924 370 Schiffe mit 387 820 N.-R.-T. gegen 350 Schiffe mit 413 576 N.-R.-T. im Juli 1924 und 442 Schiffe mit 479 060 N.-R.-T. im August 1923. Abgegangen sind im August 1924 430 Schiffe mit 412 144 N.-R.-T. gegen 364 Schiffe mit 403 302 N.-R.-T. im Juli 1924 und 493 Schiffe mit 553 348 N.-R.-T. im August 1923.

Österreich.

— Der Winterfahrplan 1924/25. Die schon im Sommerfahrplan der Österreichischen Bundesbahnen eingetretene wesentliche Beschleunigung der D- und Schnellzüge wird in der Winterfahrordnung noch weiter gesteigert. So wird beispielsweise die Fahrtdauer des Zuges D 405 in der Strecke Wien Westbahnhof-Passau, um weitere 13 Minuten, des Zuges D 406 in der Gegenrichtung um 30 Minuten, des Zuges D 205 in der Strecke Wien Westbahnhof-Innsbruck um 30 Minuten, des Zuges D 206 in der Gegenrichtung um 55 Minuten, des Zuges 201 Wien-Innsbruck um 40 Minuten und des Zuges 202 Innsbruck-Wien um 55 Minuten gegenüber den entsprechenden Zügen der derzeit gültigen Sommerfahrordnung gekürzt.

Die Züge D 309 und D 310 Budapest-Wien-Innsbruck-Zürich-Paris und umgekehrt werden wie im Sommerfahrplan durch das Gesäuse fahren, so daß die Strecke Amstetten-Selzthal-Bischofshofen heuer auch im Winterfahrplan über ein Schnellzugpaar verfügen wird, was in den letzten Jahren nicht der Fall war.

Bei den Reisen in das Salzkammergut muß vom 1. Oktober ab während der Dauer des Winterfahrplanes in Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning umgestiegen werden, weil die auf der Hauptstrecke laufenden Wagen nur für Dampfheizung eingerichtet sind. Die Wagen der Salzkammergutstrecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim werden elektrisch geheizt werden. Durch die elektrische Zugförderung im Salzkammergut konnten wesentliche Kürzungen in den Fahrzeiten eintreten.

Besonders beschleunigt wurde Zug D 405 Wien-Passau-Leipzig-Berlin, bei dem die Abfahrt von Wien um 2 Stunden 5 Minuten später als heute, das ist um 16 Uhr 10 Minuten, bei gleichbleibender Ankunft in Berlin festgesetzt wurde. Gegenüber dem vorjährigen Winterdienst bedeutet dies eine Verringerung der Reisedauer Wien-Berlin um 3 Stunden 10 Minuten. In der Gegenrichtung wird der Zug D 406 von Berlin um 30 Minuten später als derzeit abfahren und in Wien bereits um 14 Uhr 40 Minuten ankommen, wodurch die gegenwärtige Reisedauer Berlin-Wien um 2 Stunden 10 Minuten gekürzt wird.

Vollständig neu geschaffen wurde eine durchlaufende Schnellzugverbindung zwischen Polen und Italien über Wien-Tarvis. Vom 1. Oktober d. J. an wird nämlich im Anschluß an den von Warschau um 6 Uhr 15 Minuten früh in Wien Ostbahnhof eintreffenden Zug D 210 ein neuer Schnellzug von Wien Ostbahnhof ab 7 Uhr 15 Minuten über Gramatneusiedl-Ebenfurth-Wiener-Neustadt-Semmering-Leoben-Klagenfurth-Tarvis nach Italien mit durchlaufenden Wagen nach Genua und Rom geführt werden. Dieser Zug stellt gleichzeitig auch eine neue Tagesverbindung Wien-Venedig dar (Venedig an 22 Uhr 45 Minuten). Diese Züge finden in Wien Ostbahnhof auch günstige Anschlüsse von und nach Budapest. Es gelangen daher auch durchlaufende Wagen Budapest-Wien-Mailand-Genua zur Neueinführung.

Im kommenden Winterfahrplan werden ferner zwischen Wien Franz Josefsbahnhof und Eger über Gmünd die Züge D 3/57 und 58/D 4 dreimal wöchentlich geführt werden. Dadurch wird zum erstenmal seit dem Jahre 1918 wenigstens an drei Tagen der Woche auch im Winter eine unmittelbare Schnellzugsverbindung zwischen Wien, Budweis, Pilsen, Marienbad, Karlsbad und Eger bestehen.

— **Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.** Vom 5. September an werden die mit dem Stempelaufdruck „Amorties 1923" versehenen Obligationen der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (vormals Südbahngesellschaft), welche für die in den Jahren 1919 bis 1922 einschließlich verlosten 5prozentigen Obligationen Serie B ausgegeben wurden, mit einem Betrag von 17 U. S.-Dollar 36 Cent unter Berücksichtigung der Währungsvorschriften der in Betracht kommenden Länder eingelöst.

— **Ministerialrat Ingenieur Robert Meixner †.** Am 3. September ist Ministerialrat Ingenieur Robert Meixner im Alter von 45 Jahren einem schweren Leiden erlegen. Er gehörte in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen dem Elektrizitätsdienst an, wo er nach dem gleichfalls frühzeitigen Tode des Ministerialrats und Professors Ingenieur Dr. Rudolf Sanzin im Juni 1922 zur Leitung der Abteilung für Konstruktion und Beschaffung elektrischer Lokomotiven berufen wurde. Hier kamen Meixner die reichen Erfahrungen, die er bei vieljähriger Verwendung im Außendienst erworben hatte, besonders zustatten. Als überzeugter Anhänger der elektrischen Zugförderung hat sich Meixner mit fachmännischem Geschick und wahrhaft aufopferungsvollem Fleiß seiner neuen bedeutsamen Aufgabe hingegeben und hat an der Geistesarbeit, die dem Baue auf der Arlberglinie und der Salzkammergutlinie verkehrenden elektrischen Lokomotiven zugrunde liegt, hervorragenden Anteil.

Ungarn.

— **Die Reformarbeiten der Königlich ungarischen Staatsbahnen.** Wie wir an dieser Stelle berichtet haben, befassen sich auch die ungarischen Staatsbahnen mit der Neuordnung der Verwaltung und der Geschäftsführung. Die Umgestaltung wird schrittweise durchgeführt.

Außer dem Inslebentreten des neuen Tarifsystems wurden in der jüngsten Zeit zahlreiche Verfügungen getroffen, die berufen waren, nicht nur die finanzielle Lage der Staatsbahnen unmittelbar zu bessern, sondern auch deren Geschäftsgang rascher, einfacher und wohlfeiler zu gestalten.

Da sich die Bedeutung der einzelnen Linien infolge der in den Grenzen des Landes eingetretenen Verschiebung geändert hat, war es nicht begründet, die bisherigen Rahmen aufrechtzuerhalten. Aus diesem Grunde wurden zahlreiche Ämter des äußeren Dienstes (eine Betriebsleitung, Klasseningenieurämter, Heizhäuser, Materialiendepots) eingezogen, zusammengelegt und gleich zahlreichen Stationen deklassifiziert. Diese Verfügungen bedeuten eine ansehnliche Ersparnis an Personal und Ausgaben, ohne daß die Abwicklung des Verkehrs, die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes, die Ansprüche des verfrachtenden und des reisenden Publikums darunter gelitten hätten. In entsprechendem Maße wurde auch für die Herabsetzung des großen Personalstandes der Zentraldirektion Sorge getragen.

Ähnlich ist die Lage auch hinsichtlich der Gliederung der Direktion. Im Jahre 1921 hatte die Direktion 76 Abteilungen, im Jahre 1923 52, heute beträgt deren Zahl 40 und nach der in Arbeit befindlichen neuen Verwaltungsordnung geplanten Einteilung wird die Zentraldirektion sich in 21 Abteilungen gliedern. Es ist zu hoffen, daß durch die im Verwaltungsdienste durchzuführenden weiteren Vereinfachungen bei Beschleunigung des Geschäftsganges noch eine weitere namhafte Kostenersparnis erzielt werden wird.

Im letzten Friedensjahre 1913 betrug in Großungarn auf den durch die Staatsbahnen verwalteten Linien (rd. 18 732 km) der systemisierte Personalstand 67 346 Personen, heute aber beträgt er bei einer Linienlänge von 7306 km 31 484 Personen. Die Länge der Linien hat um 60,9 %, der Personalstand aber um 53,2 % abgenommen. Haben die Staatsbahnen sonach eine in geradem Verhältnis zur Linienlänge stehende Personalverminderung auch nicht erreichen können, so sind sie ihr doch tunlichst nahegekommen. Es kann jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß die infolge der sich auf die Budapester Zentrale stützenden Entwickelung des ungarischen Eisenbahnnetzes in Budapest untergebrachten größten und das meiste Personal erfordernden Dienstplätze mit Rücksicht auf die noch nicht endgültig ausgestalteten Verhältnisse zum mindesten vorläufig noch aufrechterhalten werden mußten.

Die Staatsbahnen vermochten nach den jüngsten Geschäftsergebnissen ihre Ausgaben in den Monaten Juli und August aus ihren Einnahmen zu decken. Sofern der Verkehr der Herbstmonate sich günstig gestaltet, steht zu hoffen, daß die laufenden Ausgaben auch in diesen Monaten in den Einnahmen der Eisenbahn ihre Deckung finden werden.

Die Investitionen werden sich nur auf den zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendigen Ersatz der zur Ausrangierung reifen Verkehrsmittel beschränken. Eigentliche Investitionen im großen Ausmaße werden erst in Frage kommen, wenn die Lage der Eisenbahnen sich vollständig ausgestaltet haben wird.

Die das Verhältnis wie überhaupt die Rechtsstellung der Staatsbahnen als Unternehmen zur Regierung regelnde Regierungsverordnung sowie die neue Verwaltungs- und Geschäftsordnungsinstruktion wurden vom Landes-Kommunikationsausschuß bereits durchberaten; jetzt wird über diese in den Ministerien für Finanzen und Handel verhandelt. Ihre nähere Beleuchtung vor der großen Öffentlichkeit kommt erst in Frage, wenn die betreffenden Regierungsmaßnahmen erfolgen werden. Es kann aber schon heute festgestellt werden, daß nach dem neuen System in der Leitung, Führung und in der Versehung des Betriebes der Staatsbahnen bei voller Wahrung der öffentlichen Interessen in erster Reihe die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit des Betriebes und der individuellen Verantwortlichkeit in der weitestgehenden Weise zur Geltung kommen werden.

— **Direkter Personenverkehr zwischen Österreich und Rumänien durch Ungarn.** Am 1. August d. J. ist im Personen- und Gepäckverkehr zwischen den obengenannten Staaten durch Ungarn ein direkter Tarif ins Leben getreten. In diesem Tarife sind in Ungarn nur die Strecken Hegyeshalom-Lökösháza und Hegyeshalom-Biharkeresztes aufgenommen. Direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckverrechnung kann nur auf österreichischen und rumänischen Stationen geschehen.

— **Direkter Personenverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Italien durch Ungarn.** Am 15. Juli d. J. ist im Personen- und Gepäckverkehr zwischen den genannten Staaten durch Ungarn, Österreich, Deutschland und Südslawien ein neuer Tarif ins Leben getreten. In diesem Tarife wurde von den in Ungarn gelegenen Linien die Strecke Oroszvár-Hegyeshalom-Szombathely-Gyékényes aufgenommen. Direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckverrechnung kann nur zwischen italienischen und tschechoslowakischen Stationen stattfinden.

— **Tariferhöhung der ungarischen Dampfschiffsgesellschaften.** Mit Rücksicht auf die Einführung des in Goldkronen aufgestellten Tarifs der Eisenbahnen, haben auch die Dampfschiffsgesellschaften ihren Tarif erhöht. Als Grundsatz wurde geltend gemacht, daß die I. Klasse der Schiffe nicht höher ist, als die II. Klasse der Personenzüge und die Bergfahrt billiger gerechnet wird als

die Talfahrt. So kostet die Reise von Budapest nach Wien I. Klasse 144 000 ung. Kronen, von Wien nach Budapest 200 000 ung. Kronen; Schlafraum nach Einrichtung 72 000—162 000 Kr., für die Benutzung des Bettzeuges 27 000 Kr. Staatsangestellte genießen weitgehende Begünstigung.

Übrige europäische Länder.

— Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Dänemark. Am 18. Juli wurde die 10 km lange Strecke Helsinge-Tisvildeleje der dänischen Privatbahn Hilleröd-Gilleleje dem Verkehr übergeben. Tisvildeleje ist ein am Kattegat gelegener, von Kopenhagenern gern aufgesuchter Badeort, den man bisher nicht mit der Eisenbahn erreichen konnte. Mit besonderen Schnellzügen erreicht man Tisvildeleje bereits in genau 2 Stunden von Kopenhagen (61 km). — Am 1. August wurde die 25 km lange Strecke Silkeborg-Kjellerup der dänischen Privatbahn Silkeborg-Kjellerup-Rödkjärsbro (Jütland) in Betrieb genommen.

— Dampferlinie Fredrikshavn-Gotenburg. Die dänische Dampfschiffahrtsgesellschaft Der Forenede Dampskibsselskab in Kopenhagen hat am 1. September den Verkehr auf der seit 50 Jahren betriebenen Linie Fredrikshavn-Gotenburg eingestellt. In den letzten Jahren konnte sich diese Linie nur noch durch den jährlichen Zuschuß des dänischen Staates in Höhe von 60 000 ℳ halten. Nach Ansicht des zuständigen dänischen Ministeriums hat diese Linie zu sehr an Bedeutung verloren. In den Jahren ihrer Entstehung spielte sie eine große Rolle für den Verkehr von Norwegen und Westschweden nach Dänemark und Deutschland, der sich aber jetzt fast ausschließlich der Eisenbahnlinie Gotenberg-Malmö bedient. Heute kommt die Linie höchstens noch für den Reisendenverkehr im Sommer von den norddänischen Seebädern nach Südschweden in Frage. Doch dürfte hierfür der Umweg über die Eisenbahnfährverbindung Hälsingborg-Hälsingör mit ihren günstigen Anschlüssen durchaus erträglich erscheinen.

Nunmehr hat sich eine schwedische Schiffahrtsgesellschaft Hallands ångbåts a. b., bereit erklärt, vom 1. Oktober d. J. eins ihrer Schiffe in den Dienst dieser Linie zu stellen. Bei den ungünstigen wirtschaftlichen Ergebnissen dieser Linie, die auch auf Unterstützung des schwedischen Staates nicht rechnen darf, wird kaum mit einem langen Bestehen dieser neuen Linie zu rechnen sein.

— Winterfahrplan der schwedischen Staatsbahn. Im Gegensatz zu den Vorjahren ist der Winterfahrplan der schwedischen Staatsbahn diesmal bereits am 1. September in Kraft getreten. Wesentliche Fahrplanänderungen fanden nicht statt. Das eine Zugpaar des doppelt geführten Nachtschnellzuges Stockholm-Malmö ist eingezogen, wodurch die Abfahrt nach Berlin bereits um 7.55 (statt 8.25) mit dem bisher für den innerschwedischen Verkehr bestimmten Nachtschnellzug erfolgt. Die Ankunft in Saßnitz (12.50 mitt.) und Berlin (8.37 abends) bleibt unverändert. In der Richtung nach Stockholm erfolgt die Ankunft wie bisher 9.20 vorm. In diesem Falle wird der innerschwedische Verkehr auch auf diesen sog. Auslandszug verwiesen. In Fortfall kam ferner das zweite Nachtschnellzugpaar nach Nordschweden (an Stockholm 8.55, ab Stockholm 7.45 abends) und ferner ein Schnellzugpaar zwischen Malmö und Gotenburg mit Anschlüssen von Kopenhagen (Malmö ab 2.25, Kopenhagen ab 1.10, Gotenburg an 9.15 abends, sowie Gotenburg ab 8.02, Kopenhagen an 3.48, Malmö an 2.24). Die Nachtverbindung Malmö-Berlin (Malmö ab 9.53 abends, Berlin Stettiner Bhf. an 9.31 und Berlin Stett. Bhf. ab 7.45 abends, Malmö an 7.32) mit Schlafwagen Berlin- und Hamburg-Malmö wird noch bis zum 30. September aufrechterhalten. Die übrigen Änderungen (in der Hauptsache nur Fortfall der Sommerzüge) sind für den internationalen Verkehr ohne Bedeutung.

— Erleichterte Einreise nach Schweden. Der Schwedische Verkehrsverband, der sich die Förderung des Reiseverkehrs sehr angelegen sein läßt, versucht beim schwedischen Auswärtigen Amt Erleichterungen bei der Sichtvermerkserteilung, insbesondere auch eine Herabsetzung der Gebühren zu erzielen. Diese betragen für Deutsche gegenwärtig noch 17,50 ℳ, bei Zahlung in Kronen 14 Kr. bei einem Aufenthalt bis zu einem Monat, darüber hinaus sogar 23 Kr. Der Verband weist mit Recht darauf hin, daß die verminderten Visaeinnahmen stark durch die erhöhten Einnahmen infolge der Steigerung des Reiseverkehrs aus dem Auslande infolge Verzichts auf das Visum oder Herabsetzung der Gebühren aufgewogen werden dürften. Es ist wirklich zu wünschen, daß diese Eingabe Erfolg haben möge; denn der Verkehr auf der Saßnitzlinie leidet noch stark unter diesen Paßhindernissen. Bei den jetzigen stabilen Verhältnissen in Deutschland dürften dem Abbau des Paßvisums für Deutsche in Schweden keine Hindernisse entgegenstehen, so daß es, wie bereits im Verkehr mit England, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Spanien, der Schweiz und Italien, auch im Verkehr mit Deutschland in Fortfall kommen könnte.

— Verstaatlichung einer schwedischen Privatbahn. Die südschwedische Privatbahn Kävlinge-Örtofta-Sjöbo (45 km) hat bei der öffentlichen Versteigerung 1,3 Mill. Kr. erbracht und ist vorläufig in Staatsbesitz übergegangen. Diese Linie weist seit Jahren Betriebsverluste auf und schuldete dem schwedischen Staat 2,5 Mill. Kronen. Mit dieser Linie sind seit dem 1. Mai 1914 insgesamt 479 km verstaatlicht worden (vgl. S. 275 d. Ztg.).

— Eröffnung zweier schwedischer Staatsbahnen. Mit der Eröffnung der an die Inlandsbahn in Sveg anschließenden Linie Sveg-Hede (etwa 70 km) und der Verbindungsbahn zwischen Inlandsbahn und der nördlichen Stammbahn Forsmo-Hoting (etwa 120 km) ist in den nächsten Wochen zu rechnen.

— Kohlenbezug der schwedischen Staatsbahnen. Wie in den Vorjahren werden die schwedischen Staatsbahnen auch in diesem Jahre einen Teil ihres Kohlenbedarfs aus den schwedischen Kohlengruben auf Spitzbergen decken. Kürzlich traf die erste diesjährige Sendung in Malmö ein. Der größte Teil wird jedoch aus dem Ausland bezogen. Von den 29 500 t Kohlen, die die schwedische Staatsbahn für die nächsten Monate bestellt hat, wird England 17 500 t und Deutschland (Ruhrgebiet) 12 000 t liefern.

— Herabsetzung polnischer Durchfuhrtarife. Nach einer Bekanntmachung im „Dziennik Ustav" Nr. 72 erfolgt für die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1924 die Berechnung der Frachten im Durchfuhrverkehr mit Getreide und Hülsenfrüchten nach Punkt 2 des ermäßigten Eisenbahntarifes unter der Bedingung, daß der Absender die Ausfuhr aus Polen nachweist und mindestens 150 Wagen monatlich aufgibt. Die Eisenbahnfrachten werden im allgemeinen bei der Aufgabestation, bei Transporten nach Danzig an diesem Orte nach Klasse 4 für die ganze Entfernung bezahlt. Die 20prozentige Ermäßigung wird von derjenigen Eisenbahndirektion zurückvergütet, in deren Bereich sich die Station befindet, auf welcher die Einfuhr nach Polen erfolgt. Diese Ermäßigung gilt für den rumänisch-deutschen und tschechoslowakischen Durchgangsverkehr von der polnischen Grenze bei Sniatyn-Zalucze an die Grenze bei den Stationen Kaczory (Erpel), Drawski-Mlyn, Zbonszyn (Bentschen), Leszno (Lissa), Makoszowy (Makoschau) un Zebrzydowice sowie nach Danzig-Neufahrwasser-Freibezirk-Weichselbahnhof-Zollinland-Holm-Kaiserhafen. — Für dieselbe Zeit gilt für den tschechoslowakisch-deutsch-rumänischen Durchgangsverkehr mit Eisenwaren und Maschinen der Tarif der Klasse 5, und zwar für den Verkehr von der polnischen Grenze bei Zebrzydowice und Chewzie nach der polnischen Grenze bei Sniatyn-Zalucze. Ferner wird für den russisch-deutsch-tschechoslowakischen Durchgangsverkehr mit Eiern für bestimmte Grenzstationen und unter gewissen Bedingungen für den gleichen Zeitraum die Fracht nach Punkt 2 des ermäßigten polnischen Eisenbahntarifs berechnet.

— Die Erhöhung der russischen Eisenbahntarife. Um die außerordentlich schwierigen Finanzverhältnisse der russischen Eisenbahnen zu verbessern, hatte, wie schon in Nr. 37, S. 712 d. Ztg. erwähnt, das Verkehrskommissariat eine neue allgemeine und gleichmäßige Erhöhung der Personen- und Gütertarife um 10 % angeregt. Nunmehr hat sich, wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg." meldet, die Staatsplankommission mit dem Vorschlage befaßt und ihn in dieser Form abgelehnt. Dagegen ist folgende Regelung der Frage getroffen worden: Die Tarife für Körnerfrüchte, Mehl und Grützen, die Mehrzahl der Tarife der industriellen Rohstoffe, die Tarife für Wolle (mit Ausnahme der Merinowolle) und die Tarife für alle Heizstoffe (mit Ausnahme von Holz) bleiben unverändert in Geltung. Die Tarife für Holz werden um 20 % erhöht, die Tarife auf Petroleum, Manufakturwaren, Fertigfabrikate der Webwaren- und Gummiindustrie und anderer Zweige der leichten Industrie werden um 10 % erhöht. Desgleichen die Tarife für Fleisch, Butter, Fett und Käse. Die Tarife der Fertigfabrikate der Schwerindustrie werden im Ausmaße um 3 bis 5 % erhöht. Die Frage der Erhöhung der Ausfuhrtarife ist zurzeit zurückgestellt. Man erwartet auch hier eine geringe Erhöhung um ½—1 %. Die Personentarife sollen gleichfalls, und zwar vom 1. Oktober um 7 % erhöht werden.

— Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Im Juni d. J. wurden befördert: 19 157 993 Personen (+ 2 324 753 gegenüber dem Vormonat), 10 578 t Gepäck und Expreßgüter (+ 1484 t) und 4 073 334 t (— 362 915 t) Frachtgut. Die Betriebseinnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 75 387 915 Kc. (+ 13 497 222), aus dem Güterverkehr 216 638 361 Kc. (— 26 389 792); die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 292 026 276 Kc. (— 12 892 570). Im ersten

Halbjahr 1924 wurden befördert: über 95 Millionen Personen, über 45 000 t Gepäck und Expreßgüter und über 25 000 000 t Güter. Die Gesamteinnahmen betrugen in diesem Halbjahr beim Personen- und Gepäckverkehr über 354 Millionen und beim Güterverkehr über 1400 Millionen tschech. Kronen.

— **Ein nationaler italienischer Wasserwirtschaftstag.** Auf Veranlassung des italienischen Wasserwirtschaftsverbandes wird vom 24. bis 27. Oktober in Mailand ein nationaler Wasserwirtschaftstag abgehalten werden. Die Hauptaufgabe der Tagung wird es sein, zu prüfen, ob die geltende italienische Gesetzgebung den Ansprüchen der modernen Wasserwirtschaftsprobleme noch entspricht oder nicht. Eingeladen sind nicht nur die Mitglieder des Verbandes, sondern alle italienischen Wissenschaftler, Techniker, Juristen, die sich für die wasserwirtschaftlichen Fragen interessieren, sowie auch die Männer der Praxis, Schiffahrtstreibende, Kraftwerkbesitzer usw.

— **Freizonen in den französischen Binnenhäfen.** Die Handelskammer von Lyon hat dem Wunsche Ausdruck verliehen, in den Binnenhäfen von Lyon, Straßburg und Paris Freizonen zu schaffen nach Art der Freizonen in den Seehäfen. Sie erhofft davon einen großen Aufschwung der Güterbewegung auf dem Wasserwege von der Rhone zum Rhein und umgekehrt.

Fremde Erdteile.

— **Über die Verkehrsverhältnisse auf Java und Sumatra (Deli)** lesen wir im N.R.Ct. folgendes. Im Gegensatz zu Sumatra ist die Bevölkerungsdichte in Java ziemlich groß, dazu kommt hier der starke Güterverkehr, den die Pflanzungen, namentlich die Zuckerkulturen mitbringen. Hier ist von Bedeutung, daß der Gummi für ein Hektar nur 700 kg Frachtgut dem Verkehr zuführt, der Zucker dagegen 18 000 kg, die Ölpalmenkultur in Zukunft etwa 3000 kg. Dazu kommt, daß an die Pflanzungsgebiete auf Java meist dichtbevölkerte Eingeborenengebiete grenzen, während in Deli noch sehr große Flächen wenig oder gar nichts aufbringen. Daher ist eine Ausdehnung der Delieisenbahnen nach Südsumatra und die Herstellung einer Verbindung mit den dortigen Eisenbahnen zurzeit kaum möglich. Anderseits aber ist die Eingeborenenbevölkerung in Deli kaufkräftiger als die javanische und schon mehr an die Eisenbahnen gewöhnt als auf Java, wo man die Eingeborenen noch immer schwer bepackt viele Kilometer zu Fuß zurücklegen sehen kann. Allerdings werden an einigen Stellen Javas hohe Löhne gezahlt, namentlich in der Zuckerindustrie. Im übrigen stehen die javanischen Staats- und Privatbahnen durchaus auf der Höhe, obgleich dort, ebenso wie auf Sumatra, die wirtschaftlichen Verhältnisse noch immer zu wünschen übrig lassen, und die Autoomnibusse auch hier argen Wettbewerb machen. In Deli ist man, was den Autowettbewerb anlangt, allerdings schon weiter als auf Java, wo man den Dienst vereinfachen und die Personentarife ermäßigen will, während man in Deli dem Wettbewerb durch bessere Ausgestaltung des Fahrplans zu begegnen sucht. Auch in Deli hat man erkannt, daß auch schon für den Eingeborenen Zeit Geld ist. Im übrigen erwartet man namentlich auf Java einen Aufschwung des Verkehrs durch die Zunahme der Kulturen, namentlich der Zuckerpflanzungen, die die Hauptrolle spielen, obwohl die Kaffeepflanzungen nach ihrem gänzlichen Verfall langsam, infolge der zunehmenden Preise, wieder sich zu beleben beginnen; den tiefsten Stand des Verkehrsrückganges hofft man jedenfalls überschritten zu haben. Auch scheint bei den Staatsbahnen ein neuer Geist einzuziehen, man sucht zu dezentralisieren, und mehr mit den Verfrachtern und Reisenden in Beziehung zu treten. Auch der Stadtverkehr nimmt zu, so sieht man in Semarang (Java) sogar ganz schwere, dreiachsige Autoomnibusse.

— **Eisenbahnprojekt in der Südafrikanischen Union.** Der Minister für öffentliche Arbeiten der Südafrikanischen Union hat einen Gesetzvorschlag zum Bau einer neuen Eisenbahn im nördlichen Zululand von M a t u b a - T u b a nach dem B e n g a l a - f l u ß (eine Strecke von 88 engl. Meilen) eingebracht.

— **Eisenbahnbauten in Südamerika.** Zum Bau von drei Eisenbahnstrecken hat die Regierung von Ecuador mit zwei ausländischen Unternehmern Verträge abgeschlossen, deren Durchführung aber noch davon abhängt, ob es gelingt, die zum Bau nötigen Mittel aufzubringen. Die Regierung hat sich schon einmal bemüht, für diese Bauten zusammen mit anderen Ausführungen auf dem gleichen Gebiete, eine Anleihe von 100 Millionen Sucres (etwa 200 Millionen Mark) aufzunehmen, aber ohne Erfolg, und so will man augenscheinlich die Aufbringung der nötigen Mittel den Unternehmern überlassen. Die erste von den in den Verträgen vorgesehenen Eisenbahnen, Quito-Esmeraldas, ist mit 2,5 Millionen Sucres veranschlagt, wovon schon 500 000 Sucres für die Vorarbeiten verausgabt sind. Weiter sehen die Verträge den Bau einer Eisenbahn von Sibambe nach Cuenca vor; sie führt durch ein Gebiet, dessen Besitz bis zum Jahre 1921 zwischen Ecuador und Peru streitig war; sie wird voraussichtlich eine der wichtigsten Verkehrsadern jener Gegend werden. Schon im Jahre 1907 wurde wegen des Baus dieser Strecke ein Vertrag mit einer deutschen Unternehmung abgeschlossen, es kam aber nicht zur Ausführung des Baus, und Verhandlungen nach Ablauf des Vertrags im Jahre 1917 verliefen ergebnislos. Die Eisenbahn soll aber nunmehr gebaut werden. Sie soll von der Eisenbahn Guayaquil-Quito ausgehen und ungefähr 150 km davon entfernt in Cuenca im südlichen Ecuador endigen. Die dritte Eisenbahn, Puerto Bolivar-Cunca-Loja, scheint von größerer Bedeutung als die beiden anderen, da sie eine Verbindung von Meer zu Meer schaffen wird. Von Puerto Bolivar am Stillen Ozean beginnend, wird sie den wichtigsten Binnenhafen Para in Brasilien erreichen, von dem aus Schiffsverbindung mit dem Atlantischen Ozean besteht. Neben Ecuador hat auch Chile lebhaftes Interesse an dieser Eisenbahn, die Gegenden mit reichen Naturschätzen erschließen wird; allerdings sind sie zum Teil noch nicht ausgiebig erforscht, doch steht so viel fest, daß sie von zahlreichen schiffbaren Flußläufen durchschnitten wird, die zusammen mit der Eisenbahn ein Netz von Verkehrsstraßen bilden können.

Bücherschau.

— **Reise- und Umzugskostenvorschriften für die Reichsbeamten.** Von W. B a r z, Ministerialamtmann im Reichsfinanzministerium, Verlag von Georg Barth, Berlin SW 61, Gitschiner Straße 13. In dem vorgenannten Verlage sind kürzlich in zweiter, verbesserter und erweiterter Auflage diese Vorschriften erschienen. Behörden, Beamte und Angestellte, vor allem jene, die Reise- und Umzugskostenangelegenheiten dienstlich zu bearbeiten haben, werden das Buch auch in seinem neuen Gewande als alten Freund und bewährten Ratgeber willkommen heißen.

Die Reise- und Umzugskostenvorschriften haben in der Nachkriegszeit das Schicksal vieler anderer Vorschriften geteilt, d. h. sie waren zur Anpassung an die jeweiligen Zeitverhältnisse fast täglich weitestgehenden Änderungen unterworfen, so daß der Überblick über die ohnehin schwierige Materie wiederholt verloren zu gehen drohte. Erst die mit Einführung der Rentenmark eingetretene Stabilisierung der deutschen Währung hat es den Verwaltungen ermöglicht, die Entschädigungen für Dienstreisen und Umzüge der Beamten nach Goldmark zu berechnen und auf diese Weise die früheren, klaren Wege wieder einzuschlagen. Barz hat sich unstreitig ein großes Verdienst dadurch erworben, daß er alsbald, nachdem stabile Verhältnisse zu einer allgemeinen Neuregelung und wesentlichen Vereinfachung auf dem Gebiete des Reise- und Umzugskostenwesens geführt haben, mit seinem Buche erscheint und uns ein für den praktischen Dienstgebrauch wertvolles Nachschlagewerk über den neuen Stand der einschlägigen Vorschriften bringt. Es ist anzuerkennen, daß ihm die übersichtliche Gestaltung und erschöpfende Zusammenfassung der vielseitigen Bestimmungen gelungen ist. Aus dem reichen Inhalte des 277 Seiten starken Buches sind für die Verkehrsverwaltungen als besonders wissenswert hervorzuheben: Die Reisekosten s o n d e r - vorschriften der Reichsbahn- und Wasserstraßenverwaltung sowie der Reichspost- und Telegraphenverwaltung.

Das Werk kann allen Verkehrsbeamten zur Anschaffung bestens empfohlen werden. P o p p e r.

— **Reisen in Schweden.** Ein äußerst geschmackvolles Heft, das den Reisenden nach Schweden unterrichten soll, hat der Schwedische Verkehrsverband in Stockholm unter dem Titel „Reisen in Schweden“ herausgegeben. Es ist mehr als eine bloße Übersicht, wie der norwegische Reiseführer oder das von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in Berlin herausgegebene Reisemerkbuch (vgl. V.-Ztg. 1924 S. 378). Es ist ansprechender, weil es nicht nur kleine Abbildungen der Hauptsehenswürdigkeiten wie dieses enthält. Es weist vielmehr gut ausgeführte Reproduktionen in fast Postkartengröße auf. Da Inserate jeglicher Art mit Ausnahme eines Hinweises auf die staatlichen Fahrkartenverkaufsstellen und Reisebüros der schwedischen Staatsbahnen fehlen, wirkt das Büchlein naturgemäß ansprechender. Unter dem Abschnitt „Einige Notizen über Schweden“ wird eine kurze Einführung über die klimatischen Verhältnisse gegeben, ein Überblick über die Geschichte, Naturschätze und Industrie, Wissenschaft und Kunst. Hieran schließen sich Beschreibungen der Hauptreisewege, illustriert mit Abbildungen der sehenswertesten Punkte. Man findet unter den Abbildungen u. a. die Mitternachtssonne, von einem Berge bei Kiruna (Lappland) ausgesehen, den Dom in Lund, Gotenburg mit den verschiedensten Bildern, Badeorte an der schwedischen Westküste, Götakanal, Stockholm, Upsala, Visby, Trachtenbilder aus Dalekarlien, schwedische Gebirgslandschaft in Jämtland und besonders Lappland (Lappenlager, Renntierherde mit Lappzelten, die nördlichste elektrische Eisenbahn der Welt, der Lapplandbahn). Das Heft wird kostenlos vom Svenska Trafikförbundet in Stockholm oder dem Schwedischen Reisebüro in Berlin W 8, Unter den Linden 22/3 (Passage) abgegeben. P.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 6. September 1924 starb in Harburg der

Geheime Baurat

Herr **Julius Sauerwein**

im 84. Lebensjahre.

Nach 14jähriger Tätigkeit bei der Oldenburgischen Staatsbahn und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft trat er im Jahre 1881 in den preußischen Staatseisenbahndienst über und verwaltete zuletzt von 1895 bis zu seinem im Jahre 1909 erfolgten Übertritt in den Ruhestand das Eisenbahn-Betriebsamt in Harburg.

Wegen seines liebenswürdigen Wesens wurde er von seinen Vorgesetzten und Untergebenen hochgeschätzt.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 12. September 1924. (1059)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1924 wird die normalspurige Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg mit den Bahnhöfen 4. Klasse Molzen, Oitzen, Weste (Kreis Uelzen), Stoitze, Zernien, Pudripp und Carwitz als Nebenbahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Alle Bahnhöfe, mit Ausnahme des Bahnhofs Carwitz, der für den Güterverkehr zunächst nicht eröffnet wird, besitzen Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen und sind je mit einem Lademaß ausgerüstet.

Die Bahnhöfe 4. Klasse Molzen, Oitzen, Weste und Pudripp haben feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung, die Bahnhöfe 4. Klasse Stoitze und Zernien fahrbare Viehrampen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1069)

Hannover, den 9. September 1924.
Reichsbahndirektion.

3. Schließung von Stationen.

Der Betrieb auf der Nebenbahn von Rheine nach dem Emshafen Rheine wird vom 30. September 1924 eingestellt. Die Ladestelle Rheine Emsufer wird an diesem Tage aufgehoben.

Münster (Westf.), 15. September 1924.
Reichsbahndirektion. (1070)

4. Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Tarifheft B vom 1. Oktober 1921.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist auf Seite 124 des Tarifes — Kilometertafel II — folgende Entfernung nachzutragen:

Bad Mergentheim-Kufstein . . 412 km.

„Nur gültig zur Frachtberechnung für die Beförderung von lebendem Geflügel, bei Aufgabe als Eilgut und bei Vorschrift des Bahnweges über Ulm-Crailsheim im Frachtbriefe.“ (1061)

München, den 12. September 1924.
Tarifamt d. D. R.-B. Gr.-B.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 werden die Frachtsätze in deutscher Währung:

a) Der regelrechten Tarifklassen,
b) für die im Heft C I b Abschnitt II Zuschlags- und Anstoßfrachten „Abteilung B. Einzelne Stationen“ bei einzelnen Stationen angegebenen Gebührenzahlen,
c) für die im Heft C I c in den Bestimmungen fast aller Stationen angegebenen Gebührenzahlen,
d) einer Anzahl Ausnahmetarife des Hefts C II,
e) der Ausnahmetarife 6 für Steinkohle usw.,
f) der Kürzungstafel für Nebenbahnen im Anhang des Hefts A,
g) der örtlichen Gebühren um 10 % ermäßigt.

Gleichzeitig wird der Gewichtszuschlag für die Beförderung von Gütern in bedeckten Wagen von 10 % auf 5 % herabgesetzt. Die bezüglichen Bestimmungen im Abschnitt A, Allgemeine Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B werden sinngemäß geändert. Die Ermäßigungen werden bis zur Herausgabe neuer Tarife durch eine Abschlagstafel bekanntgegeben.

Im Nottarif wird die Kürzung von 20 auf 10 % herabgesetzt. Ferner werden für einzelne Güter des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 4b (Kalk, gebrannt) und 11 (Düngemittel) die Kürzungsbeträge geändert. Näheres enthält die Sondernummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers Nr. 110 vom 17. 9. 24. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 15. September 1924. (1072)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924: Aufnahme von Erfurt in A. T. 33 a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. September 1924. (1055)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Tierverkehr.

Am 1. Oktober 1924 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen Saßnitz Hafen und Trälleborg gränsen in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 13. September 1924. (1062)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif, Tfv. 502. Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Tfv. 503.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 werden die Tierfrachten mit Ausnahme der Frachten des Ausnahmetarifs für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses) um 10 % ermäßigt. Die Ermäßigung wird durchgeführt durch Herausgabe eines Nachtrags 5 zum Reichsbahn-Tiertarif und einer Umrechnungstafel Nr. 1 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Juni 1924.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. September 1924. (1073)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Ermäßigung des Wagenstandgeldes.

In Ausführung eines Beschlusses der ständigen Tarifkommission werden mit Wirkung vom 16. September 1924 ab die im Nebengebührentarif zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B unter Abschnitt VII 3 und zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I unter Abschnitt IX 2 aufgeführten Wagenstandgelder für die ersten 24 Stunden von 3 Goldmark auf 2 Goldmark ermäßigt. (1050)

Berlin, den 10. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924 wird die Station Tetschen in den Ausnahmetarif 68 für Chilesalpeter einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (1051)

Altona, den 9. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924: Aufnahme von Waltershausen in A. T. 33a. Aufhebung der Beschränkung in Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen des A. T. 35 für Beuthen (Oberschl.) Hbf. Grenze, Borsigwerk Grenze, Chiasnau Grenze, Hindenburg (Oberschl.), Hindenburg (Oberschl.) Grenze, Pluder Grenze, Sosnitza und Sosnitza Grenze. Aufnahme von Feuerbach und Unterboihingen in A. T. 52, Köln-Dellbrück und Köln-Mülheim in A. T. 61 und Lehe in A. T. 69. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. September 1924. (1052)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I B.

Vom 23. September 1924 tarifieren gefrorene Fische (Heringe und Breitlinge) wie frische. Auskunft durch die Abfertigungen. (1064)

Altona, den 12. September 1924.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 werden die deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen Haidmühle und Seidenberg in die Ausnahmetarife 47 (Reis usw.) und 50 (Getreide usw.) aufgenommen. (1063)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 12. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924 wird die Station Klingenthal mit folgenden Guldenfrachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

	I			II		III		IV	
	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse
Emmerich Grenze . . .	3,41	3,12	2,84	2,80	2,55	2,53	2,20	2,20	1,94
Borken (Westf.) Grenze	3,31	3,03	2,76	2,73	2,48	2,47	2,14	2,14	1,88
Gronau (Westf.) Grenze	3,24	2,97	2,70	2,68	2,43	2,41	2,10	2,10	1,84
Gildehaus Grenze . . .	3,23	2,96	2.69	2,66	2,42	2,41	2,09	2,09	1,84
Weener Grenze	3,39	3,11	2,82	2,79	2,54	2,52	2,19	2,19	1,92

Dresden, den 10. September 1924. (1058)
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 15. September 1924 werden besondere Entfernungen für Eilgut mit Wegevorschrift des Absenders über Freiburg-Offenburg-Schiltach ab Breisach eingeführt nach Hochdorf bei Horb 209 km, nach Rohrdorf 234 km. (1053)

Karlsruhe, den 9. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Im deutsch-litauischen Gütertarif vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen ist im Teil A unter I B mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 die Station Simnas (Simno) aufzunehmen. (1067)

Königsberg, den 10. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Der Vermerk über die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) erhält folgende Fassung: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1924". (1054)

Die Genehmigung des Oberkomitees ist erteilt.

Oppeln, den 8. September 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Kattowitz durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Polnischoberschlesisch - tschechoslowakischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. F. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. G. Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) bis zum 30. September 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A genannten Tarifes ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr lfd. Nr. 2071/23 und lfd. Nr. 1284/1924.

Oppeln, den 12. September 1924.
Reichsbahndirektion (1071)
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September wird der am 11. August 1924 in Kraft getretene Grenzübergangstarif über Prostken aufgehoben und durch einen neuen ersetzt.

Königsberg (Pr.), den 9. Septemb. 1924.
Reichsbahndirektion. (1056)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924 wird im Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) einerseits und den lettländischen und estländischen Staatsbahnen über Litauen andererseits und zwischen den litauischen Eisenbahnen einerseits mit den estländischen Staatsbahnen über Lettland andererseits Eilgut zur Beförderung zugelassen. Der vom 1. Mai 1923 gültige Tarif ist wie folgt zu ergänzen:

a) Neue Nummer I Geltungsbereich.
   Zugelassen ist Frachtgut und Eilgut. Beschleunigtes Eilgut ist ausgeschlossen. Auf den litauischen und lettländischen Eisenbahnen wird Eilgut wie Passagierzuggut behandelt.
b) Die reglementarischen Bestimmungen erhalten die Nummer römisch II und
c) die Zahl römisch II vor den Vereinbarungen ist zu streichen. (1066)

Königsberg, den 9. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 15. März 1924. Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Besonderes Heft, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 401), gültig vom 20. August 1923. Reichsbahn-Gütertarif. Ausnahmetarif 6 u für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen, Braunkohlenbriketts im Rhein- und Main-Wasserumschlagverkehr. Gültig vom 15. Juni 1924.

Bei der Frachtberechnung für Sendungen nach Mannheim Rheinau Hafen sind neben den tarifmäßigen Frachtsätzen bis Mannheim Rheinau stets auch die im Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b — Seite 48 — vorgesehenen Zuschlagsfrachten zu berechnen.

Es besteht Veranlassung hierauf besonders aufmerksam zu machen. (1049)

München, den 9. September 1924.
Tarifamt d. D. R.-B. Gr. B.

Tschechoslowakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Druckfehlerberichtigung.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1924 ist auf Seite 26 bei der Station Lipnik der Frachtsatz der Klasse A auf 1177 abgeändert. (1065)

Wien, am 5. September 1924.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924 wird der am 19. Mai 1924 in Kraft getretene Grenzübergangstarif über Eydtkuhnen und Tilsit aufgehoben und vom gleichen Tage durch einen neuen ersetzt.

Königsberg (Pr.), den 9. Septemb. 1924.
Reichsbahndirektion. (1057)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Oktober 1924. Nr. 1.

Am 1. Oktober 1924 wird der Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle neu ausgegeben. Der vorläufige Tarif vom 1. Juni 1923 und die dazu erschienenen Ergänzungs- und Berichtigungsblätter treten gleichzeitig außer Kraft. Das Verkehrsgebiet und die Übergänge sind nicht erweitert worden. Der Tarif ist wie seither in Schnittform erstellt. Die Einrechnungssätze für die sämtlichen außerdeutschen Strecken sind in Lire angegeben.

Als neue Tarifbestimmungen sind zu erwähnen:

a) Als Reisegepäck wurden weitere Gegenstände zugelassen.
b) Neu eingeführt wurde die Abfertigung von Kranken- und Salonwagen für den Verkehr zwischen Berlin Frankfurt (Main) sowie München einerseits und italienischen Stationen über Kufstein anderseits.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß für die in § 7 (2) a) und b) der Besonderen Bestimmungen angegebenen Gegenstände (Trag- und Rollstühle für Kranke sowie Kinderwagen), außerdem für die in § 7(2) unter d), e) und f) aufgeführten Gegenstände (tragbare Musikinstrumente, Geräte für Schaustellungen von Artisten, Vermessungsgeräte bis zu 4 m Länge und Handwerkszeug) für die Strecken der Italienischen Staatsbahnen erhöhte Gepäckfrachtsätze berechnet werden. In den Abfertigungspapieren und in der Gepäckrechnung ist anzugeben, ob die Fracht für die italienische Strecke nach Spalte 7, 8 oder 9 der Fahrpreis- und Frachttafeln für die Strecken der italienischen Staatsbahnen berechnet worden ist.

Die für die Zwischenstrecken anzuwendenden Serien und der Umrechnungskurs von Lire in Mark wird den beteiligten Dienststellen von der RBD (Devis) Berlin durch die Kurstafeln bekanntgegeben.

Im Verkehr von und nach den Stationen des besetzten Gebietes (Coblenz, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Kehl, Köln, Mainz, Trier und Wiesbaden) können Personen und Gepäcksendungen noch nicht durchgehend abgefertigt werden. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Sätze für diese Stationen wird bekanntgegeben. (1060)

München, den 10. September 1924.
Verkehrsamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

6. Offene Stellen.

Maschineningenieur.

30—40 Jahre alt, mit Fachschulbildung, Lokomotivführerprüfung und Werkstättenerfahrung zum sofortigen Eintritt gesucht. Besoldung Gruppe VIII-IX, Ortsklasse A. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften an die Betriebsdirektion der Crefelder Eisenbahn, Crefeld, Adlerstraße 18. (1068)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 39. | Berlin, den 25. September 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Ständezahl und Belegschaftsstärke der Lokomotivausbesserungswerke.

Von Oberregierungsbaurat Weese, Magdeburg-Buckau.

Angaben über die erforderliche Zahl der Stände und Höhe der Belegschaft in Eisenbahnausbesserungswerken für Lokomotiven sind nur selten im Schrifttum zu finden und bieten auch wenig Nutzen, solange sie, wie bisher, nur allgemein gehalten sind. Feste Richtlinien konnten bis jetzt nicht gegeben werden, weil genauere Untersuchungen über die Ausbesserungsmenge und die Zeitdauer der Ausbesserung bei den Lokomotiven verschiedener Gattungen nicht angestellt worden waren. Nachdem nunmehr das Ergebnis solcher Untersuchungen vorliegt[1]), soll versucht werden, Richtwerte für die Bemessung der Zahl der Stände und der Höhe der Belegschaft eines Ausbesserungswerkes aufzustellen.

Die Hauptaufgabe eines Lokomotivausbesserungswerkes der Eisenbahn besteht darin, die im Betrieb abgenutzten bahneigenen Lokomotiven auszubessern und die gesetzlichen Untersuchungen an ihnen vorzunehmen. Daneben sind vornehmlich Ersatzteile und Stoffe zur Ausbesserung der in Bahnbetriebswerken befindlichen Lokomotiven zu liefern und die maschinellen Anlagen im Bereich der in der Nähe des Werkes liegenden Bahnbetriebswerke zu unterhalten. Es mögen zunächst im Folgenden nur die Erfordernisse zur Erfüllung der Hauptaufgabe, der Ausbesserung der zugeführten Lokomotiven, behandelt werden.

Früher ist es üblich gewesen, einem Ausbesserungswerk alle Lokomotiven bestimmter benachbarter Bahnbetriebswerke zur ständigen Ausbesserung zuzuteilen, in neuerer Zeit sind zur Erzielung wirtschaftlicher Fertigung einem Werke nur die Lokomotiven bestimmter Gattungen — 1 bis 4 Gattungen — nicht allzufern liegender Betriebswerke zugeteilt worden. Mit Rücksicht auf die immerhin nicht zu vernachlässigenden Beförderungskosten der Lokomotiven wird der letztere Zustand wohl solange bestehen bleiben, also keine Freizügigkeit der Lokomotiven in bezug auf die Unterhaltung eintreten, als die Ersatzstücke die heutige Verschiedenartigkeit, selbst bei Lokomotiven gleicher Gattung, aufweisen. Erst wenn etwa die Zahl der Lokomotivgattungen wesentlich herabgegangen ist und die Einzelteile aller dann noch vorhandenen Lokomotivgattungen austauschbar sind, kann an eine vollkommene Freizügigkeit der Lokomotiven gedacht werden, die bei einer wirtschaftlichen Verselbständigung der Werke zur Erzielung der großen Vorteile des freien Wettbewerbs erwünscht wäre.

Die Zahl der Stände und Stärke der Belegschaft der Ausbesserungswerke wird in einem gewissen Verhältnis zu Zahl und Art der zur Unterhaltung zugeteilten Lokomotiven stehen. Dieses Verhältnis ist kein festes, sondern wechselt zunächst je nach der Art der Behandlung der Lokomotiven vor, während und nach der Fahrt und je nach dem Maß, in welchem sich die Bahnbetriebswerke an der Ausbesserung beteiligen.

Der Einfluß der Behandlung während der Fahrt ist im voraus zahlenmäßig nicht bestimmbar. Es möge hier eine sorgfältige Behandlung, wie sie im Durchschnitt erreichbar ist, vorausgesetzt werden.

Hinsichtlich der Beteiligung der Bahnbetriebswerke soll angenommen werden, daß die Ausbesserungswerke alle Hauptausbesserungen mit oder ohne äußere und innere Untersuchung des Kessels vornehmen und daneben an Zwischenausbesserungen

[1]) S. Weese, Leistungsmaßstab für Lokomotivausbesserungswerke im Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens S. 116, 145, 247 Jahrg. 1923, S. 144 Jahrg. 1924 u. f.

nur solche Ausbesserungen, deren Ausführung auch in gut ausgerüsteten Bahnbetriebswerken nicht möglich ist.

Am meisten wird aber das erwähnte Verhältnis durch die Höhe der Betriebsleistungen beeinflußt. Je größer die Betriebsleistungen, um so höher der Ausbesserungsanfall. Die Betriebsleistungen werden bisher nur in Lokomotivkilometern erfaßt. Dieses Maß ist für die vorliegende Betrachtung nicht unmittelbar verwendbar, da die anfallende Ausbesserungsmenge ihm nicht proportional ist.

Zur Erreichung dieser Proportionalität müssen die Lokomotivkilometer vielmehr erst in ein neues Maß umgerechnet werden, das Ausbesserungskilometer genannt werden möge.

Bei dieser Umrechnung sind neben der Lokomotivgattung folgende maßgebenden Umstände zu berücksichtigen:

a) Steigung der befahrenen Strecken,
b) Krümmung der befahrenen Strecken.
c) Härte des Speisewassers,
d) Zuglast,
e) Zuggeschwindigkeit,
f) Häufigkeit des Anhaltens.

In welcher Weise diese Einflüsse in die Rechnung eingeführt werden können und wie schließlich durch Multiplikation der Lokomotivkilometer mit einem Koeffizienten die Ausbesserungskilometer erhalten werden, ist an der früher genannten Stelle behandelt, an der auch die Grundlagen für die weiteren Ausführungen zu finden sind. Es möge hier die Angabe genügen, daß bei mittleren Verhältnissen die Ausbesserungskilometer mit den Lokomotivkilometern übereinstimmen, so daß im Folgenden anstatt mit Ausbesserungskilometern auch mit Lokomotivkilometern gerechnet werden kann.

Es könnte angenommen werden, daß auch bei gegebener gleicher Ausbesserungsmenge der Bedarf an Lokomotivständen und Arbeitern verschieden wäre, je nachdem, welche grundsätzlichen Ausbesserungsverfahren angewendet werden. Deshalb sollen die verschiedenen Ausbesserungsverfahren, die gerade in neuerer Zeit erhebliches Interesse erwecken, daraufhin kurz untersucht werden.

Bei der am meisten üblichen Ausbesserungsweise wird die zur Ausbesserung eingegangene Lokomotive auf einen Ausbesserungsstand gesetzt, auf dem sie bis zur Beendigung der eigentlichen Ausbesserung, also bis zum Verfahren auf den Anheizstand, verbleibt. In frühesten Zeiten wurden dabei alle Ausbesserungsarbeiten an der Lokomotive von einer einzigen Arbeiterrotte erledigt. Allmählich hat zur Beschleunigung der Ausbesserung, zur Verbesserung der Arbeitsgüte und zur Ersparung an Arbeiterlöhnen eine immer weiterschreitende Arbeitsteilung stattgefunden, indem immer mehr Arbeiten an Sonderrotten übertragen wurden. Aus den gleichen Gründen ist mehr und mehr dazu übergegangen worden, in die Lokomotive statt der von ihr abgebauten Teile Ersatzteile, die in Reihen oder Massen angefertigt bzw. ausgebessert werden, einzubauen und die abgebauten Teile nach Ausbesserung an anderen Lokomotiven zu verwenden.

In neuester Zeit nimmt man in einigen Werken die Lokomotiven auf besonderen Abbauständen durch besondere Abbaurotten auseinander und baut die Lokomotive auf einem anderen Stand zusammen. Hierbei sind wieder zwei Verfahren zu unterscheiden. Entweder man setzt den Rahmen der Lokomotive unmittelbar von dem Abbaustand auf den Aufbaustand und läßt an dieser Stelle durch verschiedene wandernde Rotten den gesamten Aufbau vornehmen, oder man läßt den Rahmen auf mehreren Ständen mit an ihrem Platz verbleibenden Rotten wandern, bis die Fertigstellung der Lokomotive auf dem letzten Stand erfolgt.

Welches von diesen Verfahren das wirtschaftlichere ist, d. h. insbesondere kürzere Ausbesserungszeiten gestattet und weniger Arbeitskräfte bedingt, muß erst die Zukunft lehren. Zunächst können diese Verfahren hinsichtlich des Bedarfs an Ausbesserungsständen und Arbeitskräften als gleichwertig angenommen werden, wenn Abbaustand, Rahmenstand und Aufbaustand auch als Ausbesserungsstände bezeichnet werden.

Als Maßstab für die von einem Ausbesserungswerk zu vollbringenden Leistungen an Lokomotivausbesserungen ist nach Ausführungen an genannter Stelle die A u s b e s s e r u n g s e i n h e i t eingeführt, das ist diejenige unmittelbar für Lokomotivausbesserung vollbrachte Arbeitsmenge, welche von einem nach Zeit gelöhnten Arbeiter mittlerer Leistungsfähigkeit bei normaler Anstrengung unter wirtschaftlichen Arbeitsbedingungen in einer Stunde geleistet wird.

Die durchschnittlichen Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung sind in Reihe 2 der Tafel 1 für die hauptsächlichsten Lokomotivgattungen der früheren preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung zusammengestellt. Es ist dabei vorausgesetzt, daß auf zwei Hauptausbesserungen ohne Kesseluntersuchung eine Hauptausbesserung mit äußerer Untersuchung des Kessels und auf zwei weitere Hauptausbesserungen ohne Kesseluntersuchung eine Hauptausbesserung mit innerer Untersuchung des Kessels folgt. Der Umfang der einzelnen Ausbesserungen ist den durchschnittlich vorkommenden Arbeiten entsprechend angenommen. Außer den Hauptausbesserungen sind auch in dem früher angegebenen Maße Zwischenausbesserungen auszuführen. Die hierbei zu leistenden Ausbesserungseinheiten werden bei sorgfältiger Ausführung der Hauptausbesserungen etwa 6 % der für Hauptausbesserungen zu leistenden Ausbesserungseinheiten betragen.

Auf der Grundlage der durchschnittlich für eine Hauptausbesserung zuzüglich Zwischenausbesserungen erforderlichen Ausbesserungseinheiten kann die jährlich zu leistende Ausbesserungsmenge in folgender Weise bestimmt werden.

Entweder wird angenommen, daß jede Lokomotive in bestimmter Häufigkeit jährlich zum Ausbesserungswerk kommt oder die Häufigkeit wird in rechnerische Beziehung zu den Betriebsleistungen gebracht.

Der erstere Weg ist bisher allein beschritten worden, und zwar ist meist die Annahme gemacht worden, daß jede zur Unterhaltung zugewiesene Lokomotive jährlich einmal zur Hauptausbesserung kommt. Dieser nur als Notbehelf zu bezeichnende Weg führt aber zu Werten, die selten mit der Wirklichkeit übereinstimmen.

Weit richtiger ist es, die Häufigkeit der Zuführung bzw. die Zahl der zu leistenden jährlichen Ausbesserungseinheiten von den Betriebsleistungen abhängig zu machen, die nach den früheren Ausführungen in Ausbesserungskilometern zu erfassen sind.

Die Ausbesserungsmenge für ein Ausbesserungskilometer oder auch für 1000 Ausbesserungskilometer kann gefunden werden, wenn bekannt ist, wieviel Ausbesserungskilometer zwischen zwei Hauptausbesserungen geleistet werden.

Diese Berechnung der Ausbesserungsarbeiten für 1000 Ausbesserungskilometer ist in der Tafel 1 durchgeführt. In Reihe 3 sind die durchschnittlichen Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung zuzüglich 6 % für Zwischenausbesserungen eingetragen. Die in Reihe 4 angegebenen Sollleistungen an Ausbesserungskilometern zwischen zwei Hauptausbesserungen erscheinen nach den bisherigen durchschnittlichen Ergebnissen sehr hoch bemessen. Es ist aber nach den Erfahrungen bei einigen bezüglich der Arbeitsgüte mustergültigen Ausbesserungswerken die Annahme durchaus berechtigt, daß die eingesetzten Werte nicht nur, wie schon jetzt, im einzelnen, sondern auch im Durchschnitt in Zukunft erreichbar sind. Die Erfüllung der Vorbedingungen hierzu ist durch die Beschaffung von Prüfständen und Lehren zum genauen Vermessen der Radsätze und Rahmen für eine größere Anzahl von Ausbesserungswerken bereits eingeleitet.

Die Teilung der Werte in Reihe 3 durch $\frac{1}{1000}$ der Werte in Reihe 4 ergibt die in Ausbesserungswerken aufzuwendenden Darfausbesserungseinheiten je 1000 Ausbesserungskilometer,

Tafel 1.

Zusammenstellung der in Ausbesserungswerken aufzuwendenden Darfausbesserungseinheiten je 1000 Ausbesserungskilometer.

Lokomotivgattung	Reihe 1	S 3	S 5¹	S 5²	S 6	S 10	S 10¹	S 10²	P 4¹	P 4²	P 6	P 8
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung	2	5 970	6 880	6 560	7 030	8 520	9 130	8 420	5 800	5 940	6 810	7 620
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung zuzüglich 6 % für Zwischenausbesserungen	3	6 330	7 290	6 950	7 450	9 030	9 680	8 930	6 150	6 300	7 220	8 080
Angenommene Solleistung in Ausbesserungskilometern zwischen zwei Hauptausbesserungen	4	65 000	85 000	85 000	100 000	135 000	135 000	135 000	65 000	65 000	100 000	110 000
In Ausbesserungswerken aufzuwendende Darfausbesserungseinheiten je 1000 Ausbesserungskilometer $= \frac{\text{Reihe } 3 \cdot 1000}{\text{Reihe } 4}$	5	97,4	85,8	81,8	74,5	66,9	71,7	66,2	94,6	96,9	72,2	73,5

Lokomotivgattung	Reihe 1	P 10	G 3	G 4²	G 5²	G 5⁴	G 7¹	G 7²	G 8	G 8¹	G 8²	G 8³
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung	2	9 790	4 910	5 050	5 690	6 000	6 280	6 240	7 040	7 430	8 230	8 500
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung zuzüglich 6 % für Zwischenausbesserungen	3	10 380	5 200	5 350	6 030	6 360	6 660	6 610	7 460	7 880	8 720	9 010
Angenommene Solleistung in Ausbesserungskilometern zwischen zwei Hauptausbesserungen	4	135 000	50 000	60 000	65 000	65 000	70 000	70 000	75 000	85 000	90 000	90 000
In Ausbesserungswerken aufzuwendende Darfausbesserungseinheiten je 1000 Ausbesserungskilometer $= \frac{\text{Reihe } 3 \cdot 1000}{\text{Reihe } 4}$	5	76,9	104	89,2	92,8	97,8	95,1	94,4	99,5	92,7	96,9	100,1

Lokomotivgattung	Reihe 1	G 10	G 12	G 12¹	T 3	T 9³	T 11	T 12	T 13	T 14	T 16	T 18	T 20
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung	2	7 610	9 130	9 460	3 440	5 420	5 610	6 170	5 570	7 260	6 960	7 370	9 470
Durchschnittliche Ausbesserungseinheiten für eine Hauptausbesserung zuzüglich 6 % für Zwischenausbesserungen	3	8 070	9 680	10 030	3 650	5 750	5 950	6 540	5 904	7 700	7 380	7 810	10 040
Angenommene Solleistung in Ausbesserungskilometern zwischen zwei Hauptausbesserungen	4	90 000	90 000	90 000	60 000	75 000	75 000	80 000	75 000	90 000	80 000	90 000	90 000
In Ausbesserungswerken aufzuwendende Darfausbesserungseinheiten je 1000 Ausbesserungskilometer $= \frac{\text{Reihe } 3 \cdot 1000}{\text{Reihe } 4}$	5	89,7	107,6	111,4	60,8	76,7	79,3	81,8	78,7	85,6	92,3	86,8	111,6

mittels deren nun die Zahl der Stände und Arbeiter berechnet werden kann.

Die Zahl der zu leistenden Ausbesserungskilometer kann für die anfallende Ausbesserungsmenge allerdings nur solange allein maßgebend sein, als der Betrieb sich in normaler Weise abspielt. Sinkt die jährlich von den Lokomotiven zu leistende Zahl der Ausbesserungskilometer weit unter das Regelmaß, so wird die Ausbesserungsmenge je 1000 Ausbesserungskilometer steigen, da einerseits auch beim Stehen der Lokomotive infolge Rostbildung eine gewisse Ausbesserungsmenge anfällt, andererseits die Lokomotive, falls nicht der überflüssige Teil der Lokomotiven ganz abgestellt wird, häufiger vollkommen erkaltet und so der Kessel leichter ausbesserungsbedürftig wird, als bei regelmäßigen Betriebsverhältnissen.

Die Zahl der Ausbesserungsstände, deren Ermittlung wir uns nun zuerst zuwenden wollen, ergibt sich aus der Ausbesserungsdauer der Lokomotiven, gerechnet vom Aufstandnehmen der Lokomotiven bis zum Abgang der Lokomotiven von Stand zum Anheizen.

Je kürzer die Ausbesserungsdauer, um so weniger Stände sind erforderlich, also auch um so weniger Abschreibungs- und Verzinsungskosten, und zwar nicht nur für die Stände selbst mit allen zugehörigen Einrichtungen, sondern auch für Lagerplätze der von den Lokomotiven abgenommenen Teile sowie für Lokomotivaufstellungsgleise. Gleichzeitig werden die Förderwege verkürzt und der Arbeitsfortschritt läßt sich besser überwachen.

Außerdem wird mit der Verkürzung der Ausbesserungsdauer ein geringerer Lokomotivausbesserungsbestand erreicht, es sind also bei gleicher Arbeitsleistung weniger Lokomotiven notwendig, d. h. es sinken auch die Verzinsungskosten für Lokomotiven.

Die hauptsächlichsten Fortschritte in der Verkürzung der Ausbesserungsdauer sind in der allerletzten Zeit gemacht worden, einerseits begründet in der wissenschaftlichen Durchforschung der Werkbetriebe — Fristbestimmung, Zeitaufnahmen —, andererseits unmittelbar veranlaßt durch den Eifer der Werke, in der seit 1. Januar 1923 eingeführten statistischen Nachweisung[2]) über das Zeitenverhältnis, d. i. das Verhältnis der Istausbesserungsdauer zur Darfausbesserungsdauer, günstige Werte aufzuweisen. Erst durch Einführung dieser Nachweisung, welche für jede Ausbesserungsart und jede Lokomotivgattung verschiedene Darfausbesserungszeiten vorsieht und das Gesamtergebnis in eine einzige Zahl zusammenfaßt, ist die Möglichkeit für den Werkleiter geschaffen, sich von dem Stande seines Werkes hinsichtlich der Beschleunigung der Arbeit ein klares Bild zu

[2]) Niederschrift der Besprechung über Ausbesserung von Fahrzeugen im Mai 1922 in Heidelberg.

machen, und ebenso für die vorgesetzten Stellen, die Werke hinsichtlich dieser Beschleunigung miteinander zu vergleichen.

Die in der Anweisung für die Ermittlung des Zeitenverhältnisses eingesetzten Darfausbesserungseinheiten, die seinerzeit noch Idealwerte waren, sind jetzt überholt. Während sie bei der Aufstellung der Anweisung im Durchschnitt um etwa 50 % überschritten wurden, ist jetzt eine Unterschreitung von 10—30 % in allen gut geleiteten Werken die Regel. Trotz dieser großen Besserung ist durch weiter fortschreitende Organisation der Arbeit auf eine weitere wesentliche Verkürzung der Ausbesserungszeit zu rechnen. Der bisher erzielte Erfolg ist übrigens noch größer, als in den genannten Zahlen zum Ausdruck kommt, da die infolge der reichlichen Verwendung von Ersatzkesseln eingetretene Verkürzung der Ausbesserungsdauer nicht in Erscheinung tritt, weil nämlich für Ausbesserungen mit Verwendung von Ersatzkesseln bereits verkürzte Darfausbesserungszeiten angesetzt sind.

Kürzlich sind im Ausbesserungswerk Magdeburg-Buckau die vollständigen Hauptausbesserungen von drei 8^1-Lokomotiven bei genauer Rahmenvermessung mit Einbau eines Ersatzkessels in 13—15 Tagen ausgeführt worden, von denen die Lokomotiven 11 Tage einen Stand besetzt hatten.

Die Arbeitsausführung ist nach einem vorher aufgestellten Plan reibungslos verlaufen. Nach genügender Vorratshaltung an Ersatzteilen wird es ohne Zweifel möglich sein, diese Ausbesserungszeit als Regel einzuhalten. Die in der genannten Anweisung über die Aufstellung des Zeitenverhältnisses vorgesehene Zeit beträgt für die oben angegebene Ausbesserung 62 Tage, so daß also das Zeitenverhältnis auf den geringen Wert von $\frac{15}{62}$ $= 0{,}24$ herabsinken würde.

Auch wenn keine Kesseluntersuchungen vorzunehmen sind, wird es sich in Zukunft bei Hauptausbesserungen empfehlen, einen Ersatzkessel einzubauen. Nur bei sehr geringen Schäden am Kessel, deren Beseitigung in wenigen Tagen möglich ist, wird man den eigenen Kessel wieder verwenden, indem man ihn entweder im Rahmen beläßt oder ihn ausbaut, wieder herstellt und wieder einbaut. Im ersteren Falle werden die Aus- und Einbaukosten überhaupt gespart, im zweiten Falle die Mehrkosten bei Einbau eines Ersatzkessels, welche durch Anpassen des Kessels an das Gestell entstehen. Eine vergleichende Kostenberechnung wird etwa dazu führen, daß man bei normalem Lokomotivbestand vom Einbau eines Ersatzkessels absieht, wenn dadurch nicht mehr als mindestens drei Ausbesserungstage erspart werden. Bei dieser Praxis werden in Zukunft schätzungsweise nur ein Viertel aller Hauptausbesserungen ohne Einbau eines Ersatzkessels vorgenommen werden, so daß sich als durchschnittliche Standbesetzungszeit der Hauptausbesserungen von G. 8^1-Lokomotiven $0{,}75 \cdot 11 + 0{,}25 \cdot (11 + 3) = 11{,}75$ Arbeitstage ergeben.

Die durchschnittlichen Ausbesserungseinheiten für die Hauptausbesserung einer G. 8^1-Lokomotive betragen nach Reihe 2 der Tafel 1 7430 Ausbesserungseinheiten. Auf 1000 Ausbesserungseinheiten entfallen also $\frac{11{,}75 \,.\, 1000}{7430} = 1{,}58$ Standbesetzungstage.

Bei Zwischenausbesserungen kann nicht die gleiche Arbeitsmenge an einem Tage geleistet werden, wie bei Hauptausbesserungen. Die mögliche Arbeitsmenge schwankt je nach der Art der Zwischenausbesserung sehr stark, im Mittel sind 8 Standbesetzungstage je 1000 Ausbesserungseinheiten sicher ausreichend. Da nun vorher angenommen ist, daß an Ausbesserungseinheiten für Zwischenausbesserungen 6 % der Ausbesserungseinheiten für Hauptausbesserungen erforderlich sind, so beträgt die Standbesetzungszeit im Gesamtdurchschnitt $\frac{1{,}58 + 0{,}06 \,.\, 8}{1{,}06}$ $= 1{,}94$ oder rund 2,0 Arbeitstage für 1000 Ausbesserungseinheiten.

Für das Anheizen der Lokomotive nach Verlassen des Ausbesserungsstandes, für Probefahrten und Nacharbeiten sind im Durchschnitt 4 Arbeitstage erforderlich. Der durchschnittliche Aufwand an Lokomotivausbesserungstagen wird daher $2{,}0 \cdot \frac{11 + 4}{11}$ $= 2{,}7$ Arbeitstage für 1000 Ausbesserungseinheiten betragen.

Als unvermeidliche Wartetage vom Eingang der Lokomotive bis zum Beginn der Ausbesserung können 3 Arbeitstage angenommen werden. Als Lokomotivaufenthaltstage ergeben sich somit $2{,}0 \cdot \frac{11+4+3}{12} = 3{,}27$ Arbeitstage oder $\frac{3{,}27 \,.\, 7}{6} = 3{,}8$ Kalendertage.

Die Berechnung der Stände kann nunmehr auf der Grundlage der jährlichen Leistung an Ausbesserungseinheiten erfolgen.

Um die erforderliche Stärke der Belegschaft auf der gleichen Grundlage finden zu können, müssen zuvor die erforderlichen Arbeitskräfte für 1000 Ausbesserungseinheiten festgestellt werden. Zur Erzeugung der Ausbesserungseinheiten sind außer den Kräften für unmittelbare Arbeiten solche für mittelbare Arbeiten erforderlich. Zu den letzteren Kräften rechnen auch die Beamten. Es ist zweckmäßig, die Beamten mit in Rechnung zu stellen, da einerseits bestimmte Arbeiten in manchen Werken von Beamten, in anderen von Arbeitern wahrgenommen werden und anderseits bei geringem Aufwand an Arbeitern infolge weitgehender Organisation der Arbeit der höhere Aufwand an Beamten nicht unberücksichtigt bleiben darf.

Nach den bisherigen Erfahrungen und dem jetzigen Stande der Technik kann mit einem Mindestaufwand von 1400 Arbeitskraftstunden je 1000 Ausbesserungseinheiten bei neunstündiger Arbeitszeit gerechnet werden. Hierbei ist beste Arbeitsausführung vorausgesetzt, wozu auch das genaue Ausmessen und Berichtigen der Radsätze und Rahmen gehört.

Die auf Grund dieses Wertes errechnete Zahl der Kräfte enthält alle unmittelbar und mittelbar an der Ausbesserung von im eigenen Werk befindlichen Lokomotiven tätigen Beamten und Arbeiter, auch die entsprechenden Schreibhilfen, Zeitermittler, Arbeitsprüfer, Wächter, Kräfte zur Unterhaltung der Werkanlagen und Hilfskräfte im Beamtendienst. Die Lehrlinge des ersten und zweiten Lehrjahres sind nicht darin enthalten, dagegen 30 % der Lehrlinge des dritten und 40 % der Lehrlinge des vierten Lehrjahres.

Nicht enthalten sind die Beamten und Arbeiter, die für andere Zwecke als für die der Ausbesserung der im Werk stehenden Lokomotiven tätig sind, das sind also Kräfte für Ausbesserungen von Lokomotiven, welche in Privatwerken, in anderen Ausbesserungswerken und in Bahnbetriebswerken stehen, für sonstige Leistungen und Lieferungen für fremde Dienstbereiche, für Lieferungen und Leistungen für Dritte, für Herstellung von Werkstoffen, zu denen hier auch roher Rotguß gerechnet wird, ferner für kapitalvermehrende Arbeiten für das eigene Werk. Da die bisherige Werkstättenbuchführung diese verschiedenen Zwecke nicht trennt, können durchschnittliche Werte nicht angegeben werden. Zum Anhalt kann die Angabe dienen, daß im Ausbesserungswerk Magdeburg-Buckau für diese Zwecke 14 % der an der Ausbesserung von Lokomotiven im eigenen Werk tätigen Beamten und Arbeiter gebraucht werden.

Die vorstehenden Ausführungen mögen durch ein Beispiel der Praxis erläutert werden. Es sei die Aufgabe gestellt, die Zahl der Stände und Arbeitskräfte für die Unterhaltung von 250 G. 8^1-Lokomotiven mit je 40 000 jährlichen Ausbesserungskilometern und 220 G. 10-Lokomotiven mit je 50 000 jährlichen Ausbesserungskilometern zu berechnen.

Nach Reihe 5 der Tafel 1 dürfen in Ausbesserungswerken für je 1000 Ausbesserungskilometer bei G. 8^1-Lokomotiven 92,7 Ausbesserungseinheiten, bei G. 10-Lokomotiven 89,7 Ausbesserungseinheiten für Hauptausbesserungen und Zwischenausbesserungen aufgewendet werden.

Es würden also im Ausbesserungswerk jährlich zu leisten sein

$$\frac{250 \cdot 40000 \cdot 92{,}7}{1000} = 925\,000 \text{ A. E.}$$

$$\text{und } \frac{220 \cdot 50000 \cdot 89{,}7}{1000} = 987\,000 \text{ A. E.}$$

zusammen 1 912 000 A. E.

Bei 2,0 Standbesetzungstagen je 1000 Ausbesserungseinheiten und 300 Arbeitstagen im Jahr sind daher erforderlich

$$\frac{2{,}0 \cdot 1913000}{1000 \cdot 300} = 12{,}8 \text{ oder rd. 13 Stände.}$$

Auf jede zu unterhaltende Lokomotive entfallen somit $\frac{13}{250+220} = 0{,}028$ Stände, oder umgekehrt können auf je einem Stande $\frac{250+220}{13} = 36{,}2$ Lokomotiven unterhalten werden.

An Ausbesserungseinheiten sind für eine Hauptausbesserung gemäß Reihe 2 der Tafel 1 $\frac{250 \cdot 7430 + 220 \cdot 7610}{250 + 220} = 7520$ im Durchschnitt erforderlich. Die durchschnittliche Standbesetzungszeit für eine Hauptausbesserung beträgt daher $\frac{1{,}58 \cdot 7520}{1000} = 11{,}9$ Arbeitstage und der Umschlag je Stand, bezogen auf Hauptausbesserungen, $\frac{300}{11{,}9} = 25{,}2$.

Es kommen jährlich zur Hauptausbesserung $\frac{1\,912\,000}{1{,}06 \cdot 7520} = 240$ Lokomotiven oder $\frac{240 \cdot 100}{250 + 220} = 51\,\%$ der zu unterhaltenden Lokomotiven.

Die jährlichen Lokomotivaufenthaltstage betragen $\frac{1\,912\,000 \cdot 3{,}8}{1000} = 7280$ Kalendertage und daher ist der Lokomotivausbesserungsbestand ohne Ausbesserung in Bahnbetriebswerken $\frac{7280 \cdot 100}{(250+220) \cdot 365} = 4{,}2\,\%$ der zu unterhaltenden Lokomotiven.

An erforderlichen Arbeitskräften für Lokomotivausbesserung

Tafel 2.

	Reihe	Werk A	Werk B	Werk C
Ständig zu unterhaltende Lokomotiven G 8[1]	1 a	250	250	250
Ständig zu unterhaltende Lokomotiven G 10	1 b	220	220	220
Durchschnittliche jährliche Leistungen der zu unterhaltenden Lokomotiven in Ausbesserungskilometern G 8[1]	2 a	40 000	60 000	80 000
Durchschnittliche jährliche Leistungen der zu unterhaltenden Lokomotiven in Ausbesserungskilometern G 10	2 b	50 000	75 000	100 000
Erforderliche Ausbesserungseinheiten in Ausbesserungswerken je 1000 Ausbesserungskilometer G 8[1]	3 a	92,7	92,7	92,7
Erforderliche Ausbesserungseinheiten in Ausbesserungswerken je 1000 Ausbesserungskilometer G 10	3 b	89,7	89,7	89,7
Erforderliche Ausbesserungseinheiten in Ausbesserungswerken je Hauptausbesserung	4 a	7 430	7 430	7 430
	4 b	7 610	7 610	7 610
Erforderliche Standbesetzungstage je 1000 Ausbesserungseinheiten	5	2,0	2,0	2,0
Erforderliche Standbesetzungstage je 1000 Ausbesserungseinheiten bei Hauptausbesserungen	6	1,58	1,58	1,58
Erforderliche Lokomotivaufenthaltstage je 1000 Ausbesserungseinheiten in Kalendertagen	7	3,8	3,8	3,8
Erforderliche Zahl an Arbeitskraftstunden je 1000 Ausbesserungseinheiten	8	1 400	1 400	1 400
Jährliche Leistung in Ausbesserungseinheiten = $\frac{\text{Reihe 1a} \cdot \text{Reihe 2a} \cdot \text{Reihe 3a} + \text{Reihe 1b} \cdot \text{Reihe 2b} \cdot \text{Reihe 3b}}{1000}$	9	1 912 000	2 868 000	3 823 000
Zahl der Stände = $\frac{\text{Reihe 5} \cdot \text{Reihe 9}}{1000 \cdot 300}$	10	13	19	25
Zahl der Stände je zu unterhaltende Lokomotive = $\frac{\text{Reihe 10}}{\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b}}$	11	0,028	0,040	0,053
Zahl der zu unterhaltenden Lokomotiven je Stand = $\frac{\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b}}{\text{Reihe 10}}$	12	36,2	24,6	18,8
Standbesetzungstage bei Hauptausbesserungen = $\frac{\text{Reihe 6} \cdot (\text{Reihe 1a} \cdot \text{Reihe 4a} + \text{Reihe 1b} \cdot \text{Reihe 4b})}{1000\,(\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b})}$	13	11,9	11,9	11,9
Umschlag je Stand, bezogen auf Hauptausbesserungen = $\frac{300}{\text{Reihe 13}}$	14	25,2	25,2	25,2
Jährlicher Anfall an Hauptausbesserungen = $\frac{\text{Reihe 9} \cdot (\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b})}{1{,}06 \cdot (\text{Reihe 1a} \cdot \text{Reihe 4a} + \text{Reihe 1b} \cdot \text{Reihe 4b})}$	15	240	360	480
Vomhundertsatz der jährlich zur Hauptausbesserung kommenden Lokomotiven = $\frac{\text{Reihe 15} \cdot 100}{\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b}}$	16	51	77	102
Lokomotivausbesserungsbestand in % = $\frac{\text{Reihe 9} \cdot \text{Reihe 7} \cdot 100}{1000 \cdot (\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b}) \cdot 365}$	17	4,2	6,4	8,5
Zahl der Kräfte (Beamte und Arbeiter) = $\frac{\text{Reihe 9} \cdot 1400}{0{,}9 \cdot 300 \cdot 9 \cdot 1000}$	18	1 100	1 650	2 200
Zahl der Kräfte je zu unterhaltende Lokomotive = $\frac{\text{Reihe 18}}{\text{Reihe 1a} + \text{Reihe 1b}}$	19	2,34	3,51	4,68
Zahl der Kräfte je Stand = $\frac{\text{Reihe 18}}{\text{Reihe 10}}$	20	84,6	86,8	88

im eigenen Werk ergeben sich bei Annahme von 10 % an Urlaubs- und Krankentagen und neunstündiger Arbeitszeit

$$\frac{1\,912\,000 \cdot 1400}{0,9 \cdot 300 \cdot 9 \cdot 1000} = 1100 \text{ Beamte und Arbeiter,}$$

also $\frac{1100}{13} = 84,6$ Beamte und Arbeiter je Stand oder $\frac{1100}{250 + 220}$ $= 2,34$ Beamte und Arbeiter je zu unterhaltende Lokomotive.

Bei Annahme von 14 % Arbeitskräften für sonstige Zwecke würde die Gesamtbelegschaft des Werkes $1,14 \cdot 1100 = 1255$ Beamte und Arbeiter betragen.

Um einen Überblick zu gewinnen, wie sich die Verhältnisse bei größeren jährlichen Leistungen der zugeteilten Lokomotiven an Ausbesserungskilometern gestalten, sind in der vorstehenden Tafel 2 die Werte für verschiedene Leistungen zusammengestellt.

Die Zahlen der Reihe 16 zeigen, daß die jährliche einmalige Zuführung der zu unterhaltenden Lokomotiven zur Hauptausbesserung, welche nach den früheren Ausführungen häufig als Grundlage für die Ermittlung der Anzahl der Stände und Arbeiter angenommen worden ist, bei bester Arbeitsausführung nur bei so hohen jährlichen Betriebsleistungen, wie in Tafel 2 für Werk C eingesetzt sind, gerechtfertigt sind.

Die in der Tafel 2 enthaltenen Werte für die Zahl der Stände und Arbeitskräfte sind als Idealwerte anzusehen, die erst dann erfüllt werden, wenn die Lokomotiven sowohl in den Ausbesserungwerken derart gründlich ausgebessert werden, als auch im Betriebe während und nach der Fahrt derart sorgfältig behandelt werden, daß die in Tafel 1 angegebenen hohen Leistungen in Ausbesserungskilometern zwischen zwei Hauptausbesserungen im Durchschnitt tatsächlich erreicht werden.

Die großen Unterschiede zwischen der berechneten Anzahl der Stände und Arbeitskräfte in der Tafel 2 und den Zahlen der zeitigen Wirklichkeit zeigen, daß die neuere Entwicklung im Werkstättenwesen noch nicht abgeschlossen ist, sondern daß nach weiterer planmäßiger Erforschung aller Zusammenhänge durch Vervollkommnung sowohl der technischen Einrichtungen als auch der Arbeitsvorbereitung noch große wirtschaftliche Erfolge erzielt werden können.

Die vorstehenden Ausführungen werden beim Bau eines neuen Werkes zu beachten sein, damit nicht der großen Zahl der Stände eine zu geringe Leistungsfähigkeit der Zubringerwerkstätten gegenübersteht, wie es bisher oft geschehen ist, indem die üblichen Verhältnisse zur Zeit des Entwurfes des Werkes, nicht aber der künftige Entwickelungsstand zur Zeit der Inbetriebnahme des Werkes zugrunde gelegt wurde. Sie werden ferner Anlaß zu einer Nachprüfung aller Werke daraufhin geben, wie durch weiteres Aufgeben von Lokomotivständen und Aufstellung leistungsfähiger Arbeitsmaschinen auf dem freiwerdenden Platze eine Mehrleistung aus günstig gelegenen und gut eingerichteten Werken erzielt werden kann, so daß Werke von ungünstiger Lage mit veralteten Einrichtungen stillgelegt werden können.

Weiterhin ist aber durch Aufstellung der Idealwerte für alle Lokomotivgattungen die Möglichkeit gegeben, die verschiedenen Werke der Reichsbahn kritisch miteinander zu vergleichen, indem den jährlichen oder monatlichen Leistungen der zur Unterhaltung zugeteilten Lokomotiven in Ausbesserungskilometern die Aufwendungen an Lokomotivausbesserungstagen, an Lokomotivaufenthaltstagen und an Arbeitskräften gegenübergestellt werden. Es darf erhofft werden, daß bei Durchführung derartiger Vergleiche durch den Ehrgeiz der Werkleitungen ähnliche Erfolge hinsichtlich der gesamten Werkwirtschaft gezeitigt werden, wie sie bei der Einführung der vorerwähnten Nachweisung über das Zeitverhältnis hinsichtlich der Ausbesserungsdauer der Lokomotiven bereits erreicht worden sind. Bestimmte Vorschläge über solche Vergleiche werden an der eingangs erwähnten Stelle veröffentlicht werden.

Hugo Stinnes und seine Konzerne*).

Das letzte Jahrzehnt hat im Wirtschaftsleben aller Völker gewaltige Umwälzungen hervorgerufen, vor allem hat es aber Entwicklungsmöglichkeiten, die die Vorkriegszeit bereits in sich barg, mit ungeahnter Wucht vorwärts getrieben und auf diese Weise neue Wirtschaftsgebilde geschaffen, deren Bedeutung für die äußere und die innere Politik bisher noch nicht übersehen werden kann. Während in Deutschland die Macht der Gewerkschaften nach einer Zeit starken Einflusses auf die Reichsleitung im Abnehmen begriffen zu sein scheint, verstärkt sich unaufhörlich der Einfluß der großen Industriekonzerne, die in erster Linie unserer wirtschaftlichen Kraft, unseren Produktionsmöglichkeiten und unserem Produktionswillen Ausdruck geben. Wie groß dieser politische Einfluß einiger deutscher Industriekonzerne bereits ist, geht daraus hervor, daß ihre hervorragendsten Vertreter mehrfach unmittelbar mit den Beauftragten des Feindbundes Verträge und Abkommen über Reparationsleistungen geschlossen haben; es sei an dieser Stelle nur an die Abmachung zwischen Hugo **Stinnes** und dem Marquis **de Lubersac** und an die sogenannten **Micumverträge** erinnert.

Den großen **Konzentrationsprozeß** der deutschen Industrie in seinem Entstehen zu verfolgen und die Methoden aufzudecken, die den sogenannten **vertikalen Aufbau** vollziehen halfen, ist gewiß eine lohnende Aufgabe. Ob es überhaupt möglich ist, sie einwandfrei, d. h. mit wissenschaftlicher Genauigkeit und Objektivität zu lösen, mag zunächst dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall verdient ein Versuch dieser Art Anerkennung, selbst wenn das ebengenannte Ziel auch nicht völlig erreicht wird.

Paul Ufermann und Karl Hüglin, die bereits im Sommer 1922 eine Darstellung des Konzerns der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft veröffentlicht hatten, haben das Wagnis unternommen, die Konzernbildungen des größten deutschen Industriellen, Hugo Stinnes, zu untersuchen, und das Ergebnis ihrer Forschung in dem Buche: „Stinnes und seine Konzerne" niedergelegt. Der Text dieses Werkes wird durch Tabellen und Schaubilder ergänzt, die es dem Leser erleichtern, sich in dem ausgedehnten Einflußgebiet von Hugo Stinnes zurechtzufinden und die gigantischen Planungen zu verstehen, mit denen sich der rastlos schaffende Mann bis zu seinem Tode getragen hat.

Im Jahre 1808, zur Zeit der napoleonischen Fremdherrschaft, hatte **Mathias Stinnes** mit dem Ankauf eines Kohlenberges in Mülheim a. d. Ruhr den Grundstein zu dem Unternehmen gelegt, das durch seinen Enkel in einer Zeit, als wieder die Hand französischer Machthaber schwer auf Rhein und Ruhr lastete, zu einer der größten Unternehmungen der Welt ausgebaut worden ist. **Hugo Stinnes** hatte eine fast dreißigjährige Erfahrung hinter sich, als ihm der Krieg mit allen wirtschaftlichen und politischen Nachwirkungen die Möglichkeit bot, seinen bisherigen Wirkungskreis in ungeahntem Umfange zu erweitern. Sein **Hauptwerk** in der Vorkriegszeit war die Gründung und der Ausbau der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G., der später neben anderen Werken als wichtigster Zuwachs die Dortmunder Union angegliedert wurde. In der Organisation dieses Werkes kam die großartige Arbeitsteilung: Lothringen-Luxemburg - Saargebiet - Westfalen zum Ausdruck, die Verarbeitung des Eisens von der lothringisch-luxemburgischen Minette bis zum Fertigfabrikat. In ähnlich großzügiger Weise baute Stinnes das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk zu einem Unternehmen ersten Ranges aus. Hierdurch gelang es ihm, in der deutschen Elektrizitätsindustrie eine Stellung zu gewinnen, von der aus er später die Verflechtung seiner Montanwerke mit dem Siemenskonzern einleiten konnte.

Während des Krieges gründete Stinnes die Aktien-Gesellschaft **Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel** mit dem Sitz in Hamburg, die sich in wenigen Jahren zur Zentrale eines gewaltigen Einfuhr- und Ausfuhrgeschäfts und zum Knotenpunkt für alle Auslandsverbindungen der späteren Stinneskonzerne entwickelte.

Im Jahre 1920 gingen die durch die Gebietsabtretungen des Vertrags von Versailles verkleinerten Werke Deutsch-Luxemburg und Gelsenkirchener Bergwerk für 80 Jahre eine Interessengemeinschaft ein. Die durch den Friedensvertrag geschaffene Lage hatte „Deutsch-Luxemburg" gezwungen, sich seiner sämtlichen Werke im Südwesten Deutschlands zu entäußern. Die „Saar- und Mosel-Bergwerks-Aktiengesellschaft"

*) Paul **Ufermann** und Karl **Hüglin**, Stinnes und seine Konzerne. Verlag für Sozialwissenschaft G. m. b. H., Berlin SW. 68, 1924, 90 Seiten Text, 95 Seiten Tabellen. Preis 8 G.-M.

und die Minettefelder der Differdinger Anlagen gingen verloren. Ein Teil des Verlustes konnte durch Besitzerweiterungen in Rheinland-Westfalen ausgeglichen werden; nur in der **Kohlengrundlage** blieb das Werk erheblich geschwächt. Um nach dieser Seite hin einen Ausgleich zu schaffen, nahm „Deutsch-Luxemburg" die Verbindung mit **„Gelsenkirchen"** auf, einem Konzern, dem durch den Friedensvertrag die **Eisengrundlage** genommen war und der damit vor der Wahl stand, entweder zum reinen Kohlenbergbau zurückzukehren oder durch Angliederung an ein eisenindustrielles Unternehmen ein gemischter Betrieb zu bleiben. Die Vereinigung beider Gesellschaften nahm den Namen **„Rheinelbe-Union"** an. („Rheinelbe" heißt eine Zechenanlage der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, „Union" ist der Name des Dortmunder Werkes von „Deutsch-Luxemburg".)

Der „Rheinelbe-Union" wurde kurz darauf der **Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation A.-G.** dadurch angeschlossen, daß Stinnes die Aktienmehrheit dieses Unternehmens erwarb. Damit waren die drei wertvollsten Kohlen- und Eisenwerke im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu einer Einheit verschmolzen und das weitaus größte Wirtschaftsgebilde Europas geschaffen. Gekrönt wurde dieses Werk durch die Interessengemeinschaft mit dem **Siemens-Schuckert-Konzern**, die im Wege freier Vereinbarungen zustandekam. Diese Vereinigung, die **„Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union"** stellt einen Elektromontantrust dar, bei dem die vertikale Gliederung bis zur letzten Folgerung durchgeführt ist, ohne daß die Handlungsfreiheit der einzelnen Glieder beschränkt wäre. Hierdurch unterscheidet sich die Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union von den amerikanischen Trusts. Bei völliger Selbständigkeit der Geschäftsführung ist jede Gesellschaft mit einem bestimmten Prozentsatz an den Gewinnen der anderen Unternehmen beteiligt; ein gemeinsamer Erzeugungsplan gewährleistet den Wirkungskreis und die Wirtschaftlichkeit; die einzelnen Erzeugungsstufen können aufeinander eingestellt werden, so daß namentlich die Verfeinerungsbetriebe ihrer notwendigen Vorerzeugnisse sicher sind.

Wie ein Riesenmagnet zog der neugebildete Konzern in der Folgezeit andere Unternehmungen an, um im Sommer 1921 zum ersten Male über die Grenzen Deutschlands hinauszugreifen, indem er die **Österreichische-Alpine-Montan-Gesellschaft** durch Mehrheitsbeteiligung in seinen Besitz brachte. Diese Gesellschaft stellt das bedeutendste eisenindustrielle Unternehmen in Österreich dar. Sie besitzt in dem steiermärkischen Erzberg das größte zusammenhängende Erzvorkommen Europas. Der politische Zerfall und der wirtschaftliche Niedergang Österreichs hatten das große Montanwerk, das 1916 = 2 350 000 Tonnen Erze fördern und 540 000 Tonnen Roheisen sowie 300 000 Tonnen Walzeisen erzeugen konnte, fast zum Erliegen gebracht. Hauptsächlich litt es unter den Schwierigkeiten der Koksbelieferung. Die Angliederung an die „Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union" gewährleistete eine ausreichende Versorgung mit Koks. Seitdem ist das Werk wieder in vollem Betrieb; seine gesteigerte Roheisenerzeugung hat einen wesentlichen Anteil an der Besserung der deutsch-österreichischen Volkswirtschaft.

Die Verbindung von Stinnes mit dem Austroitaliener **Castiglioni** begünstigte sein Vordringen nach Italien und der Schweiz, während ihm sein Zusammenarbeiten mit der **Britisch-Ungarischen Bank** die Einflußnahme in Ungarn und auf dem Balkan ermöglichte. Auf dem Wege über die eigentliche Dachgesellschaft der engeren Stinnes-Unternehmungen, die „Hugo Stinnes G. m. b. H." in Hamburg, faßte Stinnes in der Schiffahrt, in der Papierfabrikation und im Zeitungsgewerbe sowie in Petroleum- und Gaswerken festen Fuß. Es gelang ihm, den Leiter der **Berliner Handelsgesellschaft, Karl Fürstenberg,** zu einem Zusammenarbeiten zu bewegen, nachdem er einen großen Posten von „Handelsanteilen" — dem Vernehmen nach etwa ein Drittel des Aktienkapitals — erworben hatte. Einige Monate später sicherte er sich einen maßgebenden Einfluß auf den **Barmer Bankverein.**

Zu den Lieblingsgedanken des genialen Mannes gehörte auch der Plan, die Versicherung innerhalb seines riesigen Konzerns in eigene Regie zu nehmen. Um diesem Ziele näherzukommen, kaufte er zu Beginn dieses Jahres einen ausschlaggebenden Posten Aktien der **„Nordstern-Versicherungsgesellschaft".** Immer unabhängiger wurde auf diese Weise der Stinneskonzern, immer weittragender sein Einfluß, als der Tod im Frühjahr 1924 Hugo Stinnes mitten aus seinem Wirken und seinen Plänen abrief. Er hinterließ einen ungeheuren Komplex von Industrie-, Transport- und Handelsgesellschaften, ein industrielles Lebenswerk, wie es Deutschland und ganz Europa bisher noch nie gesehen hatte.

Das Ufermann-Hüglinsche Buch bemüht sich, diesem Lebenswerk in seiner kaum übersehbaren Mannigfaltigkeit nachzugehen und es dem Leser in klarer und anschaulicher Weise vor Augen zu führen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Verfasser in mancher Hinsicht dieses Ziel erreicht haben. Der übersichtliche Aufbau des Buches, die knappe und einfache Darstellung, nicht zuletzt aber auch die fast die Hälfte des Buches einnehmenden Schaubilder und Tabellen geben dem Leser ein übersichtliches Bild vom Werden und Wirken des Stinneskonzerns. Diesen Vorzügen gegenüber dürfen indes auch die Mängel nicht verschwiegen werden, die es bis zu einem gewissen Grade verhindern, daß man das Buch mit anderen wissenschaftlichen Werken auf eine Stufe stellt.

Wie die Verfasser selbst sagen, haben sie das Buch von der **„Warte eines Arbeitervertreters"** aus geschrieben, „dem es am Herzen liegen muß, die nun einmal gebildeten Machtzentren von Gruppen und Personen durch gesteigerte Aktivität der Volksmassen auszugleichen". Sie verfolgen also den Zweck, die Arbeiterschaft über die Gefahren aufzuklären, die ihr von seiten der Industriekonzerne drohen könnten, und ihr mit der Einsicht in diese Gefahren die erste Waffe zur Abwehr in die Hand zu geben. Bei einer derartigen inneren Zielsetzung ist es natürlich sehr schwer, der vorliegenden Aufgabe gerecht zu werden; denn alles Bemühen um eine objektive wissenschaftliche Methode wird immer wieder durch die einseitige partei- und sozialpolitische Einstellung gehemmt werden. Aus dieser Denkweise der Verfasser ist es auch zu erklären, daß sie dem Leser ihre Ansichten über Krieg und Frieden, über Monarchie und Republik, über Verständigungswillen und Machtpolitik, Fragen, die an sich mit dem Gegenstande des vorliegenden Werkes nichts zu tun haben, an möglichst vielen Stellen des Buches einzuhämmern versuchen. Auf diese Weise steht das Werk trotz vieler Vorzüge einer Propagandaschrift näher als einer wissenschaftlichen Arbeit. Das marktschreierische äußere Gewand unterstützt leider diesen Eindruck.

Prüft man die Quellen, aus denen die beiden Verfasser geschöpft haben, so sind außer dem neueren Schrifttum über Kartelle und Trusts in erster Linie Zeitschriften und Tageszeitungen, aber auch Jahrbücher, Geschäftsberichte und Prospekte der von Stinnes kontrollierten Gesellschaften verwendet worden. Irgendwelche Unterstützung und Aufklärung durch diese Gesellschaften selbst haben die Verfasser nicht gefunden. Bei diesem Mangel an authentischen Unterlagen war das Buch von vornherein zu einer gewissen Oberflächlichkeit verurteilt, eine Schwäche, die auch durch die sorgfältigste Verarbeitung des vorhandenen Materials nicht ausgeglichen werden kann. Befremdend wirkt es, daß unter den in größerem Umfange benutzten Zeitungen die „Deutsche Allgemeine Zeitung" fehlt. Der Einwand, daß sie als ein Stinnes-Organ keine objektive Quelle sei, kann kaum als stichhaltig angesehen werden. Oder sind der „Vorwärts" und die „Leipziger Volkszeitung" etwa weniger Partei? Gerade daraus, wie sich ein und dasselbe Ereignis in politisch und wirtschaftlich entgegengesetzten Meinungen widerspiegelt, formt sich die wissenschaftliche Methode das objektive Bild.

Trotz alledem ist die Lektüre des Buches lohnend für denjenigen, der sich seiner Mängel bewußt bleibt. Werden dies aber die Leser tun, für die das Werk in erster Linie geschrieben ist? Dr. Lohse.

Neuordnung der Eisenbahnverwaltung in den Vereinigten Sowjet-Republiken*).

Von Dipl.-Ingenieur für Verkehrswesen **S. Tschernoff,** Moskau.

In den ersten drei Jahren der Sowjetrepublik war die Volkswirtschaft angesichts des Bürgerkrieges durchgreifend zentralisiert. Im Frühjahr 1921 begann der Übergang zur neuen Wirtschaftspolitik.

Durch eine Reihe von Erlassen und Gesetzen wurde der freie Warenaustausch zwischen Stadt und Land zugelassen, der allgemeine Geld- und Warenverkehr wieder hergestellt; es folgte die Dezentralisation der Verwaltung in der Industrie und ihre Umbildung auf kaufmännischer Grundlage. Dies alles rief eine rege Tätigkeit auf allen Gebieten der russischen Volkswirtschaft zur Gestaltung neuer Organisationsformen und Arbeitsverfahren hervor.

Schon sehr bald waren die günstigen Ergebnisse der neuen Wirtschaftspolitik zu bemerken. Die Überschüsse der landwirt-

*) Dem vorliegenden Aufsatz glauben wir die Aufnahme nicht versagen zu sollen, da er für die deutschen Leser manches Bemerkenswerte bietet. Inwieweit die Ausführungen in die Wirklichkeit übertragen sind, kann natürlich von hier aus nicht übersehen werden. Die Schriftleitung.

schaftlichen Erzeugnisse wurden auf der Suche nach Gegenwerten auf die Märkte der Städte gebracht, die Nachfrage wuchs, der Markt lebte auf.

Der Aufbau der Industrie erfolgte zunächst in selbständigen Wirtschaftseinheiten, die sich später zu je nach ihren Interessen und Zwecken verwandten industriellen Vereinigungen zusammenschlossen. Die Zusammenlegung der Verwaltung der gesamten Industrie war aufgehoben, und als neue Organisation bildete sich die Form des Staatskapitalismus heraus unter der allgemeinen Leitung des Höchsten Rates der Volkswirtschaft, der aus einem Verwaltungs- zu einem Regelungsorgane wurde.

Diese nun wirtschaftspolitische Umstellung der Industrie ging so rasch vor sich, daß bereits Ende 1921 eine bedeutende Anzahl großer Verbände, Trusts und anderer Vereinigungen in der Staatsindustrie entstand und immer neue Zweige der Volkswirtschaft in seinen Bereich gezogen wurden. Eine Ausnahme bildete jedoch das Verkehrswesen, das noch lange die früheren Formen der Zentralisation und strengen Regelung seiner Wirtschaftsführung beibehielt.

Man war gezwungen, abzuwarten, bis sich die Industrie unter den neuen Bedingungen und nach Wiederherstellung der Verkehrswege soweit entwickelt hatte, daß sie imstande war, die Beförderung der Güter zu bezahlen. Erst dann war es möglich, das Verkehrswesen auf kaufmännischer Grundlage aufzubauen.

Im April 1922 hatte das Verkehrswesen der Sowjetrepubliken die schweren Prüfungen des Hungerjahres glücklich überstanden, und es begann der Umbau des Beförderungswesens sowohl organisatorisch als auch wirtschaftlich in dem ganzen Umfange des sich über 73 000 km erstreckenden Wirtschaftsbereiches.

Die zwingende Notwendigkeit, die Arbeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens mit den mannigfaltigen Wirtschaftsgebilden der zahlreichen Wirtschaftsbezirke der Republik in Einklang zu bringen und die verwickelte Verkehrswirtschaftsführung im Zusammenhange mit der Entwicklung des Geldverkehrs und der stets wechselnden wirtschaftlichen Verhältnisse führten eine rasche Dezentralisation in der Verwaltung des Verkehrswesens herbei und brachten das Entstehen von Direktionen (Prawlenija) als Gliederungsform der Eisenbahnen und Wasserstraßen zuwege.

Innerhalb dreier Monate war die Eisenbahnverwaltung neugestaltet, und dieselbe Umgestaltung begann bei den Wasserstraßen.

Die neuartige Verwaltungsform des Beförderungswesens vereinigt in zweckmäßiger Weise die staatliche Gebundenheit des Eisenbahn- und Wasserverkehrs mit allen Vorzügen der Bewegungsfreiheit privatkapitalistischer Eisenbahn- und Wasserverkehrsunternehmungen. Zugleich befestigt diese neue Form die durch die planmäßige staatliche Regelung bedingte Einheitlichkeit der Verkehrswirtschaft; gleichzeitig wird aber dank des dem Beförderungswesen innewohnenden weitgreifenden sozialen Gedankens eine Verbildung dieser Form zu einem bureaukratischen Gebilde der Staatswirtschaft vermieden.

Der der neuen Ordnung zugrunde gelegte Gedanke der Zentralisierung der leitenden Arbeit neben der Dezentralisierung der Verwaltung im allgemeinen ermöglichte den einzelnen Verwaltungsorganen des Beförderungswesens, ein Höchstmaß der Entschlußkraft bei ihren Arbeiten und bei der Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaft zu entwickeln.

Welches sind nun die Hauptaufgaben, die den Eisenbahndirektionen gestellt werden, nach welchem Vorbilde sind die Direktionen geordnet und welches sind die Ergebnisse ihrer Tätigkeit?

Versuchen wir es, diese großen und verwickelten Fragen, soweit es die Grenzen dieses Aufsatzes erlauben, zu erörtern.

Die Eisenbahndirektionen waren hauptsächlich dazu berufen, die wirtschaftliche Tätigkeit unter Ausnutzung der örtlichen Mittel des zugehörigen Wirtschaftsgebietes auszubauen. Es erhielten zu diesem Zwecke die Verkehrsbehörden in der Provinz größtmögliche Selbständigkeit hinsichtlich der Wirtschaftsführung der Bahnen und des Zusammenarbeitens mit den anderen Wirtschaftskörpern des Bezirks.

Die Hauptaufgabe der Eisenbahndirektion ist die größtmögliche Entwicklung des Güterverkehrs und die Verminderung der Betriebskosten. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, mußten die Direktionen entsprechend gestaltet werden, um die Arbeit auf wirtschaftlichem, finanziellem, technischem Gebiete und dem Gebiete der Versorgung durchzuführen. So entstanden bei den Direktionen wirtschaftliche Abteilungen, die die wirtschaftlichen Aufgaben durchzuführen und den Verkehr möglichst vollkommen den Bedürfnissen der Volkswirtschaft anzupassen haben. Die Finanzabteilungen sollen die eigenen Einnahmen und die vom Staate zufließenden Mittel möglichst zweckentsprechend verteilen und verwalten, die Bankkredite ausnutzen, Betriebsmittel heranziehen, den Haushalt und die Abrechnung durchführen und die Ausgaben überwachen. Den Masseneinkauf von Betriebs- und sonstigen Stoffen besorgen die Wirtschaftsabteilungen. Die statistische Abteilung verzeichnet und schätzt die geleistete Arbeit. Die Abteilung für Einnahmen besorgt die Abrechnung und Überwachung der ausgeführten Beförderungen.

Außer diesen Hauptabteilungen bestehen bei den Eisenbahndirektionen die den örtlichen Verhältnissen angepaßten folgenden Abteilungen. Abteilungen für Holzversorgung bei Eisenbahnen in waldreichen Gegenden, Abteilungen für Hilfsunternehmungen in Industriegegenden, Siedlungsabteilungen in schwach bevölkerten Gegenden, die erforscht und besiedelt werden sollen (z. B. auf der Murman-Bahn).

Eine Reihe von Direktionen hat außerdem technische Bureaus mit der Aufgabe eingerichtet, verschiedene Verfahren der Wirtschaftsführung bei den Eisenbahnen zu untersuchen, um so Mittel und Wege zur Verbesserung, Verbilligung und technischen Vervollkommnung des Betriebes zu finden.

Aus dem beigefügten Gliederungsplan der Direktion einer der größten Eisenbahnen der Republik ist ihr Aufbau und die Verteilung der Aufgaben an die Abteilungen ersichtlich.

Außer den vornehmlich wirtschaftlichen Aufgaben der Direktionen, die wir bis jetzt besprochen haben, haben die Eisenbahnen auch rein technische und Verwaltungsarbeit zu leisten. Die technische Leitung und die Verwaltung liegt in den Händen der Eisenbahnverwaltung, deren Vorstand Eisenbahnchef genannt, zugleich Mitglied der Eisenbahndirektion ist. Die Eisenbahnverwaltung wird in 4 technische Dienste unterteilt: 1. Zugförderungsdienst, 2. Bahnunterhaltungsdienst, 3. Verkehrsdienst, 4. Sicherungsdienst. Die Vorsteher dieser Dienste sind unmittelbar dem Eisenbahnchef unterstellt. Anfänglich hatten die Eisenbahnverwaltung und die Direktion voneinander unabhängige Aufgaben. Die Verwaltung hatte sich der Direktion nur in dem allgemeinen Arbeitsplan und der allgemeinen Aufsicht unterzuordnen. Der Eisenbahnchef war aber einerseits ein vollberechtigtes Mitglied der Eisenbahndirektion, andererseits war er der Direktion gegenüber abrechnungspflichtig, doch war er gleichzeitig verantwortlicher Vertreter des Volkskommissariats für Verkehrswesen in verwaltungstechnischer Beziehung.

Nach einiger Zeit stellte sich jedoch die Notwendigkeit heraus, den Direktionen weitere Vollmachten einzuräumen, und es wurde ihnen die verantwortliche Leitung des Eisenbahnbetriebes in vollem Umfange übergeben. Die „Eisenbahnverwaltung“ wurde der Direktion unterstellt und besorgt den verwaltungstechnischen Teil des Eisenbahnbetriebes als vollziehendes Glied der Direktion. Der Eisenbahnchef ist hiernach in allen Beziehungen der Direktion unterstellt mit Ausnahme seiner Aufgaben als Regierungs-Inspektor, denn als solcher hat er die Durchführung sowohl der Vorschriften der Regierung in bezug auf die technische Unterhaltung der Bahn als auch der Bestimmungen zur Wahrung der Sicherheit des Betriebes zu überwachen.

Um die Arbeit der Eisenbahndirektionsabteilungen von derjenigen der Verwaltung genauer abzugrenzen, muß man folgendes im Auge behalten: Die Direktion leistet technische Arbeit, leitet die Wirtschaftspolitik der Bahn, regelt haushälterisch die finanzielle und Einkaufstätigkeit der Bahn. Der Verwaltung dagegen obliegt die Ausführung der ihr gestellten Aufgaben, sowohl betriebswirtschaftlicher Art als auch derjenigen, die die Verteilung des Materials und die Wiederherstellung betreffen, und sie führt den gesamten technischen Teil der Arbeit unter allgemeiner Aufsicht der Direktion aus.

Diese Sachlage ermöglichte es, daß die Leitung der wirtschaftlichen Aufgaben des Verkehrswesens in bezug auf Erzeugung und Verbrauch in die Hände von Persönlichkeiten überging, die sich in der wirtschaftlichen Lage des Landes zurechtfanden und daß die Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit erhielten, sich vollkommen den Aufgaben des Betriebes und der Wiederherstellung der Bahnen zu widmen.

Die Eisenbahndirektionen, die dazu berufen sind, die wirtschaftliche Tätigkeit der Eisenbahnen zu entwickeln, indem sie örtliche Geldmittel des Bezirkes weitmöglichst heranziehen, den örtlichen Verkehrsstellen in der Betriebsführung Selbständigkeit gewähren, sind gleichzeitig Bindeglieder zwischen dem wirtschaftlichen und industriellen Leben des Bezirkes und dem Verkehrswesen. Diese Bindung erfolgt durch Teilnahme der Bahnvertreter an den örtlichen Wirtschaftstagungen (die bei den Gouvernements und örtlichen Hauptstellen bestehen) und durch wirtschaftliche Tagungen der Eisenbahndirektionen zwecks Unterrichtung der örtlichen Industrie, der Landwirtschaft und der Eisenbahnen über die beiderseitigen Bedürfnisse.

Die Eisenbahndirektionen stellten recht bald die Verbindung miteinander durch ein Bureau der Direktionen her, das die örtlichen Belange der einzelnen Bahnen vertritt und regelt und die ausgiebigen Erfahrungen der einzelnen Direktionen verwertet. Diesem Bureau ist eine große Bedeutung im Verkehrswesen beizumessen.

Organisation der Direktion und Verwaltung der Süd-Eisenbahn.

Jnsges. 1518 Beamte
Vorsitzender der Direktion

Anmerkung:
Die Gesamtlänge der Südbahn beträgt 3350 Km.
Die Zahl der Direktions- und Verwaltungsbeamten auf 1 Bahnkilometer beträgt $\frac{920 + 598}{3350} = 0{,}45$.
Die Zahl der Beamten ist den umrahmten Feldern beigeschrieben.

Direktion
Zus. 920 Beamte

Stellvertr. d. Präs. — Jurist. Abt. 14 — Statistisch. Abt. 48 — Techn. Kontroll-Abt. 21 — Stellvertr. des Präs.

Mitglied — Mitglied — Mitglied — Mitglied — Mitglied — Vertreter des Finanz-Komiss.

Vorsteher d. Finanz-Abt. (182): Gehilfe; Revisoren 2; Kontrol. 3; Gehilfe; Buchhalt. 20; Kassen- u. Vorschuss Abtlg. 32; Abrechnungen 10; Allg. Ausgaben d. Direkt. d. Verw. 12; Kredit 8; Haupt-Kasse 69; Allgemeines 23

Vorst. d. Wirtsch.-Abt. (143): Gehilfe; Revisor; Allg. 23; Heizstoffe 8; Versorgung 42; Techn. Benennungen 4; Berechnung 56

Vorst. d. Kaufm. Abt. (70): Gehilfe; Älterer Revisor; Tarife 9; Reklamationen 14; Wirtschaftl. 9; Tarife 9; Allgemeines 19; Hilfsunternehm. 3

Vorst. d. Einnahme-Abt. (320): Gehilfen; Rechn. 31; Allgem. 44; Passagier-Gepäck-Verkehr 85; Güter-Verkehr 122; Reklamationen 15; Laufende Revision 20

Vorst. d. Verwaltgs. Abt. (113): Gehilfe; Inspektoren; Sekretär d. Direkt. 12; Sekretäre 6; Vorbereitung der Agenten 10; Fahrkarten 11; Allgemeines 47; Bewachung 10; Normierung 13

Verwaltung
Zus. 598 Beamte
Vorsteher der Eisenbahn

Gehilfe des Vorstehers — Kanzlei 19 — Mobil. Abt. 22 — Gehilfe des Vorstehers

Zugförderungs-Dienst: Vorsteher 156; Gehilfe; Älterer Revisor; Allgem. 26; Rechn. 58; Techn. Büro 23; Lokomotiven 15; Wagen 25; Wasserversorgung 4

Bahnunterhaltungs-Dienst: Vorsteher 115; Gehilfen; Allgem. 23; Rechn. 41; Technisch. Büro 37; Wohnungsbau 9

Verkehrs-Dienst: Vorsteher 222; Gehilfe; Älter. Revisor; Allg. 50; Rechn. 31; Technich. Büro 34; Güterverkehr 54; Techn. Statistisch. 49

Sicherungs-Dienst: Vorsteher 61; Älter. Kontr.; Gehilfe; Meteorologe; Allgem.; Rechn.; Schwachstrom 11; Starkstrom 6; Betrieb 9; Sicherung des Bahnbetriebes 9

Zahl der Direktionsbeamten.

Vorsitzender der Direktion	1
Stellvertreter des Vorsitzenden	2
Mitglieder der Direktion	5
Vertreter des Finanzkomissars	1
Juristische Abteilung	14
Statistische Abteilung	48
Technische Kontroll-Abteilung	21
Finanz-Abteilung	182
Wirtschaftliche Abteilung	143
Kaufmännische Abteilung	70
Verwaltungs Abteilung	113
Einnahmen Abteilung	320
Im Ganzen	*920*

Zahl der Verwaltungsbeamten.

Vorsteher der Eisenbahn	1
Gehilfe des Vorstehers	2
Kanzlei des Vorstehers	19
Mobilisations-Abteilung	22
Zugförderungs-Dienst	156
Bahnunterhaltungs-Dienst	115
Verkehrs-Dienst	222
Sicherungs-Dienst	61
Im Ganzen	*598*

Was haben nun, kurz gefaßt, die Eisenbahndirektionen in den etwa 1½ Jahren ihres Bestehens geleistet?

Das zeitliche Zusammenfallen der Gründung der Eisenbahndirektionen mit der Wiedereinführung der Bezahlung für die Güter- und Personenbeförderung und dem Aufbau des Verkehrswesens auf wirtschaftlicher Grundlage erforderte es neben dem Aufbau der eigenen Gliederung auch an die Wiederherstellung, d. h. in den meisten Fällen Neuerrichtung, des wirtschaftlichen Dienstes, das ist des Einnahmedienstes, heranzutreten. Diese Arbeit wurde von den Direktionen so erfolgreich durchgeführt, daß gegenwärtig die überaus verwickelten Einnahmeabrechnungen der Bahnen und die gegenseitigen Verrechnungen stets rechtzeitig der Hauptstelle zugehen und es ermöglichen, die wichtigste Frage, nämlich die Feststellung der Selbstkosten der einzelnen Arbeitsleistungen, zu lösen. Diese Aufgabe ist seitens der Mehrzahl der Direktionen bereits durchgeführt.

Mit Nachdruck wurde von den Direktionen die Fühlungnahme mit den örtlichen Wirtschaftsorganen betrieben. Fast alle Direktionen haben Vertreter örtlicher Wirtschaftsstellen als Mitglieder herangezogen. Durch diese persönlichen Beziehungen und durch von den Direktionen veranstaltete laufende Tagungen werden die die Eisenbahn und die örtliche Industrie betreffenden Fragen gelöst. Auf Grund eingehenden Studiums der wirtschaftlichen Lage des Bezirkes kamen die Direktionen den Bedürfnissen der Industrie und Landwirtschaft weitestgehend entgegen, räumten Kredite für Güterbeförderungen ein, bauten Zweigbahnen, führten Bezahlung in Sachwerten ein, wodurch vielfach Unternehmungen, die über Barmittel nicht verfügten, vor dem Untergange bewahrt wurden. Die Wirtschaftsstellen dagegen halfen dem Verkehr aus, indem sie ihm zu Vorzugsbedingungen Stoffe und Arbeitskräfte zur Verfügung stellten (insbesondere im Kampfe mit Schneeverwehungen), den Eisenbahnen Geldmittel vorstreckten und manchmal die Unterhaltung von Bahnlinien auf eigene Kosten übernahmen, wenn diese für die Bahn verlustbringend, für die Industrie aber von Bedeutung waren.

Unter den schwierigsten Umständen, bei fallendem Geldwert, haben es die Direktionen verstanden, das Abrechnungswesen zu ordnen, eine Überwachung der Einnahmen und Ausgaben einzuführen, die Bestände an Betriebskapital aufzunehmen und die Kassenumsätze zu steigern.

Die Eisenbahndirektionen, die die Geldwirtschaft der Eisenbahnen in eigene Hand genommen hatten, führten mit aller Strenge einen feststehenden Haushalt durch, anfangs unter scharfem Widerspruch der technischen Eisenbahnstellen, die sich die planmäßige Wirtschaftsführung abgewöhnt hatten. Das Er-

gebnis war eine unmittelbare Ersparnis an Mitteln und die Annäherung der Ausgaben an die von der Hauptstelle bewilligten Beträge. Die Tätigkeit der Eisenbahnen in wirtschaftlicher Beziehung gewann eine größere Bedeutung als je und wurde zu einer grundlegenden Aufgabe der Direktionen.

Besonders wichtig war die Feststellung örtlicher Beförderungssätze. Die Maßnahmen, die die Direktionen in dieser Beziehung trafen, gipfelten meist in der Herabsetzung dieser Sätze, die nach genauem Studium der wirtschaftlichen Verhältnisse des Bezirkes bemessen wurden und somit eine notwendige Verbesserung der allgemeinen Eisenbahnbeförderungssätze darstellten. Die Direktionen richteten ihr ständiges Augenmerk auf die Hilfsunternehmungen und die Maßnahmen, die einen Zustrom von Frachtgütern und Fahrgästen bewirkten. Die Zahl der Stellen für die Güterannahme und für sonstige Eisenbahngeschäfte im Bereiche der Städte ist vergrößert worden, eine Reihe von Handelsvertretungen wurde gegründet und die Beleihung der Frachtgüter eingeführt.

Eine bedeutende Besserung erfuhr die Verwaltung der Pachtgüter, d. h. das Verpachten von Anschlußgleisen, Lagerräumen und Lagerplätzen auf dem Eisenbahngelände. Diese Maßnahmen bewirkten ebenfalls eine Zunahme des Güterumschlags.

Um einen wirtschaftlichen Verbrauch von Mitteln und Stoffen herbeizuführen, haben die Direktionen eine planmäßige Versorgung mit Eisenbahnen, mit Materialien eingeführt, wobei die Meldungen genau den wirklichen Bedürfnissen entsprechen müssen. Die Pläne für die dringlichen Arbeiten und die Menge der erforderlichen Materialien werden am Monatsanfang beraten und aufgestellt. Dementsprechend werden die Materialien beschafft und verteilt. Die gleiche Arbeit wurde in bezug auf den notwendigen Brennstoff der Eisenbahnen mit Erfolg durchgeführt.

Die allgemeine Entwicklung der Schaffenskräfte der Republik und die engen Beziehungen, die das Transportwesen mit den Warenabsendern, der Industrie und Landwirtschaft anknüpften, ermöglichten es, den Warenumsatz zu entwickeln und den Eisenbahnbetrieb in diesem Jahre verlustlos zu gestalten, ohne daß Zuschüsse seitens der Regierung erfolgen.

Gegenwärtig sind bei 18 Eisenbahnen der Republik Direktionen eingerichtet. Sie haben ihren Sitz in den bedeutenden Industrieorten: Moskau, Leningrad, Charkow, Kiew, Ekaterinoslaw, Rostow, Saratow, Woronesch, Tiflis, Ekaterinburg, N.-Nikolajewsk (Sibirien) usw. Sie verwalten etwa 50 000 km Eisenbahnstrecken, d. s. rd. 77 % des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Sowjetrepubliken. Bei den übrigen Eisenbahnen sind noch keine Direktionen eingeführt. Dies hängt mit den besonderen wirtschaftlichen Verhältnissen dieser Bahnen zusammen, die entweder industriearme Gegenden durchlaufen oder geringe Ausdehnung haben. Bei diesen Bahnen liegt die Verwaltung in den Händen der Eisenbahnchefs, sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht.

Der verwickelten Lage des Transportgeschäfts der Eisenbahnen Rechnung tragend, wurde das Institut der Bevollmächtigten des Volkskommissars für Verkehrswesen, die unmittelbar von ihm ernannt werden, eingeführt. Bei den Eisenbahnen, bei denen Direktionen bestehen, ist der Bevollmächtigte des Volkskommissars für Verkehrswesen Vorsitzender der Direktion, bei den Bahnen, die keine Direktion haben, ist der Bevollmächtigte zugleich Eisenbahnchef, in seltenen Fällen sind diese Posten getrennt. Die wesentliche Aufgabe des Bevollmächtigten des Volkskommissars für Verkehrswesen ist, die allgemeine Politik der Eisenbahnen, deren Chef er ist, entsprechend den allgemeinen Landesinteressen zu leiten. Wo bei den Bahnen Direktionen bestehen, haben die Bevollmächtigten des Volkskommissars für Verkehrswesen die allgemeine Aufsicht über die Durchführung der Bestimmungen und Befehle des Volkskommissariats für Verkehrswesen und der höheren Stellen der Republik sowie die Wahrnehmung der Beziehungen zu den Sowjetgewerkschafts- und anderen Stellen und die Überwachung der rechtzeitigen Versorgung der Arbeiter in weitgehendem Maße. Wo Direktionen noch nicht eingeführt sind, haben die Bevollmächtigten die Beziehungen zu den Wirtschaftsstellen und industriellen Unternehmungen im Bereiche der Eisenbahn zu organisieren, Maßnahmen zur Hebung der Handels- und wirtschaftlichen Tätigkeit der Eisenbahnen zu treffen und die sparsame und zweckmäßige Verausgabung der von dem Staate zur Verfügung gestellten Mittel allgemein zu überwachen. Die Bevollmächtigten haben somit die Befugnisse der Direktionen. Das Institut der Bevollmächtigten ist in diesen Fällen ein Übergang zur Einsetzung der Direktion.

Die Eisenbahndirektionen haben in dem wirtschaftlichen Leben der Republik feste Wurzeln gefaßt und eine Grundlage für die Bindung der Interessen des Verkehrswesens und der Industrie geschaffen; ihre Politik erstrebt das Endziel, die Entwicklung des Warenverkehrs zu fördern und die Selbstkosten für die Beförderung herabzusetzen. Die derzeitige Aufgabe besteht darin, die hierauf abzielenden Bestrebungen der Direktionen weitgehendst auszubauen.

Güterverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Aus der dieser Tage verteilten Niederschrift des Güterverkehrsausschusses, der am 27./28. Mai d. J. in Friedrichshafen seine 102. Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Regierungsdirektor Ministerialrat Morhart (Deutsche Reichsbahn, Gruppe Bayern) abgehalten hat, seien folgende Beschlüsse hervorgehoben:

1. Die von der Vereinsversammlung Dresden im Dezember 1923 beschlossene vorläufige Aufhebung der im Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (Artikel 13) enthaltenen Bestimmungen über die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen bedingte eine Umarbeitung der einschlägigen Bestimmungen der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften (§ 40). Die neue Fassung wurde in einem IV. Nachtrag zum Übereinkommen mit Wirkung vom 1. Juli 1924 eingeführt.

2. Es hat sich als dringend notwendig erwiesen, als Ersatz für die vom Verein bisher herausgegebenen Wagenkilometerzeiger, die außer für die Wagenmieteberechnung auch für die Aufteilung von Entschädigungen, für die Regelung gewisser Frachterstattungsfälle und verschiedene andere Zwecke verwendet waren, wiederum einheitliche Übergangskilometerzeiger, und zwar unter Zugrundelegung der jetzt für die meisten Zwecke maßgebenden Tarifkilometer, herauszugeben. Die Übergangskilometerzeiger sollen nicht nur für die Entschädigungsverteilung allein, sondern für alle Zwecke, für die Übergangstarifkilometer in Betracht kommen, dienlich gemacht werden. Ein Unterausschuß wurde bevollmächtigt, die Übergangskilometerzeiger so rasch als möglich fertigzustellen.

3. Für die Aufteilung von Entschädigungen sind nach der Fußnote zu Art. 17[5] des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement die Tarifkilometer der Binnentarife auf der Beförderungsstrecke — ohne Rücksicht auf die Gesamtentfernung und die Anteilskilometer — maßgebend. Im Zusammenhang mit der verschiedenartigen Leitung der Wagenladungen und der Stückgüter im innerdeutschen Verkehr — erstere nach den Leitungsvorschriften, die letzteren nach den Ladevorschriften — hatte diese Fußnote zu Zweifeln darüber Veranlassung gegeben, ob die Aufteilung in jedem Falle nach dem tatsächlichen Beförderungsweg zu erfolgen hat. Der Ausschuß beschloß, der Vereinsversammlung folgende Ergänzung der Fußnote vorzuschlagen: „Hierfür sind die Tarifkilometer der Binnentarife für die auf der Beförderungsstrecke gelegenen Übergänge — ohne Rücksicht auf die Gesamtentfernung und die Anteilskilometer — maßgebend.“

Hierdurch kommt zum Ausdruck, daß für die Berechnung der Entfernungen des Beförderungsweges bei Entschädigungsaufteilungen (entsprechend dem bisherigen Zustande) nur die Übergänge des Beförderungswegs maßgebend sein sollen; Abweichungen von diesem Weg innerhalb der einzelnen Bahnbereiche bleiben also außer Betracht. Wo für Wagenladungen und Stückgut verschiedene Beförderungswege vereinbart sind, und sich hierdurch verschiedene Übergänge ergeben, sind die jeweiligen Übergänge maßgebend.

4. Der Ausschuß hat eine Reihe der vom Internationalen Transportkomitee in den letzten Jahren beschlossenen Einheitlichen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen in das Vereinsbetriebsreglement eingearbeitet und die damit zusammenhängenden Änderungen und Ergänzungen der Vereinszusatzbestimmungen beschlossen. Über diese an sich in die Zuständigkeit der Vereinsversammlung fallenden Beschlüsse wird die schriftliche Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern eingeleitet werden, da ihre sofortige Durchführung erwünscht ist, um das Vereinsbetriebsreglement auf dem Laufenden zu halten.

Hervorhebung verdienen noch einige grundsätzliche Ausführungen, die der Vorsitzende im Zusammenhang mit diesen Beratungen über die Bedeutung der Vereinszusatzbestimmungen für die Weiterbildung des Internationalen Frachtrechts machte. Er führte namentlich aus, daß, wie schon früher, so auch im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Vereinszusatzbestimmungen vom Internationalen Transportkomitee als Einheitliche Internationale Zusatzbestimmungen übernommen worden seien und sich damit für einen erweiterten Geltungsbereich durchgesetzt hätten. Auch als Ausführungsbestimmungen zum I. Ü. seien Vereinsbestimmungen schon früher übernommen und jetzt bei der durch die letzte Berner Revisionskonferenz beschlossenen Neubearbeitung des I. Ü. in das Internationale Übereinkommen selbst eingear-

beitet worden. Dieser Entwicklungsgang sei durchaus organisch. Wie seinerzeit das Vereinsbetriebsreglement als Grundlage des ersten Internationalen Übereinkommens gedient habe, so würden sich auch weiterhin die aus der Entwicklung des inneren Frachtrechts der Vereinsländer hervorgegangenen Wünsche nach entsprechender Ausgestaltung der zwischenstaatlichen Verkehrsbestimmungen am leichtesten zunächst für den Vereinsbereich verwirklichen lassen. Wenn sich eine Regelung in diesem Bereich eingelebt und bewährt habe, sei vielfach für ihre Weiterentwicklung zu allgemeinen internationalen Bestimmungen der Boden bereitet. Der umgekehrte Gedanke, neue frachtrechtliche und sonstige Verkehrsbestimmungen von vornherein für einen möglichst großen Bereich von Ländern einführen zu wollen, werde sich zweifellos weit weniger fruchtbringend erweisen. Zur Anpassung an das von der letzten Berner Revisionskonferenz ausgearbeitete neue I. Ü. und die vom Internationalen Transportkomitee dazu bereits vorbereiteten Einheitlichen Zusatzbestimmungen wird demnächst eine völlige Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements, namentlich eine Umarbeitung und Neugestaltung der Vereinszusatzbestimmungen notwendig. Die Vorbereitungen dieser Arbeiten wurden einem aus fünf Verwaltungen bestehenden Unterausschuß übertragen.

5. Aus den bei der Sitzung verhandelten Streitfällen ist ein solcher über die Entschädigungsverteilung nach Art. 17 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement zu innerdeutschen Sendungen von allgemeinerem Interesse. Es stand in Frage, ob eine Verwaltung zur Tragung der Entschädigung herangezogen werden kann, die auf Grund besonderer Vereinbarungen (der Ladevorschriften) die Beförderung geleistet, aber keinerlei Frachtanteile bezogen hat. Der Ausschuß entschied nach längeren Erörterungen auf Grund des Wortlautes des Art. 17, der die Entschädigungsverteilung von der Beförderung, nicht von dem Bezug von Frachtanteilen abhängig macht, dahin, daß die befördernde Verwaltung, auch wenn sie keine Frachtanteile erhielt, an der Entschädigung mitzutragen hat.

Kbr.

Die Spurweiten der Eisenbahnen Südamerikas.

In keinem Weltteil herrscht eine größere Mannigfaltigkeit der Spurweiten der Eisenbahnen als in Südamerika. Infolge des Fehlens von wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Ländern haben sich die Eisenbahnnetze der verschiedenen Staaten gänzlich unabhängig voneinander entwickelt, so daß der auch heute noch verhältnismäßig geringe Güteraustausch und der ebenso schwache zwischenstaatliche Reiseverkehr fast ganz auf die Küstenschiffahrtsverbindungen angewiesen ist. So konnten selbst in den einander benachbarten Ländern große Eisenbahnnetze von verschiedener Spurweite entstehen, zumal die Landesgrenzen in vielen Fällen durch große natürliche Hindernisse gebildet werden. In denjenigen Ländern, in welchen das Eisenbahnwesen weiter fortgeschritten ist, hat sich allmählich eine Spur zur überwiegenden entwickelt, in einzelnen sogar schon so weit, daß sie als Einheitsspur des Landes gelten kann. Dieser Prozeß ist um so rascher vor sich gegangen, je besser sich die überwiegende Spurweite als Einheitsspur des betreffenden Landes eignete, wie z. B. in dem fast durchweg gebirgigen Brasilien die Meterspur, die heute schon auf 90 % aller Bahnen vorherrscht und unter Berücksichtigung der im Bau und Projekt befindlichen Linien bald 95 % der Gesamtlänge aller Bahnen erreicht haben wird. Im Gegensatz hierzu besitzt Argentinien mit dem größten Eisenbahnnetz aller südamerikanischen Republiken noch keine so stark überwiegende Spurweite, daß man ihre sichere Entwicklung zur Einheitsspur voraussagen kann. Zwar herrscht heute noch die hauptsächlich in den ausgedehnten Ebenen Mittel- und Südargentiniens angewandte Breitspur von 1,676 m mit 60 % der Gesamtbahnlänge vor; aber für den geplanten Ausbau des Bahnnetzes im Norden ist die dort schon überwiegende Meterspur vorgesehen, so daß voraussichtlich schon in naher Zukunft die Breitspurlinien nicht mehr die Hälfte der Bahnlänge des Landes ausmachen werden, um so mehr, als in neuerer Zeit (was aus der beigefügten Tabelle noch nicht ersichtlich ist) die Zubringerlinien der Breitspurbahnen von verschiedenen Eisenbahngesellschaften in Schmalspur gebaut werden.

Das Gebiet der vorherrschenden Breitspur ist der südliche Teil Südamerikas und in diesem wieder vornehmlich das ebene Gelände der Pampas. Eine Ausnahme hiervon macht die Breitspur in Chile, wo sie außer auf der großen Längsbahn auch auf einigen Querbahnen in sehr gebirgigem Gelände angewandt wird. Die brasilianische Breitspur von 1,60 m in den mittelbrasilianischen Staaten Minas Geraes, Rio de Janeiro und Sao Paulo auftretend, ist als letzter Überrest der ersten in dieser Spurweite gebauten brasilianischen Bahnen zu betrachten, der eine nennenswerte weitere Ausdehnung nicht mehr erfahren wird.

Ähnliche Verhältnisse liegen bezüglich der europäischen Normalspur vor, die in Paraguay auf dem ganzen, allerdings bisher erst 869 km langen Bahnnetz angewandt ist und in Uruguay auf etwa 98 % der Gesamtnetzlänge einschließlich der im Bau und Projekt befindlichen Strecken. In Argentinien findet sich die Normalspur mit alleiniger Ausnahme der von Buenos Aires ausgehenden westlich gerichteten Central de Buenos Aires-Eisenbahn in dem sogenannten Zwischenstromland, in den Provinzen

Kilometrische Länge der Eisenbahnen Südamerikas nach Spurweiten geordnet.

Länder	1,676 m	1,60 m	1,435 m u 1,44 m	1,27 m	1,067 m	1,00 m	0,915 m u. 0,910 m	0,76 m u. 0,75 m	0,61 m u. 0,60 m	Sämtl. Spurweiten	Bemerkungen
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
Argentinien	21 701		2 869			11 760				36 330	Stand Ende 1920 einschl. Baustrecken
Brasilien		1 799	16			26 060		734	589	29 198	Stand Ende 1922 einschl. 16 km von 1,33 u. 0,66 m Spur
Chile	2 632		754	155	464	4 544		533	314	9 396	Stand 1920 einschl. Bau- und Projektstrecken
Uruguay			3 398				42	15		3 455	Stand 1920 einschl. Bau- und Projektstrecken
Peru			2 173			218	522	62	72	3 047	Stand 1920 einschl. Bau- und Projektstrecken
Bolivien						2 257		523		2 780	Stand 1921 einschl. Baustrecken
Columbien						529	891			1 420	Stand Ende 1920
Ecuador					822			137		959	Stand 1921 einschl. Baustrecken
Venezuela					349	180	197		232	958	Stand 1920
Paraguay			869							869	Stand 1921
Sämtliche Länder	24 333	1 799	10 079	155	1 635	45 548	1 652	2 004	1 207	88 412	
Anteile in % der Gesamtlänge	27,5 %	2,0 %	11,4 %	0,2 %	1,8 %	51,5 %	1,9 %	2,3 %	1,4 %	100 %	

Die Zahlen sind z. T. aus dem „Boletin del Congresso Ferroviario Sudamericana“ von 1920 entnommen.

Entre Rios und Corrientes, wo sie mit den Bahnen von Uruguay und Paraguay ein geographisch einheitliches, allerdings vorläufig noch durch die Stromläufe des Rio Uruguay und des Rio Paraná unterbrochenes Netz von etwa 6000 km bildet. Wenn auch eine Ausdehnung über die heutigen Grenzen des Netzes hinaus nicht zu erwarten ist, weil sowohl auf der argentinischen als auf der brasilianischen Seite wichtige Bahnen von abweichender Spurweite verlaufen, so besitzt das Normalspurnetz des La Plata doch eine bedeutende innere Ausbaufähigkeit. Gänzlich isoliert und in sich noch nicht zusammenhängend sind die Normalspurbahnen in Peru, die zwar heute noch 71 % der Bahnlänge der Republik erreichen, deren Spurweite aber aller Voraussicht nach nicht zur Einheitsspur werden wird, da sich für den Ausbau der Bahnen in dem gebirgigsten Lande Südamerikas die Meterspur besser eignet.

Letztere Spurweite tritt, wenn man zu ihr noch die Kapspur von 1,067 m rechnet, in sämtlichen südamerikanischen Ländern mit Ausnahme von Uruguay und Paraguay auf; sie ist bereits zur Einheitsspur geworden in Brasilien, wo ihr Anteil an der Bahnlänge in wenigen Jahren 95 % betragen wird. In Bolivien sind 80 % aller Bahnen von Meterspur, in Chile 48 %, in Argentinien 32 %, in Ecuador 86 % von Meter- bzw. Kapspur, ebenso in Venezuela 55 % und in Columbien 37 %.

Geringere Spurweiten als von 1 m kommen mit Ausnahme von Paraguay in allen Ländern Südamerikas vor. Ihr Hauptverbreitungsgebiet sind die Cordillerenstaaten von Venezuela bis Chile. In Brasilien sind die Schmalspurweiten von 0,76 und 0,60 m zum Teil schon im Umbau zur Meterspur begriffen oder ihre Spurverbreiterung ist geplant.

Für den ganzen Kontinent mit Ausnahme der drei Guyanas ergibt sich, daß 40,9 % aller Bahnen die Breitspur oder Normalspur besitzen, 53,3 % die Meter- oder Kapspur und 5,6 % Schmalspur von 0,915 bis 0,60 m. Es überwiegt also die Meterspur, die infolge ihrer stetig zunehmenden Verbreitung bald zwei Drittel der Gesamtlänge erreicht haben wird, woraus man aber nicht schließen darf, daß sie jemals die südamerikanische Einheitsspur werden könnte. Ihre Bestimmung wird einmal sein, die Spurweite der großen zwischenstaatlichen Verbindungslinien zu werden, deren erste Anfänge in den zum Teil schon in der Ausführung begriffenen Projekten der Verbindung Argentiniens mit Bolivien und Nordchile und Brasiliens mit Bolivien gemacht sind.

Eugen Bloch.

Die Eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung in Berlin/Seddin.

Die Eisenbahntechnische Tagung, die in Berlin in der Woche vom 22. bis 27. September unter Leitung des Vereins Deutscher Ingenieure in enger Verbindung mit der Reichsbahndirektion stattfindet, wurde am Sonntag, dem 21. September, abends durch den Empfang der Teilnehmer in der großen Wandelhalle des Reichstages eingeleitet. Anwesend waren zahlreiche Vertreter der Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden, der Industrie- und Wirtschaftsverbände und anderer großer Vereinigungen. Von den zur Tagung Angemeldeten, deren Zahl sich auf 3500 (darunter 400 Ausländer) beläuft, war der größte Teil bereits erschienen. Geheimer Baurat Dr. Klingenberg begrüßte namens des Vereins Deutscher Ingenieure die Teilnehmer und die Vertreter der ausländischen technischen Wissenschaften. Hierauf ergriff der Reichsverkehrsminister Oeser das Wort, um die Grüße des Reichspräsidenten, der am Erscheinen verhindert war, zu überbringen und der Tagung den besten Erfolg zu wünschen. Er wies darauf hin, daß die Tagung berufen sei, die Kulturgemeinschaft der führenden Nationen zu fördern. Die Reichsbahn habe sich gern beteiligt. Die Ausstellung und die Vorträge würden den Beweis erbringen, wie sehr die Verwaltung bemüht sei, die Verkehrseinrichtungen in jeder Weise zu verbessern, um auch hier dem Kulturfortschritt zu dienen. Im Anschluß daran wurde später den Teilnehmern in einem mit Beifall aufgenommenen Film die Entwicklung der Lokomotive von der ersten Maschine an zur Darstellung gebracht.

Am Montag, dem 22. September, 9 Uhr vormittags, wurde die Tagung durch den Vorsitzenden des Vereins Deutscher Ingenieure, Geheimen Baurat Dr. Klingenberg eröffnet, der die Teilnehmer aufs herzlichste begrüßte. Anschließend hieran hielt der Reichsverkehrsminister Oeser eine Ansprache, in der er zunächst der Tagung besten Verlauf wünschte. Der Minister machte sodann die Mitteilung, daß bei der Umbildung der Reichsbahn in eine Reichsbahngesellschaft das Reichsverkehrsministerium als spezielles technisches Ministerium erhalten bliebe. Es solle eine Heimstätte der deutschen Technik sein und durch ihre Förderung der deutschen Wirtschaft zugute kommen. Der Minister ging dann weiter auf die Bedeutung der Technik für den Wiederaufbau ein und betonte, daß die technische Ausbildung bis zur Höhe die Voraussetzung für die Reparationsleistungen sei. Die Befürchtung, daß bei der Reichsbahngesellschaft der technische Fortschritt leiden könne, sei unbegründet. Selbstverständlich sei Beschränkung notwendig, aber nur dort, wo es sich um Luxus und dergleichen handele. Jede technische Arbeit, die eine Verbesserung und Verbilligung des Betriebes in Aussicht stelle, würde auch von der neuen Gesellschaft intensiv gepflegt werden. Die Förderung der Wärmewirtschaft, die Lokomotiven in ihren neuen Arten, elektrischer Betrieb, Gütermassenverkehr und manches andere seien Dinge, die nicht ruhen dürften. Die Seddiner Ausstellung in ihrer strengen Sachlichkeit beweise deutlicher als Worte, auf welcher Höhe unsere Eisenbahntechnik stehe, und daß wir nicht gewillt sind, uns aus der früher eingenommenen Stellung herausdrängen zu lassen. Die Tagung sei als Auftakt des Wiedereintritts Deutschlands in die Reihe der Kämpfenden auf dem Boden der Wirtschaft und des gleichen Rechtes zu betrachten. Er hege die bestimmte Zuversicht, daß es der Reichsbahn auch in der neuen Form gelingen werde, allen Anforderungen gerecht zu werden.

Im Anschluß hieran wurden die Berichte erstattet, deren erster von Oberregierungsbaurat Laubenheimer, Berlin, über die Organisation des Güterwagenverkehrs unter Verwendung von Großgüterwagen mit Selbstentladung gehalten wurde.

Die ganze Woche der Tagung ist vormittags und nachmittags mit Berichten und Diskussionen im Saal der Oper am Königsplatz ausgefüllt, während abends hauptsächlich Sondervorträge im Hörsaal der Technischen Hochschule in Charlottenburg stattfinden. Das reichhaltige Programm der Tagung sieht insgesamt 50 Vorträge und Berichte vor. Sie behandeln Fragen und Aufgaben, die für das Eisenbahnwesen von Wichtigkeit sind. Als Berichter sind namhafte und führende Fachmänner des In- und Auslandes gewonnen, darunter solche aus Österreich, der Schweiz, Schweden, Holland, den Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland. In 37 Filmen werden in der Technischen Hochschule in Charlottenburg Vorgänge aus dem Betrieb vorgeführt werden.

Mit der Tagung ist eine Ausstellung von Plänen und Projekten aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens in der Technischen Hochschule in Charlottenburg und eine eisenbahntechnische Ausstellung auf dem Bahnhof Seddin verbunden. Seddin an der Berlin-Güstener Strecke unweit Wannsee gelegen, ist als Rangierbahnhof und Umladestelle für die große um Berlin führende Güterumleitungsbahn vorgesehen. Da letztere, der Zeitverhältnisse wegen, erst zum kleineren Teil zur Ausführung gelangen konnte, sind auch der Rangierbahnhof und die Umladestelle noch nicht voll im Betrieb.

Es ist eine mächtige eisenbahntechnische Schau, die sich in Seddin den Blicken des Besuchers darbietet. In dieser drückenden Zeit muß es jeden Deutschen ganz besonders mit Freude und Stolz sowie mit neuem Mut erfüllen, wenn er sieht, was deutscher Fleiß und deutsche Arbeitskraft geleistet haben. Hier in Seddin ist der Beweis erbracht, daß die deutsche Industrie trotz aller Hemmungen und wirtschaftlicher Nöte nicht stehen geblieben, sondern bestrebt gewesen ist, mit allen Kräften auf der Höhe zu bleiben. Ein ernster Gedanke liegt der Ausstellung zugrunde: Sie ist geleitet von dem Gedanken der Wirtschaftlichkeit. Sie zeigt, wie die Technik bemüht ist, durch stetigen Fortschritt und durch Vervollkommnung der Betriebsmittel den Betrieb zu verbilligen und die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnunternehmung zu erhöhen. Je mehr dieses Ziel erreicht wird, um so eher werden die uns auferlegten Opfer gebracht werden können.

Die Gruppierung der eisenbahntechnischen Schau in Seddin ist geschickt und übersichtlich. Die weite Ausstellungshalle weist in größter Zahl technisch interessante Einzelheiten auf, die zum Bahnbetrieb gehören oder ihm dienen. Man sieht Werkzeugmaschinen, Anlagen für Signal- und Sicherungswesen, Kugellager, Gleitlager, Meßgeräte, Bremsen, Weichen, selbsttätige Kuppelungen, Kontrollinstrumente, Tafeln und Modelle für Anstrich- und Lackierverfahren, die verschiedensten Eisenbahnbedarfsartikel, Schmierpumpen, Fernsprechanlagen, Kompressoren usw.

Auch die Ausstellung im Freien ist von einer Reichhaltigkeit, daß man sich darauf beschränken muß, nur einiges hervorzuheben.

Auf einer langen Reihe von Gleisen stehen hier mehr als 100 Lokomotiven und Triebwagen der verschiedensten Art, ferner mehr als 100 verschiedene Wagen, Güterwagen vom einfachsten offenen 15- bis 20-Tonnenwagen bis zum Großraumwagen von 50 t Tragfähigkeit, Personenwagen, Schlafwagen,

Speisewagen, Packwagen, Postwagen usw. hölzerner und eiserner Bauart für Voll- und Schmalspurbahnen. Besonderes Interesse erregt die Turbolokomotive von Krupp, bei der der Brennstoffverbrauch der Lokomotive um mehr als 30 % durch Verwendung der Dampfturbine mit Kondensation an Stelle der bisher üblichen Kolbenmaschine herabgedrückt wird. Eine ebenfalls neue Lokomotivtype ist die in mehreren Ausführungen ausgestellte Diesellokomotive, die als Brennstoff Schweröl oder Mineralöl verwendet, das einen verhältnismäßig niedrigen Preis hat. Die größten der in Seddin ausgestellten Diesellokomotiven leisten rd. 400 PS. Als ähnliches Antriebsmittel wie die Diesellokomotive sieht man die Triebwagen mit Verbrennungsmotor. Der Brennstoff ist hierbei meist Benzol. Sie arbeiten sparsam, konnten aber für große Zugleistungen noch nicht ausgebildet werden und werden daher vorwiegend auf kleinen Bahnstrecken verwendet. Ganz neuartig sind die Triebwagen mit Sauggasmotor. Der Sauggasmotor ist ein ganz gewöhnlicher Benzolmotor, in dessen Zylinder man aber nicht mehr die Benzoldämpfe, sondern Gas verbrennt, das auf dem Triebwagen in einem kleinen Generator erzeugt wird. Manches Neue, schon im Aufbau, zeigen auch die elektrischen Lokomotiven. Um die Lokomotive frei von Schüttelschwingungen zu machen, ist der Kurbelstangenantrieb in Dreieckanordnung durchgeführt. Wechsel- und Gleichstromlokomotiven sind vertreten. Die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft hat eine zweiachsige Schmalspurlokomotive und eine zweiachsige Grubenlokomotive für 575 Millimeter Spur ausgestellt. Akkumulatorentriebwagen, die ebenfalls gegenüber den Dampflokomotiven eine gewisse Brennstoffersparnis bringen, da ihre Batterie in den Kraftwerken geladen wird, und bei Stillstand gar keine Energie verbraucht, sind von der Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwartzkopff, den Siemens-Schuckert-Werken und der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft ausgestellt. Mächtige Maschinen, besonders für Serbien, zeigt die Waggon- und Maschinenbau A.-G. Görlitz. Ebenso die Waggonfabrik Wismar. Die Linke-Hofmann-Werke stellen neben Dieselmotorlokomotiven auch Benzoltriebwagen aus, die Deutschen Werke Triebwagen mit 6-Zylinder-Explosionsmotor, die Hartmannsche Maschinenfabrik, Chemnitz, ebenfalls ganz gewaltige moderne Maschinen. I. A. Maffei, München, zeigt eine 4-Zylinder-Heißdampf-Verbund-Lokomotive, deren sämtliche Zylinder auf der zweiten gekuppelten Achse arbeiten. Amerikanischem Muster folgend, sind auch Maschinen zu sehen, die mit besonders hohen Rädern erbaut sind, so eine von der Hohenzollern A.-G. erbaute Maschine mit 175 cm Treibraddurchmesser.

Von Güterwagen sind besonders interessant der vierachsige Großraum-Kesselwagen mit 40 cbm Inhalt und 36 Tonnen Tragfähigkeit, der von der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik vorgeführt wird. Ein Geflügelwagen mit eigenartiger Bauart von der Hannoverschen Waggonfabrik ausgestellt, ein Wagen für Seefische mit Doppelwandung, Isolierschicht und wasserdichtem Anstrich ist aus der Waggon- und Maschinenfabrik A.-G. vorm. Busch, Bautzen, hervorgegangen. Kohlenstaubwagen zeigt die Linke-Hofmann Lauchhammer A.-G. in Breslau. Kohlenstaubwagen mit Luftdruckentladung die Waggonfabrik Uerdingen. Von der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten A.-G. wird ein Aluminium-Kesselwagen mit einer Wandstärke von 10 mm zum Transport von konzentrierter Salpetersäure vorgeführt. Orenstein & Koppel zeigen einen regelspurigen Schotterwagen, der zugleich Selbstentlader mit schräg nach unten verlaufenden Türen und Seitenwänden und zwei Bodenschiebern ist. Auch die Hannoversche Waggonfabrik und die Friedrich Krupp A.-G. bringen Schotter-Schnellentlade-Wagen für Gleisbeschotterung zur Ausstellung. Hingewiesen sei auch noch auf die vielen Spezialwagen, darunter ein großer Milch-Transportwagen mit aufgebauten, auf Rollen stehenden Riesenmilchkesseln, die ein Krahn rasch auf bereit stehende Kraftwagen aufsetzen und abheben kann.

Unter den Personenwagen erregt besondere Aufmerksamkeit der von der Waggonfabrik Wegmann & Co. in Cassel gebaute Schlafwagen. Der Wagen enthält 4 Kammern I. Klasse und 14 Kammern II. Klasse mit 1 Bett. Grundlegend ist der Unterschied, daß an Stelle des Seitenganges ein Mittelgang getreten ist. Die Reisenden in der I. Klasse erhalten je eine kleine Kabine mit einem Bett in normaler Höhe, das in der Fahrtrichtung aufgestellt ist. Die Reisenden II. Klasse dagegen müssen, um den Vorteil des Alleinreisens zu erlangen, auf einem Bett schlafen, das dadurch gebildet wird, daß unter dem Tonnendach des Wagens Abteil und Gang eine Zwischendecke erhalten. Man muß also die Leiter in Anspruch nehmen. Dafür hat man unten einen angenehmen großen Raum mit einem kleinen Tisch und einer Waschgelegenheit.

Hervorzuheben aus der Fülle des Gebotenen sind schließlich noch die Gleisbremsen. Die August Thyssen-Bremse Bauart Frölich benutzt einen besonders hohen Ablaufberg, dessen Ablaufhöhe auch noch bei ungünstigem Wetter genügt. Mit Hilfe der Bremse läßt man die guten und schlechten Läufer in der Verteilungsstrecke in gleichen Abständen ablaufen und bringt sie in den Richtungsgleisen an jeder gewünschten Stelle zum Stehen. Bei Anwendung dieser Bremse werden die Wagenaufhalter unnötig.

Die Firma J. Voegele, Mannheim, hat auf einem anderen Ablaufberg eine Vorrichtung eingebaut, die auf dem Grundsatz der Erteilung einer Zusatzbeschleunigung beruht. Dem Besucher wird also Gelegenheit geboten, beide Verfahren aus eigener Anschauung einem Vergleich zu unterziehen. An diesem Ablaufberg ist auch die Gleisbremse Bauart Jordan eingebaut.

Sowohl die Leitung der Schau wie die Aussteller verdienen uneingeschränktes Lob und volle Anerkennung für die Durchführung und das Gebotene. Seddin bietet ein Bild von einer Vielseitigkeit und Vollständigkeit auf eisenbahntechnischem Gebiet, wie es bisher noch nie gezeigt wurde. Jeder, insbesondere jeder Eisenbahner, der es ermöglichen kann, möge den Besuch nicht versäumen. Die Ausstellung ist am 1. Tage von 7000 Personen besucht worden; sie ist bis zum 5. Oktober täglich von 9 Uhr vormittags bis zur Dunkelheit geöffnet. Eine Besichtigung dauert 2 bis 3 Stunden. Man gelangt nach Seddin mit Vorortzügen von Station Charlottenburg, ebenfalls mit Fernzügen und der Stadtbahn und mit 2 Vorortsonderzügen vom Potsdamer Bahnhof aus.

Möge die dem Fortschritt und der Wirtschaftlichkeit gewidmete Ausstellung reiche Früchte bringen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Frachtbriefmuster.** Am 1. Juni v. J. ist bekanntlich ein neuer Frachtbriefvordruck in der Größe 420×297 mm eingeführt worden, nachdem bereits vorher auf diese Neueinführung hingewiesen und empfohlen worden war, größere Bestände an alten Frachtbriefmustern zu vermeiden. Trotz dieses Hinweises ist die Frist für die Verwendung alter Frachtbriefvordrucke in der Größe von 380×300 mm noch bis zum 31. Dezember d. J. verlängert worden; von diesem Tage an werden jedoch alte Muster nicht mehr angenommen. Da aber die Verwendung der noch vorhandenen doppelseitig bedruckten (verkleinerten) Frachtbriefe von 190 × 300 mm als Frachtbriefduplikate bis auf weiteres zugelassen ist, will der Reichsverkehrsminister nichts dagegen einwenden, wenn die am 31. Dezember noch verbleibenden Bestände der Frachtbriefe von 380 × 300 mm durch Bedrucken der Rückseiten zu Duplikatfrachtbriefen umgewandelt, d. h. aus einem Frachtbriefvordruck zwei Duplikatvordrucke hergestellt würden. Diese geänderten Vordrucke würden vorläufig noch bis zum 31. Dezember 1925 zugelassen werden.

— **Haftungssumme für Aufbewahrung von Handgepäck.** D[illegible] Ausgabe von Hinterlegungsscheinen älteren Vordrucks bei Aufbewahrung von Handgepäck, in denen die Haftungssumme dem zurzeit gültigen Höchstbetrage von 100 G.-M. nicht angepaßt ist, hat zu Ansprüchen auf Erstattung des auf dem Schein vermerkten Höchstbetrages in Goldmark Anlaß gegeben. Um die sich hieraus ergebenden Unzuträglichkeiten zu vermeiden, soll für die Folge auf allen älteren Beständen entnommenen Hinterlegungsscheinen und in den das Hinterlegungsgepäck betreffenden Aushängen die Haftsumme handschriftlich in 100 G.-M. berichtigt werden.

— **Güterverkehr mit Stationen innerhalb der bisherigen Zollgrenze des besetzten Gebiets und mit Stationen im Regiebetrieb.** Am 21. September d. J. sind im besetzten Gebiet die deutschen Zollgesetze wieder in Kraft getreten. Damit sind auch die Annahmebeschränkungen für den Güterverkehr nach und vom Auslande weggefallen. Die Bestimmungen für den Güterverkehr mit Stationen im Regiebetrieb werden hierdurch — abgesehen von den im amtlichen Tarif- und Verkehrsanzeiger enthaltenen Änderungen — nicht berührt und sind auch weiterhin zu beachten.

— **Wagenmieteabrechnung.** Am 15. d. M. ist das Wagenabrechnungsbüro von Magdeburg nach Berlin verlegt worden. Alle

für dieses Büro bestimmten Schriftstücke sind daher in der Folge zu richten: An das Wagenabrechnungsbüro der Deutschen Reichsbahn in Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 35/36.

— **Eisenbahnlieferantengesellschaft.** Die Mitte Dezember v. J. ins Leben gerufene Eisenbahnlieferanten-G. m. b. H. in Berlin SW 10, Hallesches Ufer 35/36 (Gebäude des Eisenbahnzentralamtes) wird in den nächsten Tagen aufgelöst werden, da die Reichsbahn die von der Eisenbahnlieferanten-G. m. b. H. auf Grund des Kreditabkommens mit der Reichsbank vollzogenen Wechsel sämtlich bezahlt hat.

— **Wegfall von Schnellzügen.** Für Reisende nach Salzburg, Berchtesgaden und Italien sei darauf hingewiesen, daß die Züge D 15, München ab 2.00 nm. nach Salzburg, D 17 München ab 9.10 vm. nach Berchtesgaden und D 28 München ab 1.15 nm. nach Bozen, sowie ihre Gegenzüge D 16 Salzburg ab 12.32 nm., D 20 Berchtesgaden ab 4.00 nm. und D 27 Bozen ab 7.18 vm. seit Mitte September nicht mehr verkehren. Die Frühverbindung nach Reichenhall und Berchtesgaden vermittelt Zug D 13, München ab 8.25 vm., der in Freilassing zu dem Zwecke wieder anhält.

— **Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Bei Einführung des Fahrplans für den vorjährigen Winterabschnitt war nicht zu übersehen, ob der Skandinavien-Schweiz-Expreß wieder würde befördert werden können. In diesem Jahre sind die Verhältnisse klarer. Es ist daher die Beförderung des Zuges, der bekanntlich wöchentlich einmal verkehrt, von Saßnitz nach Basel erstmalig am Sonnabend, 10. Januar 1925, und in der Gegenrichtung erstmalig am Montag, 12. Januar 1925, vorgesehen.

— **Zugverbindungen für die Eisenbahntechnische Ausstellung in Seddin.** Für die Dauer der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin, vom 21. September bis 5. Oktober, wird der Zugverkehr Charlottenburg-Wannsee-Beelitz Heilstätten und Berlin Potsdamer Bahnhof-Wannsee-Beelitz Heilstätten verstärkt. Von Charlottenburg nach Beelitz Heilstätten und zurück verkehren neben den planmäßigen Zügen noch zwei weitere Züge, und zwar: Charlottenburg ab 9.26 vm. und 2.56 nm., und Seddin ab 12.03 Wo. und 6.43 nm. Die Fern-Personenzüge Charlottenburg ab 4.23, 6.35, 8.06 vm. sowie 2.06 und 7.09 nm., und Seddin ab 9.40 vm., 1.07, 3.32, 4.57 und 9.04 nm. halten in Seddin ausnahmsweise an. Ihre Benutzung erfordert die Lösung von Fernzugkarten. Vom Potsdamer Bahnhof verkehren 8.34 vm. und 2.10 nm. sowie von Seddin 12.27 und 6.27 nm. nach dem Potsdamer Bahnhof Sonderzüge, die auf Vorortzugkarten benutzbar sind. Daneben kommen für die Verbindung sämtliche Wannseebahn-Züge in Frage, die in Wannsee an die Züge nach und von Beelitz Heilstätten anschließen.

— **Einreise in das besetzte Gebiet.** Nach Wegfall der Paß- und Zollgrenze zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Gebiet ist die freie Einreise ins besetzte Gebiet wieder möglich. Erforderlich ist nur ein mit Lichtbild versehener Personalausweis, den die heimatliche Polizeibehörde unentgeltlich ausstellt. Es wäre zu wünschen, daß von der Einreise nunmehr recht reichlich Gebrauch gemacht würde, um die durch die Abschnürung schwer notleidenden Landesteile für die von ihnen gebrachten Opfer zu entschädigen. Versammlungen, Tagungen und Kongresse sollten in weitestem Umfange nach dem besetzten Gebiet einberufen werden.

— **Rückkehr Ausgewiesener ins besetzte rheinische Gebiet.** Von den aus dem Direktionsbezirk Köln ausgewiesenen 3304 Eisenbahnbediensteten sind bis Mitte September 2510 zurückgekehrt, von denen 410 (223 Beamte, 187 Arbeiter) bei der Regie eingestellt sind.

— **Der Abbau der Regie.** Dem technischen Hilfspersonal der Regie ist, wie die „Kölnische Volkszeitung" aus Dortmund berichtet, zum 4. Oktober gekündigt worden. Die noch nicht wieder eingestellten deutschen Eisenbahner werden aufgefordert, sich am 5. Oktober zur Wiederaufnahme des Dienstes zu melden. Die Regie beabsichtigt, am 6. Oktober den neuen Winterfahrplan einzuführen, der im wesentlichen dem Sommerfahrplan entspricht.

— **Zum Wiederaufbau der Hauptwerkstätte Guben.** Auf eine Anfrage aus dem Reichstag wegen des Wiederaufbaues dieser zum Teil abgebrannten Hauptwerkstätte hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn geantwortet, daß die Werkwirtschaft der Reichsbahn eine allmähliche Zusammenlegung der Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten in die guteingerichteten und wirtschaftlich arbeitenden Reichsbahnwerkstätten erfordere, bei deren Auswahl auch die örtliche Lage zu den Hauptverkehrspunkten besondere Berücksichtigung finden müsse. Es sei daher mit diesem Ziele nicht vereinbar, für veraltete begrenzte Werkstätten, zu denen auch die frühere Hauptwerkstatt Guben gehöre, noch erhebliche Geldmittel aufzuwenden, um so weniger, als auch bei einem Neubau der Wagenrichthalle infolge der Unzulänglichkeit der anderen veralteten Anlagen die heute für die Reichsbahn unbedingt erforderliche Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugausbesserung nicht gewährleistet werde.

Die noch vorhandenen Werkanlagen und Einrichtungen würden bis auf weiteres als Betriebsabteilung des Eisenbahnausbesserungswerkes Frankfurt (Oder) weiterbetrieben und der durch den Brand freigewordene Raum zunächst für Zwecke der Weichenwerkstatt ausgenutzt werden. Hierbei solle versucht werden, die bisher in der Wagenhalle tätig gewesenen Arbeiter nach Möglichkeit mit anderen Arbeiten zu beschäftigen, solange hierdurch die Wirtschaftlichkeit der Arbeitsausführung nicht nachteilig beeinflußt werde.

— **40 Jahre Kaltenkirchener Eisenbahn.** Am 8. September 1924 waren 40 Jahre verflossen, seitdem die Kaltenkirchener Eisenbahn die Strecke von Altona bis Kaltenkirchen für den Personenverkehr eröffnet hatte. Aus Anlaß dieses Jubiläums hatte der Vorstand und der Aufsichtsrat der Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Vertreter der Regierung, der Aufsichtsbehörde, der Stadt Altona sowie der Gemeinden und Kreise und Interessenten des Unternehmens an der Bahnstrecke zu einer Sonderfahrt von Altona bis Kaltenkirchen am 9. September 1924 eingeladen.

Die Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster hat seit ihrem Bestehen manche Wandlungen durchgemacht. Im Jahre 1898 wurde die Bahn von Kaltenkirchen bis Bad Bramstedt verlängert. Im Jahre 1912 wurde die Strecke von Altona bis Ellerau, welche auf der Chaussee lief, von dieser entfernt und auf eigenen Bahnkörper gelegt. Im Jahre 1916 wurde die Bahn, trotz der durch den Krieg hervorgerufenen Schwierigkeiten, von Bad Bramstedt bis Neumünster verlängert, so daß die Bahn jetzt eine Länge von 67,2 km hat. Der Verkehr auf der Bahn hat sich in den letzten Jahren besonders durch die Verlängerung nach Neumünster sehr günstig entwickelt.

— **Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.** Im Geschäftsjahr 1923/24 betrugen die Betriebseinnahmen 440 455 Billionen, die Betriebsausgaben 152 582 Billionen Mark, so daß ein Rohüberschuß von 287 873 Billionen Mark verbleibt. Nach Rückstellung von 275 000 Billionen Mark in den Erneuerungsfonds und von je 6000 Billionen Mark in den Spezialreservefonds und den Unterstützungsfonds verbleibt ein Reingewinn von 873 Billionen Mark, der wie folgt verwendet wird (Rücklage in den Bilanzreservefonds 377 502 ℳ), Körperschaftssteuer 174 Billionen Mark, Vortrag auf neue Rechnung 699 Billionen Mark. Nach dem Geschäftsbericht haben Inflation und die schlechte Witterung im vorjährigen Sommer einen Rückgang im Personenverkehr zur Folge gehabt. Es wurden 340 821 Personen befördert gegenüber 470 399 in 1922/23 (449 487 in 1913/14). Dagegen ist im Güterverkehr die Zahl der beförderten Tonnen von 458 828 in 1922/23 (607 777 in 1913/14) auf 495 119 in 1923/24 gestiegen. Die laut Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung vom 22 November 1923 geschaffenen 17 476 neue Aktien Lit. A sind in Ansehung der inzwischen eingetretenen veränderten Verhältnisse auf Grund des § 30 der zweiten Verordnung zur Durchführung der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. März 1924 mit Zustimmung des Aufsichtsrats eingezogen worden.

— **Fachhefte für Eisenbahnwesen der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure.** Gelegentlich der Eisenbahntechnischen Tagung und Ausstellung befassen sich Nr. 37 und 38 der genannten Zeitschrift ausschließlich mit dem Eisenbahnwesen.

In Nr. 37 weist Prof. Dr.-Ing. F. Meineke, Berlin, auf neue Wege im Lokomotivbau hin; er hebt mit Recht hervor, daß die etwa 100 Jahre alte Stephensonsche Lokomotivgrundform trotz großer Fortschritte in der Ausnutzung der Kohle usw. den heutigen Ansprüchen an Wirtschaftlichkeit nicht mehr genügen kann. Durch Kondensation und Erhöhung des Druckes sowie der Temperatur kann die Dampflokomotive wesentlich sparsamer arbeiten. In diesem Zusammenhange werden die Turbolokomotiven verschiedener Bauart behandelt; noch sparsamer als diese sollen die Diesellokomotiven arbeiten. Nach Erörterung der Schwierigkeiten und Möglichkeiten der Übertragung wird die 1200pferdige dieselelektrische Lokomotive der russischen Staatsbahn vorgeführt. Es erscheint dem Verfasser aussichtsreich, Diesellokomotiven mit Wasserstoff zu betreiben, der elektrolytisch unter hohem Druck gewonnen wird; der hierzu benutze Abfallstrom erhöht gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Kraftwerke. Trotz aller Forscherarbeit wird man sich aber damit abzufinden haben, daß es noch langer Zeit bedarf, ehe wir eine wesentliche Änderung im Aussehen unseres Lokomotivbestandes bemerken werden.

Über den gegenwärtigen Stand der elektrischen Bahnbetriebe berichtet Oberregierungsrat W. Usbeck

Breslau. Er führt aus, wie die anfangs lebhafte Entwicklung der elektrischen Zugförderung in Deutschland durch den Krieg und die Kriegsfolgen sehr behindert worden ist. Die derzeitige Brennstoffwirtschaft zwingt jedoch zur Förderung des elektrischen Betriebes, insbesondere auf Strecken mit umfangreichem Verkehr. Die Abhandlung gibt an Hand einer Übersichtskarte einen Überblick über die bereits ausgeführten, im Bau und in Bauvorbereitung befindlichen und geplanten elektrischen deutschen Bahnbetriebe und deren Kraftwerke, und geht dann näher ein auf die neuzeitlichen Stromverteilungsanlagen, auf betriebstechnische Vorteile beim elektrischen Betrieb, Gestaltung der Einheitslokomotiven, Stromabnehmer und Werkstätten.

Regierungsbaurat R. P. Wagner, Mitglied des Eisenbahnzentralamtes Berlin, bringt eine Kritik des Lokomotivüberhitzers. Die kritische Übersicht erstreckt sich über die in Deutschland verwendeten Lokomotivüberhitzer; im Anschluß daran sind die Entwicklungsmöglichkeiten und Grundlagen für ihre Berechnung erörtert.

Mit den Einheitspersonenwagen der Deutschen Reichsbahn befaßt sich Dipl.-Ing. Speer, Regierungsbaurat in Berlin, in einer längeren mit vielen Bildern versehenen Veröffentlichung. Die Gründe für den Neuentwurf der Personenwagen der Deutschen Reichsbahn und die Gestaltung und Ausführung der Einheitspersonenwagen (D-Zugwagen und Personenzugwagen) sind erörtert; auch sind Versuche mit einem neuartigen erfolgverheißenden Drehgestell, das von der Waggon- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Görlitz entworfen und ausgeführt wurde, behandelt.

Mit dem so außerordentlich wichtigen Austauschbau bei Eisenbahnwagen beschäftigt sich Oberregierungsbaurat Klein, Berlin. Er führt aus, daß eine wirtschaftliche Herstellung und Ausbesserung der Eisenbahnwagen die Einführung des unbedingten Austauschbaues erfordert. Vorbedingungen hierfür sind Vereinheitlichung der Bauarten und Normung der Bauteile. Für ganze Wagen ist der Austauschbau bereits bei 120 neuen offenen 20-Tonnen-Güterwagen eingeführt worden, die im Jahre 1924 von der Dessauer Waggonfabrik angefertigt worden sind. Alle neu zu bauenden offenen Güterwagen für 20 t Ladegewicht sollen nur noch im Austauschbau hergestellt werden. Die Bauart der Einzelteile dieser Wagen wird, soweit wie möglich, allen anderen Einheitsgüterwagen zugrunde gelegt. Es folgen Angaben über Erfahrungen beim Bau dieser Wagen und über ihre Ausbesserung in den Eisenbahnwerkstätten; auch auf die Einführung der Normungsarbeiten und des Austauschbaues bei der Ausbesserung der vorhandenen Wagen ist eingegangen.

Ein den Eisenbahnfachmann in neuerer Zeit immer wieder aufs lebhafteste interessierendes Thema behandelt Oberingenieur Carl Wolff, Hamburg, in einem Bericht über die selbsttätigen Zugsicherungsanlagen mit Wechselstrom, wobei er besonders die Anlagen der Hamburger Hochbahn berücksichtigt. Nachdem der Gleisstromkreis, die Grundlage der selbsttätigen Zugsicherung, erläutert worden ist, werden die verschiedenen Schaltungen dieser Gleisstromkreise besprochen. An der Hand von Beispielen werden die für den Gleisstromkreis notwendigen Vorrichtungen (Relais, Drosselstoß, Gleistransformator usw.) im Bilde vorgeführt und beschrieben und die Anwendung der Gleisstromkreise in Stellwerkbezirken besprochen. Zum Schlusse wird auf die wirtschaftliche Bedeutung der selbsttätigen Zugsicherung hingewiesen und u. a. ausgeführt, daß auch an uns in Deutschland trotz unserer wirtschaftlichen schlechten Lage oder gerade deshalb die Frage herantritt, ob in der selbsttätigen Zugsicherung für unsere Eisenbahnen nicht ein Baustein zur Gesundung der Finanzverhältnisse der Bahnen liegt. Die selbsttätigen Anlagen verschlingen wohl etwas mehr Anlagekapital, die Wirtschaftlichkeit jedoch ist gesichert, da nirgends Teile vorhanden sind, die einem nennenswerten Verschleiß ausgesetzt sind, und da eine große Zahl von Beamten gespart wird.

Die Vorteile dieser neuen Signalanordnung hat sich Europa bisher in nur verschwindend geringem Maße zunutze gemacht; denn, sieht man von einigen unbedeutenden Vollbahnstrecken in England ab, so haben hier nur die städtischen Schnellbahnen in London, Paris, Berlin und Hamburg selbsttätige Signale. Den Grund für diese Zurückhaltung der großen Bahngesellschaften sieht der Verfaser darin, daß fast überall, besonders aber in Deutschland, eine hochentwickelte Signalanlage vorhanden ist, die einfach aufzugeben, höchst unwirtschaftlich wäre, selbst wenn die Kosten des zur Bedienung nötigen Personals hoch sind. Wo jedoch neue Strecken gebaut oder alte Einrichtungen ersetzt werden müssen, wo die Verhältnisse eine Vermehrung der Zugdichte verlangen oder andere Bedingungen vorliegen, werden die Bahnen auch in Europa prüfen müssen, ob es nicht vorteilhafter ist, zu der selbsttätigen Anordnung überzugehen, zumal sie sich leicht in jede vorhandene eingliedern läßt. Es ist daher erforderlich, daß sich bei uns die Fachkreise mit der Wirkungsweise der selbsttätigen Zugsicherung vertraut machen.

Die Abhandlung ist zu begrüßen, da abgesehen von den Werken des Geheimen Baurats Dr.-Ing. G. Kemmann*), der auch in dieser Zeitung über diesen Stoff wiederholt berichtet hat, und einigen in verschiedenen Zeitschriften verstreuten Aufsätzen von Dr.-Ing. H. Arndt und von Dr. techn. L. Kohlfürst die deutsche Literatur über das selbsttätige Zugsicherungswesen so gut wie ganz fehlt.

In dem Eisenbahnfachheft II, das als Nr. 38 der genannten Zeitschrift erscheint, berichten u. a. Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Flügel, München, über die Einführung der Großgüterwagen, Regierungsbaumeister Wenzel, Hamborn a. Rhein, über Verbesserung des Schwerkraft-Verschiebedienstes durch verbesserte Bremstechnik, Ingenieur W. Simon-Thomas, Utrecht, über die betriebswissenschaftliche Untersuchung der Verschiebebahnhöfe, Geh. Baurat Kurth, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Berlin, über neuere Ziele der Bewirtschaftung des deutschen Oberbaues und Oberingenieur Karl Pfaff, Karlsruhe, über die Kolbendampfmaschinen-Lokomotive mit Kondensation; auch die Kondensationslokomotive mit Turbinenantrieb, Bauart Ljungström, wird in einem kurz gehaltenen Bericht behandelt.

Mit der Herausgabe dieser Fachhefte, denen auch noch kurze Berichte u. a. über das Kugelgelenk mit Kardanaufhängung und mit neuartigen biegsamen Metallschläuchen für Zugbeheizung und schließlich über den Aufbau der 1 C + C 1-Heißdampf-Mallet-Doppelzwillinglokomotive für Brasilien, Bauart Henschel & Sohn, Cassel, beigegeben sind, hat sich die Schriftleitung der eingangs genannten Zeitschrift ein Verdienst erworben. M.

— **Taschenfahrplan für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Der für die Wintermonate gültige Fahrplan für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wird in der Form des Taschenfahrplans in den nächsten Tagen erscheinen und für 0,60 ℳ bei den Fahrkarten-Ausgabestellen und Bahnhofsbuchhändlern erhältlich sein. Das Buch ist diesmal geteilt. Der erste bis zum 20. September erscheinende Teil enthält die Fahrpläne des Nahverkehrs. Der Abschnitt C (Übersicht der Fernzüge, Verzeichnis der von Berlin verkehrenden Schlafwagen, Verzeichnis der Sonntagsrückfahrkarten usw.) wird gesondert am 5. Oktober herausgegeben und den Käufern des Taschenfahrplans unentgeltlich nachgeliefert.

— **Die Leipziger Technische Messe.** Wir leben in einer Zeit der Messeveranstaltungen, um nicht zu sagen Messezersplitterung. Neben Leipzig rufen jetzt Frankfurt (Main), Berlin, Breslau, Königsberg, Wesel usw. zur Messe auf. Vor einigen Tagen wurde die herkömmliche große Leipziger Messe geschlossen, die sich stolz „die Königin aller Messen“ nennt. Auf die ihr angeschlossene bedeutende Technische Herbstmesse und die dort gehaltenen Vorträge ist in Nr. 33 hingewiesen.

Ein Rundgang zeigte, daß die Preise der deutschen Fabrikate leider immer noch zu hoch sind; es war darum von vornherein mit einem erheblichen Messegeschäft bei der gesunkenen Kaufkraft der Inländer wie der Ausländer kaum zu rechnen. In diesem Zusammenhang verdiente diesmal die technische Messe besondere Beachtung; sollen doch hier der deutschen Wirtschaft vor allem die Hilfsmittel und diejenigen Werkzeuge geboten werden, durch die der Arbeitsvorgang verbilligt und wirtschaftlicher gestaltet wird, um letzten Endes wieder unsere Erzeugung zu heben. In dieser Richtung sind in der zwischen der Frühjahrs- und Herbstmesse verflossenen Zeit von der deutschen Maschinenwirtschaft bemerkenswerte Ansätze gemacht worden;

---

*) Neuerdings berichtet Kemmann in Nr. 9 der vom Verein Deutscher Ingenieure, dem Verein Deutscher Eisenhüttenleute und dem Verband Deutscher Elektrotechniker herausgegebenen Monatszeitschrift „Industrie und Technik“ in gedrängter und trotzdem übersichtlicher Weise über die Entwicklung des selbsttätigen Signalsystems, dessen Verbreitung in Berlin und über seine Arbeitsweise. Im übrigen enthält Heft 9 der Zeitschrift „Industrie und Technik“, die als Festnummer für die Eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung betrachtet werden darf, durchweg wertvolle und reich mit Abbildungen ausgestattete Beiträge, u. a. über die erste deutsche Turbolokomotive, über deutsche Diesellokomotiven, über die elektrische Personenzuglokomotive für die Bahn Görlitz-Königszelt, über Triebwagen für Eisenbahnen und den Bau von Eisenbahnwagen in Deutschland. Betrachtungen über „Wärmewirtschaft und Eisenbahnwesen“ schließen sich an. Der Inhalt der Festnummer, die in deutscher, englischer und spanischer Sprache erscheint, geht dem in vorstehendem Berichte angezogenen Fachhefte der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure parallel.

allerwegen versucht man in geschickter Weise an Bau- und Betriebsstoff zu sparen, um den Weltmarktpreisen gegenüber einigermaßen wettbewerbsfähig zu bleiben.

An erster Stelle ist auf den kompressorlosen (nicht etwa kompressionslosen) Viertakt-Dieselmotor aufmerksam zu machen, der bereits in verschiedenen Bauarten zu haben ist; bei ihm wird die Brennstoffzufuhr nicht mehr unter Zuhilfenahme von Druckluft, sondern in einfachster Weise durch eine Brennstoffpumpe unter hohem Druck besorgt. Auch die Zündvorrichtung ist weggefallen, da die beim Niedergehen des Kolbens im Zylinder erzeugte Wärme ausreicht, um den Brennstoff zu entzünden. Beachtung verdient eine große Anzahl neuerer Baumaschinen, die bei der zu erwartenden lebhafteren Bautätigkeit von großem Nutzen sein werden. Die zur Ausstellung gelangte, mit Verbrennungsmaschine ausgerüstete Grubenlokomotive kann auch bei Schlagwettergefahr gebraucht werden, da die Auspuffgase mit Wasser vermischt und durch eine Kiesschicht geleitet werden, die ein Durchschlagen der Flamme unmöglich macht; das Triebwerk ist öldicht abgeschlossen. Neben dieser Grubenlokomotive, die auch als Verschubmaschine oder Feldbahnlokomotive verwendet werden kann, waren neuartige Preßluftlokomotiven ausgestellt.

Man sah ferner verbesserte Grudefeuerungen mit Gebläse zur Erzielung kürzerer Anheizzeit. Maschinen für die Landwirtschaft sollten in Zukunft in größerer Zahl ausgestellt werden. In der sogenannten Esti-Ausstellung des Elberfelder Eisen- und Stahlwaren-Industrieverbandes, die im Hauptbau der Technischen Messe untergebracht war, hatte man für fast alle Messeindustrien Material in rohem, halbfertigem und fertigem Zustande zusammengestellt. Erwähnenswert ist, daß in dem genannten Verbande nicht nur Firmen des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes, sondern alle deutschen einschlägigen Firmen zusammengeschlossen sind. In der demzufolge reich beschickten Ausstellung wurden sowohl Gegenstände, die mittels des Gießverfahrens, als auch des Schmiede- und Preßverfahrens hergestellt sind, gezeigt. Unter den Gußwaren herrschten Tempergußteile und unter den Schmiedewaren Gesenkschmiedeteile vor. Daß die Ausstellung der Werkzeuge im Rahmen der Esti außerordentlich reichhaltig war, kann nicht Wunder nehmen; sind doch ganze Werkzeugindustrien dem Bunde angeschlossen, z. B. die Remscheider, Solinger und auch Schmalkaldener Industrie, die sich alle ganz besonders mit der Herstellung von Werkzeugen befassen. Auch die Schloßindustrie usw. war vertreten; es gehört eben alles, von der Nadel bis zur Achse, in den Rahmen dieser Ausstellung, deren Besichtigung ganz besonders lehrreich war.

Die Kraftfahrzeugindustrie scheint nunmehr auf die Herstellung eines brauchbaren Kleinautos (Zweisitzer in einfachster Form) zum Preise von etwa 2- bis 3000 *M* abzuzielen. Ob die ausgestellten Muster jedoch den harten Anforderungen der zurzeit in trostlosem Zustande befindlichen deutschen Landstraßen gewachsen sind, bleibt abzuwarten. Die schon früher gezeigten handlichen Elektrokarren (teils mit kleinen Drehkranen versehen) werden als leicht bewegliche Hilfsmittel für den Dienst in der Werkstatt, in Häfen, Postbetrieben, auf Bahnhöfen und sonstigen Umschlagplätzen sich immer mehr Eingang verschaffen. Es werden hiervon immer wieder neue Spielarten von den Herstellern herausgebracht, so daß sich nunmehr der Elektrokarren auch für den Verkehr innerhalb der Großstadt gut eignen dürfte.

Obwohl diesmal der Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken nicht ausstellte, war die Ausstellung reichlich und mit guten neuartigen Maschinen beschickt. Uneingeschränktes Lob verdient die Ausstellung der Elektrofirmen im Hause der Elektrotechnik, das im übrigen durch Anbauten noch erweitert wird. Den verschiedensten Wirtschaftszweigen werden die zweckmäßigsten Maschinen geboten, u. a. mit den Antriebsmotoren zusammengebaute Werkzeug- und Textilmaschinen. Besonderer Erwähnung verdienen die mehr und mehr verwendeten Quecksilberdampf-Gleichrichter, die bekanntlich zur Umformung von Wechsel- oder Mehrphasenstrom in Gleichstrom dienen. Sie bieten gegenüber umlaufenden Maschinen den Vorzug einfacherer Inbetriebsetzung, geringerer Wartung, geringeren Gewichts. Hervorzuheben ist ferner der Fortfall von Fundamenten, die Unempfindlichkeit gegenüber stoßweiser Belastung, der gute Wirkungsgrad und Leistungsfaktor.

Während auf der Frühjahrsmesse die Rundfunkgeräte, zum Teil in nichts weniger als vorbildlicher Ausführung, ausgestellt waren, konnte man sich diesmal davon überzeugen, daß dieser jüngste Zweig der Technik kräftig gediehen ist und daß die Rundfunkgeräte sich in der Zwischenzeit stark verbessert haben, was zur Folge hat, daß sich Lautstärke und Reinheit der Rundfunkdarbietungen erheblich gehoben haben.

Wir erfahren, daß zur nächsten Frühjahrsmesse auch der Riesenbau, den der Verein der Deutschen Werkzeugmaschinenfabriken errichtet und der im Rohbau vollendet ist, dieser wichtigen Gruppe der Technischen Messe ein neues Heim bieten wird. Dieser Neubau und zwei andere daneben lassen am besten erkennen, mit welcher Zuversicht die beteiligten Industrien einer Erweiterung der Leipziger Messe entgegensehen. Bleibt zu wünschen, daß die zurzeit offenbar ungesunde Preispolitik der deutschen Industriellen eine andere Richtung einschlägt. Die Senkung der Preise, die Wiederbelebung der deutschen Ausfuhr zum Besten der deutschen Volkswirtschaft sollte unbedingt bis zur nächsten Frühjahrsmesse, die bekanntlich sich stets eines lebhafteren Auslandsbesuches erfreut, durchgeführt werden. Möge die Frühjahrsmesse unter einer Entspannung der Geldverhältnisse, Vermehrung der Kaufkraft und bei allgemeiner besserer Wirtschaftslage abgehalten werden. Der schleppende Geschäftsgang der soeben geschlossenen Messe sollte sich sobald nicht wiederholen.

— Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin gegen Paßzwang und Ausreiseerschwerung. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat in ihrer Vollversammlung am 19. September 1924 einstimmig folgende Entschließung gefaßt:

Durch den Pakt von London sind dem deutschen Gewerbe Verpflichtungen schwerster Art aufgebürdet. Damit sie erfüllt werden können, muß alles geschehen, um Industrie und Handel die Bahn zu nutzbringender Betätigung freizumachen. Hierzu gehört mit in erster Reihe die Erleichterung des Personenverkehrs zwischen Deutschland und dem Ausland als eine wesentliche Voraussetzung für die Verwertung deutscher Erzeugnisse im Auslande.

Dieser Verkehr wird zurzeit durch den Paßzwang und die mit ihm zusammenhängenden Einrichtungen — Visumzwang, Einreiseerlaubnis — und durch das Erfordernis der sogenannten Unbedenklichkeitsbescheinigung für Auslandsreisen in unerträglicher Weise beeinträchtigt. Den Gewerbetreibenden werden dadurch Zeitverluste und Ausgaben verursacht, die insbesondere für Betriebe, die auf öftere Auslandsreisen angewiesen sind, überaus empfindlich sind, und namentlich für deutsche Betriebe, die unter den heutigen Verhältnissen hinsichtlich ihrer Handlungsunkosten mit jedem Pfennig rechnen müssen, teilweise prohibitiv wirken.

Der Paßzwang war schon lange vor dem Kriege fast in der ganzen Welt ein überwundener Standpunkt. Während des Krieges war seine Wiedereinführung notwendig. Nach dessen Beendigung fehlt es an jedem triftigen Grunde für die Beibehaltung. Unwillkommener Zuzug wird durch ihn höchstens vereinzelt verhindert werden. Der fiskalische Nutzen fällt gegenüber dem wirtschaftlichen Schaden nicht ins Gewicht, zumal unter Berücksichtigung der Kosten der mit dem Paßwesen befaßten Beamten.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hält es daher für dringende Aufgabe der Reichsregierung, in Verhandlungen mit den ausländischen Staaten auf die schleunige völlige Beseitigung des Paßzwanges auf der Grundlage der Gegenseitigkeit hinzuwirken. Dabei kommt in Betracht, daß im Verkehr zwischen verschiedenen Auslandsstaaten der Visumzwang bereits beseitigt ist, und Deutschland auch im Interesse seiner nationalen Würde die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen mit den Bürgern anderer Staaten zu fordern Anlaß hat. Insoweit die gegenwärtige Aufhebung noch nicht erreichbar ist, möge die Regierung mindestens Sorge tragen, daß im deutschen Wirtschaftsinteresse das Verfahren der deutschen Behörden so einfach und so schnell wie möglich gestaltet wird und die deutschen Gebühren keineswegs höher sind als die seitens der ausländischen Staaten erhobenen.

Entsprechendes wie von dem Paßzwange gilt von dem Erfordernisse der Unbedenklichkeitsbescheinigung für Auslandsreisen Deutscher, welches als Maßnahme gegen die Kapitalflucht jetzt sicherlich zu entbehren ist. Die damit verbundenen Unzuträglichkeiten werden um so lästiger empfunden, als diese Reiseerschwerung nur in Deutschland besteht und mithin eine Sonderbelastung deutscher Reisenden bedeutet. Deshalb spricht sich die Industrie- und Handelskammer zu Berlin auf das nachdrücklichste für die sofortige Aufhebung aller die Ausreisen erschwerenden oder einer Gebührenpflicht unterwerfenden gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen aus.

— Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt. Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln veranstaltet vom 24. bis 29. November 1924 einen Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt, zu dem eine Reihe bekannter Praktiker und Theoretiker des Verkehrs ihre Mitwirkung zugesagt haben. Der Sonderlehrgang hat den Zweck, alle, die an der Binnenschiffahrt beteiligt sind, über die wichtigsten Fragen wirtschaftlicher und rechtlicher Art dieses Verkehrszweiges zu unterrichten. Es sind folgende Vorträge vorgesehen: Bau und Betrieb von Binnenschiffahrtshäfen; aus der Praxis des Binnenschiffahrtsrechts; der Schiffahrtsbetrieb auf den nordwestdeutschen Kanälen; nord-

amerikanische Binnenschiffahrt; Wechselbeziehungen zwischen See- und Binnenschiffahrt; die praktische Bedeutung der Modellversuchstechnik für die Binnenschiffahrt; die weltwirtschaftliche Stellung der Binnenschiffahrt; die Grundgedanken in der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt; Ausbau von Binnenwasserstraßen; die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1918 und ihre gegenwärtige Lage; die Rheinschiffahrt als Gegenstand der Staatspolitik; über die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschiffahrt; Binnenumschlagtarife und Arbeitsrecht und Tarifvertrag in der Binnenschiffahrt.

Zahlreichen Wünschen aus den Kreisen der Binnenschiffahrt entsprechend, finden alle Vorträge in den Spätnachmittags- und Abendstunden statt. Die Vorträge werden durch Besichtigungen und gegebenenfalls durch Diskussionen ergänzt. Der Preis für die Teilnehmerkarte für den ganzen Sonderlehrgang stellt sich auf 15 G.-M. Während des Sonderlehrgangs werden außerdem Tageskarten zu 3 G.-M. ausgegeben. Bestellungen und Anfragen sind zu richten an das „Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln“, Köln, an der Bottmühle 2.

— **Herbstmesse-Personenverkehr 1924 Leipzig Hauptbahnhof.** Obwohl zum Teil die übrigen Leipziger Personenbahnhöfe dem Ausstellungsgelände der technischen Messe günstiger liegen, hat allein der Hauptbahnhof Leipzig folgenden Messeverkehr, soweit er sich überhaupt örtlich erfassen läßt, aufzuweisen:

a) verkaufte Fahrkarten 232 335 Stück,
b) Eingangsgepäck 12 537 Stück = 496 270 kg,
c) Abgangsgepäck 7923 Stück = 295 465 kg,
d) Eingangsexpreßgut 18 319 Stück = 405 240 kg,
e) Abgangsexpreßgut 10 868 Stück = 265 145 kg,
f) Handgepäckaufbewahrung 42 856 Scheine über 57 926 Stück.

Zur Bewältigung dieses Messeverkehrs wurden außer den täglich regelmäßig verkehrenden 302 Zügen noch 188 ankommende und 175 abgehende Sonderzüge auf dem Hauptbahnhofe abgefertigt, deren Insassen im Besitz von Messe- (Rückfahr-) karten waren.

— **Ausländische Bestellungen bei deutschen Lokomotivfabriken.** Die indischen Eisenbahnen halten sehr darauf, daß ihre Lieferungsaufträge im Lande bleiben; wenn dies aber nicht möglich ist, werden sie vorzugsweise nach England vergeben. Um so bedeutungsvoller und für den deutschen Lokomotivbau erfreulicher ist es, daß Rheinmetall die Lieferung von sieben Lokomotivkesseln übertragen erhalten hat, die die Eisenbahnen von Burma brauchen, um eine Anzahl ihrer Zweizylinder-Lokomotiven für Meterspur von Naßdampf auf Heißdampf umzubauen. Die Hanomag hat mit der Buenos Aires und Pacific-Eisenbahngesellschaft einen Vertrag auf Lieferung einer Anzahl Lokomotivkessel abgeschlossen. Auch Südamerika betrachtet der britische Handel mit Eisenbahnbedarf als seine Domäne, und auch hier ist es daher mit Freuden zu begrüßen, wenn der deutsche Lokomotivbau an Lieferungen beteiligt wird.

— **Hamburger Hafenverkehr.** Zu den in Nr. 37 veröffentlichten Verkehrszahlen bemerken wir noch folgendes: Wenn auch der Schiffsverkehr Hamburgs gegen 1923 einen Rückgang aufweist, so fällt doch auf, daß im Ausgang die beladene Tonnage im August 1924 mit 1 026 983 t die des Jahres 1923 (950 869 t) immerhin noch übertrifft. In den ersten 8 Monaten betrug die Tonnenzahl der ein- und ausgegangenen Schiffe: 1924 angek. 10 043 528 t, davon beladen 7 677 933 t, 1923 angek. 10 262 879 t, davon beladen 9 392 041 t, 1913 angek. 9 352 895 t, davon beladen 8 620 961 t. 1924 abgegangen 10 270 928 t, davon beladen 7 677 293 t, 1923 abgeg. 10 399 379 t, davon beladen 7 450 083 t, 1913 abgeg. 9 619 094 t, davon beladen 6 845 735 t.

Österreich.

— **Die Eisenbahnen im Bundeshaushalt im ersten Halbjahre 1924.**

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Zus.
Ausgaben:	Milliarden Papierkronen						
a) Bundesbahnen (Zuschuß)	76,6	57,0	57,0	45,0	45,0	49,5	321,1
czech.-slow. Saldierungsschuld	51,5	—	—	—	—	—	51,5
b) Südbahn	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	18,0
c) Lasten aus dem Südbahnabkommen	—	—	41,8	7,0	6,1	37,1	92,0
d) Tilgung von Südbahnschulden aus d. Jahre 1923	—	—	—	—	37,9	37,9	75,8
e) Übrige Eisenbahnen	7,9	7,5	5,8	6,2	7,1	7,3	41,8
Einnahmen:							
Eisenbahnverkehrssteuern	0,6	0,3	0,6	1,3	8,3	6,6	17,7

— **Frachtenkreditierung durch das Postsparkassenamt.** Das Postsparkassenamt in Wien hat mit der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen ein Übereinkommen getroffen, demzufolge das Frachtenkreditverfahren vom 16. September 1924 an vom Postsparkassenamt ausgeübt wird. Das bisher bestandene Vertragsverhältnis zwischen den Bundesbahnen und der österreichischen Vereinsbank wurde einverständlich außer Kraft gesetzt. Gleichzeitig hat das Postsparkassenamt vertragsmäßig die Österreichische Vereinsbank A.-G. mit der Abwicklung der Stundungsgeschäfte und der Ausgabe seiner Abrechnungshefte unter seiner unmittelbaren Einflußnahme und Aufsicht betraut.

— **Die Kohlenförderung im Juli.** Die inländische Kohlenförderung im Juli d. J. betrug 13 578 t Steinkohle und 213 939 t Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt Niederösterreich mit 26 022, Steiermark mit 120 161, Kärnten mit 10 265, Oberösterreich mit 37 002, Tirol mit 3229 und das Burgenland mit 30 838 t. Die Förderung im Juli d. J. ist um 7240 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monat Juni 1924 ergibt sich eine Steigerung der Förderung um 25 547 t.

Niederlande.

— **Elektrischer Zugverkehr Amsterdam-den Haag-Rotterdam.** Nachdem die elektrische Ausrüstung der Teilstrecke Leiden-den Haag fertig gestellt worden ist, haben die Probefahrten begonnen, und zwar laufen entsprechend der Absicht, auch nach Vollendung der ganzen Linie zunächst nur den Ortsverkehr mit Motorzügen zu bedienen und erst später auch die Fernzüge durch elektrische Lokomotiven befördern zu lassen, einstweilen nur Motorwagenzüge. Die ganz aus Stahl gebauten Wagen sind an den Stirnseiten mit Übergängen und Faltenbälgen versehen und 20 m lang; die amerikanischen Drehgestelle gewährleisten einen ruhigen Gang, die vorderen Türen dienen zum Einsteigen, hinten wird ausgestiegen. Die Dächer sind rund und haben nicht den üblichen Oberlichtaufsatz. Es ist beabsichtigt, die Züge zusammenzusetzen aus einem Motorwagen, der teils als Gepäckwagen, teils als 2. Klassewagen eingerichtet ist, je einem Anhängerwagen 2. Klasse, 1. Klasse und 3. Klasse und einem Motorwagen 3. Kl. Nur die Anhänger enthalten Aborte. Die Heizung geschieht elektrisch, die Beleuchtung ebenso, doch werden hier Batterien benutzt, die unterhalb der Wagen liegen.

Bereits früher wurde gesagt, daß zum Antrieb Gleichstrom von 1500 Volt benutzt wird. Jeder Motorwagen hat 4 Motore zu je 200 PS, so daß dem normalen Fünfwagenzug 1600 PS zur Verfügung stehen. Die Geschwindigkeit wird etwa 100 km in der Stunde betragen. Die elektrischen Einrichtungen sind von niederländischen, deutschen, englischen und amerikanischen Firmen geliefert; man will durch praktische Versuche die verschiedenen Betriebsarten erproben. Es sei noch hervorgehoben, daß man die Oberleitung im Zick-Zack aufgehängt hat, um ein möglichst gleichmäßiges Verschleißen der Stromabnehmer zu erreichen.

— **Kleinbahn Antwerpen-Bergen op Zoom.** Zwischen der Belgischen Maatschappij van Buurtspoorwegen und der Verwaltung der Nederlandschen Buurtlynen sind Verhandlungen im Gange über den Bau einer Kleinbahn von Antwerpen nach Bergen op Zoom.

— **Aus dem Rotterdamer Hafen.** Der Ausbau der sog. Dreihäfen auf dem rechten Maasufer ist etwas ins Stocken geraten, da sich bei der Durchbaggerung des Maasdeiches technische Schwierigkeiten herausgestellt haben, die nicht sofort überwunden werden können. Die Stadt Rotterdam will daher die Arbeiten an dem Waalhafen wieder aufnehmen, der auf dem linken Maasufer gelegen ist und etwa 260 ha groß werden soll und zwar sollen zunächst die Liegeplätze für die Rheinschiffe auf 100 ha Oberfläche und 4 m Tiefe gebracht werden.

— **Stapellauf der „Statendam“.** Anfang September lief bei Harlund und Volff in Belfast die neue, 30 000 t große „Statendam“ für die Holland-Amerika-Linie vom Stapel. Das Schiff, das das größte in Holland sein wird und auch das größte, in den letzten Jahren in England gebaute ist, bildet den Ersatz für die bei Kriegsausbruch im Bau befindliche „Statendam“, die nach ihrer Vollendung den Engländern überlassen wurde. Zurzeit ist die „Rotterdam“ mit 24 000 t das größte holländische Schiff. Bezeichnend für die Lage am Frachtenmarkt ist, daß an der „Statendam“ zunächst nicht weiter gearbeitet wird.

Übrige europäische Länder.

— **Motorwagen in den nordischen Ländern.** Im Anschluß an die Mitteilung auf S. 550 d. Ztg. wird berichtet, daß nunmehr auch die dänischen Staatsbahnen zum Betrieb mit Motor-

wagen übergehen wollen. Die Versuchsfahrten sollen in 3 bis 4 Monaten auf der Strecke Nörrebro-Hellerup beginnen. Es sind 2 Motorwagen bei den vereinigten Automobilfabriken in Odense und Anhängerwagen bei der dänischen Wagenbaufabrik Skandia in Bestellung gegeben. Der Motorwagen soll 75 PS entwickeln und Platz für 24 Personen bieten, der Anhängerwagen soll 32 Personen aufnehmen. In Staatsbahnkreisen sieht man mit großem Interesse den Versuchen entgegen. Durch das zu erwartende günstige finanzielle Ergebnis hofft man dem immer stärker werdenden Wettbewerb der Automobillinien wirksam entgegentreten zu können.

Derselbe Gedanke veranlaßte auch die vorbildlich geleitete schwedische Privatbahn Norra Österjötlandsjärnväg, auf der Teilstrecke Finspong-Norrköping zwei Motorwagen einzusetzen.

— **Flugverkehr mit Schweden.** Außer der Fluglinie Malmö-Kopenhagen-Hamburg und der kürzlich eröffneten Postfluglinie Warnemünde-Stockholm unterhielt Schweden seit drei Monaten durch die A.-G. Aerotransport einen Flugverkehr mit Helsingfors. Diese Linie verdankte ihre Aufrechterhaltung der Unterstützung des finnischen Staates. Die schwedische Post stellte ebenfalls eine Unterstützung in Aussicht. Nun hat der finnische Staat die weitere Beihilfe in Höhe von 375 Goldfranken (d. h. 7,50 Goldfranken für 1 kg Post) für jeden Flug abgelehnt. Infolgedessen ist der Betrieb auf dieser Linie am 1. September eingestellt worden.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß die Linie Malmö-Kopenhagen-Hamburg die besten Ergebnisse aufweist. Auf dieser ganzen Strecke sind 250 Personen befördert worden. Am stärksten ist der Verkehr auf der Strecke Malmö-Kopenhagen, auf der die meisten von den bisher 1287 Passagieren der A.-G. Aerotransport geflogen sind. Durch günstige Verlegung der Abfahrt von Malmö beträgt die Reisezeit von dem Mittelpunkt Malmös bis zum Mittelpunkt Kopenhagens nur 35 Minuten gegenüber 2 Stunden Eisenbahn- und Fährfahrt.

Die A.-G. Aerotransport hat sich mit der schwedischen Staatsbahnverwaltung in Verbindung gesetzt, um eine durchgehende Gepäckabfertigung zwischen Flugstrecken und Staatsbahnstrecken zu erreichen. Ein Reisender mit einer Fahrkarte Stockholm-Malmö und einer Flugkarte für die Strecke Malmö-Hamburg soll danach sein Gepäck bereits in Stockholm bis Hamburg aufgeben können, ohne sich um die Beförderung auf der Strecke zwischen Malmö Hauptbahnhof und Flughafen kümmern zu müssen.

— **Ausdehnung schwedischer Schiffahrtslinien.** Eine der größten schwedischen Schiffahrtsgesellschaften, Sveabolaget, hat den Antrag auf ein staatliches Darlehn in Höhe von 1,4 Mill. Kronen gestellt zur Unterstützung bei der Vermehrung der Tonnage. Im September und Oktober werden zwei ganz moderne, in Helsingör (Dänemark) gebaute Frachtdampfer, die auch für Personenbeförderung eingerichtet sind, auf der Linie Stockholm-Antwerpen-Rouen eingesetzt, um besser gegen die ausländischen Linien in Wettbewerb treten zu können. Im März d. J. hat die Gesellschaft ferner einen Dampfer von England übernommen, der zwischen Stockholm und anderen Ostseehäfen einerseits und Nordamerika andererseits verkehren soll. Die Sveabolaget hat bisher ihr Hauptgewicht auf den Ostsee- und Nordseeverkehr gelegt. Der Hauptzweck dieser überseeischen Linie ist, in Wettbewerb zu den deutschen, englischen und französischen Linien nicht nur den Umladungsverkehr nach der Ostsee zu übernehmen, sondern größeren direkten Verkehr für sich zu gewinnen. Dadurch, daß jetzt viele überseeische Linien nicht mehr in England oder deutschen Nordseehäfen enden, sondern bis in die Ostsee geführt werden, ist der früher erhebliche Umladungsverkehr zurückgegangen. Darum erscheint nach Ansicht der Gesellschaft staatliche Hilfe für diesen Fall besonders dringend. Es ist beabsichtigt, diesen überseeischen Verkehr mit Rücksicht auf den Ausfuhrhandel Schwedens weiter auszubauen.

— **Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofes.** Wie den Lesern dieser Zeitung bekannt ist, wird der Stockholmer Hauptbahnhof einem völligen Umbau unterzogen. Mit der Vollendung sämtlicher Arbeiten, zu denen umfangreiche Streckenumlegungen und Tunnelbauten gehören, ist nicht vor 1927 zu rechnen. Zunächst mußte man an die Umlegung der Güterabfertigung Stockholm Nord gehen. Die neue Güterabfertigungsstelle Stockholm Norrtull, die zwei große Güterschuppen mit Abfertigungsräumen umfaßt, wird jetzt dem Verkehr übergeben. Die Aufnahmefähigkeit für die eingehenden Sendungen ist 1½mal so groß wie die frühere, für die abgehenden sogar dreimal so groß. Auf diese Weise kann auch bei starkem Güterverkehr eine reibungslose Abfertigung nunmehr gewährleistet werden.

Nachdem der Güterverkehr vom Personenverkehr weit getrennt ist, kann an den eigentlichen Umbau des Hauptbahnhofes gegangen werden.

— **Über die Kohlenausfuhr Polens** im Jahre 1923 bringt die halbamtliche Zeitschrift „Przemysl i Handel" folgende Zahlen:

Ausfuhr	Tonnen	Prozent der gesamt. Ausfuhr
nach Deutsch-Oberschlesien	1 746 158	13,90
„ Ostpreußen	209 685	1,67
„ dem übrigen Deutschland	6 087 060	48,46
insgesamt nach „	8 042 903	64,03
nach Österreich	2 789 607	22,21
„ der Tschechoslowakei	742 226	5,92
„ Italien	6 150	0,05
„ Ungarn	374 571	2,98
„ Danzig	240 221	1,91
„ Memel	16 247	0,13
„ Litauen	5 461	0,04
„ Dänemark	17 770	0,14
„ der Schweiz	154 065	1,23
„ Südslawien	21 187	0,17
„ Rumänien	121 302	0,97
„ Schweden	24 965	0,20
„ Norwegen	585	—
„ Lettland	2 950	0,02
„ Bulgarien	85	—
	12 560 295	100,00

— **Deutsche Schienenlieferung nach Südslawien.** Nach Zeitungsnachrichten hat die Otto Wolf (Phönix) Gruppe den Auftrag für die Lieferung der Schienen der Strecke Belgrad-Agram erhalten; voraussichtlich wird sie auch die Schienen für die Reststrecke, insgesamt für 667 km zu liefern haben.

— **Aufbau bei den rumänischen Eisenbahnen.** Zwischen der Unternehmung Resita und den rumänischen Staatseisenbahnen ist ein eigenartiger Vertrag mit dem Ziel geschlossen worden, den Eisenbahnen Rumäniens wieder zu einem ausreichenden Betriebsmittelpark, zu Vorräten an Oberbauteilen u. dgl. zu verhelfen. Die Unternehmung Resita übernimmt die Altstoffe und liefert dafür neue. Sie hat z. B. für je 25 t Altstoffe 1 t neue Lokomotiven oder Wagen und für je 7 t Altstoffe 1 t Walzeisen in Form von Oberbauteilen, Brückeneisen usw. zu liefern. Die Art der im Austausch zu liefernden Gegenstände wird von der Eisenbahnverwaltung bestimmt. Für den Austausch von Alt gegen Neu kommen 832 unbrauchbare Lokomotiven, etwa 12 000 Personen- und Güterwagen sowie etwa 200 000 t Eisen, meist Oberbauteile, vermutlich auch Überbauten von im Kriege zerstörten eisernen Brücken in Frage.

Im Januar 1923 besaßen die rumänischen Staatsbahnen 1607 Lokomotiven, bis zum September war ihre Zahl auf 1913 gestiegen. Die aus den Vereinigten Staaten bezogenen Lokomotiven werden bei der Ablieferung von amerikanischen Technikern begleitet, die die Lokomotiven in Gang bringen und während einer gewissen Zeit für deren Instandhaltung sorgen. Die Zahl der rumänischen Güterwagen betrug zum gleichen Zeitpunkt etwa 50 000.

Der Umbau der Eisenbahnen in Beßarabien von russischer Spur (1,525 m) auf die Vollspur ist vollendet, so daß jetzt durchgehende Züge von dem alten auf das neu erworbene Eisenbahnnetz übergeleitet werden können.

Das Jahr 1923 hat auch eine Anzahl kleine Eisenbahnneubauten gebracht, darunter eine Verbindung zwischen Großwardein (Oradea Mare) und Arad, zwar nur eine kurze Strecke, die aber deshalb von Bedeutung ist, weil sie den Verkehr zwischen beiden Städten ohne Überschreitung der ungarischen Grenze ermöglicht.

— **Direkter rumänisch-österreichischer Personenverkehr.** Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist ein direkter Personenverkehr mit den österreichischen Linien in Kraft getreten. Es werden demnach in den Stationen: Arad, Braila, Kronstadt, Bukarest, Czernowitz, Kischinew, Constanta, Craiova, Curtici, Galatz, Jasi, Plojesti, Hermannstadt, Sinaia, Temesvar, Turn-Severin, Bistritz, Klausenburg, Episcopia Bihorului und Großwardein direkte Fahrkarten nach den größeren österreichischen Stationen ausgefolgt und ebenso Reisegepäck abgefertigt.

— **Der diesjährige Touristenverkehr in der Schweiz.** Wenn man auch noch lange nicht wird sagen können, daß sich die schweizerischen Touristenhotels von den Schlägen der Kriegs- und Nachkriegszeit erholt haben, so gibt doch der diesjährige Fremdenverkehr in der Schweiz Anlaß nicht nur zur Beruhigung, sondern auch zu Hoffnungen. Nicht einmal das andauernde schlechte Wetter vermochte den Zuzug aus dem Auslande aufzuhalten. So kam es, daß die befürchtete Abnahme des Reiseverkehrs nicht eintrat, sondern daß der Verkehr an der Grenze, so z. B. in der ersten Augustwoche, geradezu ungeahnten Umfang annahm. Es zeigte der Zudrang im Basler Bahnhof eine Steigerung, wie man sie nicht einmal in den besten Vorkriegs-

jahren festgestellt hat, denn es wurden einmal in 24 Stunden über 20 000 Ferienreisende über Basel nach dem Innern der Schweiz befördert, so daß der Bahnhof wegen der fortwährend eintreffenden Holländer- und Engländer-Züge Tag und Nacht in Betrieb stand. Die Schweizer Hotel-Revue schätzt die Einreise ausländischer Touristen, soweit sich die Sache in Basel beobachten läßt, auf 20—25 % höher als im letzten Friedensjahr. Wenn nun trotz des beträchtlichen Rückganges der Bettenzahl der große Touristenandrang doch bewältigt werden konnte und die Unterbringung aller Fremden möglich war, so ist das auf den allerdings nicht erfreulichen Umstand zurückzuführen, daß die Dauer des Aufenthaltes der einzelnen Reisenden geringer ist als vor dem Kriege. So sei der Aufenthalt der englischen und deutschen Ferienreisenden von höchstens 10 Tagen Dauer gewesen, die meisten anderen hätten sich mit 8 Tagen begnügt, während vor dem Kriege die Hotels auf eine fast dreiwöchige durchschnittliche Aufenthaltsdauer kamen. Was die Hotels also durch die Erhöhung der Fremdenzahl gewonnen haben, das wird wieder wettgeschlagen durch die Verminderung der Aufenthaltsdauer, hingegen haben die Transportanstalten, die Bundesbahnen, die Alpenposten, die Neben- und Bergbahnen, aus der steten Erneuerung der Zu- und Abreise einen Gewinn gezogen. Auffallend ist die starke Zunahme der Holländer unter den Fremden.

— **Plan einer Stilfserjochbahn.** Italienische und österreichische Ingenieure und Volkswirtschaftler beschäftigen sich laut Zeitungsnachrichten mit einem neuen Alpenbahnprojekt, dessen Verwirklichung für den Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und Italien von großer Bedeutung wäre. Es soll von Tirano über Bormio nach Landeck im Oberinntal eine Hochgebirgsbahn gebaut werden, die den Anschluß bilden würde an folgende Linien: Mailand-Tirano; Meran-Mals; Arlberglinie Buchs-Landeck-Innsbruck. Zusammen mit der geplanten Fernpaßbahn (von Garmisch-Partenkirchen über den Fernpaß nach Innsbruck), zu deren Ausführung sich bereits in Österreich eine Gesellschaft mit 15 Millionen Goldkronen Kapital gebildet hat und die baldigst in Angriff genommen werden soll, würde die Stilfserjochbahn die kürzeste Verbindung zwischen München und Mailand bilden. Den Anfang der Stilfserjochbahn würde die Strecke Tirano-Bormio bilden, deren Führung in Galerien keinerlei Schwierigkeiten bieten würde. In Bormio beginnt 1225 m über dem Meere der große, 18 350 m lange Tunnel unter dem Stilfserjoch, der in 1140 m Höhe bei Schmelz in der Nähe der Station Stelvio-Bivio im Etschtal mündet. Hier teilt sich die neue Bahn in zwei Linien: die eine führt nach Laas an der Bahn Meran-Mals, 45 km von Meran entfernt, die zweite Linie am Suldental vorbei nach Landeck. Die Gesamtlänge der neuen Bahn beträgt 175 km.

— **Die neuen Automobilstraßen in Oberitalien.** Gleichlaufend mit der vielerwähnten neuen Autostraße von Mailand über Novara und Vercelli nach Turin ist nun noch eine weitere derartige Straße geplant, die den Namen „Strada Prealpina" trägt und die alle Talausmündungen von Susa bis zum Lago Maggiore miteinander verbinden soll und mit der Autostraße „Milano-Laghi" in Verbindung stehen wird. Von Turin wird die neugeplante Straße über die ersten Abhänge des Carnavesegebirges gehen und über Settimo-Montanaro-Caluso-Strambino und Pavone bis zum Fuße der Serra di Ivrea führen, um dann Candelo und Gattinara zu erreichen. Bei Romagnano führt die Straße über den Sesiafluß und verfolgt den Weg weiter über Borgomanero bis Sesto Calende am Lago Maggiore. So wird Oberitalien nicht nur eine, sondern zwei große Verkehrsadern erhalten, die 110 km lange Prealpina Turin-Arona und die 160 km lange Autostraße von Turin nach Mailand. Man wird also bei einer Fahrt von 60 km in der Stunde, in zwei Stunden von Turin in die großen schweizerischen Talschaften gelangen können.

— **Internationale Messe in Neapel.** Vom 16. bis 30. September findet in Neapel die 4. Internationale Mustermesse statt, zu der den ausländischen Besuchern auf den italienischen Staatsbahnen eine 50%ige Fahrpreisermäßigung gewährt wird. Die ermäßigten Fahrkarten haben eine 30tägige Gültigkeit. Bei Hin- und Rückfahrt sind je zwei Unterbrechungen gestattet.

— **Der Kraftwagenverkehr der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn.** Im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn (abgekürzt P.-L.-M.) werden im südlichen und östlichen Teil ihres Verkehrsgebiets eine Anzahl dem Touristenverkehr dienende Kraftwagenstrecken betrieben. Die Eisenbahngesellschaft hat in den einzelnen Mittel- und Ausgangspunkten der Kraftwagenverbindungen eine Anzahl Unternehmer, zum Teil in Form von Gesellschaften, zum Teil Einzelpersonen, gewonnen, die den Betrieb übernommen haben und für seine Durchführung auch z. B. insofern verantwortlich sind, als sie den Reisenden gegenüber die volle Haftung für Ansprüche aus der Beförderung mit den Kraftwagen zu tragen haben. Nach außen hin erscheinen die Betriebe insofern als Unternehmen der P.-L.-M., als sie gleichmäßig ausgestattet sind und ebenso wie die gleichmäßig bekleideten Wagenführer die Abzeichen P.-L.-M. tragen. Die Wagen, die 14 Einzelsitze haben, sind grau lackiert; der Anstrich ist rot abgesetzt. Mit goldenen Buchstaben tragen sie die Streckenbezeichnung mit dem Zusatz: Correspondance P.-L.-M. An beiden Seiten und auf einem roten Wimpel sind nochmals die Buchstaben P.-L.-M. angebracht.

Die Hauptstrecke unter den Kraftwagenverbindungen ist die Route des Alpes mit der daran anschließenden Route du Jura. Sie beginnt in Nizza, führt über Barcelonnette, Briançon, Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains und Annecy nach Chamonix und von da an den Genfer See, wo sie in Evian-les-Bains endigt. Die Route du Jura läuft von Genf über Besançon nach Belfort. Die ganze Strecke ist rd. 1200 km lang und in acht Tagesfahrten eingeteilt. Der Fahrpreis beträgt 476 Fr. Von Belfort aus kann die Fahrt auf den Kraftwagenstrecken der Ostbahn und der elsaß-lothringischen Eisenbahnen noch nach dem Großen Belchen, nach Gerardmer, Colmar, Straßburg und anderen Orten fortgesetzt werden. Die Fahrt durch das Hochgebirge der Alpen und sodann durch den Jura bietet große Reize. Sie beginnt in Nizza auf 16 m Meereshöhe, erhebt sich auf den Pässen wiederholt auf über 2000 m Höhe und senkt sich am Genfer See wieder auf 374 m. Im Jura ist der höchste Paß der Col de la Faucille mit 1323 m Höhe. Nach wiederholter Überschreitung von Pässen, zwischen denen die Täler bis herab auf 250 m Seehöhe — Besançon — gehen, liegt das Ende in Belfort auf 360 m über dem Meere. Wer dann noch auf den Belchen fährt, erhebt sich im Kraftwagen nochmals auf 1180 m.

Im Zusammenhang mit der Route des Alpes werden im Dauphiné und Savoyen und weiter nördlich im Zusammenhang mit der Route du Jura noch eine Anzahl Seitenstrecken betrieben, die zum Teil stumpf endigen, zum Teil an beiden Enden an die Hauptstrecke anschließen. An einigen Stellen werden Rundfahrten ausgeführt, die nur Personen befördern, während bei den von Ort zu Ort führenden Fahrten auch Gepäck mitgenommen wird. Im ganzen werden auf Straßen von zusammen etwas über 2800 km Länge Kraftwagenstrecken von rd. 4650 km Länge betrieben. Besonders bemerkenswert ist die von Saint-Jean-de-Maurienne ausgehende Verbindung nach dem Hospiz auf dem Mont-Cenis, von wo eine italienische Anschlußstrecke nach Susa führt, ferner die von Moutiers-Salins ausgehende Strecke nach dem Kleinen St. Bernhard.

Eine weitere Gruppe von Kraftwagenstrecken findet sich in der Auvergne. Zu insgesamt 684 km langen Fernverbindungen auf einem 385 km langen Straßennetz zwischen den Badeorten jener Gegend kommen noch eine Anzahl dem Ausflugverkehr in der Umgebung von Vichy dienende Strecken.

Auf dem Festlande hat die P.-L.-M. weiter noch Kraftwagenverbindungen im Vivarais-Velay (zwei Strecken von zusammen 176 km Länge) und im Avallonais-Morvan (zwei Strecken von zusammen 140 km Länge), eine Rundfahrt in der Bourgogne (1?0 km) und sieben Rundfahrten in der Gegend von Avignon eingerichtet. Durch ihre Verbindung mit einer Reederei dehnt sie aber ihr Verkehrsgebiet auch auf Corsica aus. Auf dieser Insel bestehen neben einer Verbindung von Ajaccio nach Corte fünf Rundfahrten, von Ajaccio, Corte und Bastia ausgehend. Die korsischen Strecken sind zusammen 972 km lang. Endlich veranstaltet die P.-L.-M. noch eine Anzahl Rundfahrten zwischen Paris und dem Walde von Fontainebleau.

Für die Kraftwagenfahrten werden neben besonderen, nur für sie geltenden Fahrkarten auch solche in Verbindung mit Eisenbahnfahrkarten ausgegeben. Letztere können, fünf Tage vorher bestellt, auf allen Bahnhöfen der P.-L.-M. in Empfang genommen werden; auf einer Anzahl größerer Bahnhöfe und den Reisebureaus der P.-L.-M. bedarf es nur vierstündiger Vorausbestellung. Sie müssen über mindestens 100 km Eisenbahn- und 50 km Kraftwagenfahrt lauten. Für die Bahnfahrt gelten die gewöhnlichen Fahrpreise, für die Kraftwagenfahrt ein um 50 % gegenüber den gewöhnlichen Preisen ermäßigter Satz, der für Teilstrecken mit 50 Centimes für 1 km berechnet wird, bei längeren Strecken aber im allgemeinen so nach unten abgerundet ist, daß sich zuweilen ein erheblich niedrigerer Einheitspreis ergibt. Für Gepäck werden im allgemeinen 5 Centimes für 10 kg und 1 km, mindestens aber ein Frank erhoben. Handgepäck ist frei, kann aber nur in sehr beschränktem Umfang mitgenommen werden. Die im Zusammenhang mit Eisenbahnfahrkarten gelösten Fahrscheine für die Kraftwagenfahrten gelten vom 15. Juni bis 15. September oder, wenn die Fahrten erst später beginnen oder aber eingestellt werden, während der Dauer des Kraftwagenverkehrs. Auch die Unternehmer der einzelnen Strecken geben Fahrkarten aus, und die mit Eisenbahnfahrkarten zusammen gelösten Kraftwagenfahrscheine müssen gegen solche Unternehmerfahrscheine umgetauscht werden. Plätze in den Kraftwagen können gegen eine Gebühr von 2 Franken im voraus belegt werden; zugleich sind 10 Franken zu hinterlegen, die zurückerstattet werden, wenn die Fahrt wirklich ausgeführt oder rechtzeitig abgesagt wird.

Außer den vorstehend aufgeführten Kraftwagenverbindungen unterhält die P.-L.-M. noch in Marokko eine Kraftwagenstrecke zwischen Oudjda und Fez. Endlich stellt sie auch in Paris und Marseille Omnibusse und Droschken, um ihre Fahrgäste zwischen der Wohnung und dem Bahnhof zu befördern. In Paris haben diese Fahrzeuge zwei bis sechs, in Marseille vier oder sechs Plätze. Endlich werden auch in Marseille die mit der Bahn ankommenden Fahrgäste zur Weiterfahrt mit den Dampfern der Compagnie Générale Transatlantique zwischen Bahnhof und Hafen durch bahnseitig gestellte Kraftwagen befördert.

Für alle ihre Kraftwagenunternehmen betreibt die P.-L.-M. einen lebhaften Werbedienst, namentlich auch in England. Sie hat zu diesem Zweck eine Anzahl Druckschriften herausgegeben, teils in Gestalt einfacher Fahrplanbücher mit Abdruck der Bedingungen für die Benutzung ihrer Einrichtung, teils aber auch in Gestalt von zum Teil hoch künstlerisch ausgestatteten Werbeschriften mit Abbildungen, Kartenskizzen und genauen Karten.

— Einsturz eines Tunnels. Wie aus Paris gemeldet wird, ist am 18. d. M. auf der Prinz Heinrich-Bahn unweit Arlon auf belgischem Gebiet ein Tunnel in einer Länge von 1200 m eingestürzt, nachdem eben ein Zug den Tunnel durchlaufen hatte. Der Einsturz wird auf den nunmehr seit drei Monaten andauernden Regen zurückgeführt.

— Von den spanischen Eisenbahnen. Die Eisenbahnen Spaniens sind insgesamt 16 172 km lang; 11 486 km davon gehören den zehn großen Eisenbahngesellschaften des Landes, das Eigentum an den übrigen 4686 km ist zersplittert. Die bedeutendsten Eisenbahnunternehmen sind die Nordbahn mit rd. 3700 km und die Madrid-Zaragoza-Alicanté-Eisenbahn mit rd. 3690 km Netzlänge. Bei beiden sind die Einnahmen im Jahre 1923 gegen das Vorjahr beträchtlich gestiegen. Die Löhne sind zwar im Jahre 1920 durch eine Verordnung der Regierung sehr erheblich erhöht worden; eine Erhöhung der Tarife um 15 % konnte zwar die dadurch verursachte Steigerung der Ausgaben nicht ausgleichen, die Regierung gewährt aber den Eisenbahngesellschaften monatliche Zuschüsse, so daß deren Lage als günstig hingestellt wird. Die militärische Regierung arbeitet auf eine Neuregelung des Eisenbahnwesens hin, und hat zur Erörterung der einschlägigen Fragen einen Ausschuß eingesetzt. Auf Grund des Berichts, den dieser Ausschuß vorgelegt hat, hat ein Erlaß des Königs vom 12. Juli eine neue Grundlage für das spanische Eisenbahnwesen geschaffen. Die Rechte des Staates in bezug auf die Aufsicht über die Eisenbahnen sind dadurch erheblich vermehrt worden. Eine neue Stelle zur Ausübung dieses Rechts, der Consejo Superior de Ferrocarriles, ist geschaffen worden. Er besteht aus Beamten, Vertretern der Eisenbahngesellschaften und anderen technischen Sachverständigen. Der Staat hat das Recht, die Eisenbahnen zu übernehmen, wenn die Gesellschaften den Betrieb nicht durchführen können. Die Tarife sollen so festgesetzt werden, daß sie die Betriebskosten decken. Eine Neueinteilung des spanischen Eisenbahnnetzes ohne Rücksicht auf die jetzigen Besitzgrenzen, vielmehr derart, daß in bezug auf Betrieb und Verkehr abgerundete Netze geschaffen werden, ist in Aussicht genommen.

Das spanische Eisenbahnnetz soll planmäßig ausgebaut werden. Es sind Entwürfe aufgestellt worden, die den Neubau von 12 850 km Eisenbahnen umfassen und deren Ausführung sich auf die nächsten 20 Jahre verteilen soll. Die Kosten werden auf etwa 5 Millionen Peseten geschätzt. Zunächst sollen 1,5 Milliarden zu diesem Zweck aufgenommen werden.

Die Eröffnung der Pyrenäenquerbahn Levida-St. Girons ist noch in diesem Jahre zu erwarten. Immer wieder taucht der Plan auf, Madrid und Valencia durch eine neue Eisenbahn zu verbinden. Beide Städte sind in der Luftlinie nur 290 km, mit der Eisenbahn aber 490 km von einander entfernt.

—Finanzielle Selbständigkeit der belgischen Eisenbahnen. Die belgische Kammer hat kürzlich einen Gesetzentwurf angenommen, durch den den Eisenbahnen finanzielle Selbständigkeit verlichen wird.

— Über die belgische Schiffahrt berichtet der erst jetzt erschienene Jahresbericht der „Union des Armateurs Belges“, die über 90 % der belgischen Tonnage verfügt, wie folgt. In Belgien hieß es 1923 wie in fast allen anderen Ländern der Welt: „Zu viel Schiffe, zu wenig Fracht“, dazu kam für Belgien insbesondere noch die teuren Preise, die für die heutige Flotte angelegt werden mußten, die Vorrechte einzelner ausländischer Reedereien und die schweren Lasten, die sich aus dem Gesetz über die Sicherheit der Seefahrt ergeben. Die Verluste der Reedereien konnten nur durch Inanspruchnahme des Aktienkapitals, der Rücklage oder von Einnahmen gedeckt werden, die mit dem Reedereibetrieb an sich nichts zu tun haben.

Die Zahl der unter belgischer Flagge fahrenden Schiffe stieg von 6 auf 183 mit einem Br.-Reg.-T.-Inhalt von 543 757 (netto: 380 750 t). Von den Reedereien ist die größte der Königlich Belgische Lloyd mit 54 Schiffen von 155 361 Netto-Tonnen. Es sei noch erwähnt, daß der Anteil der deutschen Flagge im Antwerpener Hafen stetig steigt, so daß anzunehmen ist, daß die deutsche Schiffahrt bald ihre frühere Vormachtstellung hier wieder einnehmen wird. Besondere Erfolge hat die Hansa-Reederei bereits erzielt.

— Die Einfahrt in den Antwerpener Hafen durch die Westerschelde ist wieder schwieriger geworden. In der neuen Fahrtrinne bei Rilland haben sich in den letzten Tagen wieder Versandungen gezeigt, die die Durchfahrt der großen Schiffe (25 000 t) erschweren.

— 20 t-Wagen bei der englischen Großen Westbahn. Bei den englischen Eisenbahnen herrscht bekanntlich noch der 10- und 12-t-Wagen vor, und Wagen mit größerer Ladefähigkeit sind die Ausnahme. Die Große Westbahn macht neuerdings wieder einmal den Versuch, einen 20-t-Wagen zur Förderung des Kohlenverkehrs zwischen den Zechen von Wales und den Häfen einzubürgern. Sie hat selbst eine Anzahl solcher Wagen gebaut und auch einige Wagenbauanstalten veranlaßt, das gleiche zu tun. Der Kohlenverkehr geht meist in Privatwagen vor sich, und diese machen der Eisenbahn wegen ihrer veralteten Bauart und ihres schlechten Unterhaltungszustandes viel zu schaffen, die Kohlengruben sind aber nicht in der Lage, ihren Wagenpark zu erneuern. Die 20-t-Wagen werden ihnen daher zu besonders günstigen Bedingungen mietweise zur Verfügung gestellt, so daß sie — und auch die Eisenbahn — den Vorteil davon haben, ohne daß die Zechen die hohen Beträge zu ihrer Anschaffung aufzuwenden brauchten. Die Wagen der Großen Westbahn werden auf acht Jahre gegen eine Gebühr von 5 Pence (etwa 40 Pfennige) für die Tonne und die Fahrt vermietet, wobei Bedingung ist, daß sie mindestens zwei Fahrten in der Woche machen. Bei mehr als zweimaligem Umschlag in der Woche tritt eine Ermäßigung dieser Gebühr ein. Von den Wagenbauanstalten sind derartige Wagen zu noch vorteilhafteren Bedingungen zu ermieten.

Die Wagen sind ganz aus Stahl gebaut, haben zwei Achsen und an beiden Stirnwänden Türen. Auf diese Anordnung der Türen wird besonderer Wert gelegt, weil sich infolgedessen die Wagen nach beiden Enden auskippen lassen, also niemals gedreht zu werden brauchen, um in der richtigen Lage auf den Kipper zu kommen. Den älteren Wagen fehlt diese Einrichtung und ihre Handhabung ist dadurch sehr erschwert. Während mit ihnen nur 600 bis 700 t in der Stunde in den Schiffsrumpf übergeladen werden können, ermöglichen die neuen Wagen eine Stundenleistung von 1000 t. Die Kohle wird aus ihnen, weil die Stahlwände glatt sind, restlos ausgeschüttet, während in den alten hölzernen Wagen Rückstände in erheblicher Menge zurückblieben.

Die ersten 50 Wagen sind noch an demselben Tage, an dem sie angeliefert worden waren, beladen worden und haben als geschlossener Zug die Fahrt nach dem Hafen angetreten. In der ersten Woche haben sie ihre 2000 t zwischen Zeche und Hafen befördert. Sowohl die Eisenbahngesellschaft wie die Benutzer der neuen Wagen sind bis jetzt von ihren Leistungen sehr befriedigt.

Fremde Erdteile.

— Die Staatsbahnen von Siam. Nach dem Bericht über das am 31. März 1923 zu Ende gegangene Betriebsjahr, das 2465. nach buddhistischer Zeitrechnung, waren die Staatsbahnen von Siam insgesamt 2391 km lang. Sie zerfallen bekanntlich in zwei Netze, die durch den Chao Phya-Fluß getrennt werden. Nördlich von diesem liegen 1044 km, die ursprünglich in Vollspur angelegt waren, südlich davon 1347 km in Meterspur. Die Umwandlung der Vollspurbahnen in Meterspur, die seit längerer Zeit im Gange ist, war am Ende des Berichtsjahres soweit gediehen, daß nur noch die nach Norden, nach Kiang-Mai führende Strecke Vollspurgleise hatte. Auch der Bau der Verbindungsbahn, die die beiden Netze miteinander verknüpfen soll, hat gute Fortschritte gemacht. Die Einnahmen haben beim Nordnetz infolge von Verkehrssteigerungen zugenommen, sind beim Südnetz, wo der Wasserweg einen schädlichen Wettbewerb bereitet, dagegen zurückgegangen. Die Betriebszahl betrug dort 41 %, hier 69 %. Im ganzen beliefen sich die Einnahmen im Betriebsjahre auf 11 547 329 Ticals*) (im Vorjahre 10 774 353 Ticals), die Ausgaben auf 5 786 888 Ticals (5 286 699 Ticals), so daß ein Überschuß von 5 760 441 Ticals (5 487 654 Ticals) entstand. Die Betriebszahl betrug 50,1 % (49,1 %). Das Anlagekapital von

*) 1 Tical = rd. 1,5 M. nach Friedenswährung.

143 328 441 Ticals (131 220 610 Ticals) verzinste sich mit 3,52 % (3,68 %).

— **Elektrisierung der amerikanischen Eisenbahnen.** Da die Vereinigten Staaten über große Reserven von Wasserkräften verfügen, wäre eigentlich die Elektrisierung der dortigen Bahnen eine Leichtigkeit, aber die Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung entgegenstellen, schreibt die D. A. Z., sind finanzieller Art. Es sind nämlich mehr als 98 % der in den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den letzten Jahren angelegten Kapitalien von Anleihen herstammend, die zu einem Zinsfuß aufgenommen wurden, der über der Rente der Eisenbahnunternehmungen steht. Außerdem müßten für die Verstärkung der Gleise und die Anschaffung neuen Rollmaterials Summen bis über 4 Milliarden Franken ausgegeben werden.

— **Verschiebesignale mit Blinklicht.** Auf einem amerikanischen Verschiebebahnhof werden die Befehle zum Verschieben mit Hilfe von Blinklicht erteilt, und zwar nicht nur während der Dunkelheit, sondern auch bei Tage. An jedem zweiten der neben dem Ausziehgleis und den Verteilungsgleisen stehenden Leitungsmasten ist eine 25-Watt-Lampe in wasserdichter Fassung ohne Schirm angebracht. Durch Schalter, die alle Lampen gleichzeitig aufleuchten lassen, werden mit Hilfe von langen und kurzen „Licht"blitzen die verschiedenen für den Verschiebedienst nötigen Anweisungen an den Lokomotivführer erteilt. Ein langes Aufleuchten der Lampen heißt z. B. Halt, zwei kurze Lichtblitze z. B. Abstoßen. Die Signaleinrichtung hat sich gut bewährt, namentlich bei unsichtigem Wetter. Sie eignet sich besonders für gekrümmte Strecken, wo es sehr schwierig ist, die Signale durch Winken weiterzugeben.

— **Eisenbahnbauten in Kanada.** Den gesetzgebenden Körperschaften Kanadas sind Gesetzentwürfe vorgelegt worden, die sich auf den Bau von 26 Zweigstrecken der Staatsbahnen von zusammen rd. 1550 km Länge mit einem Aufwand von 28,3 Mill. Dollar beziehen. Der Bau von 19 dieser Seitenbahnen mit zusammen rd. 940 km Länge ist genehmigt worden, während der Bau der übrigen sieben Eisenbahnen abgelehnt worden ist. Die für die Neubauten bewilligten Mittel belaufen sich auf 16 Mill. Dollar. In einem Fall ist einer Eisenbahn die Genehmigung versagt worden, die auf einen Teil ihrer Länge neben der Canadian-Pacific-Eisenbahn herläuft. Um trotzdem die beabsichtigte Verbindung herstellen zu können, muß die Staatsbahn das Recht zur Mitbenutzung der Gleise der Pacific-Eisenbahn erwerben.

Allgemeines.

— **Doppelwagenrad für Straßen und Schienen.** Von einer amerikanischen Gesellschaft ist ein Doppelwagenrad hergestellt worden, das zwei Laufflächen besitzt, von denen die eine glatt und zylindrisch zum Betrieb auf Straßen geeignet ist, während die andere, mit einem Spurkranz versehen, die Fahrt auf Schienen ermöglicht. Das Schienenrad hat geringeren Durchmesser. Der Übergang von der Straße zum Schienenweg und umgekehrt soll mit dieser Radkonstruktion ohne irgendwelchen Aufenthalt möglich sein.

— **Nietlose Feuerbüchsen.** Die Heizkessel unserer Lokomotiven hatten durch die starke Inanspruchnahme im Weltkriege stark gelitten. Es bedurfte der größten Anstrengungen in der Nachkriegszeit, um den Lokomotivenpark wieder gebrauchsfähig zu machen. Diese verhältnismäßig rasch ausgeführte ungeheure Reparaturarbeit, schreibt „Das Technische Blatt", war nur dadurch möglich, daß das autogene Schweißverfahren auch auf starke Kupferbleche ausgedehnt werden konnte. Die autogene Kupferschweißung gehört heute zum Rüstzeug jeder modernen Werkstätte, und die Technik kennt in der Ausführung keine Schwierigkeiten mehr, gleichgültig, ob es sich um Stegrisse oder um Kümpelrisse, um das Aufschweißen abgezehrter Stemmkanten oder gar um das Einschweißen ganzer Flicken handelt. Neuerdings ist eine hessische Fabrik dazu übergegangen, den Bau von ganz geschweißten, also n i e t l o s e n F e u e r b ü c h s e n aufzunehmen. Der Hauptgewinn dieses Verfahrens liegt in der bedeutend erhöhten Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit der ganz geschweißten Feuerbüchse. Eine genietete Feuerbüchse zeigt an ihren Nietstellen eine Festigkeit von nur 60 % gegenüber der vollen Festigkeit der Kupferplatten an sich. Bei einer geschweißten Feuerbüchse steigert sich die Festigkeit auf 90 bis 95 %. Entsprechend steigt somit die Lebensdauer der Feuerbüchse und verringert sich der tägliche Reparaturstand. Ferner sind Reparaturen bei der innen und außen vollkommen glatten geschweißten Feuerbüchse leichter auszuführen als bei der genieteten. Ein weiterer Vorteil des neuen Herstellungsverfahrens ist darin zu sehen, daß die lästige und schädliche Anhäufung des Materials an den Nietstellen, welche durch die Überlappung der Plattenenden entsteht, ganz verschwindet. Bei dem alten Verfahren kommen außerdem mit jedem Flicken neue Nieten, Stemmkanten und Materialanhäufungen in die Feuerbüchse, und alle diese mechanischen Verbindungen, die vom Feuer bestrichen werden, können nicht für lange Zeit dicht bleiben. Die ganz geschweißte Feuerbüchse bietet durch ihre vollkommen glatten Innen- und Außenflächen den besten Schutz gegen die genannten Zerstörungsmöglichkeiten, auch gegen Kümpelrisse. Wirtschaftlich betrachtet soll die ganz geschweißte Feuerbüchse keinesfalls teuerer zu stehen kommen als eine genietete. Bei rationeller Ausführung dieses Verfahrens wird es aber wohl möglich sein, die Arbeitszeiten so bedeutend zu verlängern, daß die geschweißte Feuerbüchse neben ihren großen technischen Vorzügen auch noch die billigere Herstellungsweise für sich haben wird.

Rechtspflege.

— **Der Ersatzanspruch der Reisegepäckversicherung.** Der Bankier Dr. G. aus Holland gab am 21. Dezember 1918 auf der Eisenbahnstation Emmerich mehrere Gepäckstücke als Reisegepäck zur Beförderung nach Gottmadingen in Baden auf. Auf dem Eisenbahntransport sind zwei der genannten Gepäckstücke (Koffer) verloren gegangen. Die Klägerin, die V e r s i c h e r u n g s a k t i e n g e s e l l s c h a f t K ö l n e r L l o y d, bei welcher Dr. G. eine Reisegepäckversicherung genommen hatte, hat diesem den durch den Verlust der beiden Koffer erwachsenen Schaden mit 6559 holländischen Gulden ersetzt. Die Klägerin behauptet, daß Dr. G. wegen des fraglichen Verlustes Schadensersatzansprüche gegen den beklagten R e i c h s e i s e n b a h n f i s k u s erlangt habe, die auf sie, die Klägerin, sei es gemäß § 67 des deutschen Versicherungsvertragsgesetzes vom 30. Mai 1908, sei es durch eine ausdrückliche Zession seitens des Dr. G., übergegangen seien. Die Klägerin hat im Klagewege Erstattung des fraglichen Schadens verlangt, und zwar in erster Linie einen dem Wert von 6559 holländischen Gulden nebst Zinsen entsprechenden Markbetrag nach dem Kurse des Zahlungstages oder doch einen dem Wert des Transportgutes am Tage der Annahme zur Beförderung entsprechenden Markbetrag zuzüglich einer angemessenen, die Entwertung der deutschen Valuta ausgleichenden Aufwertung. Der Beklagte hat jede Zahlungspflicht bestritten. Die erste Zivilkammer des Landgerichts in Karlsruhe hat durch Urteil vom 17. Oktober 1922 den Beklagten zur Zahlung von 23 022,09 ℳ nebst Zinsen verurteilt, d. h. einer Hauptsumme, welche einem Betrage von 6559 holländischen Gulden nach dem Kurse vom 21. Dezember 1918, dem Aufgabetage des Transportgutes, entsprach, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Der erste Zivilsenat des Oberlandesgerichts in Karlsruhe hat durch Urteil vom 14. Juli 1923 die Entscheidung des Landgerichts dahin abgeändert, daß der Beklagte unter Abweisung der Klage im übrigen zur Zahlung von 43 400 000 Papiermark verurteilt ist.

Auf die Revision der Klägerin ist das Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom R e i c h s g e r i c h t a u f g e h o b e n und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden.

Aus den r e i c h s g e r i c h t l i c h e n E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n: Es handelt sich um einen Schaden, der erst nach dem Übergang der an sich dem Dr. G. zustehenden Ansprüche auf die Klägerin bei d i e s e r entstanden ist. Für die Bemessung dieses Verzugsschadens kommen daher nur die Verhältnisse der Klägerin und nicht etwa die ihres genannten Rechtsvorgängers in Betracht. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist das Guldendepot, welches die Klägerin angeblich derzeit bei einer Amsterdamer Bank unterhalten hat, durch den erwähnten Zahlungsverzug des Beklagten nicht berührt worden, da anzunehmen sei, daß eine etwa erforderliche Auffüllung dieses Depots durch die Klägerin trotz der Nichtzahlung des Beklagten vorgenommen sei und diese Auffüllung auch bei gehöriger und rechtzeitiger Bezahlung des Beklagten nicht anders wie geschehen, insbesondere nicht in höherem Maße, erfolgt sein würde. Der gegen diese Ausführungen gerichtete Revisionsangriff ist verfehlt. Die Auffüllung des fraglichen Guldendepots mittels Umwechslung deutschen Geldes in holländische Währung bedeutete insofern einen Vorteil für die Klägerin, als damit ein entsprechender Betrag deutschen Geldes der fortschreitenden Entwertung entzogen wurde. Ob diese Auffüllung des Guldendepots wegen des Zahlungsverzuges des Beklagten mit eigenen Mitteln der Klägerin erfolgt ist und andererseits bei rechtzeitiger Bezahlung des Beklagten mit den so klägerischerseits erlangten neuen Mitteln erfolgt wäre, ist unerheblich, da in beiden Fällen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ein und derselbe ziffernmäßige Betrag deutschen Geldes durch Umwechslung in holländische Währung der Entwertung der deutschen Valuta entzogen wäre. Danach ist in der Annahme des Berufungsgerichts, daß bei rechtzeitiger Bezahlung des Beklagten der eingezahlte Betrag oder eine entsprechende Summe nicht in holländisches Geld umgewechselt, sondern von der Klägerin in ihrem

deutschen Geschäftsbetriebe verwendet wäre, ein Rechtsirrtum nicht zu erblicken. Es ist daher auch vom Rechtsstandpunkt aus nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht den der Klägerin zuerkannten weiteren Schaden gemäß BGB. § 288 Abs. 2 nach der Einbuße berechnet, welche die Kaufkraft der Mark in Deutschland seit dem Tage des Verzuges des Beklagten erlitten hat. Das Berufungsgericht geht aber den von ihm eingeschlagenen Weg nicht zu Ende, indem es diese Einbuße ebenso wie die Verzugszinsen nur bis zum 4. Juli 1923, als dem Tage der Schlußverhandlung in der Berufungsinstanz, in Rechnung zieht. Die auf diese Weise vom Berufungsgericht errechnete Summe von insgesamt 43 400 000 Papiermark war schon bald nach der am 14. Juli 1923 erfolgten Urteilsverkündung erheblich entwertet und ist seit Ende November 1923 ohne einen wirtschaftlichen Belang. Die Klägerin hat aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts einen Rechtsanspruch nicht nur auf Verzugszinsen bis zum Tage der Bezahlung der Hauptsumme, sondern darüber hinaus auf das, was die Klägerin bei rechtzeitiger Bezahlung von 23 022,09 Papiermark haben würde. Die Ermittlung dieser Summe hängt von den besonderen Umständen des Einzelfalles ab und ist vom Tatrichter unter Berücksichtigung der Grundsätze des adäquaten Zusammenhanges hinsichtlich des schädigenden Ereignisses sowie auch einer etwaigen Vorteilsausgleichung vorzunehmen. Da hiernach das angefochtene Urteil in wesentlichen Punkten auf einer Rechtsverletzung beruht, ist dasselbe aufzuheben und die Sache gemäß § 565 ZPO. zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuverweisen.

Bücherschau

— **Die neuen Gesetze und das Londoner Protokoll** mit Notenwechsel, Denkschrift und Begründungen der Reichsregierung, Berichten der Organisationskomitees und den Satzungen der neue Gesellschaften. Frankfurter Societäts-Druckerei G. m. b. H., Abteilung Buchverlag, Frankfurt (Main). Preis 3,50 ℳ.

Noch nie ist in solcher Schnelligkeit ein so gewaltiges Material an Gesetzen von höchster Bedeutung vor dem deutschen Volk ausgebreitet worden wie jetzt nach der Londoner Konferenz. Die Durchführung des Gutachtens der Sachverständigen bedingte diese große gesetzgeberische und vertragliche Arbeit. Das Publikum kennt den Inhalt der Gesetze nur in großen Zügen aus den entsprechenden Teilen des Sachverständigengutachtens, das auch weiterhin zum Verständnis der Reparationspolitik grundlegend bleiben wird; denn an verschiedenen Stellen des Protokolls und der Gesetzesbegründungen finden sich Hinweise darauf. Die Frankfurter Societäts-Druckerei Abt. Buchverlag, die bereits den deutschen Text des Sachverständigengutachtens in Buchform veröffentlicht hat, schließt jetzt daran die Veröffentlichung der neuen Gesetze und des Londoner Protokolls mitsamt dem dazugehörigen Notenwechsel, der Denkschrift der Reichsregierung an den Reichsrat und den interessanten Begründungen der Reichsregierung und Berichten der Organisationskomitees zu den einzelnen Gesetzen. Die Neuregelung des deutschen Geld- und Eisenbahnwesens und die Belastung der deutschen Industrie bilden die Hauptthemen der neuen Gesetze und Gesellschaftssatzungen. Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis erleichtert den Gebrauch des über 350 Seiten starken Buches auch als Nachschlagewerk.

Die deutsche Zukunft in Politik und Wirtschaft wird auf diesem Fundament aufbauen müssen. Die Kenntnis dieser Grundlagen ist für jeden politisch und wirtschaftlich beteiligten Deutschen eine persönliche Notwendigkeit und eine allgemeine Pflicht.

— **Taschenbuch für den Maschinenbau.** Bearbeitet von Prof. Dr.-Ing. H. Baer-Breslau, Prof. H. Dubbel-Berlin, Dr. G. Glage-Berlin, Dipl.-Ing. W. Gruhl-Berlin, Dipl.-Ing. R. Hänchen-Berlin, Ing. O. Heinrich-Berlin, Dr.-Ing. M. Krause-Berlin, Regierungsbaumeister Fr. Krauß-Eßlingen, Prof. Dr.-Ing. Fr. Oesterlen-Hannover, Prof. Dr. A. Schiebel-Prag, Prof. E. Toussaint-Berlin, Dipl.-Ing. H. Winkel-Berlin, Dr.-Ing. K. Wolters-Berlin. Herausgegeben von Prof. H. Dubbel, Ingenieur, Berlin. Vierte erweiterte und verbesserte Auflage. Mit 2786 Textfiguren. In zwei Bänden. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 18.— Gm.

In knapp 3 Jahren war die 3. Auflage des Dubbelschen Handbuches vergriffen. Die vorliegende neue Auflage ist neu bearbeitet und wesentlich ergänzt, ohne den Umfang allzusehr anschwellen zu lassen. Im besonderen ist das Kapitel „Hebe- und Fördermittel“ gänzlich umgestaltet und durch Darstellung auch der Massenförderung ergänzt worden. Für die ebenfalls völlig umgearbeiteten Abschnitte „Zahnräder, Pumpen, Wasserturbinen, Turbokompressoren“ sind als Mitarbeiter Prof. Dr. A. Schiebel-Prag, Reg.-Baumeister Fr. Krauß-Eßlingen, Prof. Dr.-Ing. Fr. Oesterlen-Hannover und Prof. Dr.-Ing. H. Baer-Breslau neugewonnen worden. Die genauere Durchsicht sämtlicher Abschnitte zeigt, wie sorgfältig an der Verbesserung des ausgezeichneten und beliebten Handbuches gearbeitet worden ist. Die Zahl der Textabbildungen ist von 2620 auf 2786 gestiegen. Die Teilung in zwei Bände erhöht die Handlichkeit für den Gebrauch. Die vorzügliche Ausstattung entspricht dem Rufe des Verlages Springer. Den Fachkreisen sei auch die neue Auflage aufs wärmste empfohlen. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Ausbau einer Strecke.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 10. September d. J. ist zwischen Niederwiesa und Chemnitz-Hilbersdorf ein neues Gleispaar für den Güterzugverkehr in Betrieb genommen. Der Streckenabschnitt Niederwiesa-Chemnitz-Kappel der Hauptbahn Dresden-Werdau wird mithin von diesem Zeitpunkt ab viergleisig betrieben.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Oktober 1924 wird die normalspurige Bahnstrecke Uelzen—Dannenberg mit den Bahnhöfen 4. Klasse Molzen, Oitzen, Weste (Kreis Uelzen), Stoitze, Zernien, Pudripp und Carwitz als Nebenbahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Westfälische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft. Vom 1. Oktober 1924 ab erhält die an der Bahnstrecke Soest—Brilon-Stadt belegene Station Wamel die Bezeichnung „Wamel (Möhnesee)“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 170 vom 18. September 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Wagenausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin (namens der RBD. (Osten) auf Fassung des § 19 Zif. 5 des VWÜ hinsichtlich der Frage, auf welche Wagen die im Abs. 5 für Kesselwagen vorgesehenen Sicherheitsvorschriften anzuwenden sind;

Nr. III 150 vom 16. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das VWÜ; Privatwagennummern bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen;

Nr. IV 254 vom 17. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift 102 des Güterverkehrsausschusses;

Nr. IV 255 vom 20. September 1924 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, betreffend Änderungen des Vereinsbetriebsreglements; Abstimmung über Beschlüsse des Güterverkehrsausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Ottmachau-Heinersdorf (Oberschles.) gelegene am 1. März d. Js. geschlossene Haltepunkt Schwammelwitz ist für den Wagenladungsverkehr wieder eröffnet worden.

Breslau, den 16. September 1924. (1076)
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Vom 1. Oktober 1924 ab erhält die an der Bahnstrecke Soest-Brilon Stadt belegene Station Wamel die Bezeichnung „Wamel (Möhnesee)“. (1096)

Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. September 1924 werden die allgemeinen Ausnahmetarife 1 für Rundholz und 1b für Schnittholz für den Verkehr der Reichsbahnstationen untereinander eingeführt. Ferner treten

zum gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 1c für Schnittholz im Versande von den Stationen des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.) nach den Stationen des Direktionsbezirks Berlin, sowie der Ausnahmetarif 1d für Schnittholz für den Verkehr innerhalb der Direktionsbezirke Breslau, Oppeln und Osten in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. September 1924. (1089)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5; Nottarif, Tfv. 7.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel und des Nottarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. November 1924 verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. September 1924. (1100)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I B.

Ab 21. 9. 24 ist der Gewichtszuschlag in §§ 4 und 36, soweit er bisher 10 % betrug, auf 5 % ermäßigt worden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 15. September 1924. (1078)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924: Änderung des A. T. 39 infolge der allgemeinen 10prozentigen Frachtermäßigung.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. September 1924. (1081)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Der obige Durchfuhrausnahmetarif bleibt von der am 18. September 1924 eintretenden allgemeinen Frachtermäßigung unberührt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 18. September 1924. (1092)
Reichsbahndirektion

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. September 1924: Einführung von Stationsfrachtsätzen für die Versandstationen Finkenheerd und Rädnitz im A. T. 49 (Glas). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. September 1924. (1091)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klassen A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis obengenannten Ausnahmetarifs durch Aufnahme von „Butter" in die Abteilung I erweitert.

Köln, den 22. September 1924. (1101)
Reichsbahndirektion.

Binnengüter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Die am 18. September 1924 eintretende Tarifermäßigung um 10 % gilt auch für den Ausnahmetarif für Ton im Verkehre von Löthain nach Freital-Potschappel. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 17. September 1924. (1083)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. September 1924: Streichung von Holenbrunn und Änderung der Nr. des Frachtsatzzeigers von 4 in 1 bei Langewiesen (Thür.) im A. T. 33; Aufnahme von Holenbrunn, Annaberg (Erzgeb.) unt. Bf. und Ichtershausen in A. T. 33a; Erla und Schönberg in A. T. 35; Stolzenhagen-Kratzwieck in A. T. 41; Seitenberg (Grafschaft Glatz) in A. T. 52; Steinhelle in A. T. 53.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. September 1924. (1082)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Ab 10. September 1924 gelten die Durchfuhrausnahmetarife (Tarif 167: Ausnahmetarife 4 und 5, Tarif 168: Ausnahmetarif 5) für frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst (ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben) auch bei Aufgabe als Eilgut.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. September 1924. (1079)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Übernahme der durch Nachträge I und II zum Teil I Abt. B durchgeführten formellen Änderungen unter den Tarifstellen „Eisen und Stahl" und „Glas" in die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 35 und 49.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. September 1924. (1094)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 29. September 1924: Aufnahme von Mellenbach-Glasbach und Warmensteinach in A. T. 33; Erkersreuth, Gmünd (Schwäbisch) Hbf., Küps, Marxgrün, Plankenhammer, Weidenberg, Weißenstadt, Bad Brambach, Burgau, Cainsdorf, Cassel-Bettenhausen, Epterode, Nerchau-Trebsen, Oschatz, Pöllwitz, Schmiedeberg (Riesengeb.), Stolberg (Harz) in den A. T. 33a (Porzellan).

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. September 1924. (1106)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks usw. von Niederschlesien nach Oberschlesien. (Ausnahmetarif 6d.)

Infolge der ab 18. September 1924 eintretenden allgemeinen Frachtermäßigung wird zu obigem Tarif ein Nachtrag I (gültig ab 18. 9. 24), enthaltend den neuen Frachtsatzzeiger, herausgegeben.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 16. September 1924. (1075)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif, Teil I.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 147 vom 22. 11. 23 betreffend Frachtzahlung durch Vermittlung der Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn für die Niederlande bei der Firma Ivers & van Staa, Rotterdam, aufgehoben.

Köln, den 19. September 1924. (1097)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter- und Tiertarife, Teile II.

Ab 21. September wird die deutsche Schnittfracht in den ordentlichen Tarifklassen und bestimmten Ausnahmetarifen der Gütertarife, sowie die deutsche Schnittfracht in den Tiertarifen um 10 % gekürzt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. September 1924. (1080)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Ab 1. Oktober 1924 treten dem innerdeutschen Verkehr entsprechend ermäßigte deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. September 1924. (1105)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die am 18. September 1924 auf den Reichsbahnstrecken eintretende Tarifermäßigung um 10 % gilt auch für den Verkehr auf der Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale. Die Ermäßigung erstreckt sich auch auf den Ausnahmetarif 1 der Industriebahn.

Dresden, am 17. September 1924. (1093)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit werden für als Eilgut aufgegebene Lebensmittelsendungen mit der Wegevorschrift über Hof im Frachtbrief direkte Entfernungen von München Süd über Hof nach sächsischen Stationen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 20. September 1924. (1102)
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1924.

Mit sofortiger Wirksamkeit sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Entfernungstafel I.
   Seite 14 ist nachzutragen: Gaissach.
   Seite 21 ist nachzutragen: Lenggries.
2. Entfernungstafel II.
   Seite 52 ist die Entfernung zwischen Lißberg und der Knotenstation 15 Nonnenhorn von 499 km auf 449 km zu berichtigen.
   Auf Seite 60 ist in der Spalte 2 „Kontrollbezirk oder Bahn" bei der Station Uedemerfeld der Vortrag „N. E." zu ändern in: „Nordbr. D."
3. Druckfehlerberichtigung.
   Seite 4 unter C. Abkürzungen: „Ld. Go.-Vie" in „Lb. Go.-Vie".

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 Seite 455.)

München, d. 18. September 1924. (1095)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

1. Die Station Arnhofen wird wieder in die Entfernungstafel I mit der früheren Entfernungsbildung aufgenommen.

2. Die Entfernungsbildung für die Stationen der bayer. Lokalbahnstrecke Fürsteneck-Freyung-Haidmühle erfolgt wieder durch Anstoß an Passau Hbf. wie früher.

München, 18. September 1924. (1084)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Durchfuhrausnahmetarif D 26 für bestimmte Güter der Klassen A–D im Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1924 wird die Station Klingenthal mit folgenden Guldenfrachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

	I			II		III		IV	
	5 t	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse
Emmerich Grenze . . .	3,41	3,12	2,84	2,80	2,55	2,53	2,20	2,20	1,94
Borken (Westf.) Grenze	3,31	3,03	2,76	2,73	2,48	2,47	2,14	2,14	1,88
Gronau (Westf.) Grenze	3,24	2,97	2,70	2,68	2,43	2,41	2,10	2,10	1,84
Gildehaus Grenze . . .	3,23	2,96	2,69	2,66	2,42	2,41	2,09	2,09	1,84
Weener Grenze	3,39	3,11	2,82	2,79	2,54	2,52	2,19	2,19	1,92

Köln, den 19. September 1924. (1098)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. September 1924: Änderung der Stationsfrachtsätze für die in den Ausnahmetarif 61 (Tonwaren) aufgenommenen Versandstationen Groß-Berlins nach Stettin. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. September 1924. (1090)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif. Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 werden infolge Ermäßigung der Frachten der deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs in demselben Umfange ermäßigt. Bis zur Neuherausgabe des Tarifs sind daher für die regelrechten Tarifklassen die Guldenfrachtsätze des Frachtsatzzeigers für die deutschen Strecken vom 1. April 1924 (Nachtrag 13 zum Teil II Heft 1) um 10 % zu ermäßigen. Die derzeitigen Guldensätze der Frachtsatzzeiger der Ausnahmetarife 1a, 7, 40 u. 41 (Nachtrag 13 zum Teil II Heft 1) sind bis zur Neuherausgabe des Tarifs ebenfalls um 10 % zu ermäßigen. Bei Ausnahmetarif 11 werden die prozentualen Abschläge wie folgt festgesetzt: Abtlg. 1 auf 0 (also ungekürzt), Abtlg. 2a auf 20, Abtlg. 2b auf 30 —, Abtlg. 3a auf 20, Abtlg. 3b auf 30, Abtlg. 3c auf 35 und Abtlg. 3d auf 45 % der neuen Sätze der beteiligten Normalklassen.

Der Gewichtszuschlag für die Beförderung in bedeckten Wagen für die deutsche Strecke wird auf 5 % herabgesetzt.

Beim Nottarif für Lebensmittel beträgt der künftige Abschlag 10 % der Frachtsätze des deutschen Tarifs (Marksätze); diese Ermäßigung kann daher im Verkehr von den Niederlanden nur bei Umbehandlung der Sendungen an der Grenze gewährt werden. (1086)

Köln, den 15. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Im **Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergänge sowie der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen mit der Schweiz** treten am 15. September 1924 für die Zeit bis 31. Dezember l. J. Frachtermäßigungen für frische (auch eingestampfte) Trauben und frische, eßbare Kastanien schweizerischer Herkunft in Kraft. Die Ermäßigung beträgt 20 % der regelrechten Fracht.

Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen. (1087)

Karlsruhe, den 16. September 1924.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 20. 8. 1923.

Zum 18. 9. 1924 erscheint der Nachtrag 4, der außer kleineren Änderungen und Ergänzungen des Tarifs in den Frachtsatzzeigern 1 und 2 für Entfernungen bis zu 700 km neue um etwa 10 % ermäßigte Frachtsätze enthält. Für Entfernungen über 700 km wird der für die Ermäßigung in Betracht kommende Hundertsatz niedriger, bis bei km 811 der zurzeit gültige Frachtsatz erreicht ist.

Essen, den 15. September 1924. (1074)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Dienstkohlenausnahmetarif.

Die mit dem 18. September 1924 in Kraft tretenden Ermäßigungen des Deutschen Gütertarifs gemäß Abschnitt X des Verbandstarifs zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland gelten auch im Rahmen dieses Verkehrs.

Im Oberschlesischen Wechselverkehr werden vom gleichen Zeitpunkt ab die Frachtsätze der Normalklassen des Gütertarifs, die Sätze des Tiertarifs und die Frachten der Ausnahmetarife 1a, 7 und 25 um 10 % ermäßigt. Die Ermäßigungen werden durch eine Abschlagstafel bekanntgegeben. Ebenso werden die Frachtsätze des Kohlenausnahmetarifs 6 durch Herausgabe neuer Frachtsatztafeln vom gleichen Zeitpunkt ab ermäßigt. Gleichzeitig werden die prozentualen Abschläge bei dem Ausnahmetarif 11: Abt. 1 auf Null (also ungekürzt), Abt. 2 A auf 20, Abt. 2 B auf 30, Abt. 3 A auf 20, Abt. 3 B auf 30, Abt. 3 C auf 35, Abt. 3 D auf 45 % der neuen Sätze der beteiligten Normalklassen festgesetzt. Im Tiertarif wird der Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 nicht ermäßigt.

In den Tarifen zu A bis C bleiben die Sätze des Nebengebührentarifs unverändert, dagegen wird der Gewichtszuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen auf 5 % herabgesetzt.

Die Frachtsätze des zu C genannten Tarifs werden durch eine besondere Frachtsatztafel bekanntgegeben.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich der Tarife zu A und C ist erteilt. (1088)

R. B. D. Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924: Der Ausnahmetarif 30 (rohe Jute) wird aufgehoben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. September 1924. (1085)
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands.

Die Namen einiger Stationen sind geändert.

Wir verweisen auf die entsprechende Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn. (1077)

Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands.
C. Dienstkohlenausnahmetarif.

In die obengenannten Tarife werden die neuen polnisch-oberschlesischen Grubenversandstationen „Leopoldyna Kopalnia“ und „Woldemar Kopalnia“ mit Gültigkeit vom 1. September 1924 aufgenommen. Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A genannten Tarifs ist erteilt.

Oppeln, den 18. September 1924. (1099)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahn)
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 wird dem Abs. a) der bes. Ausf.-Best. I 2 C I des vorgenannten Tarifs zur Eisenbahn-Verkehrsordnung angefügt: „und der Deutschen Hochschule für Politik in Berlin.“

Die Tarifergänzung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 15. September 1924. (1104)
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsstoffen für die Reichsbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1924, und zwar:

a) 235 000 kg bunte Putzbaumwolle, 6000 kg weiße Putzlappen, 26 300 Stück Putztücher, 12 500 Stück Scheuertücher,

b) 15 800 kg Kernseife, 76 600 kg Schmierseife.

Eröffnung der Angebote zu a) am Montag, den 6. Oktober, zu b) am Dienstag, den 7. Oktober, vormittags 10 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Präsidialbüro gegen 0,50 ℳ bar für Angebote zu a) oder b) ab.

Zuschlagsfrist bis 20. Oktober 1924.

Hannover, den 19. September 1924.
Reichsbahndirektion. (1103)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 40. Berlin, den 2. Oktober 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die neue Verwaltung der Reichsbahn.

Nach dem Dawes-Gutachten und dem Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft war zur Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft neu zu beschaffen:

1. der Treuhänder für die Eisenbahnobligationen,
2. der Eisenbahnkommissar,
3. der Verwaltungsrat,
4. der Vorstand,
5. die Reichsaufsichtsinstanz.

Als Treuhänder für die Eisenbahnobligationen ist der Belgier Delacroix ernannt worden.

Die Stellung des Eisenbahnkommissars ist von französischer Seite durch das bisherige Mitglied des Organisationskomitees Herrn Leverve besetzt worden, der seiner Vorbildung nach als Ingenieur des Brücken- und Straßenbaues aus dem französischen Staatsdienst hervorgegangen, seit 1903 bei der Paris-Orléans-Gesellschaft beschäftigt und die rechte Hand des Generaldirektors ist. Das Dawes-Gutachten forderte für den Eisenbahnkommissar eine „Persönlichkeit von anerkanntem Ruf in der Eisenbahnwelt" und es steht zu hoffen, daß in der getroffenen Wahl diese Forderung erfüllt ist.

Bei der Auswahl der Mitglieder für den Verwaltungsrat sollten die Gesichtspunkte maßgebend sein, die für seine Zusammensetzung in dem Dawes-Gutachten und in dem Reichsbahnstatut festgelegt worden sind. Danach müssen die Mitglieder des Verwaltungsrats „erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie dürfen nicht als Mitglied dem Reichstag, einem Landtag, der Reichsregierung oder einer Landesregierung angehören". Die Gesamtzahl der Mitglieder beläuft sich auf 18. Nach dem Gesetz waren die Hälfte, also 9, von der Reichsregierung zu ernennen und die Hälfte von dem Treuhänder als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen. Es ist gelungen durchzusetzen, daß von diesen letzten 9 Mitgliedern 5 Deutsche sind, wozu das Gesetz die Handhabe bot.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats sieht folgendermaßen aus:

Von der Reichsregierung sind ernannt:

	Name	Stellung	Ort
1.	Arnhold, Eduard	Geh. Kommerzienrat	Berlin
2.	von Batocki	Oberpräsident a. D. Rittergutsbesitzer Wirkl. Geh. Rat	Bledau (Ostpr.)
3.	Blum, Dr.-Ing., Otto	Professor für Eisenbahnwesen u. Städtebau	Hannover
4.	Buck	Ministerpräsident a. D. Kreishauptmann	Dresden
5.	Fischer, David	Staatssekretär im Reichsfinanzmin.	Berlin
6.	von Hertel, Dr. Vitus	Reichsbahndirektionspräsident a. D.	Augsburg
7.	Klöckner, Peter	Geh. Kommerzienrat	Hartenfels b. Duisburg
8.	Ott, Dr.	Generaldirektor	Köln
9.	von Siemens, Dr.-Ing., Carl Friedrich		Berlin

Vom Treuhänder sind ernannt:

10. Acworth, Sir William		London
11. Bergmann, Carl	Staatssekretär a. D.	Im Haag
12. Bianchini, Guiseppe	Präsident der Associazione Bancaria Italiana	Mailand
13. Jadot, Jules	Verwaltungsrat	Brüssel
14. Margot, Maurice	Generaldirektor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	Paris
15. von Miller, Dr.-Ing. Exzellenz	Geh. Baurat	München
16. Münchmeyer	Präsident der Handelskammer	Hamburg
17. Sarre, Richard	Eisenbahndirektionspräsident a. D.	Berlin
18. Stieler, Carl	Staatssekretär a. D.	Bebenhausen b. Tübingen.

Mit 14 deutschen Mitgliedern ist also die qualifizierte deutsche Mehrheit im Verwaltungsrat gesichert.

Als Präsident des Verwaltungsrats ist Herr von Siemens gewählt worden, zu Vizepräsidenten die Herren Stieler und Acworth.

Der Vorstand soll gesetzmäßig aus dem Generaldirektor und einem oder mehreren Direktoren bestehen. Zum Generaldirektor ist bei der ersten Sitzung des Verwaltungsrats der bisherige Reichsverkehrsminister Öser einstimmig ernannt worden. Die Direktoren sind vom Verwaltungsrat auf Vorschlag des Generaldirektors zu ernennen. Die Ernennung soll voraussichtlich in der nächsten Sitzung des Verwaltungsrats erfolgen.

Die Reichsaufsichtsinstanz ist bereits von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft abgesondert worden. Sie besteht aus 2 Abteilungen, einer juristischen und einer technischen Abteilung, deren Leiter Geheimer Oberregierungsrat Vogel und Ministerialdirektor Gutbrod sind. Den beiden Abteilungen gehören insgesamt 8 Referenten an, die sich nach den einzelnen Fachgebieten gliedern. Diese Aufsichtsinstanz wird voraussichtlich eingegliedert werden in das künftige Reichsministerium, dem auch die Wasserstraßenaufsicht, die Luftverkehrsaufsicht und die Kraftverkehrsaufsicht angehören.

Dr. B.

Die Entwicklung der deutschen Tiertarife

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Bastiansen**, Reichsbahndirektion Berlin.

Die deutschen Bahnen haben am 1. Dezember 1923 eine Neuordnung des Tiertarifs vorgenommen, wobei die Frachtberechnung für lebende Tiere durch die Einführung einer Normalklasse von Grund auf geändert worden ist. Da es sich bei dieser Neuordnung um den Abschluß jahrelanger Bemühungen zur Verbesserung des Tiertarifs handelt, dürfte die Entwicklungsgeschichte dieses Tarifs von allgemeinem Interesse sein.

A. Die ersten Tiertarife.

Im Anfang des Eisenbahnwesens war die Gestaltung der Tiertarife — wie überhaupt aller Tarife — den damaligen privaten Eisenbahnunternehmungen ohne wesentliche Einschränkungen überlassen. Sie beruhte auf rein privatwirtschaftlicher Grundlage, und ihr Hauptzweck war die Erzielung möglichst hoher Überschüsse. Hieran wurde auch durch den Bau von Staatseisenbahnen und durch die Verstaatlichung von Privatbahnen zunächst nichts geändert. Zu einer gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung (Förderung der allgemeinen Interessen) kam man erst in späteren Jahren.

B. Der Wagenladungstarif von 1880.

Bis zum Jahre 1880 waren die Tiertarife ihrem besonderen Entwicklungsgang gefolgt. Sie waren unter dem Einfluß der ungleichen Anlage- und Betriebskosten und je nach dem wirtschaftlichen Stand der einzelnen Bahnen verschieden. Auch die Wettbewerbspolitik der einzelnen (Privat-) Bahnen hatte hierauf eingewirkt. Sogar bei den preußischen Staatsbahnen bestanden noch in einzelnen Direktionsbezirken voneinander abweichende Bestimmungen und Frachtsätze.

Einen Einblick in den damaligen ungleichmäßigen Zustand der Tiertarife gewährt der Bericht des Ausschusses der ständigen Tarifkommission zur Ausarbeitung eines einheitlichen Tarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere (Anlage zur Niederschrift über die dritte Sitzung der ständigen Tarifkommission, Berlin 8./10. August 1878), in dem es u. a. heißt:

„Eine Einigung darüber, ob für Vieh in Wagenladungen nur ein Satz pro Quadratmeter oder je ein besonderer für Pferde und sonstige Tiere oder gar für Pferde, Großvieh und Kleinvieh anzunehmen sei, war nicht zu erzielen; Commission empfiehlt daher, in das Schema den gedachten Tiergattungen entsprechend zwar drei verschiedene Rubriken aufzunehmen, im übrigen aber den Verwaltungen, welche die Annahme nur zweier Wagenladungssätze oder einer für gerechtfertigt erachten, zu überlassen, für die betreffenden Klassen evtl. die gleichen Sätze einzustellen usw.“, und an anderer Stelle: „Für die Tarifierung von geringeren Quantitäten als ganzen Ladungen sind in Gemäßheit der der Subkommission erteilten Direktiven nur halbe Ladungen vorgesehen; soweit bei einzelnen Verwaltungen noch besondere Stücktarife bestehen, bedürfen die bezüglichen Bestimmungen einer entsprechenden Modifikation bezw. Ergänzung.“

Nach langwierigen Verhandlungen in der ständigen Tarifkommission kam endlich im Jahre 1880 ein Wagenladungstarif für lebende Tiere zustande, und zwar wurde von allen deutschen Eisenbahnen der Frachtberechnung für lebende Tiere der ganze Flächenraum der benutzten Wagen nach Quadratmetern zugrunde gelegt. Für die eine ganze Wagenladung überschießenden Stücke, sowie für einzelne Stücke Vieh wurde, wenn sie nur die Hälfte des Flächenraumes des benutzten Wagens einnahmen, die Hälfte der für den vollständig beladenen Wagen zu berechnenden Fracht, wenn sie mehr als die Hälfte dieses Flächenraumes einnahmen, die ganze Wagenfracht erhoben.

Etwas später wurde als Fracht für eine halbe Wagenladung die Fracht für 7 qm (im Jahre 1882 erhöht auf 9 qm) erhoben und als Norm für eine halbe Ladung eine nach der Gattung der Tiere verschiedene Stückzahl festgesetzt.

Auf den preußischen Staatsbahnen wurden für das Quadratmeter Ladefläche des benutzten Wagens erhoben:

a) für Pferde . . . . 0,03 ℳ
b) für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen usw.) . . . . 0,02 „
c) Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse usw.) in gewöhnlichen Wagen . . . . 0,02 „
in Wagen mit mehreren Böden . . . . . . 0,0266 „
unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 0,40 „ für 1 qm der Ladefläche des Wagens.

Hiervon abweichend bestanden auf nachstehenden Staatsbahnen für 1 qm Ladefläche und 1 km folgende Sätze:

(Siehe Tabelle nächste Seite erste Spalte oben.)

Die gestaffelten Sätze zu 2 b wurden bereits am 16. Januar 1855 im Verkehr von Schlesien nach Berlin eingeführt und im Jahre 1864 auf die Ostbahn übertragen. Es sind die ersten Sätze mit vertikaler Staffelung im Tierverkehr; sie wurden, wie die weiteren Ausführungen ergeben werden, bei der Einführung allgemein gestaffelter Ladungssätze am 1. Oktober 1895 als Sätze der Klasse L 2 unverändert übernommen und haben, abgesehen von der Verkehrssteuer und den Kriegszuschlägen, als solche bis zur Tarifreform 1920 Gültigkeit behalten.

Besondere Sätze waren auch noch für Tiere in Stallungswagen (Pferde), für Hunde, Rennpferde usw. vorgesehen, die aber wegen ihrer geringeren Bedeutung hier nicht näher behandelt werden sollen.

C. Neugestaltung 1888.

Der reine Wagenladungstarif fand wegen der vorgesehenen halben Wagenladungsfracht für überschießende und einzelne Stücke Vieh bei den Verfrachtern keine freundliche Aufnahme und wurde bald nach seiner Einführung lebhaft bekämpft. Die Berechnung der halben Wagenladungsfracht war auch nur als

	Für			
	Pferde	sonstiges Vieh	Kleinvieh in gewöhnlichen Wagen	Kleinvieh in Etage-Wagen
1. Höhere Sätze:	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
a) Altona-Kieler Eisenbahn	0,035	0,03	0,0275	0,04
b) Schleswigsche Bahnen	0,035	0,03	0,0275	0,04
c) Berlin-Hamburger Bahn	0,035	0,03	0,025	0,04
2. Niedrigere Sätze:				
a) Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau; der früheren Berlin-Anhaltischen (auch Oberlausitzer) und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	0,025			
b) Direktionsbezirke Berlin (ausschl. Berlin-Dresden), Bromberg und Breslau		0,02 bis 100 km; 0,0175 101—200 km; 0,015 201—300 km; 0,01 für jedes weitere km		

Bei Beförderung in Etagewagen 33⅓ % Zuschlag.

Notbehelf gedacht, da man irrtümlicherweise angenommen hatte, daß die Beförderung von Einzelvieh selten vorkommen werde. Da außerdem bei gleichzeitiger Aufgabe von Tieren verschiedener Gattungen die Frachtberechnung umständlich war und sich die Herstellung von Verbandstarifen mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen der Frachtberechnungsweise für halbe Ladungen schwierig gestaltete, konnte dieser Tarifzustand weder die Bahnen noch die Verfrachter befriedigen. Die meisten Bahnen hatten mit der Zeit auch dem Drängen der Verfrachter nachgegeben und besondere Sätze für einzelne Stücke Vieh eingeführt. Die im Jahre 1886 auf den deutschen Staatsbahnen und den größeren deutschen Privatbahnen gültigen Tierfrachteinheiten sind in der Anlage 1 dargestellt.

Um diese vielen Tarifierungsunterschiede möglichst zu beseitigen, schritten die deutschen Bahnen bezüglich der Frachten für einzelne Stücke Vieh zu einer Neugestaltung des Tiertarifs. Gleichzeitig wurde auf Vorschlag der Badischen Staatsbahnen über die Herbeiführung einheitlicher Tarifbestimmungen und die Herstellung von Verbandstarifen unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen in der ständigen Tarifkommission beraten. Das Ergebnis der Beratungen war eine vollständige Einigung über die grundlegenden Tarifbestimmungen für einzelne Stücke Vieh, unter Beseitigung der Sätze für halbe Wagenladungen, und die Einführung eines Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren, enthaltend:

A. Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen,
B. Allgemeine Tarifvorschriften,
C. Nebengebührentarif.

Die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze gelangten in einem Teile II, und zwar für jeden einzelnen Verkehr besonders, zur Ausgabe.

Für einzelne Stücke Vieh in gewöhnlichen Wagen wurden auf fast allen deutschen Bahnen folgende Einheitssätze angenommen und am 1. Juli 1888 eingeführt:

(Tabelle siehe nächste Spalte oben.)

Gattung	Streckensatz für 1 km	ℳ	Abfertigungsgebühr	ℳ	Mindestsatz für die Sendung ℳ
1. Pferde, auch Ponies, ausschließlich Fohlen	für 1 Stück	0,20	für d. ersten 4 Stück je	1,00	3,00
	„ jed. weitere Stück	0,05	für jed weitere Stück	0,80	
2. Sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen und dergleichen) . .	für 1 Stück	0,10	für jedes Stück . .	0,60	2,00
	„ jed. weitere Stück	0,03			
3. Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monat.), Schafe, Ziegen, Hunde.	für d. ersten 10 Stück je	0,02	für jedes Stück . .	0,20	0,30
	für jed. weitere Stück	0,01			
4. Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere, das Stück nicht über 35 kg schwer	für 1 Stück	0,02	bis zu 10 Stück je	0,10	0,30
	für jed. weitere Stück bis zu 10 St.	0,005	für je angefangene weitere		
	für je weitere 5 Stück	0,015	5 Stück . .	0,50	

Die vorstehenden Stücksätze blieben bis zur Tarifreform im Jahre 1920 an sich unverändert; sie wurden nur mit der Verkehrssteuer von 7 % (1. August 1917) und später noch mit Kriegszuschlägen belastet.

Der Versuch zur Bildung einheitlicher Sätze für Wagenladungen auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen mißlang damals. Der Frage der einheitlichen äußeren Einrichtung der Tarife war man jedoch durch die Einführung eines gemeinsamen Teiles I bedeutend nähergekommen.

D. Weiterentwicklung.

Was nun im Laufe der nächsten Jahre folgte, war weniger eine Änderung der Beförderungsgebühren als ein Zusammenschluß der deutschen Bahnen zu Tarifverbänden. Zuerst vereinigten sich die Nachbarbahnen (der rheinische Nachbarverkehr mit den Direktionsbezirken Elberfeld, Köln, Münster-Enscheder, Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und der Strecke Almelo-Salzbergen bestand zwar schon seit 1882), dann bildeten sich gewisse geographische Gruppen zu Verbänden.

In Preußen hatte man die Tiertarife im Jahre 1895 entsprechend der verschiedenen Tarifbildung (im Osten bestanden für Pferde niedrigere Ladungssätze als im Westen) in einen westlichen und einen östlichen Viehverkehr unter Anschluß der beigetretenen Privatbahnen eingeteilt, deren Grenze die Linie Rostock-Stralsund-Neubrandenburg-Berlin-Treuenbrietzen-Zerbst-Cöthen-Bitterfeld-Halle-Leipzig bildete. Es bestand also damals auf den preußischen Bahnen ein Tiertarif für den Osten, einer für den Westen und außerdem ein Wechseltarif Osten/Westen. Diese drei Tarife wurden am 1. April 1898 zu einem Staatsbahn-Tiertarif vereinigt. Für den Wechselverkehr der Preußischen Staatsbahnen mit den anschließenden Privatbahnen usw. wurde gleichzeitig ein Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif erstellt. Beide Tarife wurden am 1. Februar 1905 zu einem einzigen Staats- und Privatbahn-Tiertarif verschmolzen.

Eine Änderung der Normaltransportgebühren im Tierverkehr erfolgte auf den Preußischen Staatsbahnen bis zur Tarifreform im Jahre 1920 nur noch gelegentlich der Zusammenlegung der Tiertarife am 1. Oktober 1895 durch Übertragung der östlichen Staffelplätze auf das westliche Gebiet. Es wurden die in Anlage 2 unter I für die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen angegebenen Ladungssätze eingeführt.

Mit Ausnahme der noch verbliebenen niedrigeren Ladungssätze für Pferde der Klasse L 1 für das östliche Gebiet waren nunmehr die Tierfrachten im Bereich der Preußischen Staatsbahnen und der anschließenden Privatbahnen gleichmäßig hoch.

E. Die Tarifreform 1920.

Eine entscheidende Änderung im deutschen Tiertarifwesen brachte die Tarifreform im Jahre 1920. Vor dieser Reform galt, was nochmals wiederholt werden dürfte, auf den deutschen Eisenbahnen bereits ein einheitliches Tarifschema, d. h. die Klassifikation lebender Tiere war überall die gleiche. Bezüglich der Frachteinheiten herrschte aber ungeachtet des Artikels 45 der früheren Reichsverfassung, der möglichste Gleichmäßigkeit der Tarife vorsah, die größte Verschiedenheit. Fast jeder größere Bundesstaat hatte andere Einheitssätze und nur bei den Stückgutsätzen bestand eine gewisse Einheitlichkeit (vgl. Anlage 2). Die Ursache dieser Verschiedenheiten, die auf die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens zurückgehen, war in der damaligen Wettbewerbspolitik der einzelnen Bahnen (vgl. auch die Ausführungen zu B) zu suchen. Diese Vielgestaltigkeit der Tiertarife konnte nach der Verreichlichung der deutschen Staatsbahnen nicht bestehen bleiben. Es kam hinzu, daß die Tierfrachten im Verhältnis zu den Güterfrachten viel zu niedrig waren, was mit der wirtschaftlichen Notlage der Eisenbahnen unvereinbar war, und ferner, daß das gemischte (Stück- und Wagenladungs-) System der Tiertarife sich nicht bewährt hatte. Seine Mängel beruhten im wesentlichen auf

1. der Wagenverschwendung bei Sendungen einzelner Stücke

Anlage 1.

Darstellung der im Jahre 1886 auf den deutschen Staatsbahnen und den größeren deutschen Privatbahnen gültigen Tierfrachteinheiten.

a) Wagenladungen:

Streckensätze für 1 qm und 1 km, Abfertigungsgebühr für 1 qm.

Bezeichnung der Eisenbahn	Pferde in gewöhnlichen Wagen: Streckensatz	Pferde: Abfertigungs-Gebühr	Sonstiges Großvieh in gewöhnlichen Wagen: Streckensatz	Sonstiges Großvieh: Abfertigungs-Gebühr	Kleinvieh in einböd. Wagen: Streckensatz	Kleinvieh einböd.: Abfertigungs-Gebühr	Kleinvieh in mehrböd. Wagen: Streckensatz	Kleinvieh mehrböd.: Abfertigungs-Gebühr
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
1. Preußische Staatsbahnen . .	3,0	40	2,0	40	2,0	40	2,667	2,667
2. Bayerische „ . .	2,3	20	2,3	20	—	—	—	—
3. Sächsische „ . . .	2,5	40	2,2	20	2,2	20	2,93	2,667
4. Württemberg. „ . .	2,3	20	2,3	20	2,3	20	3,0	20
5. Badische „ . .	3,0	bis 40 km 10, 41—100 km für je km 0,05 mehr, über 100 km 40.	2,5	Wie bei Pferden	2,0	Wie bei Pferden	2,7	Wie bei Pferden
6. Hessische Ludwigsbahn . .	3,0	bis 30 km 20, 31—40 km 30, 41—50 km 35, über 50 km 40.	2,0	Wie bei Pferden	2,0	Wie bei Pferden	2,66	Wie bei Pferden
7. Pfälzische Bahnen	3,0	20	2,0	20	2,0	20	2,66	20
8. Meckl. Friedrich-Franz-Bahn	3,0	40	3,0	40	2,5	40	4,0	40
9. Lübeck-Büchener Bahn . .	3,0	40	3,0	40	2,5	20	4,0	20
10. Nordhausen-Erfurter Bahn .	3,0	40	2,0	40	2,0	40	2,66	40

b) Einzelsendungen.

Streckensätze für das Stück und 1 km, Abfertigungsgebühr für das Stück.

Bezeichnung der Eisenbahn	Pferde: Streckensatz für 1 Stück	Pferde: 2 Stück	Pferde: 3 Stück	Pferde: Abfert.-Geb.	Ochsen, Kühe, Rinder, Färsen, Füllen, Esel, Ponies: Streckensatz für 1 Stück	2 Stück	3 Stück	Abfert.-Geb.	Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen: Streck.-satz	Abfert.-Geb.	Ferkel, Lämmer: Streck.-satz	Abfert.-Geb.
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
1. Preußische Staatsbahnen	20	30	40	100	10	20	30	—	3	—	2	—
	(mindestens 3 ℳ)											
2. Bayerische Staatsbahnen	20	23,2	34,8	—	Ochsen, Zuchttiere¹) 18	18	20,7	—	1,156 gemäst. Schweine	—	1,156	—
					Kühe, Rinder²) 18	18	18	—	1,5	—	—	—
3. Sächsische Staatsbahnen	20	30	40	100	15	22,5	30	50	4	30	4	30
	(mindestens 3 ℳ)											
4. Württemberg. Staatsbahnen	22	28	34	—	Schweres Vieh³) 8	16	24	—	1,6 Schweine	—	1,6	—
	(mindestens 5 ℳ)				Leichtes Vieh³) 6	12	18	—	2,0	—	—	—
5. Badische Staatsbahnen	20	20	24	1 u. 2 Stück 100, 3 u. mehr Stück je 20	6	12	18	10	1,5	10	1,5	10
	(mindestens 3 ℳ)											
6. Hessische Ludwigsbahn	20	30	40	100	10	20	30	—	3	—	2	—
7. Pfälzische Bahnen	20	30	40	—	10	20	30	—	3	—	2	—
8. Meckl. Friedr.-Franz-Bahn	20	30	40	100	10	20	30	—	3	—	2,2	—
9. Lübeck-Büchener Bahn	20	30	40	100	10	20	30	—	3	—	2	—
10. Nordhausen-Erfurter Bahn	20	30	40	100	10	20	30	—	3	—	2	—

¹) Für jedes weitere Stück 6,9 Pf. ²) Für jedes weitere Stück 5,4 Pf.
³) Bei Verwendung eines besonderen Wagens Fracht für halbe Ladung.

Vieh und der mangelnden Selbstkostendeckung in solchen Fällen;

2. der Übergestellung von Quadratmeter-Bodenfläche im Ladungsverkehr.

Namentlich wurde der letztere Umstand von allen Beteiligten mißlich empfunden. Es war eine Ungerechtigkeit, wenn z. B. ein Verfrachter von 10 Stück Rindvieh, die er in einem 15 qm-Wagen unterbringen konnte, bei Stellung eines 20 qm-Wagens die Fracht für 20 qm bezahlen mußte, oder wenn in der gleichen Verkehrsverbindung ein Verfrachter von 25 Schweinen ebenso viel Fracht zahlen mußte, wie einer, der die doppelte Anzahl Schweine zur Versendung aufgab. Zur Beseitigung dieser Abhängigkeit des Verfrachters von der Wagengestellung waren verschiedene Vorschläge und Versuche, z. B.

Anlage 2.

Darstellung der im Jahre 1920 auf den deutschen Bahnen gültigen Tierfrachteinheiten.

I. Ladungsfrachten.

a) Streckensatz für 1 qm Ladefläche und 1 km, b) Abfertigungsgebühr für 1 qm Ladefläche in Pfennig.

Verwaltung	Bei Entfernungen	L 1 Pferde, Ponies		L 2 Sonstiges Großvieh in einbödigen Wagen		L 3 Kleinvieh in Wagen mit 2–6 Böden		L 4 Kleinvieh in Wagen mit 7 und mehr Böden	
		a	b	a	b	a	b	a	b
Preußisch-Hessische Staatsbahnen und anschließende Staats- und Privatbahnen	Durchweg östlich	2,5	40						
	durchweg westlich	3,0							
	1–100 km			2,0	40	2,67	40	3,0	40
	101–200 „			Anstoß 1,75		2,33		2,63	
	201–300 „			„ 1,5		2,0		2,25	
	301 u. mehr			„ 1,0		1,33		1,5	
Sächsische Staatsbahnen	durchweg	2,5	40	2,2	20	3,0	20	3,3	20
Bayerische Staatsbahnen rechts d. Rh. .	„	2,3	20	2 3	20	2,3	20	2,3	20
Übrige süddeutsche Verwaltungen . . .	„	3,0	40	2,0	40	2,66	40	3,0	40

II. Stückfrachten.

a) Streckensatz für 1 km, b) Abfertigungsgebühr in Pfennig.

Verwaltung	S 1	S 2				S 3		S 4
	Pferde, Ponies	Fohlen über 1 Jahr alt, Maultiere	Fohlen bis zu 1 Jahr Esel	Stiere Ochsen	Rinder Kühe	Schweine über 75 kg	Schweine sonstige; Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde	Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere
Preußisch-Hessische Staatsbahnen u. a.	Für 1 Stück a) 20 b) 100 Für die nächst. 3 weiteren Stück a) je 5 b) je 100 Für jedes weitere Stück a) 5 b) 80	Für 1 Stück a) 10 b) 60 Für jedes weitere Stück a) 3 b 60				Für die ersten 10 Stück a) je 2 b) je 20 Für jedes weitere Stück a) 1 b) 20		Für 1 Stück a) 2 b) 10 Für die nächsten 9 Stück a) je 0,5 b) je 10 Für je weitere 5 Stück a) 1,5 b) 50
Mindestfracht für die Sendung	300	200				30		30
Bayerische Staatsbahnen r. d. Rh.	Für 1 Stück a) 20 b) — Für 2 und mehrere a) je 11,6 b) —		Für 1 Stück a) 10 b) — Für 2 und mehrere a) je 5,8 b) —	Für jedes Stück a) 6,934 b) —	Für jedes Stück a) 5,394 b) —	Für jedes Stück a) 1,540 b) —	Für jedes Stück a) 1,156 b) —	
Mindestfracht für 1 km	18		18	18	18	—	—	
Mindestfracht für die Sendung . . .	—		—	—	—	40	40	

Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche der Wagen, unternommen worden, ohne daß man dieses Ziel erreicht hatte. Alle diese Mißstände forderten energisch eine Neugestaltung des Tiertarifs.

Gegenüber dem früheren Tarifschema war bei der Reform von wesentlicher Bedeutung die anderweite Einreihung der Tiere in Stück- und Ladungsklassen, wobei der bis dahin bestandene Grundsatz, die Fracht, je nachdem sie sich billiger stellte, entweder für die Anzahl der in einem Wagen verladenen Stücke (Stücksätze) oder für die Ladefläche der gestellten Eisenbahnwagen (Ladungssätze) zu berechnen, aufgegeben wurde. Nach Ladungsklassen wurde nur noch unverpacktes Geflügel, alle anderen unverpackten Tiere wurden dagegen nach Stücksätzen abgefertigt. Durch diese Berechnungsweise wurden namentlich die Härten beseitigt, die sich, wie schon erwähnt, beim alten Tarif aus der Gestellung von Wagen mit größeren als der bestellten Ladefläche ergeben hatten. Das neue Tarifschema hatte in Verbindung mit einer horizontalen und einer vertikalen Staffelung der Sätze weiterhin den Vorteil, daß es die Verfrachter auch ferner (bei dem früheren Wagenladungssystem bestand ein großer Anreiz zur vollen Auslastung der Wagen insofern, als nach Überschreiten der Stück-Fracht-Grenze die Ladungsfracht unverändert blieb, ganz gleich, wie viel Stücke im Wagen verladen waren) zur Auslastung der Wagen reizte, und durch die mit der wachsenden Entfernung eintretende Verbilligung der Fracht (vertikale Staffelung) die Beförderung von Tieren auf weite Strecken ermöglichte. Bei der Bildung der Einheitssätze strebte man möglichst eine Angleichung der Tierfrachten an die Güterfrachten (Eilgutfrachten) an, um die sowohl im Hinblick auf den Wert der Sendungen als auch auf die Leistungen der Eisenbahn unter den damaligen Verhältnissen nicht mehr zu rechtfertigende Bevorzugung des Tierverkehrs — früher kamen die Tierfrachten den Sätzen der niedrigsten Wagenladungsklasse (Sp. T. III) des Güterverkehrs fast gleich — zu beseitigen. Allgemeine volks-

wirtschaftliche Gründe ließen es jedoch für angezeigt erscheinen, diese Absicht nur bei den hochwertigen Tieren, den Pferden, vollständig durchzuführen, während bei den neuen Einheiten für fast alle übrigen Tiere (Rindvieh, Schweine, Schafe usw.) nicht die vollen Eilgutfrachtsätze, sondern nur die Sätze der ermäßigten Eilgutklasse zugrunde gelegt wurden. Bei der Neuordnung war grundlegend, daß

für Tiere der Stückklassen	als Mindestfracht erhoben werden sollte die Fracht für Stück	unter Berücksichtigung des Wertes der Tiere in den einzelnen Klassen erreicht werden sollte die Fracht für					
		2000 kg Eilstückgut der vollen Eilgutklasse	2000 kg Eilstückgut der ermäß. Eilgutklasse	ausschließliche Benutzung des Wagens		5000 kg Eilgut in Wagenladungen der vollen Eilgutklasse	5000 kg Eilgut in Wagenladungen der ermäß. Eilgutklasse
		bei Stück					
S 1	3	3	—	6		9	—
S 2	3	—	5	10		—	15
S 3	5	—	25[1])	einböd. 30	mehrböd. 50[2])	—	75[3])
S 4	8	—	30	40	60	—	90
S 5	60[4])	120 für über 60 Stück	120 für bis 60 Stück	120	240	—	—

[1]) ab 1. 10 22 = 20 Stück [2]) ab 1. 1. 23 = 40 Stück
[3]) ab 1. 10. 22 = 60 Stück [4]) ab 1. 1. 23 = 40 Stück

Hiernach wurden der Bildung der Tierfrachten für die Klassen S 2 bis S 5 nicht 2000 kg bzw. 5000 kg der ermäßigten Eilgutklasse, sondern nach den Bestimmungen im § 11 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, vom 1. Dezember 1920 das um 50 % erhöhte Gewicht, also 3000 bzw. 7500 kg zugrunde gelegt.

Für Geflügel der Klassen L 1 bis L 3 wurde als Tarifgrundzahl für einen Wagen mit 2 bis 6 Böden die Fracht für 2000 kg der vollen Eilgutklasse angenommen, wobei die Einheitssätze der Klasse L 1 um ⅓ niedriger, die der Klasse L 3 um ⅓ höher bemessen wurden.

Zur Deckung der Selbstkosten der Eisenbahn wurden, wie aus der vorstehenden Darstellung ersichtlich, gegenüber dem früheren Tarif bedeutend höhere Mindestfrachten eingeführt, die außerdem dazu dienen sollten, einer Wagenverschwendung in den Fällen vorzubeugen, wo für einzelne Tiere ein besonderer Wagen gestellt werden muß.

Es erscheint überflüssig, die nähere Bildung der für jede Klasse besonders festgesetzten Einheiten hier anzugeben, da der neue Tarif zu einer Zeit erstellt wurde, wo die Mark schon großen Kursschwankungen unterworfen war und daher Vergleiche mit früheren oder späteren Frachteinheiten doch nur ein unklares Bild ergeben würden.

Die damalige Klasseneinteilung für Tiere blieb im allgemeinen bestehen, nur wurde die Klasse S 1 durch Aufnahme von Maultieren erweitert und eine besondere Klasse (S 3) für Schweine über 75 kg schwer gebildet. Die übrigen Tiere der bisherigen Klasse S 3 wurden hierdurch in die Stückklasse S 4, die Tiere der bisherigen Klasse S 4 in eine neue Klasse S 5 eingereiht.

Für Geflügel kamen Ladungsklassen
L 1 für Geflügel aller Art in einbödigen Wagen,
L 2 „ „ „ „ „ Wagen mit 2—6 Böden,
L 3 „ „ „ „ „ „ „ 7 und mehr Böden
zur Anwendung.

Die komplizierte Bildung der Frachten (horizontale und vertikale Staffelung) ließ eine Frachtberechnung (Geflügel der Klassen L 1 bis L 3 ausgenommen) nach Einheiten oder nach Frachtsätzen, wie es bis dahin der Fall war, nicht mehr zu. Es mußte vielmehr ein Frachtzeiger mit ausgerechneten Frachten für jede im Verkehr vorkommende Stückzahl und Entfernung herausgegeben werden. Dieser Frachtzeiger erschien zusammen mit einem neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I am 1. Dezember 1920 unter dem Titel „Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II, Tierfrachtzeiger“ in großem Tarifformat in einer Stärke von 308 Seiten. Dieses Monstrum, das man scherzweise auch als „Gelbe Gefahr“ bezeichnete, hat die Abfertigungen, weil ihnen damit ausgerechnete Frachten an die Hand gegeben wurden, im allgemeinen erfreut, sich dagegen bei der Verwaltung wegen seiner kostspieligen Beleibtheit höchst unbeliebt gemacht. Sein Umfang wurde übrigens durch die Einführung von Entfernungszonen bei den Klassen S 3 bis S 5 gelegentlich der Neuausgabe am 1. Oktober 1922 um 140 Seiten vermindert, so daß der Tierfrachtzeiger von da ab nur noch 168 Seiten stark, aber immerhin noch unbeholfen war.

Nachdem nun für alle deutschen Bahnen die lang ersehnte materielle Tarifeinheit geschaffen worden war, kam man auch bald zu der Erkenntnis, daß eine einheitliche Deutsche Reichsbahn auch einheitlicher Tarifvorschriften bedürfe, und daß es demnach zweckmäßig sein würde, auch nur einen Reichsbahn-Tiertarif, Teil II herauszugeben. So einfach, wie man es sich gedacht, war die Sache aber nicht; denn es waren dabei allerlei Bedenken zu überwinden und es vergingen noch 1½ Jahre, bis die dazu notwendige Einigkeit erzielt worden war. Am 1. Mai 1922 erschien endlich der einheitliche Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, dem mit ganz wenigen Ausnahmen auch die deutschen Privatbahnen beigetreten waren.

Der Reichsbahn-Tiertarif vereinigte alle damaligen deutschen Tiertarife, Teile II, und zwar 24 Binnen- und Wechseltarife, zu einem gemeinsamen Tarif.

Das frühere unübersehbare deutsche Tiertarifmaterial war nunmehr zusammengeschmolzen zu

einem Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I und
einem Reichsbahn-Tiertarif, Teil II mit einem Anhang, dem Tierfrachtzeiger.

F. Die Tarifreform 1923.

Als der Reformtarif von 1920 nach mehreren Beratungen in der ständigen Tarifkommission in Geltung trat, glaubte man, hiermit eine befriedigende Regelung für lange Zeit gefunden zu haben. Die bald nach dem Inkrafttreten des Tarifs gegen ihn einsetzenden Beschwerden lehrten aber, daß man sich hierin getäuscht hatte.

Der bei der Erstellung des Reformtarifs verfolgte Grundsatz der

„Frachtberechnung ausschließlich nach Stücksätzen unter Einführung einer doppelten (horizontalen und vertikalen) Staffelung“

war an sich gut und ist auch bei der letzten Neuordnung des Tiertarifs berücksichtigt worden, aber aus der großzügigen Anlage eines Reformtarifs wurde durch allzu starke Rücksichtnahme auf fiskalische Interessen ein Tarif mit vielen inneren Krankheiten, dem eine längere Lebensdauer von vornherein nicht beschieden sein konnte. Es erübrigt sich, auf alle seine Mängel näher einzugehen. Es bleibt nur zu sagen, daß der Reformtarif von 1920 verärgernd gewirkt und mehr als sein Vorgänger zu Beschwerden Veranlassung gegeben hat. Besonders erwähnt werden soll hier nur das unregelmäßige Spannungsverhältnis zwischen den Frachten der einzelnen Tierklassen, die Sonderstellung für Pferde, deren hohe Frachten in gar keinem Verhältnis zu den Frachten für die übrigen Tiere standen, sowie die nicht einwandfreie Frachtberechnung für Sendungen aus Tieren verschiedener Klassen. Gehörten z. B. zu einer Sendung 1 Kuh (S 2), 5 fette Schweine (S 3) und 5 magere Schweine (S 4), so wurde nicht etwa die billigere Fracht für 1 Kuh (S 2) und 10 Schweine (S 3), sondern die teuere Fracht entweder für 11 Kühe (alle Tiere als Kühe gerechnet) oder für 1 Kuh (S 2), 5 Schweine (S 3) und 5 Schweine (S. 4), also die Fracht jeder Klasse für sich berechnet, weil die mageren Schweine als Tiere der Klasse S 4 nicht mit den Schweinen der Klasse S 3 gleichmäßig tarifierten. Der Tarif ließ unzählige Fälle derartiger Frachtberechnungen, die in seinen Bestimmungen begründet waren, zu.

Eine weitere Ursache der gegen den Tarif von 1920 erhobenen Beschwerden war die nicht mehr vorhandene gänzliche Anpassung an den Gütertarif durch die häufigen allgemeinen Tariferhöhungen und sonstigen Änderungen. Weitgehende Ermäßigungen der Güterfrachten, insbesondere der am 1. Juli 1921 fortgefallene 50prozentige Zuschlag auf Güter der ermäßigten Eilgutklasse (II e), wurden auf den Tiertarif nicht übertragen, so daß der Tierverkehr schließlich verhältnismäßig höhere Frachten tragen mußte, als der Güterverkehr.

Diese Anstände sind indes nicht dem Tarifgeber zur Last zu legen, sondern sie sind die natürliche Folge großer Tarifveränderungen, die sich erst in der Praxis auswirken müssen, um ihre Mängel erkennen zu können. Erst dann kann an die Abstellung von Härten und Unstimmigkeiten herangetreten werden. So hat auch die Deutsche Reichsbahn sich seinerzeit veranlaßt gesehen, eine Neugestaltung des Tiertarifs herbeizuführen und die ständige Tarifkommission mit der Prüfung und Begutachtung eines diesbezüglichen Vorschlags der Reichsbahndirektion Berlin zu betrauen. Dieser Vorschlag ist von der ständigen Tarifkommission nach eingehender Prüfung angenommen und am

1. Dezember 1923 durchgeführt worden. Er stellt auf dem Gebiete des Tarifwesens wegen des in ihm durchgeführten Gedankens der Bildung von Verhältniszahlen der verschiedenen Tarifklassen zu einer Normalklasse eine beachtenswerte Neuerung dar.

Durch den Berliner Vorschlag wurde die Frachtberechnung für lebende Tiere von Grund auf geändert und ganz bedeutend vereinfacht. Insbesondere tritt dieser Vorteil dann in Erscheinung, wenn Tiere verschiedener Klassen zusammen verladen werden. Die Härten und Unklarheiten, die hierbei in der damaligen Fassung des § 9 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I lagen, und die durch den Wegfall der Ladungssätze für die Klassen S 1—S 5 bei der Tarifreform 1920 noch verschärft worden waren, wurden durch die Neuordnung restlos beseitigt. Ferner wurde das in den bisherigen Frachten liegende unrichtige und deshalb vielfach angefochtene Frachtspannungsverhältnis zwischen den einzelnen Klassen durch die Einführung der Normalklasse einwandfrei geregelt. Endlich wurde dem berechtigten Verlangen auf Gleichstellung der Tierfrachten mit den Frachten der ermäßigten Eilgutklasse (II e) Rechnung getragen.

Im einzelnen ergaben sich aus der Neuordnung folgende wesentliche Änderungen:

1. der Berechnung der Tierfrachten wurde als Normalklasse die Klasse S 3 (Schweine, das Stück über 75 kg schwer) zugrunde gelegt.

   Die Verbindung mit dem Gütertarif wurde in der Weise hergestellt, daß die Fracht für 18 Stück der Normalklasse S 3 der Fracht für 2000 kg der ermäßigten Eilstückgutklasse, die für 40 Stück der Normalklasse S 3 der Fracht für 5000 kg der Wagenladungsklasse B 5 entspricht.

2. Die Fracht der übrigen S-Klassen wurde nach dem Verhältnis dieser Klassen zur Normalklasse (S 3) berechnet.

3. Das Verhältnis der Klassen S 1 (Pferde), S 2 (Rinder), S 4 (Schweine 35—75 kg, Schafe, Ziegen, Kälber) und S 5 (Ferkel, Lämmer, Zicklein usw. bis 35 kg) zur Normalklasse (S 3) ist wie folgt festgesetzt worden:
   a) Klasse S 3 zu S 1 = 1 : 8
   b) Klasse S 3 zu S 2 = 1 : 3
   c) Klasse S 3 zu S 4 = 1 : ½
   d) Klasse S 3 zu S 5 = 1 : ⅕

   Die Fracht für ein Pferd ist also gleich der für 8 Stück der Klasse S 3 (Schweine über 75 kg), die für ein Rind gleich der für 3 Stück der Klasse S 3, die für 2 Schafe, Kälber, leichte Schweine gleich der für 1 Stück der Klasse S 3, die für 5 Ferkel gleich der für 1 Stück der Klasse S 3.

4. Die Frachten für die Ladungsklassen (Geflügel) werden ebenfalls nach einem gewissen Verhältnis zur Normalklasse S 3 berechnet. Es gilt für Sendungen in einem Wagen mit:
   1 Boden: die Fracht für 20 Stück der Klasse S 3,
   2 Böden: „ „ „ 40 „ „ „ S 3,
   3 „ „ „ „ 45 „ „ „ S 3,
   4 „ „ „ „ 50 „ „ „ S 3,
   5 „ „ „ „ 55 „ „ „ S 3,
   6 „ „ „ „ 60 „ „ „ S 3, und
   7 „ „ „ „ 65 „ „ „ S 3.

5. Als Mindestfrachten werden erhoben bei
   Klasse S 1 die Fracht für mindestens 16 Stück der Klasse S 3 (d. h. für 2 Pferde)
   Klasse S 2 die Fracht für mindestens 6 Stück der Klasse S 3 (d. h. für 2 Rinder)
   Klasse S 3—5 die Fracht für mindest. 5 Stück der Klasse S 3 (d. h. 10 Stück der Kl. S 4 und 25 St. der Kl. S 5)

   Hierdurch wurden die Anstände beseitigt, die gegen die Höhe der Mindestfrachten der Klassen S 1 und S 2 erhoben worden waren (3 Pferde bzw. 3 Rinder). Auch ist die Mindestfracht bei Stellung mehrbödiger Wagen zur ausschließlichen Benutzung dahin ermäßigt worden, daß als Mindestfracht nur die Fracht für 30 Stück der Normalklasse erhoben wird (bisher in Klasse S 3 = 40 Stück, in Klasse S 4 = 60 Stück, in Klasse S 5 = 240 Stück). Bei Beförderung in Viehsammelwagen kommt eine Mindestfracht für die einzelnen Versender nicht mehr in Anrechnung, sondern es wird die Fracht für die tatsächlich verladene Stückzahl berechnet.

6. Zur Vereinfachung der Abfertigung ist folgende Zonenbildung eingeführt worden:
   von 1—100 km keine Zonenbildung,
   „ 101—700 „ Zonen von 5 zu 5 km (bisher 3 zu 3 km),
   „ 701 km ab „ „ 10 „ 10 „ („ 5 „ 5 „).

   Hierbei sind die Frachten nach der mittleren Entfernung erstellt, also bei Zonen von 5 zu 5 km für 3 km und bei solchen von 10 zu 10 km für 6 km.

Die Durchführung der Neuerung erfolgte in der Hauptsache durch den neuen Tierfrachtzeiger, der gegenüber dem früheren Zeiger einen bedeutend geringeren Umfang (40 Seiten) hat. Er besteht aus einer Stufentafel und einer Frachtentafel. In der Stufentafel ist die Anzahl der Tiere aller S-Klassen bis zu der im Verkehr vorkommenden höchsten Stückzahl und mit den für sie geltenden Frachtstufen dargestellt; ferner sind für die Ladungsklassen (Geflügel) Frachtstufen vorgesehen. Die Frachtentafel enthält entsprechend dem Verkehrsbedürfnis Frachten für 208 Stufen auf Entfernungen bis 1500 km.

Die Frachtermittelung ist die denkbar einfachste. Werden z. B. 3 Pferde aufgeliefert, so ersieht man aus der Stufentafel, welche Frachtstufe hierfür (in diesem Fall Stufe 24) gilt und liest aus der Frachtentafel nach der in Frage kommenden Tarifentfernung die Fracht für Stufe 24 ab.

Namentlich bei gemischten Sendungen ist gegenüber der früheren schwierigen Berechnung eine große Vereinfachung eingetreten.

Besteht z. B. eine Sendung aus 2 Kühen (S 2), 2 Schweinen (S 3), 4 Schweinen (S 4) und 20 Ferkeln (S 5), so werden einfach die sich für jede Klasse ergebenden Stufen zusammengerechnet, also:

2 Kühe (S 2) = Stufe 6,
2 Schweine (S 3) = Stufe 2,
4 Schweine (S 4) = Stufe 2,
20 Ferkel (S 5) = Stufe 4,

zusammen: Stufe 14.

Für diese gemischte Sendung gilt die in der Frachtentafel im Brechpunkt der Stufe 14 und der betreffenden Entfernung angegebene Fracht. Die gegenüber den Frachten vom 1. Dezember 1923 eingetretene Ermäßigung von 17,2 % ist durch Neuausgabe des Tierfrachtzeigers vom 1. Juni 1924 in diesen eingearbeitet worden. Die Tierfrachteinheiten für die Normalklasse S 3 sind nunmehr folgende:

km	1—40 Stück	In Abstufungen für das Stück von je	41—80 Stück	In Abstufungen für das Stück von je	81 und mehr Stück: Anstoß an die Fracht für 80 Stück für jedes Stück
	₰	₰	₰	₰	₰
1—100	2,73—0,78	0,05	0,764—0,140	0,016	0,140
101—200	2,22—0,66	0,04	0,646—0,100	0,016	0,100
201—300	2,08—0,52	0,04	0,509 0,080	0,011	0,080
301—400	1,69—0,52	0,03	0,509—0,080	0,011	0,080
401—500	1,59—0,42	0,03	0,411 - 0,060	0,009	0 060
501—600	1,42—0,25	0,03	0,245 - 0,050	0,005	0,050
601—700	1,03—0,25	0,02	0,245—0,050	0,005	0,050
701—800	0,90—0,12	0,02	0,118—0,040	0,002	0,040
801—900	0,50—0,11	0,01	0,108 - 0,030	0,002	0,030
901—1000	0,44—0,05	0,01	0,049—0,010	0,001	0,010

Zu diesen Streckeneinheiten tritt eine Abfertigungsgebühr von 20 ₰ für das Stück der Normalklasse S 3 oder für die Stufe.

Der neue Tiertarif brachte weitgehende Frachtermäßigungen, namentlich für den Nahverkehr und für Sendungen einzelner Stücke, die bis zu 30 % ausmachten. Die Annahme der ständigen Tarifkommission, daß der stark gedrosselte Tierverkehr sich durch die Neuordnung wieder beleben werde, ist durch seine ständige Zunahme zu Anfang dieses Jahres bestätigt worden. Da — soweit bekannt — die Neuordnung sich auch sonst überall bewährt hat, darf angenommen werden, daß das dabei verfolgte Ziel: durch Schaffung eines einfachen, einheitlichen und gerechten Tarifs dem Wirtschaftsleben zu dienen und die praktische Anwendung des Tarifs bei den Abfertigungsstellen zu erleichtern, erreicht worden ist.

Psychotechnischer Prüfungswagen.

Seit einiger Zeit besitzt die psychotechnische Prüfstelle der Reichsbahndirektion Dresden einen Prüfungswagen. Sie ist damit in die Lage gekommen, die Prüfungen an Bewerbern für den Fahrdienst (Lokomotiv-, Trieb- und Kraftwagenführer) auch an anderen Orten auszuführen. Das ist inzwischen in München und Halle geschehen.

Die beiden Abbildungen zeigen, wie die sog. Fahrerprobe im Wagen untergebracht ist. Sie ist darin fest eingebaut. Die anderen Prüfgeräte werden zunächst im Wagen nur mitgeführt und für die Prüfung in einem Unterrichtswagen oder einem anderen geeigneten Eisenbahnwagen aufgestellt. Der Wagen ist mit einer Schwachstromquelle (Akkumulatorenbatterie) ausgerüstet. Starkstrom steht auf allen größeren Bahnhöfen zur Verfügung und läßt sich dort ohne Schwierigkeit von der Lichtleitung abnehmen. Gleich- oder Wechselstrom von 110 oder 220 Volt sind in gleicher Weise zu gebrauchen, ohne daß die Prüfeinrichtung jeweils erst umgeändert werden müßte. Die Ausführung der einzelnen Prüfapparate hat sich, trotzdem diese von Haus aus nur für das Laboratorium gebaut waren, auf den bisherigen Fahrten ganz gut bewährt. Störungen sind in keiner Weise aufgetreten.

Damit dürfte der Nachweis erbracht sein, daß auch weniger einfache psychotechnische Prüfeinrichtungen als die Dresdner Fahrerprobe, entgegen wiederholt laut gewordenen Zweifeln, transportabel sind und der Gedanke der Verwirklichung näher gebracht sein, daß örtlich weitverzweigte Betriebe wie die Deutsche Reichsbahn, mit einer verhältnismäßig geringen Zahl von Prüfeinrichtungen auskommen können. Dies ist wichtig: 1. weil hochwertige, geschulte Prüfer nötig sind, 2. weil damit die Gewähr gegeben ist, daß die Prüfungen sachgemäß abgenommen werden, 3. weil die Erfahrungen an einem Orte leichter für andere Prüfungen nutzbar gemacht werden, und 4. weil die Maßstäbe zur Beurteilung der Prüfleistungen, auf deren Erarbeitung viel Sorgfalt, Mühe und Zeit verwandt werden muß, recht häufig Anwendung finden können. Außerdem kann die Vergleichung und einheitliche Verarbeitung der gewonnenen Prüfergebnisse von verschiedenen Gegenden wertvolle Aufschlüsse über Bevölkerungsfragen geben.

Als wichtigster Erfolg des Prüfungswagens ist jedoch die Ersparnis an Kosten zu buchen, die dadurch entsteht, daß die Prüflinge nicht nach der Prüfstelle reisen müssen. Unter Einrechnung eines besonderen Reisetages für die Prüflinge nach und von Dresden sind bei den ersten Prüfungen in München an 21 Mann über 50 % der Kosten gespart worden. Gläsel.

Der Haushaltsrat und seine Gehilfen.

Von Oberregierungsrat **Gehr** in Erfurt.

Eine alte Klage in der Geldwirtschaft der ehemals Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung betraf die Schwerfälligkeit und Langsamkeit der Mittelbewilligung. Der lebendige Eisenbahndienst forderte mit Naturnotwendigkeit an vielen Stellen schnelles Handeln und nicht zuletzt auf Gebieten, die unmittelbar auch schnelle Entschlüsse über alsbald zu leistende Ausgaben oder doch über Festlegung bestimmter Geldbeträge verlangten. Für die dringlichsten Fälle war durch ausreichend bemessene Fonds zur freien Verfügung gesorgt; die Notwendigkeit sorgfältiger Vorarbeiten, überzeugender Begründung, dann die Verhandlungen mit dem Finanzminister und endlich die Genehmigung des Etats durch den Landtag brachten aber auch für an sich nicht besonders dringliche Aufgaben Verzögerungen, die mit der Natur des sich ständig fortentwickelnden Eisenbahnbetriebes nicht in Einklang standen. Die Überführung der Ländereisenbahnen auf das Reich konnten daran nichts ändern. Die Loslösung der deutschen Reichsbahn aus dem allgemeinen Reichshaushalte am 15. November 1923 war ein Danaergeschenk, weil sie die Erfüllung eines lange gehegten Wunsches nicht brachte, um damit die Finanzgebarung der Reichsbahn beweglicher zu gestalten, sondern um etwas plötzlich und gewaltsam mit der Zuschußwirtschaft zu brechen, die für das Reich nicht länger zu ertragen war. Schon zu Beginn des Jahres 1923 hatte des Ruhrkampfes wegen eine erhebliche Einstellung von Bauten und Beschaffungen in Kauf genommen werden müssen, die in der Erwartung hingenommen wurde, nach einigen Monaten wieder in dem ursprünglich vorgesehenen Umfange weiter wirtschaften zu können. Statt dessen brachte der 15. November eine Verschärfung der Notlage, die sogar mit einer unmittelbaren Geldnot verbunden war, weil die plötzlich auf sich selbst gestellte Reichsbahn auch keinen Kredit erhalten konnte.

Die schwere Last, die auf Grund der Londoner Verhandlungen jetzt die deutsche Reichsbahn übernehmen muß, soll ihr nun dadurch erleichtert werden, daß sie in der Form einer privatwirtschaftlichen Gesellschaft besonderen Rechtes von allen Hemmnissen und Schwerfälligkeiten staatlich-bürokratischer Bewirtschaftung befreit werden soll. Es wird davor gewarnt werden müssen, für das engere Gebiet der Geldwirtschaft hieran zu große Hoffnungen und Erwartungen zu knüpfen. Größere Selbständigkeit und Beweglichkeit sowie der Fortfall von Instanzen außerhalb der eigentlichen Eisenbahnverwaltung könnten selbstredend dem Fachmann, und ganz besonders dem für seinen engeren Geschäftsbereich Neuerungen und Verbesserungen erstrebenden Verkehrsbeamten, Betriebs- und Maschinen-Techniker eine freiere Betätigung, bessere Ausnutzung der Konjunktur und Wirtschaftslage und eine Nutzbarmachung technischer Erfindungen ermöglichen, wenn mit der früheren finanziellen Lage des Unternehmens, mit der er zu vergleichen geneigt sein könnte, zu rechnen wäre. Diesen Vorteilen wird aber in Zukunft die bittere Notwendigkeit einer bisher noch nicht in gleichem Ausmaße verlangten Sparsamkeit einen guten Teil ihrer erwarteten erfreulichen Wirkung auf das Empfinden der Beteiligten nehmen. Es ist nicht zu vermeiden, daß die Reichsbahn nach wie vor einen Haushaltsplan aufstellt; je mehr gespart werden muß, um so geringer kann aber naturgemäß bei der großen Anzahl von Wirtschaftsstellen die den einzelnen Sellen zu gewährende Freiheit sein; um so mehr werden sie nach wie vor über einengende Anordnungen und Überwachung durch die leitenden Stellen zu klagen haben.

Bei der Neuorganisation der Preußischen Staatsbahnen im Jahre 1895 war die bis ins einzelne vorbereitete Ordnung des Kassenwesens, der Buch- und Rechnungsführung in der mustergültigen Finanzordnung die vielleicht wichtigste Gewähr für glatten Übergang in die neuen Verhältnisse. Die augenblickliche Neuordnung unseres Wirtschaftswesens wird aber zweifellos eine viel einschneidendere Umstellung von allen daran Beteiligten verlangen. Während bisher die Vorschriften über die Beantragung, Bewilligung und Verwendung der Mittel draußen mehr als ein formaler Zwang erschienen, der die Nachbewilligung von Beträgen für Überschreitungen und dringliche Neuanmeldungen zwar reichlich erschwerte, aber doch nicht an der Unmöglichkeit der Bereitstellung von baren Geldmitteln scheitern ließ, muß jetzt das Bewußtsein allgemein werden, daß unmittelbarer Geldmangel in Zukunft das letzte und entscheidende Hindernis auch für noch so dringliche Forderungen werden kann. Auf diese Weise gewinnen mit einem Schlage die Zusammenstellungen der Einnahmen und Ausgaben für einen erheblich erweiterten Kreis der Eisenbahnbeamten praktische Bedeutung, und schon regt sich der Wunsch nach schnellerer und besser gegliederter Gegenüberstellung dieser Zahlen. Schon mehrfach ist auf die bisherige Verschiedenheit der Behandlung und Bewertung der Einnahmen und der Ausgaben hingewiesen und gleiches Recht für beide gefordert worden. Die einzelnen örtlichen Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbetriebes stehen aber so wenig in Zusammenhang miteinander, daß wirklich vergleichsfähige Beziehungen zwischen beiden meist erst in der Zentralinstanz hergestellt werden können. Infolgedessen treten die so errechneten Zahlen den Außenstellen nicht in einer sie selbst ansprechenden Form und auch verhältnismäßig spät vor Augen. Bei den Ausgaben mindert die Möglichkeit der Anforderung von Stoffen und Geräten, die der anfordernden Stelle nicht oder doch nicht sofort in Rechnung gestellt werden, das Gefühl für die dadurch erwachsenen Kosten; die abgebenden Stellen haben weder Einblick noch eigenes Kontrollrecht in bezug auf die Berechtigung oder Notwendigkeit der Anforderungen und sind naturgemäß nur bestrebt, rechtzeitig für ausreichende Ergänzung ihrer Vorräte zu sorgen. Die Vorschriften über das Buch- und Rechnungswesen, die bisher im allgemeinen als ein Sondergebiet der zu ihrer unmittelbaren Anwendung gezwungenen Stellen angesehen wurden, mit denen man sich möglichst nicht näher befaßte, erhalten jetzt in gesteigertem Grade die Aufgabe, Verständnis für die Wirtschaftsführung in allen Kreisen der Reichsbahn zu wecken und zu erhalten, und gewissermaßen nur sekundär daneben auch den äußeren Rahmen für diese Wirtschaftsführung zu geben. Hoffentlich gelingt es, trotz der gebotenen Eile die neuen Vorschriften auf diesem zu Unrecht als trocken verrufenen Gebiete nach Form und Inhalt so herzustellen, daß sie von jedem Reichsbahnbeamten als ein unentbehrlicher Ratgeber geliebt und auch gelesen werden.

Die scharfe Einengung und Überwachung der geldbrauchenden Stellen ändert sich gegen den bisherigen Zustand wesentlich nur in der Richtung, daß der Zwang nicht mehr auf etatsrechtlicher Bindung beruht, nicht mehr einem starren Formalismus zur Last gelegt werden darf, sondern von jeder Stelle als eine unvermeidliche Notwendigkeit erkannt und anerkannt werden muß. Damit ist die Prüfung der Frage neu aufzurollen, von welcher Stelle gleichzeitig am besten und richtigsten über das Bedürfnis für eine Ausgabe und über die Möglichkeit der Befriedigung dieses Bedürfnisses im Verhältnis zu den verfügbaren Mitteln entschieden werden kann. Für die großen Ausführungen der sogenannten Vermögensrechnung und auch für eine ganze Reihe der größeren Aufwendungen aus der Betriebsrechnung — bisher außerordentlicher und ordentlicher Haushalt genannt — wird das unbeschadet einer etwaigen Verschiebung beider in ihrem Verhältnisse zueinander die Hauptverwaltung oder der Generaldirektor mit besonderer Genehmigungspflicht durch den Verwaltungsrat bleiben; nach wie vor wird die Fülle der Einzelausgaben der Betriebsrechnung im Rahmen einer nach Titeln und Unterpositionen gegliederten Geldbewilligung von den Direktionen zu verwalten sein, die ihrerseits wiederum eine weitere Verteilung nach Maßgabe vorher aufgestellter Wirtschaftspläne auf die Ämter und größeren Dienststellen vornehmen werden. Für die äußerliche Form der Wirtschaftsgebarung wird danach eine wesentliche Änderung gegen den bisherigen Zustand nicht zu erwarten sein.

Für die Einzelanmeldungen, die der besonderen Genehmigung der Zentralinstanz vorbehalten bleiben, muß bei den Direktionen eine Stelle vorhanden sein, die zunächst schon rein geschäftstechnisch die in den verschiedenen Fachdezernaten vorbereiteten Anmeldungen sammelt, um sie geschlossen und nach wirtschaftstechnischen Gesichtspunkten geordnet weiterzugeben. Dabei ist selbstverständlich schon eine gewisse Ausgleichung der Interessen innerhalb der Direktion in gegenseitigem Benehmen der beteiligten Fachrichtungen und Unterbezirke vorzunehmen, bei der künftig dem persönlichen Einfluß des Präsidenten eine erhöhte Bedeutung zukommen wird. Dieselbe Stelle in der Direktion bleibt für die Verwaltung der den Direktionen zu mehr oder weniger selbständiger Bewirtschaftung überwiesenen Mittel zuständig und verantwortlich. Von jeher hat der Haushaltsrat bei den Direktionen eine erhöhte Bedeutung gehabt; um seinen Einfluß zu verstärken und dieser Bedeutung auch einen gewissen äußeren Ausdruck zu verleihen, war er der erste Verwaltungsbeamte, dem die Stellung eines Oberregierungsrates in der Preußischen Eisenbahnverwaltung übertragen war. Schon in den letzten Jahren ist wiederholt auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, ihm in der laufenden Verwaltung der Geschäfte bei den Direktionen auch den Einfluß einzuräumen, der für die Wahrung der Wirtschaftlichkeit erforderlich erschien. Bei der praktischen Durchführung dieser Anordnung bestand die Gefahr, durch allzu formale Beteiligung des Haushaltsrates an allen Verfügungen, die sich auf Verwendung

von Geldmitteln erstreckten, ihn mit einer Fülle von Einzelheiten zu belasten, seine Aufmerksamkeit von der ihm eigentlich obliegenden Mittelverwaltung abzulenken, ihn für Einzelheiten technischer Art mit verantwortlich zu machen und dadurch in dem berufenen Mittelverwender im Einzelfalle unter Erzeugung einer gewissen Mißstimmung das Gefühl für die eigene Verantwortung zu schwächen. Bei der großen Schwierigkeit der richtigen Abgrenzung der Verantwortlichkeit kommt es auch hier mehr auf verständnisvolles Zusammenarbeiten als auf die Schaffung starr zu beachtender Vorschriften an.

Die Notwendigkeit, mit außerordentlich beschränkten Mitteln nicht nur wirtschaftstechnisch auszukommen, sondern auch in der täglichen Kleinarbeit darauf zu achten, daß die Ausgaben, die nur den zu erwartenden Einnahmen entsprechend genehmigt werden können, sich nun auch unter allen Umständen im Rahmen der wirklich erzielten Einnahmen halten, haucht, wie schon erwähnt, bisher kaum beachteten statistischen Zahlen neues Leben ein, und nicht nur der Haushaltsrat verfolgt jetzt mit gesteigerter Aufmerksamkeit die Verkehrsentwicklung, die Auslastung der Züge, den Kohlenverbrauch, die Abweichungen der Wirklichkeit von den monatlich vorzunehmenden Schätzungen der Einnahmen und Ausgaben, die für Zahlungen erforderlichen Geldbeträge usw. usw.; aber gerade für den Haushaltsrat ergibt sich ganz von selbst auf diese Weise das Bedürfnis nach der inzwischen für ihn auch schon vorgeschriebenen Wirtschaftskontrolle. Einheitliche Vorschriften für ihre Führung sind bisher nicht gegeben worden; sie erscheinen auch als entbehrlich. Wie sich der Haushaltsrat die Aufschreibungen übersichtlich zusammenstellt, mag ihm überlassen bleiben. Zu einer intensiven Ausnutzung einer solchen Zusammenstellung bedarf er aber nicht nur einer zuverlässigen Hilfskraft, die ihm nur die formale Arbeit abnimmt, sondern eines verständnisvollen, aus eigenem Antriebe aktiv daran mitarbeitenden Gehilfen. Als besonders geeignet kann dazu der Beamte angesehen werden, der ohnehin einen umfassenden Überblick über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung im ganzen Direktionsbezirk am leichtesten haben kann, d. h. der Beamte des Rechnungs- oder besonderen Haushaltsbüros, der die allgemeinen Wirtschaftsangelegenheiten zu bearbeiten, die Unterlagen für den Haushaltsplan sowohl der Betriebsrechnung, als auch der Vermögensrechnung zu sammeln und die darüber getroffenen Entscheidungen den beteiligten Stellen zu übermitteln hat. Er ist wegen dieser umfassenden Zuständigkeit der wichtigste Gehilfe des Haushaltsrates und wird bei richtiger Auswahl und Anleitung an dieser Tätigkeit schnell selbst so viel Freude gewinnen, daß er ihm etwa noch fehlende Zahlenunterlagen von selbst an sich heranzieht und aus dem ihm so zur Verfügung stehenden Material ständig neue Nutzanwendungsmöglichkeiten entdecken wird.

Verkörpert sich in ihm im wesentlichen die fortlaufende Überwachung der Wirtschaftsführung in der Direktion, so bedarf der Haushaltsrat noch weiterer Unterstützung bei der eigentlichen Verwaltung der Mittel, die der Direkion zur Erfüllung ihrer Aufgaben im ganzen bewilligt werden; er selbst ist nicht in der Lage, bei jeder einzelnen an ihn herantretenden Anforderung für die zahlreichen Titel und Untertitel der Betriebsrechnung jederzeit zu erkennen, ob und in welcher Höhe für den jeweils genannten Zweck die Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Zu einer sachgemäßen Bewirtschaftung der überwiesenen Mittel, innerhalb welcher auch gleichzeitig für die neue Veranschlagung der in künftigen Jahren erforderlichen Mittel die entsprechenden Lehren zu ziehen sind, ist auch hier eine gewisse Dezentralisation unentbehrlich. Wird den Beamten, die bisher mit der rechnungsmäßigen Bearbeitung der einzelnen Titel betraut waren, in diesem Sinne die Verwaltung ihrer Titel übertragen, werden auch sie zu — aus eigenem Antriebe mitarbeitenden — Gehilfen des Haushaltsrates, dann werden sie sehr bald an ihrer Tätigkeit eine wesentlich größere Freude haben und, neben einer inhaltlich wertvollen Bewirtschaftung der ihnen anvertrauten Mittel, den Haushaltsrat auch erfolgreich darin unterstützen können, die Grundgedanken der jetzt notwendigen Wirtschaftsführung bei den Beamten weiter zu verbreiten, die für die fachliche Bearbeitung der Ausgaben in Frage kommen. Diese werbende Tätigkeit ist auch nicht nur auf die laufende Kleinarbeit zu beschränken; die ständig wechselnden Anforderungen des Eisenbahnbetriebes in Verbindung mit den Fortschritten auf den rein technischen Gebieten geben bei einer auf diese Weise vertieften Zusammenarbeit zwischen den Stellen in der Direktion, die für den Verbrauch der Mittel im Einzelfalle zuständig sind, und dem Haushaltsrate mit seinen Gehilfen auch Anlaß zu neuen grundsätzlichen Anregungen. So werden die Wechselbeziehungen aller dieser Stellen untereinander auch dazu beitragen, das gegenseitige Verständnis für die Verteilung der Aufgaben, Zuständigkeiten und der Verantwortlichkeit in der Direktion zu fördern und ein Hand-in-Hand-Arbeiten zu erzielen, das schon für sich selbst betrachtet eine Hebung der Wirtschaftlichkeit bedeutet, indem es Reibungen und Gegensätzlichkeiten vermindert. Trotzdem und, ohne daß dadurch die Gefahr innerer Reibungen etwa neu begründet werden könnte, wird eine solche Verteilung der Arbeit des Haushaltsrates zwischen ihm und seinen Gehilfen ein besonders enges Verhältnis hervorrufen; der Bedeutung des Geldes als des nervus rerum entsprechend werden sie sich dann nicht nur für die größtmögliche Sparsamkeit durch Zurückhaltung von Mitteln verantwortlich fühlen, sondern sie werden ihren Stolz darin suchen, für die zweckmäßigste und notwendigste Verwendung auch stets die Mittel flüssig machen zu können. Freilich müssen sie dazu auch in die Lage versetzt werden, selbst Freude an erfolgreicher Arbeit haben zu können. In der augenblicklichen Zeit ist es doppelt schwer, auch nur eine relativ richtige Veranschlagung der erforderlichen Mittel vorzunehmen; diesem Gedanken wird schon jetzt dadurch Rechnung getragen, daß ein weitgehender Ausgleich zwischen den einzelnen Titeln und Ziffern in eigener Zuständigkeit der Direktionen oder doch auf Antrag gestattet wird. Bisher waren bei dem ordentlichen Haushalte wesentlich aus etatstechnischen Gründen die für ein Jahr bewilligten Mittel auf das folgende Jahr nicht übertragbar. Wenn jetzt die Bewilligung der Mittel und die Abrechnung über ihren Verbrauch auf eine andere Grundlage gestellt wird und sich mehr den kaufmännischen Formen anpassen wird, dann sollte die neue Reichsbahngesellschaft versuchen, dabei den einzelnen Direktionen auch die Frucht vorsichtiger Wirtschaftsführung selbst zugute kommen zu lassen; auf diese Weise würde sicherlich den Haushaltsräten und ihren Gehilfen auch ihre Arbeit innerhalb der Direktion erleichtert und das Interesse an sparsamer Bewirtschaftung der Mittel bei allen Beteiligten lebendiger erhalten.

Rußland.

Rußland wird immer mehr ein Buch mit sieben Siegeln, auch für solche, die sich einstens recht gut dort zurechtfinden konnten. Allerdings waren das Zeiten, in denen noch von Ordnung und ruhiger Entwickelung geredet werden konnte, und zwar von einer Entwickelung in aufsteigendem Sinne, die Rußland auch in kultureller Beziehung vorwärtsbrachte. Aber — wie lange ist davon keine Rede mehr? Wo früher aufgebaut wurde, wird heute emsig niedergerissen; wo früher die überreichen Schätze, mit denen der Himmel Rußland überschüttet hat, zum Nutzen des Landes gehoben wurden, z. B. in den Bergwerken, strömen heute unermeßliche Ströme von Wasser zusammen, und ersäufen alles; wo früher die Eisenbahnen fleißig ausgebaut wurden, der Verkehr wuchs und Handel und Industrie blühten, sieht Rußland heute auf trostlose Ruhe, eine Ruhe der Kraftlosigkeit, der Hoffnungslosigkeit. Und nun gar noch der Ackerbau, die hauptsächlichste Einnahmequelle für etwa 85 % seiner rd. 130 Mill. Einwohner. Diesem Teil der Bevölkerung fehlt zu viel, um in früherer Weise dem Boden abzugewinnen, was er ehedem so reichlich hergab. Nicht als ob der russiche Ackerbau für sich in Anspruch nehmen könnte, auf einem besonders hohen Standpunkt der Bodenkultur zu stehen, der es verbürgte, daß alles, was gewonnen werden konnte, auch wirklich dem Boden abgerungen wurde. Davon ist gar keine Rede. Die Sache lag vielmehr so, daß nicht mit Unrecht behauptet werden konnte, Rußland erntet, trotzdem es den Boden bearbeitet; denn das, was dort unter Bodenbearbeitung verstanden wurde, würde in keinem anderen Lande unter diesen Begriff fallen. Die Russen konnten aber auch gar nicht sehr viel mehr leisten, denn ihnen fehlten dazu die nötigen Geräte. Und dennoch — in jenen Jahren vor dem Weltkriege wurden dem weiten Reiche durch Vermittlung seiner stolzen Häfen Petersburg, Reval, Riga, Libau und Windau und der Hafenplätze am Schwarzen Meer aus allen Kulturländern des Westens und aus Amerika regelmäßig und in großen Mengen die besten Gerätschaften und Maschinen zugeführt. Heute! heute fehlen diese Versorger nicht nur zum allergrößten Teil, sondern auch die Käufer, soweit diese auch Verbraucher sind, denn es nutzt nichts, selbst den dringendsten Bedarf zu haben, wenn die Möglichkeit, den Bedarf zu decken, fehlt. Diese Möglichkeit fehlt aber zurzeit den allerweitesten landwirtschaftlichen Kreisen. Sie verfügen nicht über die notwendigen Barmittel. Verkäufer findet das heutige Rußland wohl kaum anders, als gegen bare Zahlung des Gegenwertes. Da diese Gegenwerte nicht aufgebracht werden können, so fehlen alle Mittel zur Bearbeitung des Bodens. Daraus folgt dann weiter,

daß dem Ackerboden nicht die unerläßliche Pflege zuteil wird, zuteil werden kann, daher versagt er seinerseits die Hergabe der dringend notwendigen Ernte, die allein dem Lande das bringen kann, was es am schwersten entbehrt: Geld. Denn ohne Geld droht Rußland um viele Jahrhunderte zurückzusinken in Zustände, in denen die allerprimitivste Naturalwirtschaft noch herrschte. Diese Entwicklung der Wirtschaft droht zudem gar nicht erst mit ihrem Hereinbrechen, sondern ist zum guten Teil schon heute da und engt die Beziehungen selbst der nächsten Nachbarländer zueinander außerordentlich ein. Zu diesen, man könnte beinahe sagen, trostlosen Verhältnissen, die Rußland in die Gefahr bringen, aus allen Beziehungen zur Außenwelt geraten zu lassen, kommt nun noch gar die erneute Gefahr einer Hungersnot. Was Rußland 1922 und 1923 auf diesen Gebieten erlebt und durchlebt hat, ist noch in aller Welt Gedächtnis; die Wunden sind noch lange nicht verheilt, die riesigen Ausfälle an Körnerernte werden noch lange fühlbar bleiben, und der Verlust an Menschen, die vom Hungertode hingerafft wurden, kann überhaupt nicht ausgeglichen werden. Obgleich nun Rußland aus allen diesen, noch offenen Wunden blutet, zieht schon wieder eine neue drohende, schwarze Wolke am Horizont herauf. Es scheint eine abermalige Mißernte an der Wolga nicht mehr abwendbar zu sein, und zwar werden dieses Mal die deutschen Wolgakolonien betroffen. Gegen eine halbe Million fleißiger, deutscher Landbauern scheinen dem Schicksal einer schweren Mißernte verfallen zu sein. Sucht man nach den Ursachen, so werden es deren gewiß mehrere sein, eine wohl auch die, daß den fleißigen Kolonisten Geld gefehlt hat, um die nötigen Geräte, Saatgut usw. zu beschaffen, die nun einmal unerläßlich notwendig sind, um den schweren Boden — es ist zum größten Teil schwarze Erde — regelrecht bearbeiten zu können. Aber es soll auch der Wald, der bis zur Revolution die deutschen Kolonien gegen die schweren, oft heißen Ostwinde, die über die weiten asiatischen Steppen streichen und versengend wirken, schützten, der Geldnot zum Opfer gefallen sein. Nun sind die Kolonien ihres Schutzes beraubt. Kurz, es werden wohl mehrere Umstände zusammenwirken, um das Unglück der Mißernte herbeigeführt zu haben. Die Folgen werden aber sicher sehr schwer sein und eine von ihnen eine weitere Verschärfung des Geldmangels, der allgemeinen Not im Land, die dann weite Kreise zieht und auf auf alle anderen staatlichen Funktionen lähmend rückwirken muß. Das fehlende Getreide, das eben nicht verkauft werden kann, bringt auch kein Geld ins Land, und das schon an und für sich außerordentlich geldarme Land gerät in eine immer üblere Lage. Alles dies um so mehr, als der Ernteausfall im Gebiete der Kolonien durch Ernteüberschüsse aus anderen Teilen des Landes gedeckt werden muß, falls die deutschen Kolonisten an der Wolga nicht Gefahr laufen sollen, zugrunde zu gehen.

Die schlimme Lage, die heute schon im Lande herrscht, wird durch alle diese Verhältnisse noch ganz wesentlich verschärft werden. Wie böse es aber dort bestellt ist, kann auch daraus entnommen werden, daß schon heute die Mittel zu den notwendigsten Dingen, zu denen wohl mit Recht die Instandhaltung der Verkehrswege und der Verkehrsmittel gerechnet werden darf, fehlen. Tritt hier ein völliges Versagen ein, dann könnte auch die reichste Ernte dem Lande keine Hilfe mehr bringen. Nun sieht es tatsächlich mehr als bedenklich auf diesem Gebiete aus.

Soweit die Zeitungen Nachrichten bringen, denen gelegentlich eine amtliche Äußerung beitritt, läßt sich annehmen, daß der Lokomotivpark den Anforderungen, auch größeren, gewachsen sein wird, denn Rußland hat ihn in den letzten Jahren durch Bezüge aus dem Auslande ergänzt, sogar verstärkt. Der Personenwagenpark spielt zur Zeit in Rußland keine allzu schwerwiegende Rolle, soll im übrigen auch noch leidlich imstande sein. Aber — aber die Güterwagen! Die sind schon seit langem ein Schmerzenskind der Eisenbahnverwaltung. Es gingen vor einem Jahre etwa, im Zusammenhange mit der Fortschaffung der damaligen Ernte durch die Zeitungen viele Berichte über das energische Eingreifen der Regierung, um den Güterwagenpark in den besten Zustand zu versetzen, damit das Getreide auch geschüttet bewegt werden könne. Das Getreide sollte von den großen Silospeichern im Innern des Landes den Hafenplätzen zum Export zugeführt werden können. Ob das Ziel zur Befriedigung der Beteiligten erreicht ist, darüber ist Zuverlässiges nicht bekannt geworden. Immerhin hat Rußland mehr Getreide exportiert, als nach Annahme des Auslandes, das die Hungergebiete mit Brotfrüchten zu versorgen sich bemühte, gerechtfertigt werden konnte. Nun steht wieder die Zeit bevor, oder ist augenblicklich, wenigstens im S ü d e n Rußlands, bereits in vollem Zuge, wo die Landwirtschaft an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen größere Ansprüche stellen muß. Wenn in solch einem kritischen Zeitpunkt das amtliche Organ — die „Ekonomitscheskaja shisn" — der obersten Verwaltungsstelle des Landes — des Ssowjet trudaii oborony — die Notwendigkeit betont, alle übrigen Arbeiten einzustellen, um alle verfügbaren Mittel zur Wiederherstellung des Güterwagenparkes zu verwenden, damit dieser für die Beförderung von Gütern aller Art genügt, da ohne diese Maßnahme die Eisenbahnen nicht imstande wären, den an sie zu stellenden Ansprüchen zu genügen, so beleuchtet diese Beurteilung der Sachlage von solcher Stelle die gesamte Wirtschaftslage des Landes blitzlichtartig in ihrer ganzen Bedenklichkeit.

Nun ist ja, selbst wenn es gelingen sollte, den Wagenpark rechtzeitig in gebrauchsfähigen Zustand zu bringen, aber damit noch lange nicht alles getan, denn um die beladenen Wagen zu bewegen, dazu gehören auch betriebsfähige Gleise. Doch der Oberbau ist ein weiterer sehr wunder Punkt. In früheren Auslassungen der Regierung wurde den staunenden Interessenten mitgeteilt, wieviel Schwellen verfault und daher erneuerungsbedürftig sind. Es waren ganz unerhörte Millionen, so daß man kaum gerechte Zweifel unterdrücken konnte, wie unter solchen Umständen der Betrieb noch aufrechterhalten werden kann. Jetzt hört man plötzlich, daß n u r 20 Millionen Schwellen zur Auswechslung vorgesehen sind, daß aber selbst diese verhältnismäßig geringe Anzahl nicht verfügbar gemacht werden kann, daß vielmehr nur 60 % zum Einbau bereitgestellt werden können. Es liegt auf der Hand, daß, wenn für derartige Instandsetzungsarbeiten die nötigen Mittel nicht beschafft werden können, für weniger betriebswichtige Arbeiten erst recht kein Geld flott gemacht werden kann, z. B. für Reparatur der Baulichkeiten, Instandhaltung der Werkstätten usw. usw.

Nun darf man sich nicht darüber wundern, daß größere wirtschaftliche Aufgaben unter solchen Umständen weder begonnen noch begonnene zu Ende geführt, am wenigsten aber neue in Angriff genommen werden können. Es wird bekannt, daß die Neubaustrecke Atschinsk-Minussinsk, die bereits vor dem Kriege begonnen war, unvollendet liegen bleiben muß, weil Geld fehlt. Bereits gegen 85 % der ganzen Strecke ist fertiggestellt, nur der geringe Betrag von 3 000 000 Goldrubel ist erforderlich, um das Unternehmen zu einem gewissen Abschluß zu bringen, aber die Regierung vermag nicht den noch notwendigen Betrag zur Verfügung zu stellen. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die Linie durch den an Bodenschätzen, Vieh und landwirtschaftlichen Erzeugnissen wichtigsten Landstrich Sibiriens führt, der, wenn er erst für den Verkehr erschlossen ist, für den Staat sicher reiche Einnahmen erwarten läßt. Wie trostlos die Verhältnisse in Rußland geworden sind, seit das Land unter der Ssowjetregierung systematisch zugrunde gerichtet wird, geht auch daraus hervor, daß die Verwaltung selbst so reicher Fundstätten von großen Reichtümern, wie die Kohlenbecken von Kusnetzk und Tscheremchowo, ja selbst die Lena-Goldfelder auch vom Staate aufgegeben worden sind, weil angeblich die Kosten des Betriebes durch den Gewinn nicht gedeckt werden. Man stelle sich nur vor, die Lena-Goldfelder, eine der reichsten Fundstätten, vermögen nicht die Kosten des Betriebes zu decken! Das gleiche gilt von den beiden Kohlenbecken, und das zu einer Zeit, wo Rußland nach Brennmaterial schreit. Ob die örtlichen Wirtschaftsabteilungen der betreffenden Gouvernements, denen die Verwaltung für eigene Rechnung übertragen worden ist, die Nutzbarmachung besser verstehen werden als die Zentralstelle der Ssowjetunion, bleibt abzuwarten, jedenfalls hat zurzeit die letztere die nicht unerheblichen Zuschußzahlungen von sich auf die Schultern der Gouvernements abgewälzt.

Da nun aber nicht nur jene drei an Naturschätzen reichen Unternehmungen von der Zentralverwaltung aufgegeben worden sind, sondern auch alle übrigen industriellen Unternehmungen den Gouvernementsverwaltungen übergeben worden sind, so entstand die Frage, welche Lösung von diesen gefunden werden würde. Aus Krasnojarsk liegt hierüber die Antwort bereits vor. Die Gouvernementsverwaltung hat kurzerhand 23 industrielle Unternehmungen, darunter eine Dampfmühle, eine Ziegelei zur Herstellung feuerfester Ziegel (die einzige in Sibirien!), zwei Kohlengruben, sechs Gerbereien, 1 Kürschnerei, eine Filzfabrik usw. aufgelöst. Es handelt sich hierbei nicht etwa um zeitweilige Stillegung, nein — die Gebäude sind zu Wohnzwecken verwandt, die Maschinen verkauft worden. Danach scheint, so bemerkt meine Quelle, fast die gesamte vom Staate verwaltete Industrie des Gouvernements vernichtet zu sein.

In dieses Kapitel der Trostlosigkeit gehört auch die Nachricht, daß die Republik Asserbeidschan (Kaukasus) die Zuendeführung des Baues einer Verbindungsbahn von der Stadt Gandscha (früher: Elisabethpol) zur gleichnamigen Station der Transkaukasusbahn aufgeben mußte, weil hierzu noch 20 000 Rubel (!) fehlten. Das spricht Bände.

Um nicht nur über Akte der Verzweiflung zu berichten, kann hier registriert werden, daß von der im Bau begriffenen Bahn Aljat- (Station der Bahn Baku-Tiflis) Dschulfa (Endstation der Bahn Tiflis-Dschulfa) die Teilstrecke Aljat-Begmauly (etwa 200 Werst = 214 km) am 5. Juni d. J. eröffnet worden ist.

Vergegenwärtigt man sich die Lage Rußlands, wie sie dem Beobachter der Verhältnisse vor die Augen tritt, so glaubt man unwillkürlich den Notschrei zu hören: quousque tandem, Catelina, abutere patientia nostra! Ja — die Geduld des russischen Volkes, von dem es doch bekannt ist, daß es nur von einer ganz geringen Anzahl Machthaber, die ihre Macht nicht einmal ausschließlich auf Russen stützen, vergewaltigt wird, ist wirklich staunenswert und zu bewundern. Es sieht, wie ein wertvolles Glied am Wirtschaftskörper des reichen Landes nach dem andern unter der alles zerstörenden Methode des Kommunismus verkümmert, wie Handel und Verkehr stocken, wie sich unter der Asche keine Spur von neuem Leben regt, wie eine Hungersnot nach der andern zu Millionen die Menschen hinrafft in Gebieten, die einst als Kornkammern nicht nur des Reiches, sondern auch Europas Geltung hatten, wie Recht und Gerechtigkeit schon lange nicht mehr geübt werden, aber die Geduld des Volkes scheint unerschüttert. Quousque tandem!

Dr. Mertens.

Die Eisenbahntechnische Tagung in Berlin.

(Vom 22. bis 27. September.)

Die vom Reichsverkehrsminister Oeser am 22. September bei der Eröffnung der Tagung gehaltene Begrüßungsrede, die wir in der vorigen Nummer bereits auszugsweise mitteilten, hatte in ihrem Hauptteil folgenden Wortlaut: „Die Reichsregierung hat sich in der letzten Zeit mit den Fragen, die diese Tagung beschäftigen würden, wenigstens teilweise zu befassen gehabt. Die Umschaltung innerhalb der Reichsorganisation, die dadurch erfolgt, daß die Eisenbahn in Gesellschaftsform übergeführt wird, hat die Frage akut werden lassen, welches Schicksal das Reichsverkehrsministerium haben wird. Die Meinungen darüber waren verschiedener Art. Mein Standpunkt ging dahin, daß es sich für das Deutsche Reich zieme, sich ein eigenes technisches Ministerium zu schaffen. Deshalb sei es nicht angängig, das Reichsverkehrsministerium, soweit es noch verbleibe, irgendeinem anderen Ministerium anzugliedern. Das Reichskabinett hat sich diesem meinem Standpunkt angeschlossen. Das Reichsverkehrsministerium wird also als spezielles Technisches Ministerium erhalten bleiben. Es soll eine Heimstätte der deutschen Technik sein und durch ihre Förderung der deutschen Wirtschaft zugute kommen, denn Technik und Wirtschaft gehören zusammen. Die Technik ist heute die wahre Ueberwinderin der politischen Grenzen, an denen weder Eisenbahn, noch Radio und Luftfahrt halt machen. Die Deutsche Reichsbahn hatte ungeheure Lasten auf sich zu nehmen. Wäre sie in technischer Hinsicht vernachlässigt worden, dann wäre es für sie ausgeschlossen gewesen, alle diese Lasten zu übernehmen. Die technische Vervollkommnung bis zur Höhe, das war die Voraussetzung für die Leistung der Reparationsforderungen. Es wird nun die Befürchtung laut, daß nach der Bildung der Reichsbahngesellschaft diese Bestrebungen nicht mehr vorhanden sein würden. Ich will zugeben, daß in diesen Zweifeln ein Kern von Berechtigung vorhanden ist, weil die neue Gesellschaft schärfer wird rechnen müssen, als es bisher der Fall war. Solange die Eisenbahn Reichsunternehmen war, konnte die Reichsregierung im Interesse des Verkehrs manche finanziellen Forderungen zurückstellen. Das geht jetzt nicht mehr. Die Reparationsforderungen stellen ein starres System dar, an dem nicht zu ändern ist. Es ist der Wille der Verwaltung und des Reichs, diese Forderungen im vollen Maße zu erfüllen. Der technische Zustand der Eisenbahn wird also nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten gefördert werden können. Das mag für manchen Erfinder schmerzlich sein. Ich will daher an dieser Stelle dringend mahnen, nicht planlos zu experimentieren, sondern da einzusetzen, wo wirklich ein Bedürfnis vorhanden ist. Ich bin nicht der Meinung, daß die technische Entwicklung der Reichsbahn nun zum Stillstand kommen wird, aber sie kann nur voran gehen, wenn bei einer Aenderung des technischen Zustandes die entstehenden Kosten in absehbarer Zeit amortisiert werden können. Ist die Steigerung des Wirkungsgrades eine solche, daß diese Voraussetzung erreicht wird, dann besteht kein Grund zu der Annahme, daß künftighin technische Fortschritte nicht durchgeführt werden sollen. Die Frage, ob den Dampflokomotiven mit der Heißdampflokomotive ein Ende bereitet wird, ob die Öllokomotive einen wichtigen Fortschritt bringt, ferner die Frage des elektrischen Betriebes, das alles sind Probleme, die nicht ruhen dürfen, sondern an denen wir weiter arbeiten müssen und zu denen noch weitere Aufgaben, wie die innere Organisation der Reichsbahn usw. treten. Wir werden viele Jahre zu arbeiten haben, wenn wir alle diese Probleme einer Lösung zuführen wollen. Wenn etwa der Gedanke aufkommen sollte, daß Deutschland aus dem Rahmen der führenden Kulturvölker ausscheide, dann ist die Ausstellung in Seddin in ihrer strengen Sachlichkeit ein Beweis, daß wir uns nicht aus unserer führenden Rolle in der Welt herausbringen lassen. (Lebhafter Beifall.)

Das Schicksal der Reichsbahn ist kein leichtes. Es trifft uns um so härter, als wir seit Schaffung der Rentenmark durch zähe Arbeit die Eisenbahn in überraschend kurzer Zeit wieder zur Gesundung bringen konnten. Mit Befriedigung können wir auf die geleistete Arbeit zurückblicken. Die Eisenbahn hat ihre volle finanzielle Gewalt wiedergewonnen, sie hat die auf ihr ruhende Lasten beseitigt und es möglich gemacht, daß gewisse Tarifermäßigungen im Interesse der Wirtschaft durchgeführt werden konnten. Wenn ich mich dagegen gesträubt habe, daß die letzte Tarifermäßigung in Erscheinung treten sollte, dann geschah das von dem Gesichtspunkt aus, daß isolierte Aktionen nicht die notwendige Ankurbelung für die Wirtschaft bedeuteten, daß eine allgemeine Preisherabsetzung in den wichtigsten Zweigen erfolgen müsse. Wir brauchen aber nicht der Zukunft verzagt entgegensehen, sondern können aus der bisherigen Entwicklung, aus dem Geist und aus dem technischen Zustand der Eisenbahn die Zuversicht schöpfen, daß sie auch mit den neuen Aufgaben ringen wird und sie zu meistern gedenkt. Die Technik und die deutsche Wirtschaft wird es künftighin mit uns schwerer haben, als bisher, aber wir werden gemeinsam den neuen Zuständen gerecht werden. Ich habe die Hoffnung, daß die Reichsbahn auch in der neuen Form leisten wird, was man von ihr verlangt; wenn sie dabei die Unterstützung der deutschen Technik und Wirtschaft hat, dann um so besser. Die Anregungen und Gedanken der jetzigen Tagung werden wir gern daraufhin prüfen, wie sie sich in das Gefüge der Reichsbahn einfügen lassen. (Lebhafter Beifall.)

Als eine der wichtigsten Fragen der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes stand als erster Gegenstand am ersten Tage der Tagung die Frage des Gütermassenverkehrs zur Erörterung. Oberregierungsrat Laubenheimer, Berlin, behandelte in einem Bericht eingehend diese Frage in organisatorischer und technischer Beziehung und schlug für den Massenverkehr den Übergang von 20- zu 50-Tonnenwagen vor. In der anschließenden Diskussion vertrat Oberregierungsrat Sieveking die Ansicht, daß die allseitige Verwendung der Großgüterwagen mit Selbstentladung nicht überall gegeben sei. Er empfahl für den Umschlag der Massengüter an den Hafenkais die Verwendung von Kübelwagen. Nach ihm beteiligten sich noch Dr. Berthold und Dr. Piaczek aus Halle sowie Generaldirektor Schwab, Düsseldorf, an der Aussprache. — Im engen Zusammenhange mit den an die Frage des Gütermassenverkehrs sich anschließenden Fragen stand der Vortrag des Ministerialrates Staby, München, über die Eisenbahnbremsen und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Er wies nach, daß die Kosten einer allgemeinen Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse auch für die Güterzüge allein durch die Ersparnisse an Beamten in etwa 9 Jahren getilgt sein würden. Ebenfalls im Zusammenhange hiermit stand das Referat des Regierungsbaurates Herwig, Berlin, über die beabsichtigte Ausgestaltung des deutschen Oberbaues, der durch Einführung von Großgüterwagen und schweren Lokomotiven einem Achsendruck von 25 t statt wie bisher 18 t gewachsen sein muß. Weitere ausführliche Berichte über die Umgestaltung des Oberbaues und der Eisenbahnbrücken erstattete Professor Streletzki, Moskau, Simonsson, Gotenburg, Oberregierungsbaurat Dr. Kommerell, Berlin, Oberregierungsbaurat Schächterle, Stuttgart. Es handelte sich hierbei wesentlich um eine Vereinigung der zahlreich vorhandenen verschiedenen Oberbauformen und Beseitigung veralteter Konstruktionen durch Einführung eines sogenannten Reichsoberbaues.

Die wichtige Frage der Verringerung der Reibungen an den Gleitlagern bei Eisenbahnfahrzeugen wurde durch Oberregierungsbaurat Schulze, Berlin, und die Einführung der Kugel- und Rollenlager in den Eisenbahnbetrieb durch Oberregierungsbaurat Laubenheimer, Berlin, eingehend behandelt. Mit den Straßen- und Kleinbahnwagen befaßten sich Generaldirektor Schwab, Düsseldorf, Baurat Götz, Leipzig, und Regierungsbaumeister Semke, Berlin.

Der zweite Tag (Dienstag) der Tagung war den Fragen des Lokomotivbaues und Betriebes gewidmet. Nach einem Vortrage des Regierungsbaurates Wagner, Berlin, über die wärmetechnische Verbesserung der Lokomotive erstattete Dr. phil. R. Lorenz, Essen, einen sehr interessanten Bericht über die neueste Entwicklung der Dampf-Turbinen-Lokomotive, die eine

Brennstoffersparnis von 25—30 % aufweist. Für den am persönlichen Erscheinen verhinderten Herrn Caracristi, New York, verlas Dipl.-Ing. zur Nedden eine Übersetzung seiner Ausführungen über die Anwendung der Kohlenstaubfeuerung auf Lokomotiven in den Vereinigten Staaten und einigen anderen Ländern. Nach einer kurzen Besprechung gab der Assistent Mrongowius von Professor G. Lomonossoff einen Überblick über die Diesel-Lokomotive unter besonderer Berücksichtigung der von G. Lomonossoff konstruierten Maschine mit elektrischer Übertragung, die zurzeit bei der Maschinenfabrik Eßlingen auf dem Versuchsstand steht. Die Oberregierungsbauräte Iltgen und Klein, Berlin, sowie Ministerialrat Fuchs, Berlin, verbreiteten sich über die Maßnahmen zur Verbesserung des Vorrates und Austauschbaues bei Lokomotiven und Wagen in Verbindung mit Normung, Spezialisierung und Typisierung. Ministerialrat Fuchs legte Entwürfe für eine Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn vor, nach denen es nur noch vier Gattungen von Lokomotiven geben soll. Eine Anzahl von Referenten beschäftigte sich mit Fragen von spezieller Bedeutung. So sprach Seley, Chicago, über Feuerbüchsen aus weichem Flußeisen, Dipl.-Ing. Lösel, Brünn, über die Hochdruckturbine und ihre Bedeutung für den Lokomotivbau, Steffen, Wien, gab einen allgemeinen Überblick über den Stand des österreichischen Lokomotivbaues.

Ferner kamen auch die Fachleute des Rangierwesens zu Wort. Dr. Bäseler, München, berichtete über verkürzte Weichenentwicklung. Bei Benutzung der verkürzten Weichenstraßen soll sich auf den Rangierbahnhöfen ein Raumgewinn von 40 bis 50 % ergeben, ohne daß deshalb die Krümmung größer wird. Sodann berichtete Regierungsbaurat Dr. Frölich, Essen, über Rangieranlagen mit Gleisbremsen, Professor Dr. Müller, Dresden, über Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe. Alle drei Vortragende gaben der Ansicht Ausdruck, daß gerade im Rangierwesen durch wissenschaftliche Beobachtung und Messung noch viel zu erreichen sei.

Am dritten Tag (Mittwoch) fand die Bremsversuchsfahrt — wegen der starken Teilnehmerzahl in zwei Teilen — statt, die den Beweis erbringen sollte, daß die längsten Züge bei den höchsten Geschwindigkeiten in Notfällen sowie im gewöhnlichen Betrieb rasch und verlässig durch die Kunze-Knorr-Bremse zum Halten gebracht werden können, und zwar auch auf abfallender Strecke innerhalb des vorgeschriebenen Weges zwischen Vor- und Hauptsignal. Der Versuch ist glänzend gelungen. 24 schwere D-Zugwagen waren an 2 besonders leistungsfähige Lokomotiven B 8 angehängt. Der Zug war 512 m lang und wog 1255 t oder 25 000 Ztr. Er bot fast 1600 Sitzplätze. Am Schluß war der Meßwagen angehängt, in dem die Instrumente zur Feststellung der Geschwindigkeit des Bremsweges usw. aufgestellt waren und von dem aus eine Fernsprechleitung nach der Lokomotive führte. Leitung der Fahrt und Erläuterungen hatte Regierungsbaurat Wiedemann, Berlin, übernommen. Kurz hinter Wannsee erreichte der schwere Zug die Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde. Hier erfolgte die erste Schnellbremsung. Nach 435 m war der Stillstand erreicht, worauf noch eine stufenweise Betriebsbremsung vorgeführt wurde. Kurz vor Belzig, nachdem ein Teilnehmer auf eigene Faust die Notbremse gezogen hatte, wodurch eine nicht programmäßige Schnellbremsung eingelegt wurde, erlangte der Zug eine Geschwindigkeit von 102 km in der Stunde. Auf Signal wurde er in dieser beschleunigten Fahrt auf etwa Zuglänge nach 550 m zum Halten gebracht. Auf der Rückfahrt erreichte man sogar eine Geschwindigkeit von 122 km, wobei sich ein Bremsweg von 656 m ergab und eine programmäßige Notbremsung bei 75 km Geschwindigkeit mit einem Wege von nur 198 m. Sämtliche Bremsungen ergaben ein ruhiges und sicheres, stoßfreies Halten.

Auf der Ausstellung in Seddin fand die Fahrt ihren Abschluß. Unmittelbar darauf erfolgte die Vorführung eines neuen Großgüterwagenzuges mit automatischer Scharfenberg-Kupplung. Das Lösen der Wagen ohne Zwischentreten eines Beamten und das selbsttätige Ankuppeln erregte die Aufmerksamkeit der Zuschauer und fand ungeteilten Beifall.

Der Mittwoch schloß mit einem festlichen Zusammensein im Marmorsaal des Zoo, an dem gegen 800 Gäste sich beteiligten. Unter diesen befanden sich der Reichsverkehrsminister Oeser, der Reichswirtschaftsminister Hamm, ferner von der Industrie Karl Friedrich von Siemens, die Geheimräte E. und C. von Borsig. Die Versammlung wurde begrüßt von dem Vorsitzenden des Vereins Deutscher Ingenieure, Professor Dr. Klingenberg. Er brachte ein Hoch auf das deutsche Vaterland und einen Trinkspruch auf die ausländischen Gäste aus. Sodann ergriff Reichswirtschaftsminister Hamm das Wort, um dem Verein Deutscher Ingenieure den Dank der deutschen Reichsregierung für diese Tagung auszusprechen. Er führte aus, daß wir Deutsche an den Wiederaufbau unseres Vaterlandes und an eine Zusammenführung der Völker auf dem Boden des Friedens glauben. Vorbedingung dafür sei allerdings, daß das hohe Lied der Gastlichkeit erklinge, das uns den für diesen Glauben notwendigen inneren Frieden bringe. Die Überführung der Reichsbahn an eine andere Verwaltung und ihre Abgabe aus den Händen des Staates erwecke schmerzliche Gefühle, um so mehr, als sie nicht aus eigenem deutschen Entschluß entstanden sei. Doch der Glaube an den Fortschritt werde auch darüber hinweghelfen, und daß ein solcher Fortschritt kommen werde, dafür lege auch diese eisenbahntechnische Tagung einen Beweis ab. Sie stelle ein Stück echter deutscher Kultur dar, und es sei daher das Bedürfnis der Reichsregierung, dem Verein Deutscher Ingenieure den Dank der Reichsregierung abzustatten, den Redner in die Goetheschen Worte faßte: „Lebe hoch, wer Leben schafft."

Im Namen der ausländischen Gäste sprach Professor Enström-Stockholm. Auch er dankte dem Verein Deutscher Ingenieure für die wissenschaftlichen Anregungen sowie für die Zeichen der Freundschaft und den Ruf, der an die anderen Länder ergangen sei. Aus vollem schwedischen Herzen bekenne er, daß es für ihn stets ein großes Vergnügen sei, mit den deutschen Kollegen zusammen zu sein. Beide Länder seien, um technisch zu sprechen, aufeinander abgestimmt. Ihre Zusammenarbeit führe zu einem immer größeren internationalen Aktionsradius. Die eisenbahntechnische Tagung trage zur Weiterentwicklung dieser hoffnungsvollen Verbindung in hohem Maße bei. Zwar sei der Austausch etwas einseitig, insoweit Deutschland mit seinen in der Welt bekannten hervorragenden Leistungen in erster Linie der Geber sei, aber mit Dank und Bewunderung fühlten sich die anderen Länder als Empfänger. Die Rede wurde von lebhaften Bravorufen begleitet.

In launiger Weise toastete Sektionschef von Enderes-Wien auf die Damen, gedachte dann aber in ernsten Worten voller Anerkennung des starken Opfermutes und der treuen Pflichterfüllung unserer Frauen in den vergangenen schweren Jahren. In sein Hoch stimmte die Festversammlung begeistert ein.

Der vierte Tag (Donnerstag) war den Vorträgen über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen, sei es durch Ausbau oder Umgestaltung, gewidmet. Die Vortragsfolge begann mit den Ausführungen des Geh. Reg.-Rats Reichel, Berlin, über die Gestaltung der elektrischen Lokomotiven. Er besprach einige der in Seddin ausgestellten Typen von Schnellzug- wie Güterzuglokomotiven, die jetzt auf den schlesischen Gebirgsbahnen eingeführt sind und sich bewährt haben. — Den elektrischen Betrieb in seiner Gesamtheit behandelte Ministerialrat Wechmann, Berlin. Ministerialrat Wechmann gab eine Übersicht über die Tätigkeit der deutschen Staats- und Reichsbahn in den letzten Jahren auf dem Gebiete des elektrischen Zugbetriebes und teilte die Erfahrungen in bezug auf Rentabilität und Verbesserung im Betriebe und Verkehr mit. Der Kostenvergleich zwischen Dampf- und elektrischem Betrieb hat ergeben, daß letzterer bedeutend wirtschaftlicher ist und sich günstig verzinst. Als Beispiel wurde angeführt, daß sich das für die schlesische Gebirgsbahn aufgewandte Betriebsanlagekapital mit 10,6 % verzinst, und danach der Voranschlag für die Hauptstrecke Brockau-Liegnitz-Arnsdorf mit einer Verzinsung von 13,8 % rechnen läßt. In seinem weiteren Vortrage berührte Redner die Frage der Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen und wies darauf hin, daß alle anderen Weltstädte auf ihren Schnellbahnen den unwirtschaftlichen Dampfbetrieb längst verlassen haben. Gerade in Berlin würde sich der Übergang zum elektrischen Betrieb ganz außerordentlich lohnen, da die Grenze der Leistungsfähigkeit des Dampfbetriebes längst erreicht sei. Statt der jetzt im Spitzenverkehr stündlich gefahrenen 24 Züge würden sich bei elektrischem Betrieb stündlich 40 Züge fahren lassen. Beim jetzigen Dampfbetrieb stellten sich die Betriebskosten auf 3,128 ℳ je Kilometer (auf 1000 Plätze), während der elektrische Betrieb bereits bei 30 Zügen in der Stunde auf der Stadtbahn nur 1,648 ℳ je 1000 Platzkilometer erfordern würde. — In der sich anschließenden Besprechung wies der Stadtbaurat Adler, Berlin, darauf hin, daß die Elektrisierung des Berliner Stadtbahnnetzes vor allem auch aus Gesundheitsrücksichten notwendig sei, da nachweislich die Fabrikbetriebe und Bahnen jährlich 250—350 000 kg Ruß in Berlin verbreiten, wovon auf die Bahn allein 180 000 kg entfielen. Auch Baurat Pforr wies in seinem Vortrag über die „Aussichten der elektrischen Zugbeförderung auf den Eisenbahnen" auf die Nachteile des Gesamtbetriebes infolge der schlechten Ausnutzung des teuren Brennstoffes hin. Diese Ergebnisse würden freilich, wie er weiter ausführte, dadurch herabgesetzt, daß die Beschaffungskosten der elektrischen Ausrüstung überaus hoch sind; daher seien nur solche Linien für den elektrischen Betrieb nach seiner Ansicht geeignet, wo mindestens 250 000 Kilowattstunden auf jedes Kilometer jährlich

verbraucht werden. Diese Bedingung sei jedoch sehr häufig auf deutschen Strecken gegeben.

Sektionschef Dittes, Wien, Thomas, Bern, berichteten über die Erfahrungen auf den elektrisierten österreichischen und schweizerischen Bahnen unter Vorführung von eindrucksvollen Hochgebirgsbildern, die auf der Leinwand erschienen. Es folgte noch eine ganze Reihe von Spezialberichten, so über Anstriche für Reichsbahnzwecke von Professor Eibner, München, über Seilstrecken von Regierungsbaumeister Flügel, München, über Fahrleitungen von Oberregierungsbaurat Naderer, München, und über Fernleitungen von L. Kallir, Wien.

Sehr bemerkenswert war auch die Ausführung des Baurats Fleck, Berlin, über Sauggasbetriebe. Die Sauggasbetriebswagen, die sich bisher durchaus bewährt haben, sind besonders wirtschaftlich. Ihre Ersparnis gegenüber der Benzollokomotive soll etwa 30 % betragen.

Von den ausländischen Gästen verbreitete sich J. Oefverholm, Stockholm, über die „Einrichtungen von Bahnfernmeldeleitungen längs der Wechselstrombahnen" und H. van Driel van Wageningen, Utrecht, über die „Sicherungen der niederländischen Signaleinrichtungen". Ferner kam ein Vortrag von H. S. Balliet, Neuyork, über das „amerikanische Signalwesen und automatische Zugkontrolle" zur Verlesung.

Als letzter sprach Hofrat Rücker, Wien, über „Das Hartgußrad und seine Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb".

Der fünfte Tag (Freitag) war den Vorträgen für das Werkstättenwesen vorbehalten. Geheimer Baurat Kühne besprach in seinem Vortrage „Werkwirtschaft der Deutschen Reichsbahn" die Grundlagen für die Werkwirtschaft der Deutschen Reichsbahn und wies hin auf die Notwendigkeit wissenschaftlicher Betriebsführung und einheitlicher und wirtschaftlicher Arbeit, ferner auf eine zweckmäßige Bauart der Fahrzeuge, Beseitigung der Einzelanfertigung von Ersatzteilen durch Reihen- und Massenherstellung. — Der Chef der schwedischen Hauptwerkstätten Sabelström, Stockholm, gab eine Beschreibung einer der größten Werkstätten der Schwedischen Staatseisenbahn in Oerobo, während Oberregierungsbaurat Dr. Martens einen interessanten Vortrag über das Thema: „Der Gedanke der Großfertigung in Eisenbahnwerkstätten" hielt. Von den zwei Tatsachen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft etwa 100 Ausbesserungswerke hat und daher außerordentliche Mengen von gleichartigen Teilen beim Werkzeugbau gebraucht werden, leitete der Vortragende die beiden Forderungen ab: eine außerhalb aller Werke gelegene zentrale Arbeitsvorbereitung und an vorhandene Werke angegliederte Großfertigungsbetriebe oder selbständige Großfertigungswerke. Er erläuterte dann den zu erzielenden Gewinn, indem er betonte, daß zahlreiche Ansätze im Sinne des Gedankens der zentralisierten Arbeitsvorbereitung und der Großfertigung vorhanden sind, daß aber die planmäßige Durcharbeitung des Gedankens und seine Verwirklichung im größten Stil erforderlich sei. Hervorzuheben ist noch aus dem Vortrage die Entwicklung einer zentral arbeitenden Versuchs- und Beschaffungsstelle für Werkzeugmaschinen, sowie die Schaffung einer Stelle Werkgroßeinkauf, die mit dem zugehörigen Abnahme-Laboratorium mit einem Großfertigungswerk zu verbinden sein möchte. Man darf mit Spannung der Entwicklung der Umsetzung dieser Gedanken in die Wirklichkeit in der Zukunft entgegensehen.

Am Nachmittag fand eine Besichtigung der Ausstellung in der Technischen Hochschule in Charlottenburg statt. Sowohl diese wie die Ausstellung in Seddin werden wegen ihres starken Besuches bis zum 19. Oktober verlängert.

Eine glänzende Festvorstellung in der Staatsoper am Königsplatz „Die Meistersinger von Nürnberg" beschloß den Freitag.

Am sechsten Tage (Sonnabend) fand die Eisenbahntechnische Tagung ihr Ende. Die Vorträge erörterten die Frage des Bahnhofs- und Rangierbetriebes. Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover, behandelte in seinem Vortrage: „Verschiebebahnhöfe und Rangiertechnik" die künftige Entwicklung der Verschiebebahnhöfe unter Anwendung neuer Rangierhilfsmittel. Über Rangierbahnhöfe mit durchgehendem Gefälle berichtete H. Simon-Thomas, Utrecht. Prof. Dr. Risch, Braunschweig, referierte über Personenbahnhöfe. Er ging besonders auf die Frage der Gleiskreuzungen für die ein- und ausfahrenden Züge und die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe ein. Ministerialrat Dr. Tecklenburg gab in seinem Vortrage: „Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und Maßnahmen zur Besserung des Wirkungsgrades" ein Bild von der Finanzpolitik der Reichsbahn. Er legte ausführlich dar, daß die Reichsbahn, um den finanziellen Zusammenbruch zu verhüten, zu den härtesten Maßnahmen gezwungen gewesen sei (Abbau des Personals, betriebliche Einschränkungen usw.). Da heute die Betriebsleistungen durch die gesteigerten Ausgaben für Personal und Material doppelt so hoch seien als früher — etwa 200 %, in England 231 %, Schweiz 241 % —, sei die Hauptrichtlinie für die notwendige Hebung des Wirkungsgrades sparsamste Verbesserung der Arbeitsmethode auf allen Gebieten. Immerhin sei es den Anstrengungen der Reichsbahn jetzt schon gelungen, im Personenverkehr die Selbstkosten zu decken. Auch der Güterverkehr zeige schon eine bessere Ausnutzung der Betriebsleistungen. So betrage diese Ausnutzung der Betriebsleistungen beim Personenverkehr 37,7 % gegen 24,9 % früher, im Güterdienst seien die entsprechenden Ziffern 76 % gegen 63,8 %.

Auch der letzte Vortag der Tagung, den Dr.-Ing. Kreß, der Direktor der Bauunion, über „Unterwassertunnelbau" hielt, war bemerkenswert dadurch, daß die fortschrittliche Entwicklung dieser Bauart an den Berliner Unterwassertunneln im Zuge der Untergrundbahnen vorgeführt wurde.

Um 1 Uhr schloß Staatssekretär Kumbier als Verhandlungsleiter des letzten Tages die Sitzung. Er bezeichnete die erste eisenbahntechnische Tagung als einen beispiellosen Erfolg der Veranstalter, denen er im Namen des Reichsverkehrsministeriums Dank und Glückwünsche und die Hoffnung ausdrückte, daß ihr noch viele andere folgen möchten.

Professor Matschoß ergriff dann für den Verein deutscher Ingenieure das Wort und gab bekannt, daß die wertvollen Arbeiten der Tagung durch Drucklegung festgehalten werden sollen. Sein Dank galt dem Arbeitsausschuß, der Reichsbahn, der Industrie und allen Teilnehmern, die aus aller Welt zu gemeinsamer sachlicher Arbeit sich zusammengefunden hätten. Der Verein deutscher Ingenieure werde den Wunsch auf eine Wiederholung der Tagung zu gegebener Zeit erfüllen. Mit einem Dankwort an die Presse, die den Wert der Tagung klar erkannt und danach gehandelt habe, schloß er seine Ausführungen.

Namens der ausländischen Vertreter sprach zum Schluß Sektionschef Ritter von Enderes, Wien, und betonte in seinen Dankesworten neben der fachtechnischen auch die politische Bedeutung der Tagung zum Wohle der Menschheit.

Während in den letzten Tagen den Teilnehmern der Tagung sich bereits Gelegenheit geboten hatte, durch Einblick in die Praxis, z. B. Besuch bei der Firma Borsig, der Preßluftaktiengesellschaft usw., ihre Erfahrungen zu bereichern, brachte der Sonnabendnachmittag noch eine Versuchsfahrt für drahtlose Telephonie zwischen Berlin und Friesack. Oberregierungsbaurat Hampke (Reichsbahndirektion Altona) gab in einem klaren Vortrag einen Abriß der Entwicklungsgeschichte der Zugtelephonie und erklärte dann die jetzt gebräuchliche Art der Anlage. (S. Nr. 38 der Vereinszeitung vom 12. 7. 23 „Drahtlose Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen" von Regierungsbaurat Hampke.) Die Konstruktion ist von der Firma Dr. Erich Th. Huth entwickelt.

Die Versuche, ein Gespräch anzumelden oder sich anrufen zu lassen, gelangen sehr gut. Mit diesem glänzenden Fortschritt der Technik schloß die eisenbahntechnische Tagung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Zur Umwandlung der Reichsbahn. Am 27. September fand die erste Sitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahngesellschaft statt, an der die von der Reichsregierung ernannten Mitglieder: Geh. Kommerzienrat Arnhold, Wirkl. Geh. Rat von Batocki, Prof. Dr. Blum, Kreishauptmann Buck, Staatssekretär Fischer, Dr. von Hertel, Geh. Kommerzienrat Klöckner, Generaldirektor Dr. Ott und Dr.-Ing. von Siemens, die vom Treuhänder ernannten Mitglieder: Sir W. Acworth, Staatssekretär a. D. Bergmann, Präsident Bianchini, Verwaltungsrat Jadot, Generaldirektor Margot, Exz. Dr. von Miller, Eisenbahndirektionspräsident a. D. Sarre und Staatssekretär a. D. Stieler teilnahmen. Präsident Münchmeyer war am Erscheinen verhindert.

Im Auftrage des Organisationskomitees der Deutschen Reichsbahngesellschaft begrüßte das Mitglied des Organisationskomitees, Staatssekretär Vogt, die Anwesenden, teilte die Ernennungen mit, die von den anwesenden Ernannten sämtlich angenommen wurden. Als Alterspräsident übernahm Geheimrat Arnhold den Vorsitz der Versammlung, die zum Präsidenten des Verwaltungsrats einstimmig Dr. Carl Friedrich v. Siemens, zum 1. Vizepräsidenten Staatssekretär Stieler und zum 2. Vizepräsidenten Sir William Acworth wählte. Nach Erledigung weiterer geschäftlicher Förmlichkeiten schritt man zur

Wahl des Generaldirektors. Die Wahl fiel einstimmig auf den Reichsverkehrsminister und Generaldirektor des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", Oeser*). Der Satzung gemäß wählte der Verwaltungsrat einen permanenten Ausschuß, der sich aus den Herren v. Siemens, Stieler, Acworth, Bergmann, Fischer und Arnhold zusammensetzt. Die nächste Sitzung wurde auf Mittwoch, den 1. Oktober, festgesetzt.

Die Zahl der Vorschläge und Wünsche für die Besetzung von Posten im Verwaltungsrat, die an die Reichsregierung ergangen sind, war außerordentlich groß. Die Reichsregierung hat keiner Organisation ein Vorschlagsrecht einzuräumen, sondern ihre Aufgaben nur dahin auffassen können, geeignete Einzelpersönlichkeiten zu berufen. Aus den vorbereitenden Verhandlungen sei erwähnt, daß die Reichsregierung zunächst in Aussicht genommen hatte, den Präsidenten des Deutschen Landwirtschaftsrats Herrn Brandes zu ernennen, daß aber Herr Brandes wegen Überlastung gebeten hat, von seiner Person abzusehen, und die Wahl des Herrn von Batocki an seiner Stelle begrüßt hat.

Besonders eingehend ist geprüft worden, ob es nicht möglich wäre, einen Vertreter des Personals (Beamte, Angestellte, Arbeiter) der Reichsbahn zu berufen, der natürlich die allgemeinen Voraussetzungen auch hätte erfüllen müssen. Angesichts der geringen Zahl der überhaupt in Betracht kommenden Plätze hätte hierfür nur ein Platz zur Verfügung gestellt werden können. Es hat sich aber als unmöglich erwiesen, eine Persönlichkeit zu finden, die als Vertreter der bezeichneten drei Berufsgruppen in Frage kommen konnte. Auch sonst hat wegen der geringen Zahl der zur Verfügung stehenden Plätze von der Berufung von Persönlichkeiten abgesehen werden müssen, deren Mitgliedschaft im Verwaltungsrat von der Reichsregierung aufrichtig gewünscht worden wäre.

Über den Lebensberuf des Generaldirektors und einiger Mitglieder des Verwaltungsrates erfahren wir folgendes:

Rudolf Oeser, geboren zu Coswig (Anhalt), widmete sich dem Studium der Nationalökonomie und Philosophie. Er war 25 Jahre Mitglied des Redaktionskollegiums der Frankfurter Zeitung, insbesondere Redakteur des wirtschaftspolitischen Teils, und übernahm nach Ausscheiden aus dem Redaktionskollegium der Frankfurter Zeitung die politische und geschäftliche Leitung der Stettiner Ostsee-Zeitung, eines in Handelskreisen angesehenen Blattes. Schriftstellerisch hervorgetreten ist Generaldirektor Oeser durch Schriften über wirtschaftliche, handelspolitische und Verkehrsfragen. Als Mitglied gehörte er dem preußischen Landtag seit 1902 und dem Reichstag von 1907 bis 1912 an. Er ist in beiden Parlamenten durch häufige, viel beachtete Reden über wirtschaftliche und soziale Fragen hervorgetreten. Im preußischen Landtag war er Berichterstatter für den Haushalt der Handels- und Gewerbeverwaltung. Oeser war letzter Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten vom 25. März 1919 bis 23. April 1921, zu dessen Geschäftsbereich hauptsächlich die Verwaltung des preußischen Staatsbahnbesitzes gehörte. Seit 1. Juli 1921 bekleidete Oeser die Stellung als Landeshauptmann der Provinz Sachsen, seit 22. November 1922 als Reichsminister des Innern und seit 13. August 1923 als Reichsverkehrsminister.

Staatssekretär Stieler wurde 1864 als Kaufmannssohn zu Heilbronn geboren, studierte nach dem Besuch des Gymnasiums seiner Vaterstadt in Tübingen und München Rechtswissenschaft und wurde 1891 zum Gerichtsassessor ernannt. Nach kürzerer Tätigkeit als Amtsrichter (bis 1896) und als Finanzassessor bei der Württembergischen Domänendirektion (bis 1899) trat Stieler bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahn ein, wo er 1900 zum Mitglied und Finanzrat ernannt wurde. Schon 1904 wurde er als Vortragender Rat in das Reichseisenbahnamt berufen, wo er bis 1907 tätig war. In diesem Jahre rief ihn sein Heimatland in die Verkehrsabteilung des Württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, um ihn dann 1908 an die Spitze der Württembergischen Staatseisenbahnen zu stellen. In dieser Stellung war er bis zum Oktober 1919. Trotz der verhältnismäßig ungünstigen Lage der Württembergischen Staatsbahnen gelang es ihm, die finanziellen Ergebnisse günstig zu gestalten, ohne dabei den Ausbau und die Ausrüstung des Netzes zu vernachlässigen. Aber neben der Sorge um das eigene Netz beschäftigte ihn schon damals der Gedanke einer engeren Zusammenfassung der Deutschen Staatseisenbahnen, und an der Schaffung beispielsweise des Staatsbahnwagenverbandes hatte er hervorragenden Anteil. Während des Weltkrieges reifte dann bekanntlich der Gedanke einer engeren Betriebsmittel- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen, Württemberg und Baden, und auch bei dem Plane, diese Gemeinschaft auf die gesamten deutschen Bahnen auszudehnen (Heidelberger Programm) war Stieler besonders beteiligt. Nach dem Zusammenbruch wirkte er bei der Ausgestaltung der Eisenbahnbestimmungen in der Weimarer Verfassung mit.

Es war deshalb verständlich, daß die Reichsregierung, als sie im Jahre 1919 ein besonderes Reichsverkehrsministerium bildete und damit die Leitung der Verreichlichungsverhandlungen in die Hand nahm, den bisherigen Staatsrat Stieler zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium ernannte. Die um ein Jahr vordatierte Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen ist Stielers Werk. Mit dem Inkrafttreten der Verreichlichung begann dann die eigentliche aufbauende Tätigkeit innerhalb der Reichsbahn. Die überragende Stellung der preußischen Verwaltung in der neuen Organisation hat Stieler ebenso erkannt und berücksichtigt, wie die Erhaltung der Eigenart der einzelnen Verwaltungen.

Die Wirtschafts- und Finanzfragen standen für ihn obenan. Als Vorsitzender des neu geschaffenen Reichseisenbahnrats und infolge seiner steten Fühlung mit den großen Verbänden und den führenden Männern der Wirtschaft behielt er dauernd den Einblick in die Bedürfnisse der Wirtschaft, namentlich auf tariflichem Gebiete. Die Staffeltarife und die neuen Ausnahmetarife der Reichsbahn sind unter seiner Mitwirkung entstanden und entwickelt worden. Aber diese Sorge für die Wirtschaft hinderte ihn nicht, die Ausgleichung der Ausgaben durch die Einnahmen, d. h. die Bilanzierung des Budgets, zu erstreben und an ihr, nachdem am 1. Januar 1922 das Ziel erreicht war, festzuhalten, bis der Ruhreinbruch den Erfolg wieder aufhob. Währungsfragen beschäftigten ihn in letzter Zeit besonders stark, und die Mitarbeit an den am 1. November 1923 zur Einführung gelangten Goldtarifen gehörte zu seinen letzten dienstlichen Aufgaben.

Die Wiederanknüpfung der internationalen Beziehungen hat er besonders gefördert; in Genua war er der Reichsregierung ein unentbehrlicher Berater in Verkehrsfragen, und in der neugegründeten Union vertrat er die Reichsbahn 1922 auf der Konferenz zu Paris.

Staatssekretär a. D. Carl Bergmann wurde am 20. April 1874 in Sömmerda geboren, absolvierte das Gymnasium in Schulpforta Ostern 1892, studierte Jura in Genf, Straßburg und Berlin, und wurde 1900 Gerichtsassessor. Er trat nach kurzer Beschäftigung bei den Gerichten Januar 1901 zur Deutschen Bank über. Arbeitete bei der Generaldirektion der Anatolischen Eisenbahn in Konstantinopel von September 1901 bis Ende Dezember 1902, ging dann zum praktischen Studium der amerikanischen Eisenbahnen nach den Vereinigten Staaten, arbeitete bei der Southern Pacific Eisenbahn in San Francisco und New Orleans, bereiste die gesamten Vereinigten Staaten und war von Januar bis Mai 1904 in der Generaldirektion der Harriman Linien in New York tätig, besonders in Tarif- und Finanzfragen. Kehrte dann zur Deutschen Bank zurück, wo er bis 1914 als stellvertretender Direktor hauptsächlich die Finanzierung von überseeischen Eisenbahnen, Hafenbauten, Kanalarbeiten usw. bearbeitete. Bergmann war dann Direktor der Santa Catharina-Eisenbahn (Südbrasilien) und der Aktiengesellschaft für Überseeische Bauunternehmungen. Er wurde während des Krieges als Finanzberater in das Reichsschatzamt berufen, nahm als Vertreter des Reichsfinanzministeriums an der Konferenz in Versailles teil und wurde am 31. Juli 1919 als Vorsitzender der Deutschen Kriegslastenkommission zum Unterstaatssekretär, später zum Staatssekretär ernannt. In dieser Eigenschaft vertrat er vom 1. September 1919 bis 31. August 1921 in Paris die Reichsregierung bei der Reparationskommission. Nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst unternahm er für die Deutsche Bank als Mitglied des Aufsichtsrats 1921 und 1923 mehrmonatige Reisen nach den Vereinigten Staaten, war aber im übrigen von Anfang 1922 an bis jetzt ständig als nicht offizieller Vertrauensmann der Deutschen Regierung in Reparationsfragen tätig und nahm als solcher an allen internationalen Konferenzen und Verhandlungen teil. Er wurde im April 1924 als Vertreter der Deutschen Regierung Mitglied des Organisationskomitees für die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ist seit dem 1. Juli 1924 Teilhaber des Bankhauses Lazard Speyer-Ellissen in Frankfurt (Main).

Dr.-Ing. Otto Blum, ord. Professor für Eisenbahnwesen und Städtebau an der Technischen Hochschule Hannover, ist ein Enkel des Freiheitskämpfers Robert Blum, Sohn des Geheimrats Blum, eines bekannten Eisenbahnfachmannes. Er ist am 1. September 1876 geboren. Nach Ablegung des Abiturientenexamens am Gymnasium zu Trier (1895) Studium an der Technischen Hochschule Charlottenburg (Bauingenieurwissenschaften und Volkswirtschaftslehre). Als Regierungsbaumeister (1900—1906) war er im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin im Betrieb und Bau tätig. Während dieser Jahre machte er ausgedehnte Studienreisen in Europa und dem näheren Orient und eine einjährige Reise um die Welt zum Studium des Verkehrswesens, namentlich der Eisenbahnen. 1906 wurde Blum als Professor des Eisenbahnwesens an die Technische Hochschule Hannover berufen; die Lehrgebiete umfassen hauptsächlich Verkehrspolitik, Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen und Städtebau. An den großen Wettbewerben (Generalbebauungspläne für Berlin, Düsseldorf, Breslau, Hafen Trälleborg) hat er mit hohem Erfolg teilgenommen.

*) Der Herr Reichspräsident hat die Wahl bestätigt.

— Aufsicht über die Privatbahnen. Seit dem 1. d. M. werden die Angelegenheiten der Privatbahnaufsicht, die bisher unter der Firma „Der Eisenbahnkommissar" behandelt worden sind, unter der Firma „Reichsbahndirektion — Privatbahnaufsicht —" erledigt.

An der Bestimmung, wonach die Präsidenten der Reichsbahndirektionen zu ständigen Kommissaren bestellt sind, wird hierdurch nichts geändert, ebensowenig tritt im Kreise der von ihnen selbst oder von ihren Vertretern usw. zu bearbeitenden Geschäfte eine Aenderung ein.

— Zur Erhöhung der Beamten- und Angestelltenbezüge. Der Reichsminister der Finanzen empfing am 27. September die Vertreter der Spitzenorganisationen, die wegen einer Erhöhung der Bezüge der Reichsbeamten und Angestellten vorstellig wurden. Nach eingehender Erörterung der Lage der Beamten und Angestellten, der allgemeinen Wirtschaftslage und der Finanzlage des Reiches sowie aller übrigen in Betracht kommenden Verhältnisse konnte der Reichsfinanzminister bei voller Würdigung der Ausführungen der Organisationsvertreter zurzeit eine Erfüllung der vorgetragenen Wünsche nicht in Aussicht stellen. Insbesondere würde zu einer Zeit, wo von der Reichsregierung auf allen Gebieten ein Preisabbau erstrebt, die Umsatzsteuer und die Eisenbahntarife herabgesetzt, die Kohlenpreise und Bankprovisionen ermäßigt würden, eine Erhöhung der Beamtenbezüge diesem Bestreben geradezu entgegenwirken. Es sei auch eine wirtschaftliche und finanzielle Unmöglichkeit, auf der einen Seite die Einnahmen des Reiches durch Herabsetzung der Umsatzsteuer und der Eisenbahntarife zu verringern, und auf der anderen Seite durch Gehaltserhöhungen die Ausgaben zu vermehren. Schließlich dürften unmittelbar vor Aufnahme der Tätigkeit der demnächst zu errichtenden Goldnotenbank keine Maßnahmen getroffen werden, deren Rückwirkung auf die endgültige Goldwährung sich nicht übersehen lasse.

— Das Kündigungsverhältnis der Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Von unterrichteter Seite wird der Telegraphen-Union mitgeteilt: In Nr. 116 der „Roten Fahne" vom 27. September 1924 wird behauptet, daß der Entwurf einer Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft die Reichsbeamten zu Privatangestellten mit vierzehntägiger Kündigung mache. Diese Behauptung ist eine Unwahrheit. Die Reichsbeamten, die jetzt Reichsbahnbeamte werden, bleiben lebenslänglich angestellt, wenn sie es schon waren. Neue Beamte werden nach den gleichen Grundsätzen wie bisher, also in der Regel lebenslänglich, angestellt. Gewisse Beamte können, wie bisher, auf Kündigung angestellt werden, wobei die spätere lebenslängliche Anstellung bei gewissen Gruppen nach einer Bewährungsfrist von einigen Jahren erfolgt. Für die Beamten, die bisher schon im Kündigungsverhältnis stehen, muß die Personalordnung natürlich auch die Kündigungsfristen regeln. Nach dem Entwurf soll die Kündigungsfrist der nicht lebenslänglich angestellten Beamten des unteren Dienstes von vierzehn Tagen auf einen Monat verlängert werden.

— Luftgebremste Güterzüge. Bis zum 1. April 1925 sollen sämtliche in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn eingestellten Güterwagen der Privat- und Kleinbahnen mit vollständiger Luftleitungsausrüstung versehen werden. Es dürfte daraus zu schließen sein, daß vom bezeichneten Tage ab sämtliche Güterzüge mit durchgehender Bremse gefahren werden sollen.

— Zusammenlegung von Eisenbahn-Ausbesserungswerken. Die Eisenbahn-Ausbesserungswerke Berlin 1 und 2 sind zu einem Werke zusammengelegt, das die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk Berlin" führt.

— Amtliche periodische Druckschriften. Mit der Umstellung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn auf Grund des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geht die Herausgabe des Archivs für Eisenbahnwesen auf die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin über.

Die bisher von den Reichsbahndirektionen und dem Eisenbahn-Zentralamt herausgegebenen Amtsblätter, Mitteilungen und Nachrichtenblätter sowie das Eisenbahn-Nachrichtenblatt des Reichsverkehrsministers, Zweigstelle Bayern in München, die bisher Organe der Deutschen Reichsbahn waren, sind in Zukunft solche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Anordnungen und Mitteilungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft werden in einem besonderen Blatte mitgeteilt werden. Die Herausgabe des „Reichsverkehrsblatts, Abt. A: Für Eisenbahnen" geht auf die künftige Aufsichtsbehörde über.

— Verkehr mit der Regie. Nach Aufhebung der Paß- und Zollkontrollstationen beim Übergang in das besetzte Gebiet genügt zur Einreise zwar ein von der Heimats-Polizeibehörde ausgestellter Personenausweis. Die Ausgabe von Fahrkarten und die Abfertigung von Gepäck nach Regiestationen ist aber nach wie vor unzulässig. Im Durchgangsverkehr durch die Regie ist die direkte Abfertigung von Personen und Gepäck auf den nordfranzösischen, holländischen, belgischen und englischen Verkehr beschränkt.

— Die Beamtenratswahlen bei der Reichsbahn. Das Ergebnis der Beamtenratswahlen bei der Reichsbahn, die am 5. September stattgefunden haben, liegt nunmehr vor. In runden Zahlen verteilen sich die abgegebenen Stimmen für den Hauptbeamtenrat wie folgt: Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter 99 500 (6 Sitze); Deutscher Eisenbahner-Verband 31 800 (2 Sitze); Gewerkschaft deutscher Eisenbahner 59 500 (4 Sitze); Gewerkschaft der Reichsbahnbeamten 58 300 (4 Sitze); Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten 16 600 (1 Sitz). Die beiden erstgenannten Verbände gehören zu den freien Gewerkschaften (A. D. G. B.); die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner ist ein Teil des christlichen Deutschen Gewerkschaftsbundes (D. G. B.); die beiden letztgenannten Gewerkschaften sind dem Deutschen Beamtenbund angeschlossen.

— Der Schnellzugverkehr zwischen Berlin und Wien über Passau wird vom 5. Oktober 1924 ab durch schnellere Durchführung der D-Züge 156/406 und 405/155 wesentlich verbessert. Außer einer nicht unerheblichen Verringerung der Fahrzeiten tritt eine Abkürzung der Zollaufenthalte in Passau von 110 und 95 Minuten auf 50 und 40 Minuten ein. Im ganzen beträgt die Beschleunigung in beiden Richtungen je 2 Stunden 10 Minuten. Hierdurch vermindert sich die Reisedauer von Berlin bis Wien von 19 Stunden 20 Minuten auf 17 Stunden 10 Minuten und von Wien nach Berlin von 19 Stunden 3 Minuten auf 16 Stunden 53 Minuten. Die Züge erhalten folgende Lage: Berlin Anh. Bf. ab 9.30 nachm., Wien Westbf. an 2.40 nachm. und Wien Westbf. ab 4.15 nachm., Berlin Anh. Bf. an 9.08 vorm.

— Ermäßigung der Anschlußgleisgebühren. Mit Wirkung vom 18. September ab sind die Anschlußgebühren für Privatgleisanschlüsse um 10% ermäßigt worden. Da außerdem dem Antrag des Reichsverbandes der Deutschen Industrie entsprechend die Anschlußgebühren wieder wie früher spitz zu berechnen sind, d. h. die Abrundung erst bei der Endgebühr und nicht bei der Kilometerstaffelgebühr durchzuführen ist, wird in verschiedenen Fällen eine größere Herabsetzung als 10% eintreten.

— Die neuen Reichsbahngesetze. Der ganze Umfang der Fragen, die die Überführung der Reichsbahn in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betreffen, wird von den Ministerialräten im Reichsverkehrsministerium, Geheimen Regierungsrat Dr. Sarter und Dr. Kittel, in einer zusammenfassenden Darstellung behandelt werden, die im Oktober d. J. im Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW. 48 (Otto Stollberg & Co.), erscheinen wird unter dem Titel: „Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken auf Grund der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924, der Gesellschaftssatzung, des Reichsbahnpersonalgesetzes und aus der geschäftlichen Praxis heraus dargestellt."

Das Buch ist in erster Linie für die eigene Verwaltung geschrieben auf Grund unmittelbarer Teilnahme der Verfasser an den Beratungen im Organisationskomitee und bei den parlamentarischen Verhandlungen. Sämtliche organisatorische Umstellungen, die bis zum Inkrafttreten der Gesellschaft am 7. Oktober d. J. vorgenommen werden, werden in die Schrift hineinverarbeitet.

Der Preis des Buches beträgt 8,50 Gm. Der Verlag gewährt hierzu 25 % Nachlaß, der auch für die Bestellungen der Bediensteten gilt, die durch Vermittlung ihrer Verwaltung erfolgen.

— Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Das Geschäftsjahr 1923/24 schließt mit einem Überschuß von 701 522,3 Bill. Mark ab, der als Ausgleichsposten in der Bilanz gebucht wird. Durch die Unterbindung des Verkehrs zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet trat ein starker Rückgang des Güterverkehrs auf den Bahnen des unbesetzten Gebietes ein, während die im besetzten Gebiet gelegenen Nebenbahnen der Gesellschaft während des größten Teils des Geschäftsjahres stilliegen mußten; auch nach Einführung des Regiebetriebes konnte sich auf den wieder in Betrieb gesetzten Nebenbahnen kein nennenswerter Personen- und Güterverkehr entwickeln. Die ungünstigen Verhältnisse wurden durch den Zusammenbruch der deutschen Währung wesentlich verschärft. Die Lage besserte sich erst mit der Stabilisierung der Währung. Die Goldbilanz, deren Aufstellung noch verschoben werden mußte, wird die Vermögenslage der Gesellschaft ergeben.

— **Der Rundfunk im Dienste der Eisenbahn.** Wie der „Funk“ berichtet, verbreitet seit kurzem der Rundfunksender in Frankfurt (Main) alle Mitteilungen der Reichsbahnverwaltung über Fahrplanänderungen und Ergänzungen, Zugausfälle und sonstige Verkehrsangelegenheiten. Das Verfahren ist nicht nur bequem für das Publikum, sondern sichert vor allem das Bekanntwerden der Änderungen, da die hierfür bestimmten Aushänge und Veröffentlichungen nicht immer gelesen werden.

— **Jubiläum des „Seedienstes Danzig-Ostpreußen“.** Die Schnelldampferlinie Swinemünde-Danzig (Zoppot)-Pillau hat am 26./27. September eine Rekordfahrt zu verzeichnen. Von den insgesamt über 1800 Fahrten auf der Linie seit Kriegsende führte der bekannte Bräunlich-Dampfer „Odin“ in jenen Tagen seine 500. Fahrt aus. Das Spiel des Zufalls hat es gewollt, daß diese Fahrt zugleich die 100. Fahrt ist, bei der er nach dem erweiterten Fahrplan Danzig-Neufahrwasser (bzw. Zoppot) anläuft. Anfang Oktober tritt der Schnelldampfer „Herta“ mit weiter verbessertem Fahrplan in den Dienst ein.

— **Reichskursbuch.** Die Winterausgabe 1924/25 des Reichskursbuches wird, da der Winterfahrplan erst am 5. Oktober in Kraft tritt, in den ersten Tagen des Oktober erscheinen. Der Preis ist wieder auf 7 Rentenmark für das Stück festgesetzt worden.

— **Das Ende der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten.** Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, die bisher nach den Absplitterungen verschiedener Eisenbahnerverbände von der Reichsgewerkschaft die Hauptstütze der letzteren war, hat kürzlich auf ihrer Generalversammlung in Braunschweig nach überaus heftigen Erörterungen mit 137 gegen 103 Stimmen ihren Austritt aus der Reichsgewerkschaft beschlossen. Dieser Schritt der Lokomotivführer beansprucht, wie die B. B.-Ztg. bemerkt, ein über den Rahmen der Gewerkschaftsfragen hinausgehendes Interesse. Praktisch bedeutet er nämlich das Ende der einst so mächtigen und einflußreichen Reichsgewerkschaft, der jetzt nach dem Ausscheiden der Gewerkschaft der Lokomotivführer nur noch kümmerliche Reste verbleiben. Das Interessante dabei ist übrigens die gleichzeitig vollzogene Trennung der einstigen Führer des großen Eisenbahnerstreiks, Menne und Scharfschwerdt, von denen der letztere bekanntlich der Lokomotivführergewerkschaft angehört und nun mit ihr die Reichsgewerkschaft verlassen wird.

— **Tagung des Weserbundes.** Die Hauptversammlung fand am 18. September in Hameln statt. Von besonderem Interesse waren dabei die vom Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialrat Weidner, abgegebenen Erklärungen über den Plan der Weserkanalisierung zwischen Minden und Bremen und den Stand der Verhandlungen zu seiner Verwirklichung. Er bezeichnete den Plan als eine besonders dringliche wasserwirtschaftliche Aufgabe, hob die große Bedeutung des erheblichen Kraftgewinns hervor und gab zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß der Plan recht bald verwirklicht werde.

In der anschließenden Tagung der Freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten sprach Oberregierungsbaurat Weber, Coblenz, über eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland durch das Wesergebiet. Er zeigte an Hand umfangreichen Zahlenmaterials, daß die günstigste Eisenbahnverbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Reiches durch das Weser- und Werratal führt. Bisher ist aber der größte Teil der Weser infolge der politischen Zersplitterung nur von einigen den Strom kreuzenden Bahnlinien berührt. Durch Ausbau und Verbindung der vorhandenen Uferstrecken läßt sich eine neue Weserbahn herstellen, die durch Vermeidung verlorener Steigungen erhebliche Betriebskosten jährlich spart. Voraussichtlich werden diese Ersparnisse allein Verzinsung und Amortisation einer solchen neuen Bahn decken. Die Angelegenheit wurde wegen der mannigfachen lokalen Wünsche dem Ausschuß des Weserbundes überwiesen.

— **Deutsch-englischer Luftverkehr.** Der Chef des englischen zivilen Luftfahrwesens, General Branker, hatte am 25. September 1924 längere Besprechungen im Reichsverkehrsministerium. Die Verhandlungen hatten die Fortsetzung und Weiterentwicklung des deutsch-englischen Luftverkehrs zum Gegenstande. Auf beiden Seiten war die Aussprache durch den Wunsch beherrscht, die bestehenden politischen Schwierigkeiten nach Möglichkeit zu überbrücken. Die Verhandlungen eröffnen die Aussicht, daß die luftpolitische Lage in nächster Zeit eine gewisse Entlastung erfahren wird.

— **Hotel-Wohnungsnachweis auf dem Leipziger Hauptbahnhof.** Wie bereits in Nr. 24, S. 453, mitgeteilt, hat das Internationale Verkehrsbüro auf dem Leipziger Hauptbahnhof einen Nachweis von Hotel- und Privatzimmern eingerichtet. Durch die engen Beziehungen des Verkehrsbüros als der amtlichen Verkehrsstelle des Leipziger Messeamtes mit dem Norddeutschen Lloyd ist der Wohnungsnachweis in der Lage, auch in Städten, in denen keine derartige Einrichtung besteht, dem Reisenden Unterkunft im voraus zu bestellen. Der Wohnungsnachweis ist der Deutschen Verkehrshilfe G. m. b. H. in Hamburg angeschlossen, deren Organisation die Einrichtung des Hotelnachweises von und nach anderen Städten in Deutschland eingeführt hat. — Auch einen bahnamtlichen Fahrkartenverkauf hat das Internationale Verkehrsbüro am 1. Oktober auf dem Leipziger Hauptbahnhof eingerichtet. Der Verkauf umfaßt alle amtlichen Fahrkarten der Ost- und Westseite des Leipziger Hauptbahnhofs einschließlich der Sonntags-Rückfahrkarten und zahlreicher Auslandskarten.

— **Die Kölner Herbstmesse** (14. bis 19. September) ist vorüber. Sie hatte ihre Ausstellungshallen an Zahl gegenüber der Frühjahrsmesse noch vermehrt, um so den Andrang von Ausstellern besser befriedigen zu können. Bei einer Großmesse trägt die Eisenbahnverwaltung nicht unwesentlich zum Gelingen der Veranstaltung bei. Sie muß die Ausstellungsgüter alle so rechtzeitig heranschaffen, daß die Stände zum Messebeginn vollständig ausgerüstet sind. Da sich auf dem Kölner Messegelände in der Woche vom 30. August bis 7. September eine landwirtschaftliche Ausstellung befand, auf der landwirtschaftliche Maschinen, landwirtschaftliche Erzeugnisse und ausgewählte Zuchttiere aller Art ausgestellt waren, mußten gegen die abfließenden Massen von Ausstellungsgütern die Messegüter herangeführt werden, und zwar in einer Zeitspanne von nur wenigen Tagen. Der Eisenbahn ist es gelungen, allen aufkommenden Verkehr dieser Art glatt zu bewältigen.

Im Personenverkehr waren ebenfalls Höchstleistungen auszuführen. Durch Einlegung von Sonderzügen, Fahren von Vor- und Nachzügen und Verstärkung der planmäßigen Züge konnten alle Messebesucher bequem herangefördert werden. Der Bahnhof Köln-Deutz, der vor dem Kriege unter Aussicht auf eine gewaltige Steigerung des Eisenbahnverkehrs in Köln zur Entlastung des Kölner Hauptbahnhofes entstanden, dem aber infolge der Ungunst der Nachkriegszeit doch nicht der zugedachte Verkehr zugeflossen war, hat nunmehr eine neue Aufgabe erhalten. Er ist Messebahnhof und Ausstellungsbahnhof geworden. In unmittelbarer Nähe des Messegeländes gelegen, ist er dazu berufen, alle auswärtigen Besucher des Messegeländes aufzunehmen. Hierzu eignet er sich auch infolge seiner großzügigen Anlagen vorzüglich. Gleich wie auf dem Hauptbahnhofe können hier alle Köln berührenden Züge behandelt werden. Es besteht Fahrgelegenheit rechtsrheinisch in den Richtungen: Düsseldorf, Elberfeld, Berg.-Gladbach, Hoffnungsthal, Siegen, Niederlahnstein, und nach der linken Rheinseite in den Richtungen: Coblenz, Trier, Aachen, M.-Gladbach und Neuß. Also jeder auswärtige Messebesucher kann durchgehend nach und von Köln-Deutz fahren. Neben der Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks kann auch die Behandlung des Expreßgutes usw. glatt ausgeführt werden. Die Nähe des Ankunfts- bzw. Abfahrtsbahnhofs beim Messegelände bedeutet natürlich für alle Besucher eine angenehm empfundene Erleichterung.

An besonderem Eisenbahnmaterial war auf dieser Messe im Gegensatz zur Frühjahrsmesse wenig ausgestellt; das erklärt sich daraus, daß viele Hersteller solcher Artikel wohl ihre Güter zur Eisenbahntechnischen Tagung nach Berlin und den damit verbundenen Ausstellungen geschafft haben.

Die Messekonjunktur muß im allgemeinen leider als sehr mäßig bezeichnet werden. Dies hängt mit der ungünstigen Wirtschaftslage, sowohl in Deutschland als auch in der ganzen Welt, zusammen. Bedauerlicherweise wird also diese Messe auch dem stillen Eisenbahnverkehr keinen besonderen Transportzustrom bringen.

Zum Schluß noch einige Zahlen über den mit der Messe zusammenhängenden Eisenbahnverkehr: An Sonderzügen wurden in den Messetagen nach und von Köln 92 Züge gefahren. An Fahrkarten wurden in der gleichen Zeit in Köln-Hbf. 193 485 Stück und in Köln-Deutz 25 830 Stück verkauft und dafür 577 202 ℳ bzw. 44 782 ℳ erlöst. Eine große Anzahl Messereisende wurden in den beiden Bahnhöfen aber nicht behandelt, weil sie auf die öffentlichen Anregungen in der Presse hin bereits in Köln mit Rückfahrkarten versehen eintrafen. Im ganzen genommen war der Verkehr gegenüber der Frühjahrsmesse zurückgegangen, was daran lag, daß das Messeamt den Besucherkreis durch Einführung des Interessentenausweises beschränkte, um so die störenden „Seh“leute fernzuhalten.

— **Präsidentenwechsel.** Zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Stettin ist der Reichsbahndirektionspräsident Lohse, bisher Trier, ernannt worden. Reichsbahn-Direktionspräsident

Lohse, 1872 in Frankfurt (Main) geboren, widmete sich nach Ablegung der Reifeprüfung auf dem Humboldt-Gymnasium in Berlin dem Studium des Bauingenieurwesens auf der technischen Hochschule zu Charlottenburg und bestand 1896 die erste, 1900 die zweite Staatsprüfung im Eisenbahnwesen, die letztere mit Auszeichnung. 1899 erhielt er den zweiten Preis im Schinkelwettbewerb des Architektenbewerbs zu Berlin. 1901 bis 1903 war er als Bauinspektor bei der Ostasiatischen Besatzungsbrigade in Schanghai und Tsingtau tätig. Von 1904 bis 1908 wurde er als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin beschäftigt, 1908 wurde er Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 zu Halle, 1912 Regierungs- und Baurat und Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover und war als solcher von 1914 bis 1919 Betriebschef der Linienkommandantur Hannover. Im Juni 1919 zum Oberbaurat ernannt, war er kurze Zeit bei der Direktion Köln tätig und wurde Ende dieses Jahres mit der Führung der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin betraut. In letzterer Stellung hatte er schwierige Betriebsaufgaben bei dem Wiederaufbau des deutschen Eisenbahnbetriebes zu lösen und den umfangreichen Sonderverkehr für die Abstimmung in Ost- und Westpreußen durchzuführen und für Oberschlesien vorzubereiten. Im August 1920 wurde er zum Eisenbahndirektionspräsidenten in Trier ernannt. Im Februar 1923 von der Rheinlandkommission aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen, siedelte er mit der Direktion nach Gießen über. Vor kurzem mit der Führung der Reichsbahndirektion Stettin beauftragt, ist er jetzt endgültig zum Präsidenten dieser Direktion ernannt worden.

Zu seinem Nachfolger in Trier ist der Geh. Regierungsrat Dr. Adolf Sarter, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, als Präsident ernannt worden.

Dr. Sarter ist 1881 im Landkreise Aachen geboren, besuchte das dortige Gymnasium und studierte Rechtswissenschaft und Volkswirtschaft. Nach bestandenem Assessorexamen arbeitete er kurze Zeit bei der Stadtverwaltung Aachen. 1908 trat er in den Dienst der ehemals preußischen Staatseisenbahnverwaltung, war bis 1914 bei der Eisenbahndirektion Köln beschäftigt und bekleidete dann die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts in Coblenz. 1918 erfolgte seine Berufung in das damalige preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Er bearbeitete hier die im Zusammenhange mit der Demobilmachung stehenden Finanzfragen und wirkte bei der Ausarbeitung der die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen der Weimarer Verfassung und bei der Verreichlichung der Ländereisenbahnen mit. Vorübergehend war er dann in der Industrie und Presse tätig.

Im Reichsverkehrsministerium hatte Dr. Sarter anfangs das Pressereferat und bearbeitete dann die Angelegenheiten der gesamten Organisation, wie auch mit dem Reparationsproblem zusammenhängende Fragen. Besonders beschäftigte ihn in letzter Zeit die Umgestaltung des Reichsbahnunternehmens. Er wirkte maßgebend bei der Fassung der neuen Reichsbahngesetze und der im Fluß befindlichen Neugestaltung mit. Auch auf schriftstellerischem Gebiete ist Dr. Sarter vielfach hervorgetreten. In der philosophischen Fakultät der Universität Berlin ist ihm kürzlich von dem preußischen Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung ein Lehrauftrag über Verkehrswesen erteilt worden.

Die Leitung der Reichsbahndirektion Essen, die durch Ernennung des früheren Präsidenten Jahn zum Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium freigeworden war, ist dem seitherigen Präsidenten der Reichsbahndirektion Oppeln, Julius Dorpmüller übertragen worden. Präsident Dorpmüller ist 1869 in Elberfeld geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Aachen und dem Studium des Ingenieurbaufachs an der dortigen Technischen Hochschule bestand er 1893 die Bauführerprüfung und 1898 die Baumeisterprüfung. Anschließend war er dann in der ehemals preußischen Staatseisenbahnverwaltung tätig. 1907 wurde er beurlaubt und trat als Vorstand des technischen Büros in den Dienst der Schantung-Eisenbahn in Tsingtau. 1908 wurde er Chefingenieur der Kaiserlich Chinesischen Staatsbahn Tientsin-Pukow (700 km), die durch die chinesische Regierung aus Mitteln einer durch die Deutsch-Asiatische Bank gegebenen deutschen Anleihe ausgeführt wurde. Er arbeitete an dem Abschluß einer neuen deutschen Anleihe für die Linie Hankow-Szechuan (600 km) und an der Konzession zum Bau der Strecken Kaumi-Stschoufu (300 km) und Tetschou-Taokou (250 km) mit. 1917 wurde er wegen der Kriegserklärung Chinas des Dienstes enthoben und kehrte 1918 als Flüchtling über die Mandschurei, Sibirien und Rußland nach Deutschland zurück. Im Feldeisenbahnwesen war er bei der Organisation der transkaukasischen Eisenbahnen tätig. 1919 wurde er dann Streckendezernent bei der Reichsbahndirektion Stettin und bautechnischer Oberbaurat bei der Reichsbahndirektion Essen. 1922 wurde er zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Oppeln ernannt. Präsident Dorpmüller war schon seit einiger Zeit mit der Führung der Reichsbahndirektion Essen beauftragt, deren Präsident er jetzt geworden ist.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind ernannt: zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Trier, zurzeit in Gießen, der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Dr. jur. Sarter in Berlin; zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Oppeln der Abteilungsdirektor Hermann Meyer in Erfurt unter Versetzung nach Oppeln.

Versetzt sind: die Präsidenten einer Reichsbahndirektion Lohse in Trier als Präsident zur Reichsbahndirektion Stettin und Dorpmüller in Oppeln als Präsident zur Reichsbahndirektion Essen, zurzeit in Hamm (Westf.), die Oberregierungsbauräte Senst in Halle (Saale) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Erfurt, Frevert in Coblenz als Mitglied zur Reichsbahndirektion Altona und Liebetrau in Hannover als Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, die Regierungsbauräte Hülsner in Halle (Saale) als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Geestemünde, Heyne in Halberstadt als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Nordhausen, August Sauer in Erfurt als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover, Egert in Magdeburg, van Biema in Lüneburg und Manker in Luckenwalde als Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Hauenschild in Hannover als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Lüneburg, Lorenz in Freienwalde (Oder) als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Stettin, Brinkmann in Hamm (Westf.) als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Bad Oldesloe, Schnell in Celle als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Halle (Saale), Pohland in Goslar als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Erfurt, Geiges in Stettin zur Reichsbahndirektion Schwerin (Meckl.), Rasch in Magdeburg als Vorstand zum Eisenbahn-Maschinenamt Torgau und Draeger in Brandenburg West zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, die Regierungsräte von Beck in Mainz als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover und Dr. jur. Karl Schubert in Hannover zur Reichsbahndirektion Elberfeld, die Regierungsbaumeister Galle in Düsseldorf in den Bezirk der Reichsbahndirektion Breslau und Bothe in Berlin (Zentralamt) zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk 2 Darmstadt.

Übertragen ist: dem Regierungsrat Höfler in Lauda die Stellung als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion Lauda.

Österreich.

— **Die Durchrechnung der Südbahntarife.** Die amtlichen Arbeiten für die Durchrechnung der Südbahntarife im Personen- und Güterverkehre der Bundesbahnen sind bereits in vollem Zuge. Die einheitliche Tarifierung setzt vor allem einen durchgerechneten Kilometerzeiger für das ganze Netz der Bundesbahnen, einschließlich der früher von der Südbahn betriebenen Strecken, voraus. An der Fertigstellung dieses neuen Kilometerzeigers wird eifrig gearbeitet. Die Durchrechnung der Tarife müßte nach dem Geltungsbeginn des neuen Tarifs begreiflicherweise einen Einnahmeausfall nach sich ziehen — man veranschlagt ihn in Verfrachterkreisen auf rund 4 % oder etwa 100 Milliarden Kronen für das gesamte Netz —, wenn die jetzige Tariftafel bei ihrer Neuaufstellung nicht entsprechende Abänderungen erfahren würde. Bei der Durchrechnung der Tarife im Bundesbahn- und Südbahnverkehr wird im übrigen der Verkehr der Wiener Verbindungsbahn zu berücksichtigen sein. Trotz der Notwendigkeit all dieser Arbeiten wird ihr Abschluß doch schon bis zum Jahresschlusse gewärtigt, so daß es möglich sein wird, den neuen Personen- und Gütertarif bereits mit 1. Januar 1925 in Geltung treten zu lassen.

— **Der Rechnungsabschluß der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für 1923.** Nach Vornahme von Wertabschreibungen im Betrage von 307 981 000 K. sowie einer Rücklage für den Erneuerungsfonds im Sinne des Bundesgesetzes Nr. 117 vom 17. Februar 1922, Artikel II im Betrage von 16 000 000 000 Kr., ferner nach Beteiligung des Schiffe-Assekuranzfonds mit 500 000 000 K. und einer Zuweisung zugunsten der Altpensionäre im Betrage von 750 000 000 K. erübrigt für das Jahr 1923 ein Reingewinn von 8 565 207 900 K. Es wurde beschlossen, der Generalversammlung der Aktionäre vorzuschlagen, nach satzungsmäßiger Beteiligung des Reservefonds mit 1 681 966 500 Kronen und nach Ausscheidung der auf die Administration entfallenden Tantieme mit 336 393 300 K. eine Dividende von 25 200 K. für die Aktie, das ist 5 499 900 000 K. sowie an die Genußscheinbesitzer 548 615 000 K., das ist 21 944.60 K. für den Rententeil zur Verteilung zu bringen und den verbleibenden Restbetrag von 498 333 100 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Zahlen des Rechnungsabschlusses weisen, so wie im Vorjahre, sowohl in den Einnahmen wie in den Ausgaben namhafte Steigerungen auf, welche zum Teil auf die gegenüber den früheren Jahren erst 1923 voll zur Auswirkung gelangte Entwertung der österreichischen Krone sowie auf Wertverminde-

rung der ungarischen Krone und der deutschen Reichsmark zurückzuführen sind.

Das ausgewiesene Reinerträgnis von 8 565 207 900 K. gegen 3 721 234 270 im Vorjahre setzt sich zusammen: Aus dem Saldovortrag mit 143 917 200 K., aus dem Erträgnis der Fünfkirchner Steinkohlenwerke mit 3 836 257 600 K. gegen 632 284 473 Kronen im Jahre 1922 sowie aus Einnahmen des Zentraldienstes, Kursdifferenzen, Zinsen usw. mit 6 934 382 600 K.

Das Roherträgnis des Schiffahrtsdienstes beziffert sich auf 27 393 240 600 K. gegen 11 475 217 683 im Vorjahre, dem jedoch nachfolgende Posten gegenüberstehen, und zwar: für Steuern und Gebühren 4 885 169 400 K., für Pensionen, Unterstützungen usw. 8 080 621 400 K., für eine einmalige außerordentliche Zuwendung an die Altpensionäre 750 000 000 K., für Wertabschreibungen und Erneuerungsfonds 16 015 838 300 K.

Die Betriebsrechnung der Schiffahrt schließt mithin mit einem Verlust von 2 338 388 200 K. gegenüber einem Verluste von 916 365 754 K. im Vorjahre.

Die Betriebsrechnung der Mohacs-Pécser Eisenbahn weist einen Verlust von 241 400 K. gegen 9 054 700 K. im Jahre 1922 aus.

Den obigen Betriebsergebnissen stehen noch Ausgaben gegenüber für Zinsen der Anlehen und sonstige Zentralspesen mit 10 719 900 K. gegen 17 593 040 K. im Jahre 1922.

Unter den Ausgaben im Schiffahrtsbetriebe nehmen wieder die Personalkosten den breitesten Raum ein. Diese belaufen sich im Schiffahrtsdienste im Jahre 1923 auf 61 681 321 409 K. gegen 24 515 711 411 K. im Jahre 1922. Ähnliche Steigerungen zeigen sich auch bei den Ausgaben für Fürsorgezwecke, Krankenkassen usw.

— **Eröffnung einer Fluglinie Wien-Warschau.** Auf dem Asperner Flugfeld ist eine Junkersmaschine des polnischen Aero-Lloyd angekommen, die um 8 Uhr früh in Warschau aufgestiegen war. Sie hatte in Krakau eine Zwischenlandung vorgenommen und sich dort eine volle Stunde aufgehalten. Zum Empfang des ersten Aeroplans der künftigen Fluglinie Wien-Warschau hatten sich Präsident Günther der österreichischen Bundesbahnen, Generaldirektor Dr. v. Hoffmann von der Österreichischen Luftverkehrs-A.-G., sowie Vertreter des Verkehrsministeriums eingefunden. In den nächsten Tagen werden die Verhandlungen wegen Aufnahme einer ständigen Flugverbindung Wien-Krakau-Warschau durchgeführt werden.

Niederlande.

— **Eisenbahn und Post.** Unter Zustimmung des Finanzministers sind mit der Direktion der Niederländischen Eisenbahnen Verhandlungen gepflogen worden, bei denen eine Regelung vorgesehen ist, durch die die Eisenbahnen voll entschädigt werden für die Leistungen, die sie für die Post ausführen, wogegen die Eisenbahn-Gesellschaften für eine höhere Abschreibung zu sorgen haben. Das Übereinkommen soll am 1. Januar 1925 in Wirksamkeit treten und die Gesamtvergütung soll 6 Mill. Gulden betragen. Hierin ist einbegriffen das Porto für die Postpakete, die Kosten für die Nachtpostzüge zwischen Amsterdam und Rotterdam, die Kosten für den Postverkehr auf den Nebenbahnen und den von den Gesellschaften betriebenen Kleinbahnen usw. N. R. Ct.

— **Elektrischer Zugverkehr Leiden-den Haag.** Aus Anlaß geschichtlicher Festlichkeiten in Leiden sollen am 3. und 4. Oktober zum ersten Male auf der 15,4 km langen Strecke Leiden-den Haag zwei elektrische Motorwagenzüge verkehren und zwar jede Viertelstunde. N. R. Ct.

Luxemburg.

— **Eisenbahnfragen.** Aus Luxemburg wird der „B. B. Ztg." geschrieben: Die in Paris bezüglich der luxemburgischen Eisenbahnen gepflogenen Verhandlungen sind nunmehr abgeschlossen. Wie die großherzogliche Regierung mitteilt, sind die in der Schwebe gelassenen Fragen, die französische Interessen berühren, durch ein Sonderabkommen geregelt worden. Es handelt sich dabei namentlich um die Tarife für den Durchgangsgüterverkehr zwischen Frankreich und Belgien. Für die Aufstellung dieser Tarife hat man sich auf gewisse Regeln geeinigt, die sowohl dem berechtigten Interesse der luxemburgischen und der lothringischen Industrie, als auch dem finanziellen Interesse des luxemburgischen Eisenbahnnetzes Rechnung tragen. Es wird damit bezweckt, den französischen Durchgangsverkehr über die luxemburgische Strecke zu erleichtern und zugleich diesen Verkehr dem luxemburgischen Netze zu erhalten. Der Eisenbahnrat und das Verwaltungskomitee werden in allen die französischen Interessen berührenden Fragen einen Vertreter der französischen Regierung anhören. Der Vertrag sieht gewisse Sicherungen vor, um die Durchgangstarife auf einer angemessenen Höhe zu halten, damit daraus dem luxemburgischen Betrieb kein Verlust erwachse. Die Tarifabmachungen sind nach 2 bzw. 10 Jahren kündbar und sollen, falls eine neue Vereinbarung nicht zustande kommt, einem Schiedsspruch unterstellt werden, der die wirtschaftlichen Interessen der drei beteiligten Länder und die finanziellen Interessen des Eisenbahnnetzes gebührend berücksichtigen muß. Die Übergabe des Netzes an den neuen Betriebsinhaber soll möglichst rasch in die Wege geleitet werden. Bekanntlich wird das gesamte vollspurige Netz einheitlich von der Verwaltung der Prinz-Heinrich-Bahn betrieben werden unter direkter Kontrolle des luxemburgischen und des belgischen Staates. Vorsitzender der obersten Betriebsorgane wird ein Vertreter der luxemburgischen Regierung sein. Im sogenannten Eisenbahnrat sind sowohl der Staat als auch die am Betrieb beteiligten wirtschaftlichen Kreise und das Betriebspersonal mit beratender Stimme vertreten. Alle vom Staat bisher an die Eisenbahnen geleisteten Vorschüsse werden durch jährliche Rückzahlungen erstattet. Etwaige Fehlbeträge werden vorläufig vom luxemburgischen und belgischen Staat getragen und durch spätere Betriebseinnahmen ausgeglichen. Die Verwendung der Betriebseinkünfte ist vertraglich festgelegt. Nach Deckung der laufenden Ausgaben, Honorierung und Amortisation des Betriebskapitals, Auszahlung der für den Betriebsinhaber und das Personal vorgesehenen Prämien wird ein Reservefonds gebildet, der dazu bestimmt ist, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben zu halten. Der Reservefonds soll später dem luxemburgischen Staate zufallen. Nach Ablauf des Vertrages, der für die Dauer von 50 Jahren abgeschlossen ist, geht das gesamte Eisenbahnnetz mit allem Zubehör an Liegenschaften und rollendem Material kostenfrei in das Eigentum des Staates über.

Übrige europäische Länder.

— **Einstellung dänischer Eisenbahnbauten.** Kürzlich wurde bereits berichtet, daß der dänische Staat der Forenede Dampfkibsselskab die staatliche Unterstützung für die Linie Frederikshavn-Gotenburg entzogen und damit die Einstellung dieser Linie herbeigeführt hat. Die finanzielle Notlage zwingt jetzt ferner den dänischen Staat, eine Reihe von Eisenbahnbauten auf etwa 5 Jahre einzustellen. So soll u. a. die durch die Mitte Seelands führende, im Bau befindliche Linie Ringstede-Hilleröd, nur auf ihrer südlichen Hälfte fertiggestellt werden. Lediglich der Brückenbau über den Kleinen Belt, über den wiederholt an dieser Stelle berichtet worden ist (vgl. S. 215, 354 d. Ztg.), und die Anlage des zweiten Gleises auf Jütland sollen fortgeführt werden.

— **Betriebsergebnisse der dänischen Staatsbahnen.**

	1924 Mill. Kr.	1923 Mill. Kr.
Einnahmen im März . .	11,72	12,01
Einnahmen im April . .	12,33	11,42
Einnahmen im Mai . .	11,08	11,60
zusammen . .	35,13	35,03
Ausgaben im März . . .	14,46	15,05
Ausgaben im April . .	9,01	8,50
Ausgaben im Mai . . .	11,18	10,23
zusammen . .	34,65	33,78

Es ergibt sich demnach in diesem Jahre für die Zeit von März bis Mai ein Überschuß von 0,48 Mill. Kronen gegen einen solchen von 1,25 Mill. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Schwedische Ostküstenbahn.** Die Strecke Hudiksvall-Iggesund (11 km) der Ostküstenbahn ist am 15. September dem Verkehr übergeben worden (vgl. auch S. 652/3 d. Ztg.). Diese Linie wird zunächst von der schwedischen Staatsbahn im Anschluß an die Strecke Ljusdal-Hudiksvall betrieben.

— **Versuche mit Holzkohlengasbetrieb auf einer schwedischen Privatbahn.** Die günstigen Erfahrungen mit Holzkohlengasbetrieb in Österreich und Deutschland (hier namentlich bei Straßenbahnen und Motoromnibussen) veranlaßten die schwedische Privatbahn Västergötland-Göteborg einen Motorwagen (Benzinmotorwagen vom A. Z. G. Typ) bei der A. G. Motorgas in Gotenburg für den Betrieb mit Holzkohlengas umzubauen, um Versuche anzustellen.

— **Ausdehnung schwedischer Schiffahrtslinien.** Die schwedische Amerikalinie, die im Anschluß an die Ankunft und Abfahrt ihrer Linie Gotenburg-Neuyork ihren Dampfer

Borgholm zwischen Stockholm und Åbo verkehren läßt, um so ihrer Linie den finnischen Verkehr nach Amerika zuzuführen, setzt seit dem 5. September diesen Dampfer auch noch in die neu errichtete Linie Stockholm-Danzig ein, in der Hauptsache ebenfalls als Zubringerlinie für die Amerikalinie gedacht.

Die schwedische Schiffahrtsgesellschaft Svea hat ihren Dienst auf der Linie Stockholm-Riga-Memel-Danzig Mitte September wieder aufgenommen. Ihre mit staatlicher Unterstützung (40 000 Kr. jährlich) betriebene Linie Stockholm-Åbo wird in den Wintermonaten, in denen die finnische Linie Helsingfors-Stockholm-Åbo den Dienst einstellt, unter Umständen fünfmal statt viermal ihre Schiffe verkehren lassen. Nach der Einstellung des Flugverkehrs ist diese Linie die Hauptverbindung Finnlands mit Schweden und Westeuropa für den Post- und Personenverkehr. Wie den Lesern dieser Zeitung bekannt ist, werden seit Jahren Pläne einer Fährverbindung Schweden-Finnland in der Art der Saßnitzlinie erörtert. Wie skeptisch man der Verwirklichung dieser Pläne entgegensehen muß, geht daraus hervor, daß die Sveagesellschaft auf ihrer Linie Stockholm-Åbo — deren sich, wie allgemein bekannt, der Hauptverkehr zwischen Finnland und Schweden bedient — trotz der Unterstützung des schwedischen Staates in der Zeit ihres Bestehens (1919—1924) einen Betriebsverlust von 350 000 Kronen aufweist.

— Eröffnung des neuen Södertäljekanals. Der Södertäljekanal verbindet den Mälaren mit der Ostsee. Der ursprüngliche Kanal (1860 eröffnet) genügte schon seit langem nicht mehr für den Schiffverkehr. Man entschloß sich daher zu einer erheblichen Erweiterung, teilweise sogar Umlegung mit großen Brückenbauten. Die große Eisenbahnbrücke der Stockholmer Linie bedarf besonderer Erwähnung — und Schleusenanlagen. Die Arbeiten haben 7 Jahre in Anspruch genommen, die Baukosten betragen 15½ Mill. Kronen. Nunmehr können Schiffe bis zu 8000 Br.-Reg.-T. durch den Kanal fahren gegenüber bisher nur höchstens 3700 t. Außer Stockholm und Södertälje gewinnen vor allem die am Mälaren gelegenen Städte Västeras und Köping. Von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist der neue Kanal u. a. für die Erzbergwerke Mittelschwedens (Norberg, Skinnskasseberg) sowie die reiche Industrie von Västeras, da die Kohlendampfer von England und Deutschland weit nach Schweden hineinfahren können und nunmehr die bisher erforderliche Umladung in Fortfall kommt. Die feierliche Eröffnung des neuen Kanals steht in der allernächsten Zeit bevor.

— Die passive Handelsbilanz in der Tschechoslowakei. Nach einem Ausweise des statistischen Staatsamtes beträgt die gesamte Spezial einfuhr in die Tschechoslowakei im Monat August 552 026 081 kg, im Werte von 1 220 940 852 Kc. Die gesamte Spezialeinfuhr in der Zeit vom Januar bis August 1924 belief sich auf 3 285 440 145 kg im Werte von 9 713 788 859 Kc. Die gesamte Spezial ausfuhr betrug im August 925 351 370 kg im Werte von 1 111 007 852 Kc. Demzufolge war die Handelsbilanz im August d. J. mit dem Betrage von 109 933 000 Kc. passiv und in der Zeit von Januar bis August mit dem Betrage von 540 770 428 Kc. aktiv. Die hauptsächlichsten Einfuhrländer, aus denen die im Spezialhandel eingeführten Waren im August d. J. gekauft wurden, waren in Prozenten der Warenwerte nach die folgenden: Deutschland 31,35 %, Österreich 9,09, Ungarn 6,48, Polen 5,22, Vereinigte Staaten von Amerika 4,90, Rumänien 4,66, Italien 4,64, Frankreich 3,36, Großbritannien mit Irland 3,18, Jugoslawien 2,29, sonstige Staaten 15,81.

Die dem Warenwerte nach wichtigsten im Spezialhandel eingeführten Waren waren im August 1924 Getreide, Malz, Hülsenfrüchte und Mehl mit rund 180 Millionen; Baumwolle, Garne und Waren daraus mit rund 168 Millionen; Wolle und Wollwaren mit rund 128 Millionen; Schlacht- und Zuchtvieh mit rund 94 Millionen.

Es ist wohl das erste Mal seit dem Bestehen der Republik, daß die Handelsbilanz einen derartigen Abgang aufzuweisen hat. Wesentlich hat dazu die erhöhte Einfuhr von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten und Mehl beigetragen, die durch den inländischen Mangel an diesen Nahrungsmitteln bedingt war.

— Ein Eisenbahnkredit Südslawiens. Aus Belgrad wird berichtet: Die seit einiger Zeit mit der amerikanischen Gruppe Blaier geführten Verhandlungen wegen Flüssigmachung der zweiten Rate der Dollaranleihe führte zu einem Übereinkommen, wonach diese Gruppe der jugoslawischen Regierung einen Teil dieser Rate zur Verfügung stellt, während der Rest zu einem vereinbarten Zeitpunkte flüssig gemacht werden soll. Die Darlehensrate wird zur Vollendung von in Bau stehenden Eisenbahnlinien verwendet werden.

— Neuerliche Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife. Die Generaldirektion der Staatsbahn gibt bekannt, daß am 1. Oktober abermals eine allgemeine Erhöhung sämtlicher Eisenbahntarife um 25 % stattfinden wird. Seit dem 1. August d. J. werden sich dann die Eisenbahntarife in Rumänien um 50 % erhöht haben. Die schon früher gebrachte Nachricht, daß außer dieser bevorstehenden noch weitere Erhöhungen zu erwarten sein werden, wird bestätigt, denn es heißt, daß Anfang des kommenden Jahres die Eisenbahntarife ein drittes Mal, und zwar um 50 % erhöht werden sollen.

— Rumäniens Ausfuhrhandel. Die Blätter veröffentlichen die Zahlen über die rumänische Ausfuhr im Jahre 1923. Wir entnehmen daraus, daß die Gesamtausfuhr Rumäniens während des Berichtsjahres sich auf 13 642 910 000 Lei beläuft, was einen Zuwachs von etwa 7 Milliarden Lei gegenüber dem Vorjahre bedeutet.

— Eine italienische Alpenbahn zum Monte Rosa. Am 7. September traten in dem 1200 m ü. M. gelegenen Dorfe Alagna zuhinterst im Tale der südlich von Vercellio in den Po mündenden Sesia die Vertreter sämtlicher Gemeinden des Sesiatales, des Provinzrates, des Touringklubs, zahlreiche sonstige Interessenten und Ingenieure sowie führende Personen aus Turin und Mailand zusammen, um über das Projekt einer Bahn von Varallo nach Alagna zu beraten, durch welche das Alpental der Sesia dem Touristenverkehr besser zugänglich gemacht werden soll. Die Konzession für diese Bahn wurde bereits im Jahre 1912 erteilt. In den verschiedenen Meinungsäußerungen wurde u. a. ausgeführt, daß das Sesiatal eine der bevölkertsten italienischen Alpenlandschaften ist, daß es reiche Schätze an Gold, Kupfer, Nickel, Marmor, Holz, landwirtschaftlichen Produkten, wie Honig, Kartoffeln und Kastanien, berge, deren Nutzbarmachung bisher der Mangel an Transportgelegenheit im Wege stand. Besonders betont wurde aber die touristische Bedeutung, welche die Bahn haben wird, da sie direkt bis zum Fuße des Monte Rosa führe, auf dem sich das italienische „Institut Angelo Mosso“ und das Observatorium „Reghina Margherita“ befinde, nach denen die Wissenschaftler der ganzen Welt wallfahren. Die Ausgangsstation Varallo weise schon einen Verkehr von jährlich etwa 100 000 Touristen und 60 000 t Güter auf. In drei Stunden werde man bei Verwirklichung des Projektes von Mailand an den Fuß des Monte Rosa, des Corno Bianco und des Monte Moro gelangen können, um im Sommer dort die Sommerfrische zu genießen und im Winter dem Wintersport zu huldigen.

— Eine Stadtbahn für Brüssel. In Brüssel wird der Bau einer Untergrundbahn geplant, die die drei Hauptbahnhöfe, den Nord-, den Süd- und den Luxemburg-Bahnhof, miteinander verbinden soll. Die vorhandenen baulichen Anlagen, die für die nunmehr aufgegebene Verbindungsbahn zwischen den Brüsseler Bahnhöfen bereits geschaffen waren, und der Grund und Boden, der für diese Anlagen enteignet worden war, sollen soviel wie irgend möglich für die neue Stadtbahn nutzbar gemacht werden. Vom Nordbahnhof ausgehend soll sie zunächst nach dem Stadtteil Putterie führen, von wo dann zwei Zweige die beiden anderen Bahnhöfe erreichen sollen. Die Stadtverwaltung betreibt den Plan, die Stadtbahn zu schaffen, mit großem Eifer. Der Bürgermeister hat sich dahin ausgesprochen, daß die Kosten für das Unternehmen zwar schwer zu veranschlagen seien, daß er es aber für möglich halte, die zum Bau und Betriebe notwendigen Mittel aufzubringen, ohne den Staat in Anspruch zu nehmen. Es solle eine Gesellschaft zu diesem Zwecke gegründet werden. Den Grund und Boden solle der Staat beschaffen, der dafür Aktien der Gesellschaft erhalten würde. Es würden dadurch Verhältnisse, namentlich auch zwischen der Gesellschaft und der Stadt geschaffen werden, wie sie ähnlich auch in Paris beständen. Das Eisenbahnministerium fördert den Plan, und es ist zu erwarten, daß die Angelegenheit demnächst dem Gesamtministerium vorgelegt werden wird.

— Aus dem Antwerpener Hafen. Im nächsten Jahre soll der Bau einer Scheldebrücke in der Nähe von Hoboken in Angriff genommen werden. Über den Bau eines Tunnels unter dem Fluß kann erst dann ein endgültiger Beschluß gefaßt werden, wenn die Bebauungspläne des linken Scheldeufers festliegen. Der Antrag einer englisch-amerikanischen Gruppe, einen Tunnel zu bauen gegen Überlassung von Grund und Boden auf dem linken Scheldeufer und 100 ha Polderland, ist von der Regierung zurückgewiesen worden. N. R. Ct.

— Doppeldrahtzüge für Signale und Weichen in England. Die Signale der englischen Eisenbahnen werden im allgemeinen mit einfachen Drahtzügen, die fernbedienten Weichen mit Gestängen umgestellt (s. Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnwesens Nr. 3 v. 15. III. 24). Die Signale bedürfen daher eines Gegengewichts, um sie in die Ruhelage zurückzuführen. Nur an einzelnen Stellen sind bis jetzt Versuche im kleinen mit Doppeldrahtzügen gemacht worden. Da ist es um so bemerkenswerter, daß die bekannte englische Signalbauanstalt Westinghouse Brake und

Saxby Signal Company auf der Reichsausstellung in Wembley eine Anzahl Vorrichtungen zum Stellen von Signalen und Weichen mit Doppeldrahtzug ausgestellt hat. Es geht daraus hervor, daß man die Nachteile des einfachen Drahtzugs und die Vorteile des Doppeldrahtzugs, die beide hier nicht erörtert zu werden brauchen, auch in England nunmehr erkannt hat, und die genannte Signalbauanstalt ist bestrebt, den Doppeldrahtzug auf den Eisenbahnen von England und seiner Siedelungen einzuführen. Die Ausstellungsgegenstände umfassen einen Stellbock mit fünf Hebeln, Anzeigevorrichtungen für Drahtbruch, die Ausrüstung von Signalmasten für zweistellige und dreistellige Signale mit einem und mehreren Armen, ferner Stellvorrichtung für Weichen, und zwar auch für aufschneidbare Weichen, die aber für England gegenüber solchen ohne die Möglichkeit des Aufschneidens nur untergeordnete Bedeutung haben, endlich ein Spannwerk. Die Wichtigkeit, mit der diese Ausstellungsgegenstände in der englischen Fachpresse, z. B. in Engineering (v. 1. VIII. 24) behandelt werden, berührt den deutschen Fachmann, für den Doppeldrahtzüge eine Selbstverständlichkeit sind, etwas eigentümlich. Man sieht aber hieraus, daß England die führende Rolle im Eisenbahnwesen, die es ursprünglich zweifellos innegehabt hat, an andere Länder hat abgeben müssen und daß es z. B. von Deutschland im Sicherungswesen überflügelt ist.

— Englische Schiffahrtssubventionen. Im letzten Jahre hat die englische Regierung 254 878 Pfd. für Überseefahrten, 125 675 Pfd. für Kanalfahrten und 90 000 Pfd. der Cunard Linie (für den Schnelldampfer „Mauretania“) zur Verfügung gestellt.

Fremde Erdteile.

— Vollendung zweier neuer Verkehrsstraßen in Afrika vom Kongo zum Nil und von Angola nach Katanga. Wie wir einer Mitteilung in dem Juliheft der Zeitschrift „L'Afrique Française“, Seite 385, entnehmen, ist am 13. April v. J. die große eiserne Brücke über den Nelestrom im Nordosten des belgischen Kongogebiets eingeweiht worden, die zwei große Verkehrswege zwischen Nord- und Mittelafrika verbindet. Der Kongo ist nunmehr durch seinen Nebenfluß Itimbiri ohne Unterbrechung mit dem Nil bei Rejaf durch eine fahrbare Landstraße von mehr als 600 engl. Meilen = 960 km Länge verbunden; der Bau dieser Straße hat im Mittel 800 Franken für das Kilometer gekostet. Diese große Straße erleichtert zunächst die Verwaltung erheblich. Von Niangara, dem Hauptort des Bezirks des Oberen Nele, kann jetzt der Bezirksamtmann jeden seiner acht Bezirke leicht besuchen, von denen einige mehr als 15 Marschtage entfernt liegen. Die wichtigen gewerblichen Gebiete von Kilo und Moto (Bezirke Ituri und Ober-Nele), die durch eine im Süden des Postens von Faradje nach dem großen Waldgebiet von Aequatorial-Afrika abzweigende Straße erschlossen werden, sind hierdurch mit Matadi und dem Atlantischen Ozean in unmittelbare Verbindung gebracht und hängen daher nicht mehr allein von Mombasa und Port Loudan, d. h. vom Indischen Ozean und dem Roten Meere ab. Endlich erlaubt die Straße Kongo—Nil künftig den Reisenden, sich von Kapstadt nach Kairo durch Mittelafrika gänzlich mittels mechanischer Verkehrsmittel, Eisenbahn, Dampfschiff oder Kraftwagen, zu begeben.

Die belgischen Kolonialzeitschriften begrüßen ferner die demnächstige Vollendung der portugiesischen Benguellabahn bis zur Westgrenze von belgisch Kongo, woselbst sie Anschluß an das Netz der Katangabahnen erhalten wird. Im ganzen sind noch etwa 800 Meilen oder rd. 1280 km Gleis zu legen von dem jetzigen Endpunkt der Bahn Silva Porto und der Station Fungurume der Katanga-Linie Elisabethville—Bukama. Mittlerweile hat man die beiden genannten Eisenbahnstationen durch eine für Kraftwagen befahrbare Landstraße verbunden, die auf der Hochebene von Benguella in einer Höhe von 5000 bis 6000 Fuß ungefähr dem Zuge der alten Karawanenstraße folgt. In den letzten zwei Jahren ist sie bereits mehrfach von Kraftwagen benutzt worden. Von der Benguellabahn und den Tanganjika Concessions limited ist ein Kraftwagendienst ins Leben gerufen worden, der Ende Juni d. J. beginnen sollte. Vier Fordsche Kraftwagen sollen dabei Verwendung finden. Für die Übernachtung und Verpflegung der Reisenden ist Vorsorge getroffen. Diese können so, nach Ankunft der Dampfer von Southampton oder Lissabon in Lobito, leicht in neun Tagen nach dem Katangabezirk gelangen, um von da nach Belieben ins Kongobecken hinabzusteigen oder den Tanganjikasee zu erreichen oder sich nach Rhodesien und Südafrika zu wenden.

— Studienreise amerikanischer Verkehrsfachleute nach Europa. Die großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften und die am Überseeverkehr beteiligten Dampferlinien haben sich zu einer großzügigen Propaganda für die Belebung des Reiseverkehrs nach Europa zusammengeschlossen. Um die Grundlagen für eine sachgemäße Auskunfterteilung über die Reiseverhältnisse in Europa zu schaffen, wird sich eine größere Zahl von Fachleuten an Ort und Stelle hierüber unterrichten. Die Reisegesellschaft in Stärke von 165 Personen will Anfang Oktober d. J. Amerika auf verschiedenen Dampfern verlassen, sich in London sammeln und von dort gemeinsam Holland, Belgien, Deutschland, die Schweiz und Frankreich bereisen. — Es wäre zu wünschen, daß die Teilnehmer überall weitestgehende Unterstützung und verständnisvolles Entgegenkommen finden, um Vorurteile, die etwa noch bestehen sollten, endgültig zu beseitigen.

— Kleinaktien der Hochbahn von Chicago. Die verschiedenen Hochbahnen von Chicago sind neuerdings zu einem einheitlichen Unternehmen, der Chicago Rapid Transit Company, zusammengefaßt worden. Diese will, wie sie sich selbst ausdrückt, nach dem Vorbild anderer ähnlicher Unternehmungen in Amerika den Fahrgästen das Eigentum an dem Hochbahnunternehmen übertragen, indem sie diese auffordert, ihre Ersparnisse in einer neuen Art von Vorzugsaktien der Hochbahngesellschaft anzulegen. Die Aktien lauten auf 100 Dollar und können durch Zahlung von 10 Dollar monatlich erworben werden. Die Teilbeträge werden mit 7 % verzinst, für die voll bezahlten Aktien wird eine Dividende von 7,8 % jährlich gewährleistet, die in monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt werden soll. Insgesamt sollen für fünf Millionen Dollar derartige Aktien ausgegeben werden. Die gewährleistete Verzinsung der in ihnen angelegten Gelder ist erheblich höher, als es sonst in Amerika üblich ist. Der Überschuß der Chicagoer Hochbahnen hätte die Dividende, die auf die neuen Aktien gezahlt werden muß, nahezu dreimal decken können. Das neue Kapital soll zur Beschaffung neuer Wagen, Verlängerung der Bahnsteige zur Ermöglichung des Verkehrs von Achtwagenzügen und für sonstige Verkehrsverbesserungen verwendet werden, durch die man hofft, die Verkehrseinnahmen zu steigern. — Ehe die neuen Aktien der Allgemeinheit zugänglich gemacht wurden, sind zunächst 10 000 Stück den Hochbahnbediensteten und ihren Familienmitgliedern zu günstigen Zahlungsbedingungen angeboten worden. 93 % von ihnen haben von der Möglichkeit, solche Aktien zu erwerben, Gebrauch gemacht, und die Million hat nicht genügt, um der Nachfrage zu genügen. Die Aktien für die Angestellten waren innerhalb drei Wochen vergriffen.

Allgemeines.

— Neuer Ozeanrekord der „Mauretania“. Der 32 000 t große, am 15. September in Plymouth angekommene Cunard-Dampfer hat die Reise von Neuyork in 4 Tagen, 21 Stunden und 57 Minuten zurückgelegt. Wenn auch die Leistung des mit 90 000 Pfund jährlich subventionierten Turbinendampfers nicht unterschätzt zu werden braucht, so ergibt sich doch aus der Tatsache, daß im Jahre 1900 der 16 000 t große Schnelldampfer „Deutschland“ (jetzt „Hansa“) der Hamburg-Amerika-Linie mit seinen Kolbenmaschinen und ohne jede Subvention die Fahrt bereits in fünf Tagen, 7 Stunden und 38 Minuten zurücklegen und damit das „blaue Band des Ozeans“ an sich reißen konnte, daß 24 Jahre ins Land gehen mußten, um die Reise von Neuyork nach Plymouth um 9½ Stunden oder etwa 8 % zu verkürzen.

Rechtspflege.

— Haftung der Bahn beim Güterversand und Verschulden des Verfügungsberechtigten. (Entscheidung des Reichsgerichts vom 5. Juli 1924.) Der Prenzlauer Landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsverein hatte mit der Kreisbahn eine Anzahl elektrischer Motore nebst Zubehör von Prenzlau nach Lützlow an den Rittergutsbesitzer v. A. versandt. Der Wagen mit den für den Empfänger bestimmten Maschinen traf am 1. April 1920 (Gründonnerstag) in Lützlow ein. Da Lützlow nur eine Haltestelle ist, die nicht mit Bahnbeamten besetzt ist, und die Leute des Empfängers zur Abnahme der Güter um 12 Uhr mittags noch nicht bereit waren, blieb der Wagen plombiert auf der Station sich selbst überlassen stehen, während der Zug nach Damme weiterfuhr. Hier sind einige Motore in der Zeit vom Gründonnerstag bis zum Ostersonnabend aus dem Wagen entwendet worden. Der Empfänger der restlichen Maschinen hat wegen des Verlustes der Motore Klage gegen den Kreis Prenzlau als Inhaber der Eisenbahn erhoben. — Das Landgericht Prenzlau gab der Klage zum Teil statt, das Kammergericht zu Berlin dagegen erkannte auf Abweisung der Klage. Auf die Revision des Klägers hat jetzt das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Kammergericht zurückverwiesen.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes besonders zu vermerken: Für die maßgebliche Frage, ob der Verlust des Gutes durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten im Sinne von § 456 HGB. — als welcher unbestritten der Kläger gemäß §§ 435, 434 HGB. zu gelten hat — verursacht ist, kommt in Betracht, in welcher

Weise der Bahn in Fällen der fraglichen Art grundsätzlich eine gehörige Ablieferung derartiger Frachtgüter zu erfolgen hatte. Auch wenn die Entladung der Güter von dem Empfänger allgemein zu vollziehen war, blieb die aus dem Frachtvertrag grundsätzliche Verpflichtung der Bahn zur Ablieferung an den Empfänger derart bestehen, daß die Obhuts- und Haftpflicht der Bahn bis zu dieser Ablieferung dauerte. Nur für die Form bestand die Besonderheit, daß die Bahn das Frachtgut dem zur Abholung bereiten Empfänger in dem Bahnwagen anwies und zur Entladung übergab. Dagegen konnte die Ablieferung nicht ohne weiteres dadurch ersetzt werden, daß die Bahn den Wagen auf der Station Lützlow entladungsbereit stehen ließ, ohne daß jemand vom Kläger anwesend war. Selbst die Nichterfüllung der klägerischen Verpflichtung zur rechtzeitigen Empfangnahme berechtigten die Bahn nicht, den ihr anvertrauten Gewahrsam der Sachen einseitig aufzuheben. Sie mußte für die weitere Bewachung des Frachtgutes sorgen und konnte den Kläger mit den Unkosten belasten. Ist aber der Wagen mit den Gütern am 1. April 1920 nur plombiert, im übrigen aber unverschlossen und ohne Aufsicht in Lützlow stehen geblieben, so ist hierin grundsätzlich ein grobes Verschulden der Bahnangestellten zu erblicken. Anderseits ist die Feststellung des Kammergerichts, daß ein Verschulden auf klägerischer Seite vorliege, insofern rechtlich nicht zu beanstanden, als es sich um die Nichterfüllung der Vereinbarung betreffend die rechtzeitige Inempfangnahme des Gutes handelt. Denn würden die Leute des Klägers anwesend gewesen sein, so wäre der Verlust nicht eingetreten. Somit steht dem groben Verschulden der Leute des Beklagten ein einfaches Verschulden auf der Seite des Klägers gegenüber. Eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens hat das Kammergericht zu treffen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

Bücherschau.

— **Das Radiobuch.** Von Hanns Günther (W. de Haas). Funkerbuch zur Einführung in die Wellen-Telegraphie und -Telephonie für jedermann. Elfte Auflage von „Wellentelegraphie", ein radiotechnisches Praktikum. Mit 197 Bildern im Text und 8 Tafeln. 23. Tausend. Franckhs Technischer Verlag, Dieck & Co., Stuttgart, 1924. In Halbleinen 4 Gm.

Das neueste Buch Günthers ist aus dessen „Wellentelegraphie" hervorgegangen und wendet sich vor allem an die Laienwelt, an die zahlreichen bereits experimentierenden Rundfunkfreunde, um ihnen die so wichtigen theoretischen Kenntnisse zu eröffnen. Auch die einfachsten Begriffe werden erläutert, und das ist recht so; denn was nutzen schließlich dem Laien die besten fachwissenschaftlichen Abhandlungen über das Rundfunkwesen, wenn hier und da mehr oder weniger technische Kenntnisse vorausgesetzt werden.

Das vorliegende Radiobuch gibt einleitend einen Überblick über die physikalischen Grundlagen der Technik der elektrischen Wellen, wobei es sich besonders bemüht, das Wesen der Wellenentstehung anschaulich zu machen; es streift kurz die vor Marconi unternommenen Versuche einer „drahtlosen" Telegraphie, bespricht dann Marconis Knallfunkensystem, Brauns bedeutungsvolle Erfindung der gekoppelten Schwingungskreise und den Resonanzempfang, Wiens tönende Löschfunken, die Erzeugung ungedämpfter Wellen durch Poulsens Bogenlampe und die Hochfrequenzmaschinen, die dadurch ermöglichte Wellentelephonie, und schildert schließlich die Umwälzung, die die Kathodenröhre als Verstärker, Sender und Empfänger während der Kriegsjahre mit sich brachte. Die Rahmenantenne ist selbstverständlich auch erklärt.

Der Text ist für die Neuauflage fast vollständig umgeschrieben, die Zahl der Bilder auf etwa das Vierfache erhöht. Mit Ausnahme des ersten Abschnittes, in dem, wie bereits erwähnt, die Grundlagen der Radiotechnik gegeben sind, ist in allen Abschnitten, anschließend an theoretische Untersuchungen, auch die praktische Anwendung der Vorrichtungen und Verfahren gezeigt. So enthält beispielsweise der Abschnitt „Hochfrequenzmaschinen" im Abschnitt über die Alexanderson-Maschine eine kurze Schilderung der Großstation Rocky-Point, im Abschnitt über die Goldschmidt-Maschine einen Rundgang durch die Großstation Eilvese, im Abschnitt über die Telefunken-Maschine eine Wanderung durch die Großstation Nauen, je also eine Beschreibung der Station, die das Hauptarbeitsfeld der betreffenden Maschinenbauart bildet. Auch sonst hat der Verfasser Wert darauf gelegt, zur Veranschaulichung seiner Erläuterungen möglichst Beispiele aus der Praxis heranzuziehen.

Hervorzuheben wäre noch, daß in dem Unterabschnitt „Der Feinbau des Stoffes" auf die vielumstrittene Atomtheorie und die Elektronenlehre nach dem neuesten Stande eingegangen ist. Ein Namen- und Sachverzeichnis ist dem Buche angehängt.

Es ist dem durch seine weitumfassende schriftstellerische Tätigkeit in weiten Kreisen bekannten Verfasser, dessen Werke sich allgemeiner Beliebtheit erfreuen, auch in dem vorliegenden Buche in vorbildlicher Weise gelungen, den schwierigen Stoff zu meistern. W. M.

— **Hanomag auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung.** Das Sonderheft (Nr. 131) der Hanomag-Nachrichten zur Eisenbahntechnischen Tagung und Ausstellung bringt eine ganze Reihe von Aufsätzen über die auf der Ausstellung gezeigten Hanomag-Lokomotiven. Modernste Lokomotiv-Güterzüge, feuerlose Lokomotiven für feuergefährliche Betriebe, Lokomotiven von besonderer Bauart für Braunkohlengruben und Baggerbetriebe, Lokomotiven für Baustofftransporte usw., daneben geldsparende Neuerungen, wie der Aufdorn-Stehbolzen, neue Heizrohrverschraubungen, Caprotti-Steuerung usw., werden an Hand wieder Bilder beschrieben. Sehr willkommen auch für Nichtfachleute dürfte die Abhandlung über die neue Numerierung der Reichsbahnlokomotiven sein. Das Sonderheft ist ausgestattet mit zwei Kunstbeilagen, kostet 0,20 ℳ, und ist im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, erschienen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 42,027 km lange Nebenbahn Ülzen-Dannenberg ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Hannover und die 9,477 km lange Nebenbahn Bad Tölz-Lenggries den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf dem Haltepunkt Nimbschen an der Linie Glauchau-Wurzen halten vom 5. Oktober 1924 an wieder die Personenzüge nach Bedarf.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 173 vom 24. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bezugspreis für das Heft 9 und 10 des technischen Vereinsorgans;

Nr. IV 259 vom 25. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Drucksachenbedarf (II. Nachtrag zum VBR.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Der Haltepunkt Liesen an der Bahnstrecke von Frankenberg (Eder) nach Bestwig ist vom 1. September d. J. ab für den Personenverkehr wieder eröffnet worden.

Cassel, den 25. September 1924. (1115)
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Ab 5. Oktober 1924 erhält die Station Elfershausen die Bezeichnung Elfershausen-Trimberg. (1121)

München, den 25. September 1924.

Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

3. Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 1. November 1924 erscheint der Nachtrag XXIV zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger und besondere Frachtsätze). Er enthält neben bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen insbesondere neue Entfer-

nungen für die Stationen Auerhammer, Dresden Großmarkthalle, Eibenstock ob. Bf., Oberfrohna, Planitz, Schwarzenberg-Neuwelt und Zeulenroda ob. Bf. Die gegenwärtigen Bestimmungen über die Berechnung von Anstoßfrachten für diese Stationen werden ab 1. November 1924 aufgehoben. Hiermit sind Frachtermäßigungen, in wenigen Fällen auch Frachterhöhungen verbunden. In Auerhammer wird ab 1. November 1924 für die Beförderung beladener Wagen von und nach den öffentlichen Ladegleisen eine besondere Stellgebühr erhoben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4, II. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung genehmigt. (1123)

Dresden, am 27. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationsnamen für Breisach (Kais.), Mannheim-Käfertal, Mannheim Neckarstadt, Seckenheim Nb, Viernheim Nb und Wieblingen Nb geändert.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1126)

Hannover, den 26. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 wird die Grenzübergangsstation Ebersbach (Sa.) in den Geltungsbereich des oben genannten Tarifs einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 26. September 1924. (1118)

Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch - Bayerischer und Mitteldeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 2. Oktober 1924 wird die Station Flatow (Kr. Osthavelland) des Direktionsbezirks Berlin in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen. (1124)

Erfurt, den 27. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 wird die Personenhaltestelle Olza auch für den Güter- und Eilgutverkehr eröffnet und in den obengenannten Tarif einbezogen.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Oppeln, den 22. September 1924. (1108)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 15. Juni 1924.

Die Tarifentfernungen der Lokalbahn Schaftlach - Gmund - Tegernsee erhöhen sich ab 1. Oktober 1924 wie folgt:

Von Schaftlach nach Gmund a. Tegernsee von 23 auf 27 km,
von Schaftlach nach Moosrain von 14 auf 16 km,
von Schaftlach nach Tegernsee von 37 auf 43 km.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

München, 25. September 1924. (1122)

Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2), Heft C I a (Frachtsatzzeiger) (Tfv. 3), Heft C I b (Tfv. 4a), Heft C I c (Tfv. 4b), Heft C II (Ausnahmetarife) (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 werden ausgegeben:

1. Nachtrag 1 zu Heft A,
2. Heft C I a (neu),
3. Heft C I b (neu),
4. Heft C I c (neu),
5. Heft C II (neu).

Durch die neuen Hefte C I a, C I b, C I c und C II treten die bisherigen Hefte nebst Nachträgen sowie die Abschlagstafel vom 18. September 1924 außer Kraft.

Im Heft C II sind die bei der Übernahme des Betriebes der Regiestationen eintretenden Änderungen bereits enthalten. Das Inkrafttreten dieser Änderungen wird noch besonders bekanntgegeben. Die in den Anwendungsbedingungen einzelner Ausnahmetarife enthaltenen Bestimmungen über die sofortige Anwendung der Frachtsätze bei Angabe des Verwendungszweckes im Frachtbrief und nachträgliche Gewährung bei erbrachtem Nachweise der Verwendung sind beseitigt und durch eine allgemeine Bestimmung in den Vorbemerkungen ersetzt worden. Neu eingeführt wird der Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach Ostpreußen. Der Ausnahmetarif 57 für Elektrodenkohlen ist wieder eingestellt.

Der Ausnahmetarif 25 wird wie bisher wieder im Sonderdruck ausgegeben.

Infolge der Neuberechnung treten geringfügige Ermäßigungen oder Erhöhungen ein. Das sofortige Inkrafttreten ist genehmigt.

Der Nachtrag 1 zu Heft A enthält neben anderen zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen Kontrollvorschriften für Ausfuhr- und Durchfuhrgüter nach zollinländischen Seehäfen, für die durch Teil I B Ermäßigungen vorgesehen sind.

Abzüge können bezogen werden durch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1125)

Berlin, den 26. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Vom 1. Oktober 1924 ab gilt als Abfertigungsstation für Gräfin Johannaschacht die Station Bobrek. Näheres siehe in der Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr. (1119)

Oppeln, den 26. September 1924.

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands.

Es sind mehrere Stationen (Blankenhain [Thür.], Brattendorf Porzellanfabrik u. a.) neu aufgenommen und die Entfernungsangaben (bei Daglfing, Freimann u. a.) und Namen (Obernburg-Elsenfeld u. a.) einiger Stationen geändert worden. Wir verweisen auf die entsprechende Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn. (1110)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2.

Vom 1. Oktober 1924 an wird in Station Rechenberg, die bisher nur dem Milchverkehr diente, auch der Verkehr mit Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 100 kg zugelassen. Sperrige sowie feuergefährliche Güter sind ausgeschlossen. Die Fracht wird nach den im Tarif für Rechenberg vorgesehenen Entfernungen berechnet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 24. September 1924. (1112)

Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1924 werden die Stationen der Greifswald-Grimmener und Stralsund-Tribseer Eisenbahn in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen. (1107)

Erfurt, den 23. September 1924.

Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Dienstkohlenausnahmetarif.
D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).
E. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland.
F. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.
G. Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Kattowitz bis zum 15. Oktober 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A genannten Tarifs ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr lfd. Nr. 2071/23 und lfd. Nr. 1384/24.

Oppeln, den 26. September 1924. (1120)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesiche Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 werden die Zuschlagsfrachten für Stuttgart Viehhof (Seite 79 des Tarifs) ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. September 1924. (1114)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Oktober 1924 wird für Güter des Ausnahmetarifs 4 im Verkehr mit norwegischen Stationen für die schwedische Durchgangsstrecke eine besondere Kurzzuschlagstafel eingeführt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im September 1924. (1116)

Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 tritt für den Ausnahmetarif 6 des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs der nachstehende Frachtsatzzeiger in Kraft.

Frachtsätze in Cent für 100 kg.

1	6	172—174	37	345—348	68	940—946	99
2— 4	7	175—178	38	349—354	68	947—953	99
5— 8	8	179—181	38	355—364	69	954—960	100
9— 11	8	182—184	39	365—372	70	961—967	100
12— 14	9	185—188	40	373—381	70	968—974	101
15— 18	9	189—191	40	382—390	71	975—981	101
19— 21	10	192—194	41	391—399	71	982—989	102
22— 24	11	195—198	41	400—414	72	990—996	103
25— 28	11	199—201	42	415—428	73	997—1003	103
29— 31	12	202—204	42	429—442	73	1004—1010	104
32— 34	12	205—208	43	443—457	74	1011—1017	104
35— 38	13	209—211	44	458—471	74	1018—1024	105
39— 41	14	212—214	44	472—485	75	1025—1031	106
42— 44	14	215—218	45	486—499	76	1032—1039	106
45— 48	15	219—221	45	500—533	76	1040—1046	107
49— 51	15	222—224	46	534—566	77	1047—1053	107
52— 54	16	225—228	47	567—599	77	1054—1060	108
55— 58	17	229—231	47	600—649	78	1061—1067	109
59— 61	17	232—234	48	650—699	78	1068—1074	109
62— 64	18	235—238	48	700—710	79	1075—1081	110
65— 68	18	239—241	49	711—717	80	1082—1089	110
69— 71	19	242—244	50	718—724	80	1090—1096	111
72— 74	19	245—248	50	725—731	81	1097—1103	112
75— 78	20	249—251	51	732—739	81	1104—1110	112
79— 81	21	252—254	51	740—746	82	1111—1117	113
82— 84	21	255—258	52	747—753	83	1118—1124	113
85— 88	22	259—261	53	754—760	83	1125—1131	114
89— 91	22	262—264	53	761—767	84	1132—1139	114
92— 94	23	265—268	54	768—774	84	1140—1146	115
95— 98	24	269—271	54	775—781	85	1147—1153	116
99—101	24	272—274	55	782—789	86	1154—1160	116
102—104	25	275—278	55	790—796	86	1161—1167	117
105—108	25	279—281	56	797—803	87	1168—1174	117
109—111	26	282—284	57	804—810	87	1175—1181	118
112—114	27	285—288	57	811—817	88	1182—1189	119
115—118	27	289—291	58	818—824	89	1190—1196	119
119—121	28	292—294	58	825—831	89	1197—1203	120
122—124	28	295—298	59	832—839	90	1204—1210	120
125—128	29	299—301	60	840—846	90	1211—1217	121
129—131	30	302—304	60	847—853	91	1218—1224	122
132—134	30	305—308	61	854—860	91	1225—1231	122
135—138	31	309—311	61	861—867	92	1235—1239	123
139—141	31	312—314	62	868—874	93	1240—1246	123
142—144	32	315—318	63	875—881	93	1247—1253	124
145—148	32	319—321	63	882—889	94	1254—1260	124
149—151	33	322—324	64	890—896	94	1261—1267	125
152—154	34	325—328	64	897—903	95	1268—1274	126
155—158	34	329—331	65	904—910	96	1275—1281	126
159—161	35	332—334	65	911—917	96	1282—1289	127
162—164	35	335—338	66	918—924	97	1290—1296	127
165—168	36	339—341	67	925—931	97	1297—1303	128
169—171	37	342—344	67	932—939	98		

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 werden neu ausgegeben die Teile I und II Heft 1 des Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs, die den beteiligten Dienststellen ohne Aufforderung zugehen. Infolge Druckschwierigkeiten wird sich die Verteilung um einige Tage voraussichtlich verzögern.

Köln, den 27. September 1924. (1130)

Reichsbahndirektion.

Nottarif, Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 tritt die Ilme-Bahn dem Nottarif bei.

Berlin, den 27. September 1924. (1127)

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 10a für Torfstreu usw. wird über den 31. Oktober 1924 hinaus bis auf jederzeitigen Widerruf verlängert. Ferner tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 die Ilmebahn dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1128)

Berlin, den 27. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Oktober 1924 an wird in der Station Weißbach b. Königsbrück der öffentliche Güterverkehr wieder zugelassen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1109)

Dresden, am 23. September 1924.

Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924:

Aufnahme von Berching in den A. T. 35 (Eisen und Stahl), von Eckertal in den A. T. 52 (Papier und Pappe) und von Heilbronn Süd in den A. T. 58 (Reis). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. September 1924. (1113)

Reichsbahndirektion.

Im **Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil II Abschnitt D,** Örtliche Bestimmungen, ist auf Seite 20 bei Station Breslau West (Bsl) Rampe Freiburger Bahnhof der Zusatz: „Nur von und nach Richtung Königszelt“ zu streichen.

Breslau, den 23. September 1924. (1117)

Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Schmalspurbahn-wechselverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif für den Oberschlesischen Schmalspurbahnwechselverkehr vom 1. September d. J. der Nachtrag I in Kraft, der u. a. ermäßigte, bereits ab 18. September gültige Frachtsätze pp. enthält. Die Genehmigung der deutschen und polnischen Aufsichtsbehörden ist erteilt. Abdrücke des Nachtrags sind bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) Beuthen O/S. sowie beim Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben.

Oppeln, den 26. September 1924. (1132)

Reichsbahndirektion

(Oberschlesische Eisenbahnen),

namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 18. September d. J. tritt zu dem Tarif für Anschlußgebühren der Oberschlesischen Schmalspurbahn vom 1. April 1924 der Nachtrag I und am 1. Oktober d. J. zu dem Gütertarif der Oberschlesischen Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XXXIV in Kraft. Beide Nachträge enthalten u. a. ermäßigte Anschluß- und Frachtsätze, die ab 18. September gültig sind. Abdrücke des Nachtrags sind bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O/S. zu haben.

Oppeln, den 26. September 1924. (1131)

Reichsbahndirektion

(Oberschlesische Eisenbahnen).

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Der Vermerk über die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 11 (Düngemittel) erhält folgende Fassung: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. November 1924.“

Die Genehmigung des Oberkomitees ist erteilt.

Oppeln, den 27. September 1924. (1129)

Reichsbahndirektion Oppeln

(Oberschlesische Eisenbahnen)

namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674)

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahn-Direktionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz), sowie zwischen

2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandsverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Vom 1. Oktober 1924 ab werden die Gepäck- und Expreßgutfrachten um 10 % ermäßigt. Die Mindestfrachten bleiben unverändert.

Oppeln, den 23. September 1924. (1111)

Reichsbahndirektion Oppeln

(Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 41. Berlin, den 9. Oktober 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Vertragsstrafen aus der monatlichen Frachtstundung.

Von Eisenbahnoberinspektor **Schmitt**, Elberfeld.

Wie bekannt, sehen die Bedingungen des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes seit November 1923 bei Zahlungsverzug des Frachtstundungsnehmers statt der früher bestimmten regelmäßigen Verzugszinsen eine sogenannte Vertragsstrafe vor, die sich zunächst auf 1 % für den Tag der nicht rechtzeitig gezahlten gestundeten Frachtbeträge belief. Dieser Satz ist vom 29. Juni 1924 ab auf ½ % und neuerdings auf ¼ % für den Tag ermäßigt worden. Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß die Festsetzung dieser an sich hohen Vertragsstrafe sich als eine harte Maßregel darstellt. Sie ließ sich aber, um die Eisenbahnverwaltung gerade in der bisher in Betracht kommenden Periode rechtzeitig in den Besitz der Frachtbeträge zu bringen, nicht wohl umgehen. Harte, durch die Not der Zeit bedingte Maßnahmen findet man heute auf vielen Gebieten; man denke nur an die Steuernotverordnung, Aufwertung, die hohen Zinsen usw.

Die Maßregel der hohen Vertragsstrafe hat aber zum Erfolge geführt. Daß die von ihr betroffenen Kreise (Industrie und Kaufmannschaft) den schärfsten Kampf gegen sie in die Wege leiteten (durch Milderungsanträge, Zeitungsartikel usw.), war als selbstverständlich vorauszusehen. Selbst die Herabsetzung auf ½ % für den Tag begegnet noch andauernd lebhaftem Widerspruch der Verkehrtreibenden, die Bankzinsen in Höhe bis zu 18 % im Monat ohne großen Widerstand als eine notwendige Folge der Kreditnot hingenommen haben. Der Widerspruch ist um so lebhafter, als andauernd ein sehr erheblicher Teil der Frachtstundungsnehmer der Vertragsstrafe verfällt und diese natürlich leicht zu hohen Beträgen anschwillt.

Bei den Reichsbahndirektionen laufen infolgedessen auch andauernd zahlreiche dringende Anträge auf Herabsetzung oder Niederschlagung dieser Vertragsstrafe ein, die mit besonderem Interesse verfolgt werden. Auch im Falle weiterer Ermäßigung des Satzes der Vertragsstrafe dürften noch zahlreiche derartige Anträge zur Behandlung gelangen. Es dürfte daher angezeigt sein, zu untersuchen, ob und inwieweit den Anträgen je nach ihrer Art stattzugeben sein dürfte.

Es kann ohne weiteres unterstellt werden, daß den Frachtstundungsnehmern schon durch die Mitteilungen in den Zeitungen die Art und Höhe dieser Vertrags- (Verzugs-) Strafe allgemein bekanntgeworden ist, zumal es sich bei ihnen im wesentlichen um größere kaufmännische und industrielle Betriebe handelt, die regelmäßig Gelegenheit nehmen, sich aus den Zeitungen über die ihren Geschäftsbetrieb berührenden Geschäftsverhältnisse zu unterrichten. Der Anerkennung der neuen Bedingungen für monatliche Frachtstundung bzw. des Nachtrages vom November 1923 durch ihre Unterschrift hätte es daher kaum bedurft, wie denn auch Banken und Sparkassen Zinserhöhungen und Ermäßigungen nur allgemein, nicht durch Mitteilung an jeden einzelnen Beteiligten bekanntzugeben pflegen. Die Eisenbahnverwaltung hat aber dennoch das schriftliche Anerkenntnis jedes einzelnen Frachtstundungsnehmers eingeholt oder für seine besondere Benachrichtigung gesorgt. Erfolgte Widerspruch, so wurde das Stundungsverhältnis aufgehoben. Der hier und da erhobene Einwand, daß die neue Art Vertrags- (Verzugs-) Strafe nicht bekannt und anerkannt sei, kann daher keinen Anlaß geben, deshalb von ihrer Erhebung abzusehen. Dennoch dürfte es, soweit das Anerkenntnis des Frachtstundungsnehmers im Einzelfalle nicht nachzuweisen sein

sollte, zur Vermeidung eines in seinem Ausgang immerhin nicht ganz zweifelsfreien Rechtsstreites für die Eisenbahnverwaltung angezeigt sein, sich unter Umständen mit einem Teilbetrage zu begnügen. Bei Festsetzung des etwa zu erstattenden Betrages ist jedoch in diesem und anderen Fällen auf volle Einbehaltung der Verzugszinsen zu achten.

In einzelnen Anträgen wird das Anerkenntnis zwar zugegeben, aber zur Begründung für den Ermäßigungs- bzw. Niederschlagungsantrag geltend gemacht, man habe die Bedingungen nicht sorgfältig gelesen, sei sich auch über die Tragweite der Bestimmung nicht genügend klar gewesen. Die Frachtstundungsnehmer können mit diesem Einwand selbstredend nicht gehört werden. Wie vorhin angedeutet, handelt es sich bei ihnen wohl nur um Kaufleute und Gewerbetreibende mit größerem Geschäftsumfange, die es sich sicher verbitten würden, wenn man ihnen etwa mit Bezug auf ihre sonstige Geschäftsführung sagen wollte, sie seien sich über die Art und die Auslegung der Geschäftsbedingungen im allgemeinen nicht genügend klar. Diesen Frachtstundungsnehmern gegenüber kann man es ruhig auf die gerichtliche Entscheidung ankommen lassen.

Ähnliches kann über die Anträge gesagt werden, in denen der Eisenbahnverwaltung „wucherische Zinsenberechnung“ bzw. Verstoß gegen Gesetz und gute Sitten vorgeworfen wird (§§ 134 und 138 BGB.). Die gesetzliche Beschränkung der Zinsen auf 4 % gemäß § 288 BGB. käme hier kaum in Betracht, selbst wenn es sich um Zinsen handelte; bei Geschäften von Kaufleuten finden die erhöhten Zinsen gemäß HGB. Anwendung. Es handelt sich hier aber überhaupt nicht um Zinsen, vielmehr um eine Verzugsstrafe, deren Höhe seitens der Eisenbahnverwaltung nach freiem Ermessen bestimmt werden kann. Von einer wucherischen Ausbeutung kann schon deshalb keine Rede sein, weil die Verkehrtreibenden gar nicht genötigt und zumal nicht von der Eisenbahnverwaltung in irgendeiner Weise veranlaßt werden, monatliche Frachtstundung bei ihr zu nehmen. Nach Mitteilung des Oberstaatsanwalts in Hagen (Westf.) ist deshalb auch in einem Falle, in dem auf Veranlassung eines Verkehrtreibenden ein Ermittelungsverfahren gegen die Reichsbahndirektion Elberfeld wegen Wuchers eingeleitet war, das Verfahren eingestellt, „da es sich nur um eine zivilrechtliche Frage handele“.

Anträge, die eine Herabsetzung der Strafe auf Grund des § 343 BGB. verlangen, erscheinen im allgemeinen ohne weiteres unbegründet. Die Frachtstundungsnehmer sind fast durchgängig Vollkaufleute im Sinne der §§ 1 bis 3 HGB.; Handwerker und Personen, deren Gewerbebetrieb über den Umfang des Kleingewerbes nicht hinausgeht (§ 4 a. a. O.), machen von dem Frachtstundungsverfahren wohl niemals Gebrauch. Daher findet im allgemeinen § 348 HGB. Anwendung: „Eine Vertragsstrafe, die von einem Kaufmann im Betriebe seines Handelsgewerbes versprochen ist, kann nicht auf Grund der Vorschriften des § 343 BGB. herabgesetzt werden.“ Es kann nicht zweifelhaft sein, daß die von dem Vollkaufmann anerkannte (versprochene) Vertragsstrafe als im Betriebe des Handelsgewerbes entstanden anzusehen ist. Der Fall, daß ein Handwerker oder Minderkaufmann Frachtstundungsnehmer ist, darf nach vorstehendem übergangen werden. Aber auch das BGB. (§ 343) schützt die, wie eingangs ausgeführt, von der Eisenbahn aus dringendem Bedürfnis heraus eingeführte Vertragsstrafe insofern, als es bei der Beurteilung der Angemessenheit einer Vertragsstrafe jedes berechtigte Interesse des Gläubigers gelten läßt. Zudem ist auch in denjenigen Ausnahmefällen, in welchen das BGB. überhaupt anzuwenden ist, gemäß weiterer Bestimmung im angezogenen Paragraph des BGB. ein Anspruch auf Erstattung einer Strafe, die bereits entrichtet ist, ausgeschlossen. Nach alledem könnte höchstens auf Feststellung der Unangemessenheit einer noch nicht bezahlten Vertragsstrafe, und zwar auch nur von einem Nichtkaufmann oder Minderkaufmann (Handwerker und Kleingewerbetreibenden), geklagt werden. Den Niederschlagungsanträgen in diesen Fällen entgegenzukommen, besteht jedoch für die Eisenbahn keine Veranlassung.

Manchmal werden die Anträge auf Herabsetzung bzw. Niederschlagung der Strafe damit begründet, es liege kein Verzug vor. Die Vertragsstrafe sei überhaupt nicht verwirkt (§ 339 BGB.), weil die Leistung infolge eines Umstandes unterblieben sei, den sie (die Frachtstundungsnehmer) nicht zu vertreten hätten (§ 285 BGB.). Sie stellen die gegenwärtige Kredit- und Kapitalnot in den Vordergrund und führen an, sie seien deshalb selbst beim besten Willen zur Erfüllung zeitweise überhaupt nicht in der Lage gewesen. Auch eine derartige Begründung kann nicht durchdringen. Wie schon erwähnt, hat die Eisenbahnverwaltung die Frachtstundungsnehmer nicht veranlaßt, sich der amtlichen monatlichen Frachtstundung zuzuwenden. Zur Beschaffung der im Einzelfalle an einzelnen Tagen fälligen Frachtbeträge muß jeder, zumal ein größerer, Gewerbetreibender ebenso gut alle Bemühungen anwenden, als wenn es sich um die Herbeischaffung der fälligen Löhne, Steuern und dergleichen handelt. Ferner wird geltend gemacht, daß man sich deshalb nicht im Verzuge befinde, weil keine Mahnung erfolgt sei. Einer Mahnung bedarf es in solchen Fällen aber überhaupt nicht, weil es sich um einen in den neuen Bedingungen ein für allemal festgelegten Zahlungstermin handelt (§ 7 Ziffer 2 der Frachtstundungsbedingungen und § 284 BGB.). Wenn die Eisenbahn trotzdem mahnt (§ 7 Ziffer 8 der neuen Bedingungen), so geschieht das lediglich deshalb, um die Frachtstundungsnehmer vor der sie treffenden weiteren Belastung zu bewahren und vor allem, um die Eisenbahn rascher in den Besitz ihrer Einnahmen zu setzen. Die Vertragsstrafe ist ohne weiteres vom Tage des Ablaufs der Zahlungsfrist an verwirkt (§ 7 Ziffer 8 der neuen Bedingungen). Bei Nichtzahlung am Fälligkeitstage könnte ein Nichtverzug unter Umständen nur dann angenommen werden, wenn der Schuldner die Nichtleistung nicht zu vertreten hat. Eine objektive Unmöglichkeit zur Zahlung kann jedoch nicht angenommen werden. Der Mangel an Zahlungsmitteln, wenn auch unverschuldet, schützt daher den Schuldner nicht vor den Folgen des Verzugs (§ 279 BGB.). Die Ablehnung ist daher auch in diesem Falle gerechtfertigt.

Andere Stundungsnehmer, die sich ebenfalls auf die herrschende Kapital- und Kreditnot berufen, betonen mehr den Gedanken, daß die Vertragsstrafenklausel im Frachtstundungsvertrage nur solange bindend sei, als noch die alten Grundlagen fortbeständen, von denen man beim Vertragsschluß ausgegangen sei. Sie stützen sich hierbei bewußt oder unbewußt auf die Rechtslehre von der „clausula rebus sic stantibus“, und begründen ihren Antrag etwa damit, daß z. Zt. des Vertragsschlusses noch keine Kapital- und Kreditnot geherrscht habe, sie mit einem Leistungsverzuge daher gar nicht gerechnet hätten; die veränderten neuesten Umstände dagegen ließen selbst bei guten Firmen die Gefahr des Zahlungsverzuges und damit die Gefahr des Vertragsstrafenverfalles außerordentlich leicht auftreten. Abgesehen davon, daß die die Vertragstreue ernstlich gefährdende Lehre von der „clausula rebus sic stantibus“ keineswegs gefestigt ist, dürfte aber auch im Falle ihrer restlosen Anerkennung die Berufung hierauf im vorliegenden Falle gänzlich abwegig sein, weil es den Frachtstundungsnehmern doch freisteht, den ganzen Stundungsvertrag (ausschließlich Vertragsstrafenklausel) jederzeit ohne Grundangabe ausdrücklich aufzuheben. Damit entfiele also eine Vertragsstrafe ohne weiteres. Aber wenn Stundungsnehmer trotz offensichtlicher Kenntnis der mißlichen Geldverhältnisse den Frachtstundungsvertrag beibehalten und so freiwillig die Gefahr eines Vertragsstrafenverfalles auf sich nehmen, so verstößt es sicher gegen Treu und Glauben, wenn sie plötzlich nach Eintritt des Leistungsverzuges sich auf die „clausula“ berufen und damit die Nichtigkeit des Vertrages oder auch nur der Vertragsstrafenklausel behaupten wollen. Auch derartig begründete Anträge können daher nur der Ablehnung verfallen.

Ähnlich wird auch die Nichtigkeit des Vertrages oder der Ver-

tragsstrafenklausel mit der Begründung behauptet, die Vertragsstrafe sei doch nur als Maßnahme gegen die Inflationsgefahr gedacht gewesen und daher mit der Beendigung der Inflation ungültig geworden. Wie aber eingangs schon erwähnt, ist die Vertragsstrafe von der Eisenbahnverwaltung in erster Linie deshalb vorgesehen worden, um den fortlaufenden Eingang der dringend benötigten Einnahmen sicherzustellen. Aus diesem Grunde hält die Eisenbahnverwaltung auch jetzt noch an der Vertragsstrafe fest. Die Versuche, die im Vertrage einmal vorgesehene Vertragsstrafenklausel aus ihm wegzuinterpretieren, können daher ebenfalls zurückgewiesen werden.

Nur im Falle des Konkurses, und zwar vom Zeitpunkte der Eröffnung des Verfahrens ab, kann von dem in Konkurs geratenen Frachtstundungsnehmer selbst die Vertragsstrafe nicht mehr eingezogen werden. Sie ist zur Konkursmasse anzumelden. Als Geldstrafe im Sinne des § 63 der Konkursordnung ist diese Art Strafe nicht anzusehen, weil sie als „Erweiterung der durch die Strafberedung verstärkten Forderung" gilt (§ 62 Ziffer 2 a. a. O. Vgl. Siméon, Lehrbuch 10. und 11. Auflage, 1921, Band II, Seite 655.) Sie kann daher auch, soweit sie nach der Eröffnung des Verfahrens entsteht, zur Konkursmasse angemeldet werden.

Durch die Geschäftsaufsicht tritt grundsätzlich eine Änderung in den Ansprüchen der Eisenbahnverwaltung auf die Vertragsstrafe nicht ein. Gleichgültig ist es in einem solchen Falle, ob der Anspruch aus der Zeit vor oder nach der Verhängung der Geschäftsaufsicht herrührt. Allerdings kommen auch hier Niederschlagungen dann in Frage, wenn die Eisenbahn sich etwa aus Zweckmäßigkeits- oder anderen Gründen einem freiwilligen Vergleich anschließt, oder wenn vom Gericht das Zwangsvergleichsverfahren eröffnet wird.

Eine Niederschlagung eines Teils oder Herabsetzung der Vertragsstrafe kann in Frage kommen im Falle der Benutzung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Die bargeldlose Begleichung ist der Eisenbahnverwaltung an sich erwünscht. Bei Bankabruf sind deshalb schon nach § 7 Ziffer 8 der Bedingungen Vertragsstrafen nur dann zu fordern, wenn der Stundungsnehmer die Verzögerung verschuldet. Mitunter geht nun auch eine Überweisung deshalb verspätet ein, weil die Bank usw. Betriebsstörung hatte, oder auch dadurch, daß ein Versehen der Bank vorkommt. Es erscheint daher wenigstens billig, in ganz besonderen Fällen dieser Art Teilerstattungen vorzunehmen. Im Reichsbankverkehr ist hierbei noch zu berücksichtigen, daß die Reichsbank Abruf nicht zuläßt, so daß dem betreffenden Frachtstundungsnehmer nur das Überweisungsverfahren übrig bleibt. — Die besonderen Verhältnisse, die infolge der Rhein-Ruhrbesetzung bestehen, verdienen selbstverständlich hierbei sowie in Fällen anderer Art eine besonders wohlwollende Art der Prüfung.

Nicht selten wird der Zahlungsverzug bzw. die Vertragsstrafe im Zusammenhang gebracht mit Forderungen gegen die Eisenbahnverwaltung aus Lieferungsverträgen. Nach § 7 Ziffer 6 der Bedingungen ist die Aufrechnung von Gegenforderungen im allgemeinen ausgeschlossen. Auch nach § 395 BGB. würde eine Aufrechnung nicht angängig sein, weil Aufrechnung einer Forderung gegen das Reich nur dann zulässig ist, wenn die Leistung an dieselbe Kasse zu erfolgen hat, aus der die Forderung des Aufrechnenden zu berichtigen ist. Zahlungen aus Lieferungsverträgen werden wohl nur auf die Eisenbahnhauptkassen angewiesen, während es sich hier um Zahlungen an die Güterkassen handelt. Eine Identität beider Kassen ist nicht anzunehmen (vgl. Reichsgerichtsentscheidungen Band 58 S. 118 und Band 82 S. 233). Falls jedoch Aufrechnung solcher Forderungen gegen die Frachtschuld von vornherein zugelassen war oder, wie zeitweise allgemein geschehen, nachträglich zugebilligt worden ist, so wird die Frachtschuld allerdings auch dann als rechtzeitig beglichen gelten und Erstattung oder Niederschlagung berechneter Vertragsstrafen angezeigt sein, wenn das Aufrechnungsverfahren in diesen Fällen erst später zu Ende gekommen ist (§ 389 BGB.). Auch wenn der Zahlungsverzug des Stundungsnehmers mit Zahlungsverzug der Eisenbahn in den Lieferungsverträgen in ursächlichem Zusammenhang steht, wird ein Entgegenkommen angezeigt, bei der Abmessung des Entgegenkommens aber die Verschiedenartigkeit der Fälle zu berücksichtigen sein.

Wie die vorstehenden Ausführungen ergeben, besteht ein Anspruch des Frachtstundungsnehmers auf Niederschlagung oder Ermäßigung der Vertragsstrafe kaum. Immerhin wird, abgesehen von Fehlern in der in jedem Falle nachzuprüfenden Berechnung, bei der großen Zahl der Vertragsstrafenfälle und ihrer Mannigfaltigkeit manchmal Anlaß sein, den, wenn auch nicht immer rechtlich begründeten Anträgen mit gewissem Wohlwollen entgegenzukommen. Schnellste Behandlung der Anträge, in einzelnen Fällen auch schon überzeugende Aufklärung dürfte dann manche, wenn auch vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung nicht berechtigte Verstimmung der Verkehrtreibenden über die Maßregel der Vertragsstrafe beseitigen.

Zum Schluß ergibt sich für den Reichsbahnbereich noch die Frage nach der Zuständigkeit für die Niederschlagung bzw. Ermäßigung der Vertragsstrafe. M. E. ist zur Entscheidung berufen die Reichsbahndirektion, und zwar auch für etwaige Erstattungen aus Billigkeitsrücksichten. Die Zuständigkeit der Verkehrsämter ist insoweit nicht gegeben, da diese, abgesehen von anderem, nur Nebengebühren aus dem Fachgeschäft erstatten dürfen, es sich hier aber um solche offensichtlich nicht handelt.

Litauische Eisenbahnpläne.

Von Dr.-Ing. **Remy.**

I. Die bisherige Entwickelung des litauischen Eisenbahnnetzes.

Die litauische Republik fand bei ihrer Gründung ein Eisenbahnnetz vor, das als Teilnetz des ehemaligen Russischen Reiches und in seiner Weiterentwickelung während des Krieges nach vornehmlich militärischen Gesichtspunkten wenig geeignet ist, den Erfordernissen einer nationalen Wirtschaft zu dienen. Die alten russischen Strecken Wirballen-Kowno-Wilna-Dünaburg-Petersburg und Kowno-Schaulen-Libau mit der Zweiglinie Murajewo-Mitau und Radziwilischki-Dünaburg[1]) werden ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Bedürfnisse von den neuen Grenzen durchschnitten. Dazu kommt noch, daß das Litauen zugebilligte Wilnagebiet von den Polen beansprucht und besetzt gehalten wird, so daß als Rest der Verkehrslinien ein wahres Torso bleibt. Daß dieser an sich schon unzulängliche Zustand nicht noch unerträglicher ist, verdankt Litauen nur der Tätigkeit der deutschen Militär-Eisenbahnverwaltung, welche durch den Bau der beiden Strecken Laugszargen-Schaulen und Schaulen-Mitau eine im Zuge der Verbindung Tilsit-Riga liegende Verbindung und damit einen neuen Grenzübergangspunkt nach Deutschland schuf und durch den Bau der Strecke Bajohren-Prekuln eine Verbindung Memel-Libau ermöglichte, die heute die Teilstrecke der wichtigen Verkehrsverbindung Kowno-Murawjewo-Memel ist. Auf dem heute von der litauischen Republik tatsächlich besetzten Boden waren, wenn man vom Memelgebiet absieht, 1914 etwa 605 km Vollbahnen russischer

[1]) Im Text sind die alten russischen uns geläufigen Ortsbezeichnungen gebraucht. In der Karte stehen die litauischen neben den russischen Ortsbezeichnungen.

Spur im Betrieb, 1919 fand Litauen 826 km normalspurige Vollbahnen vor. 201 km sind also im Kriege entstanden. Dazu kommen noch 334 km schmalspurige Kleinbahnen, von denen 217 km im Kriege erbaut wurden. Seitdem Litauen im Januar 1923 das Memelgebiet besetzt hat und ihm nun auch rechtlich die Verfügung über das Memelgebiet vom Völkerbund zugesprochen ist, wird der Versuch gemacht, aus dem Zustand des Provisoriums herauszukommen und die finanziellen Unterlagen für den Ausbau eines den Bedürfnissen einer nationalen Wirtschaft entsprechenden Eisenbahnnetzes zu schaffen.

Das Memelabkommen mit dem Völkerbund ist am 30. Juni 1924 vom litauischen Sejm angenommen worden.

II. Gesichtspunkte für den Ausbau des litauischen Eisenbahnnetzes.

Der leitende Gedanke bei dem Ausbau des litauischen Eisenbahnnetzes ist, den Hafen Memel so mit dem litauischen Hinterlande zu verbinden, daß er den Wettbewerb der beiden Nachbarhäfen Königsberg und Libau aufnehmen kann. Durch den Umbau der russischen Spur in die Normalspur während des Krieges ist das Eisenbahnnetz Litauens an das westeuropäische Eisenbahnnetz angekettet worden. Diese Umwandlung ist nicht ohne wirtschaftliche Folgen geblieben. Für die Ausfuhr aus einem künftig gesundenden Rußland bedeutet sie jedenfalls eine bedeutende Erschwernis und zieht dem Wettbewerb Memels um die russische Ausfuhr von vornherein enge Grenzen. Lettland hat hierin den Vorzug. Die Hauptzufuhrlinie des Libauer Hafens, die alte Libau-Romny-Bahn, ist zwar an der Grenze des litauischen Gebiets durch die völkerrechtswidrige Besetzung des Wilnagebiets abgeschnitten; sie läuft sich z. Zt. betrieblich an der litauischen Grenze bei Vievis tot. Bleibt Wilna polnisch, dann wird die frühere Bedeutung dieser Zufuhrstraße für Libau auch aus diesem Grunde kaum wieder erreicht werden. Daher kämpft Libau um die Wiederherstellung der Breitspur, um wieder unmittelbaren Anschluß an das russische Netz zu erlangen. Beabsichtigt ist, Libau durch den Ausbau und die Fortsetzung der Kleinbahn Libau-Hassenpoth breitspurig mit Riga über Goldingen zu verbinden und daneben Libau den Vorteil der normalspurigen Verbindung mit Litauen nach Murawjewo und Dünaburg und über Schaulen in Richtung Romny zu belassen.

Ein anderer Plan sieht den Bau eines zweiten breitspurigen Gleises neben dem jetzt normalspurigen Gleis Libau-Murawjewo-Luscha vor und die Umwandlung der normalspurigen Strecke Luscha-Mitau-Riga in eine breitspurige Linie.

Der Kampf Libaus um die Breitspur ist natürlich auch aus Wettbewerbsrücksichten gegen Riga entstanden. Die Frage der Aussichten dieses Wettbewerbes soll hier nicht erörtert werden. Jedenfalls scheint hier Riga mit dem Vorhafen Windau in seiner Bedeutung selbst dann nicht wesentlich zu verlieren, wenn Libau breitspurigen Anschluß erhalten sollte und die längere eisfreie Zeit in Rechnung gestellt wird. Riga ist mit russischer Spur an das russische Netz angeschlossen.

Wenn Litauen seinen Ausfuhrhafen Memel in diesem Kampf nicht unterliegen lassen will, muß an seine Verbindung mit dem Hinterlande endlich gedacht werden.

Diese Verbindung soll nicht nur den innerlitauischen Verkehr Memel auf kürzestem Wege zuführen, es handelt sich auch darum, den früheren Verkehr Romny-Libau dem Hafen Memel zuzuführen und unter Umständen den Versuch zu machen, den über Dünaburg den Häfen Riga und Libau zuströmenden Verkehr zum Teil Memel zuzuleiten, wenngleich hier Wechsel der Spur und Entfernung diesen Gedanken enge Grenzen ziehen.

Wie sich aus der Abbildung ergibt, ist die Hauptstadt Kowno (lit. Kaunas) z. Zt. einmal über Schaulen-Laugszargen-Pogegen, dann durch die Strecke Kowno-Schaulen-Murawjewo (lit. Możeiki)-Prekuln-Bajohren mit Memel verbunden. Diese Strecke führt aber von Luscha über Prekuln bis Schkudy durch den lettischen Korridor und unterliegt den freundnachbarlichen Möglichkeiten, die wir vom polnischen Korridor her kennen. Allerdings befindet sich Lettland Litauen gegenüber mit demselben Streckenabschnitt in gleich ungünstiger Lage, denn seine Strecke Libau-Prekuln-Murawjewo-Mitau verläuft von Luscha über Murawjewo bis Laishew im litauischen Korridor. Beide Länder haben ein Interesse daran, sich voneinander unabhängig zu machen. Lettland wird dieses Ziel mit dem erwähnten Ausbau der Kleinbahn Libau-Hassenpoth-Goldingen zur Vollbahn bis etwa Tuckum erreichen. Litauen muß eine unmittelbare Verbindung Memels mit der Hauptlinie Kowno-Murawjewo anstreben.

Über die verschiedenen Möglichkeiten, das Eisenbahnnetz Litauens auszubauen, insbesondere eine wirtschaftlich vorteilhafte Verbindung der Hauptstadt Kowno mit Memel herbeizuführen, entbrannte nun der Streit der Parteien. Er führte am 10. Juni 1924 zum Kabinettswechsel. Ministerpräsident Galvanauskas trat zurück, an seine Stelle trat Tumenas.

III. Der Kampf um die Eisenbahnpläne des Kabinetts Galvanauskas.

Der alte Mehrheitsblock wünschte den Bau einer Verbindung Koslowa Ruda-Tauroggen, um die Hauptstadt Kowno unter Ausnutzung der bestehenden Strecken Tauroggen-Pogegen und Pogegen-Memel mit dem Hafen Memel auf kürzestem und billigstem Wege zu verbinden. Die Spitzkehre bei Pogegen ist leicht durch eine Umgehungslinie zu ersetzen. Den besonderen Interessen Memels sollte die Bahn Memel-Telschi-Schaulen dienen.

Die Opposition lehnte die beiden von Galvanauskas vorgelegten Projekte ab mit der Begründung, zunächst müsse eine erstklassige Hauptbahn Kowno-Memel als völlig neue Ost-Westlinie geschaffen werden. Zwei Strecken Memel-Telschi und Koslowa Ruda-Schaki als Teilstrecken der beiden von der Regierung geplanten Bahnen Memel-Schaulen und Koslowa Ruda-Tauroggen sollten als Nebenbahnen von rein örtlicher Bedeutung zur Ausführung gelangen. Tatsächlich ist Tumenas, wie später erörtert wird, in seinen neuen Vorlagen über diese Richtlinien, die er in der Opposition aufstellte, hinausgegangen. Es ist bei dem weitmaschigen Netz verständlich, daß die gleichzeitige Erschließung möglichst großer Landstriche bei der Bevölkerung Litauens mehr Anklang fand, als die etwas vorsichtigeren Pläne des Ministeriums Galvanauskas.

Die in der Okkupationszeit von der deutschen Militärverwaltung gebauten und geplanten Bahnen hatten naturgemäß, ihren besonderen Zielen folgend, die südnördliche Richtung eingeschlagen.

Auch der letzte bereits in Angriff genommene Bau einer Bahn Kugeleit-Konstantynowo-Telschi-Murawjewo zeigte diese Richtung, sehr zum Leidwesen der Memeler Kaufleute, die sich zwiefach durch die Strecke Tilsit-Laugszargen-Schaulen-Mitau und die Strecke Kugeleit-Murawjewo-Mitau von den Hauptverkehrsstraßen abgedrängt wähnten. Die Verbindung Memel-Prekuln bot hierfür nur einen dürftigen Ersatz. Die Erfüllung eines alten Wunsches, die Verbindung Memels mit dem litauischen Hinterlande wurde endlich im Kriege eingeleitet und gipfelte in den allgemeinen Vorarbeiten für eine Strecke Memel-Telschi-Schaulen. Sie sollte etwa 160 km lang werden und 162 000 *M* für 1 km kosten. Bevor die Memelgebietfrage nicht ihre Lösung gefunden hatte, war an den Bau dieser Strecke nicht zu denken. Für das nunmehr litauische Memel würde die Strecke der einstweilig einzige Aktivposten in der Bilanz werden, die aus dem Umschwung der politischen Verhältnisse zu ziehen wäre.

Die Frage des Baues der neuen Strecken ist keine technische, sondern lediglich eine Finanzfrage. Die Vereinigten Staaten scheinen sich bei aller sonstigen Sympathie, welche die Beziehungen der massenhaft nach Amerika ausgewanderten und teilweise wieder zurückgekehrten Litauer mit sich bringt, nicht ernstlich für eine Anleihe interessiert zu haben. Dagegen sind mit England Verhandlungen über eine Anleihe von 2 Mill. Pfund

abgeschlossen. Die Anleihe bedeutet für den kleinen Staat eine erhebliche Belastung. Sie wird in der Form gewährt, daß für die Höhe der Anleihe Material aus England für den Bahnbau bezogen werden muß.

Die neue Mehrheit hat nun unter wesentlicher Erweiterung ihres Oppositionsbeschlusses den Bau einer großen Zentralbahn Kiejdany-Lidowiany-Memel beschlossen. An diese Strecke wird eine Strecke Koslowa Ruda-Schaki-Lidowiany herangeführt werden. Der Bau der Strecke Memel-Schaulen blieb auch in dem Programm der neuen Mehrheit bestehen. Die Strecke soll bei Krottingen nördlich Memel aus der Linie Memel-Prekuln abzweigen und bei Omole (Amaliai) in die Linie Murawjewo-samen Wettbewerb mit Königsberg bei einem künftigen Aufschluß der russischen Ausfuhr über Wilna. Eigentümlicherweise wurde Libau nicht erwähnt, denn die neue Strecke ist doch in erster Linie eine Konkurrenz für Libau, sie läßt die alte Romnyer Bahn in Memel enden. Da aber Wilna noch nicht im litauischen Besitz ist und das litauische Staatsgebiet nicht an Rußland grenzt, wird die Bedeutung dieser Linie auf eine Voraussetzung gestellt, deren Erfüllung noch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte und unter Umständen den Auftakt zu Ereignissen geben kann, deren Auswirkungen nicht mehr ausschließlich der Strecke Kiejdany-Memel zugute kommen werden. Die hoffnungsvollen Ausführungen des Ministerpräsidenten

Eisenbahnkarte von Litauen.

M.-1:1000000.

Vollbahnen im Betrieb.
Beschlossene Bauten
Kleinbahn (60cm-Spur).
Geplante Vollbahnen.
Von der deutschen Mil.-Verw. geplante Vollbahnen
Staatsgrenze.
Grenze des Memelgebiets u. des Wilnagebiets

Schaulen einmünden. In Aussicht genommen ist ferner der normalspurige Ausbau der 60-cm-spurigen Kriegsbahn Schaulen-Birsche und der Bau einer Verbindung Schkudi-Murawjewo zur Umgehung des lettischen Korridors. Endlich plant man eine von Janow ostwärts gehende Linie, welche das Gebiet zwischen den Strecken Wilna-Dünaburg und Schaulen-Dünaburg erschließen soll.

IV. Einzelheiten über die Linienführung der zur Ausführung bestimmten und der geplanten Strecken. Ihre wirtschaftliche Bedeutung.

Die Strecke Kiejdany-Lidowiany-Memel wurde in den Parlamentsverhandlungen von dem Ministerpräsidenten Tumenas in den Vordergrund gestellt und ihr Ausbau als erstklassige Strecke empfohlen. Von ihr erwartet man einen wirk- blieben daher nicht ohne Angriffe. Die Strecke ist 195 km lang und soll 72 Mill. Litas = 30,2 Mill. Goldmark kosten, auf 1 km also 155 000 Goldmark.

Die Strecke Koslowa Ruda-Schaki-Lidowiany ist 100 km lang. Sie soll 42 Mill. Litas = 17,6 Mill. Goldmark kosten = 176 000 Goldmark für 1 km, wesentlich teuerer als die erste Strecke, voraussichtlich weil hierbei eine Überbrückung der Memel nördlich Schaki nötig wird.

Die Strecke Memel-Schaulen wird bei Krottingen von der Strecke Memel-Bajohren abgezweigt und soll bei Omole in die Strecke Murawjewo-Schaulen einmünden. Der Neubau Krottingen-Telschi-Omole mit etwa 120 km Länge ist auf 38 Mill. Litas veranschlagt = 16,0 Mill. Goldmark gleich 133 000 Goldmark für 1 km.

Die Anschläge halten sich also im Rahmen der Kosten ostpreußischer eingleisiger Nebenbahnen und können daher über deren betriebstechnische Ausstattung nicht hinausgehen. Was unter solchen Voraussetzungen unter einer erstklassigen „magistralen“ Strecke verstanden werden soll, ist nicht zu ersehen. Die Gesamtkosten der drei Strecken in Höhe von 152 Mill. Litas = 63,8 Mill. Goldmark werden die 2 Mill. Pfundanleihe bereits erheblich überschreiten. Ob in diesen Mitteln die Kosten eines Umbaues des Bahnhofs Memel für die unmittelbare Zuführung einer neuen Strecke und den mittelbaren Anschluß einer zweiten Strecke enthalten sein sollen, ist ebenfalls nicht zu erkennen. In dieser Hinsicht scheint man sich einem wenig begründeten Optimismus hinzugeben, denn ein entsprechender Ausbau des Bahnhofs Memel, der für eine Erweiterung sehr ungünstig liegt, müßte in höheren kilometrischen Kosten zum Ausdruck kommen.

Sollte aber die Bemerkung des Referenten in der Sejmsitzung vom 25. Juli, die beiden Bahnen zweiter Ordnung Kiejdany-Lidowiany und Amaliai-Krottingen kosteten nur 200 000 bis 220 000 Litas für 1 km, also 84—92 000 ℳ, zutreffen, dann könnte ein Betrag für den Umbau Memel von 4 Mill. Goldmark vorgesehen sein, wobei allerdings die Ausstattung der Strecke nur in der allereinfachsten Weise denkbar wäre.

Diese ersten drei Projekte hofft man in sechs Jahren zu verwirklichen. Die weitergehenden Pläne schätzt der Verkehrsminister auf 217 Millionen Litas = 91 Millionen Goldmark. Die Verbindung Kownos mit Nowo Alexandrowsk erfordert den Umbau der Kriegsbahn Janow-Wilkomierz in eine Vollbahn (35 km). Die Fortsetzung bis Nowo Alexandrowsk, etwa 21 km südwestlich Dünaburg und etwa 15 km von der Bahnlinie Wilna-Dünaburg entfernt, ist etwa 110 km lang. Als Ziel der wirtschaftlichen Linienführung wurde bezeichnet, die weiteste Entfernung der Ortschaften von einer Bahnlinie auf 25 km einzuschränken.

Der Umbau der Kleinbahn Schaulen-Birsche ist ebenfalls eine umfangreiche Arbeit von 109 km Länge. Diese beiden Strecken hofft man in 10—15 Jahren bauen zu können. An ihre Vollendung soll sich die Umgehung des lettischen Korridors von Murawjewo nach Schkudy anschließen.

Die Strecke Koslowa Ruda-Lidowiany hat rein lokalen Charakter. Der Wettbewerbscharakter der beiden Strecken Kiejdany-Memel und Memel-Krottingen-Telschi-Schaulen ist jedoch unverkennbar. Die Strecke Wilna-Kowno-Wirballen beträgt 178 Werst = 190 km, die Strecke Wirballen-Königsberg 155 km, zusammen 345 km. Die künftige Verbindung Wilna-Kowno-Memel wird 104 + 195 = 299 km betragen. Die Entfernung Schaulen-Libau beträgt 169 km, die künftige Entfernung Schaulen-Memel über Amaliai und Krottingen etwa 150 km. Dieser Wettbewerb wird ohne Tarifkämpfe kaum ausgefochten werden können. Den beiden Nachbarhäfen Memels, Libau und Königsberg, kommen hierbei ihre modernen großzügigen Anlagen zu Hilfe, die dem Hafen Memel bei allen anerkennenswerten Fortschritten, welche in den Nachkriegsjahren gemacht wurden, in diesem Umfange bei weitem fehlen. Trotz der erheblichen Frachtvergünstigungen, die dem Hafen Memel seit mehreren Monaten zugebilligt wurden, die sich je nach der Entfernung von Memel in der Richtung über Prekuln-Schkudy zwischen 20 % und 60 % bewegen, ist es kaum gelungen, dem Hafen Memel eine merklich größere Ausfuhr zuzuleiten. Namentlich der Eierversand nimmt nach wie vor seinen Weg über Libau. Will man Memel wettbewerbsfähig machen, dann kann dies ohne großzügige neue Hafenanlagen nicht geschehen. Die Entwürfe hierzu liegen vor, die finanzielle Deckung wird ohne weitere fremde Hilfe nicht ermöglicht werden können.

Endlich sei noch eines kürzlich erörterten lokalen Planes gedacht, Memel mit dem ehemals nördlichsten Flecken des Deutschen Reiches, Nimmersatt, zu verbinden und die Strecke bis Polangen auszubauen. Die Strecke wird etwa 24 km lang werden und würde die nördlich Memels längs der Küste gelegenen Fischerdörfer, die viel besuchte Sommerfrischen sind, verbinden und Memel mit dem ehemals stark besuchten Seebade Polangen in nahe Beziehungen bringen. In Polangen ist an der Swentamündung der Bau eines Fischereihafens geplant, dessen Ausführung ein vor einigen Monaten stattgehabter Wettbewerb zugrunde gelegt werden soll. Vor allem aber soll die Strecke der Beseitigung der Wohnungsnot dienen, sie soll Vorortbahn werden und die zahlreichen, im Winter leer stehenden Sommerfrischlerwohnungen der Fischerdörfer der Wohnungsnot dienstbar machen. Die Einführung dieser Strecke in den Bahnhof Memel würde bei der Abzweigung der neuen Umgehungsbahn um den Vorort Bommelsvitte möglich sein und würde im Zusammenhang mit der Einführung der geplanten großen Strecken zu bearbeiten sein. In den Bahnhof Memel würden dann künftig drei Strecken von Norden einmünden: von Polangen, von Schkudy, von Schaulen-Krottingen, eine von Osten oder Süden: von Kiejdany und eine von Süden: von Tilsit.

V. Aussichten der künftigen Entwicklung.

Das derzeitige Eisenbahnnetz der Republik Litauen setzt sich darnach aus den in der Zusammenstellung 1 angeführten Strecken zusammen.

Zusammenstellung 1.

Betriebsstrecken der Litauischen Eisenbahnen.

Strecke	Eröffnungsjahr	km
I. Vollbahnen.		
Jonischki-Schaulen	1916	44,7
Schaulen-Kowno	1871	157,8
Kowno-Wirballen	1862	86,6
Memel-Schkudy	1915	70,0
Luscha-Murawjewo	1871	20,9
Murawjewo-Schaulen	1871	77,5
Schaulen-Laugszargen	1916	129,3
Laugszargen-Pogegen	1904	22,0
Pogegen-Memel	1875	86,3
Radziwilischki-Gryva	1873	199,6
Kowno-Vievis	1862	62,9
Koslowa Ruda-Olita	1923	101,0
		1058,6
II. Kleinbahnen.		
Poniewiez-Uziany	***)	89,7
Uziany-Salgutischki		27,7
Schaulen-Birsche	im	109,4
Petrasiunai-Linkowo	Kriege	7,9
Skopischki-Suweinischki	erbaut	40,7
Janow-Wilkomiersz		35,0
Janischki-Sheime		23,5
Pogegen-Schmalleningken*)	1902	63,7
Heydekrug-Kolleschen*) **)	1913	14,2
Memeler Kleinbahnen*)	1904	49,1
		460,9
III. Beschlossene Bauten.		
Kiejdany-Memel		195,0
Koslowa Ruda-Lidowiany		100,0
Krottingen-Omole		120,0
		415,0
IV. Geplante Bauten.		
Umbau der Strecke Schaulen-Birsche in Normalspur		109,4 Umbau
Neubau einer Strecke Kowno- über Janow nach Nowo Alexandrowski		35,0 Umbau bis Wilkomiersz ca. 110 km Neubau
Strecke Schkudy-Murawjewo		52,0
Memel-Polangen		24,0
		144,4 km Umbau 186,0 km Neubau

*) Privatbahnen. **) Vollspurig. ***) Erbaut von der russischen „Ersten Gesellschaft für Zufuhrbahnen“, Strecke Poniewicz-Swjenzany-Bereswetsch.

Litauen hatte im Juni 1924 rund 2,2 Millionen Einwohner. Es entfallen gegenwärtig daher bei einer Gesamtlänge von 1519,5 km Bahnen 6,9 km Bahnen auf 10 000 Einwohner, Vollbahnen entfallen 4,8 km auf 10 000 Einwohner. Im Memelgebiet allein entfallen auf 10 000 Einwohner 17,4 km Bahnen überhaupt, hierunter 9 km Vollbahnen. (Bayern 1910: 11,9 km Vollbahnen, Bulgarien 4,4 km Vollbahnen auf 10 000 Einwohner.) Nach dem Bau der geplanten drei Strecken würde das Verhältnis auf 6,8 km Bahnen, nach dem Bau weiterer geplanter 200 km auf 9,7 km Bahnen auf 10 000 Einwohner steigen.

Das neue litauische Ministerium baut seine Eisenbahnpolitik auf zwei Pole auf, auf den künftigen Besitz von Wilna und den eben ratifizierten Besitz des Memelgebiets und der Zukunft des Hafens Memel. Die Verwirklichung des ersten Gedankens ist ohne schwere Erschütterungen im Osten kaum denkbar. Das Wilnagebiet ist ein wertvoller Teil Litauens, es umfaßt bald noch einmal dieselbe Einwohnerzahl wie das ganze heutige Litauen. Sein Besitz würde Litauen die durchgehende Strecke Eydtkuhnen-Kowno-Wilna bis zur Grenze südlich von Dünaburg in die Hand geben. Die Zukunft des Hafens Memel hängt von der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Königsberg und Libau ab und der geschickten, den Interessen des Hafens und seiner handeltreibenden Bevölkerung dienenden Zollpolitik. Wie die Zollpolitik im großen sprunghaft, so wird die technische Durchführung der Zollerhebung z. Z. in einer dem Handel wenig gerecht werdenden Weise gehandhabt. Die Memeler Handelskorporationen befürchten von diesen Methoden das Schlimmste für die Zukunft der Kaufmannschaft.

Eine besonders umfangreiche Aufgabe erwächst den litauischen Eisenbahntechnikern in der Durchbildung des Bahnhofs Memel zu einem umfangreichen Knotenpunkt von fünf einmündenden Linien. Wenn bei dieser Umgestaltung nicht von vornherein auf die gänzliche Verlegung des Güter- und Verschiebebahnhofs aus dem Rahmen des jetzigen Bahnhofs Bedacht genommen wird, ist eine ausreichende Lösung auch nur für ein erstes Entwicklungsstadium kaum möglich. So, wie die Anlagen heute eingeklemmt zwischen Dange und Kaserne und beengt durch die Einführung der Anschlußbahnen nach Janischken, Schmelz, Schlachthof, Kleinbahn und Winterhafen liegen, wird der Bahnhof gerade den künftigen Personenverkehr bewältigen können, wenn auf entsprechende Vermehrung der Bahnsteigkanten Bedacht genommen wird. Es wird daher noch viel Zeit vergehen, ehe diese Pläne Früchte reifen lassen werden.

Dennoch darf man sich nicht in voreiliger Unterschätzung der wirtschaftlichen Gestaltungskraft des neuen Staatswesens der Tatsache verschließen, daß der Handel seit 1920 in der Ausfuhr um 166 %, in der Einfuhr um 117 % gestiegen ist (Zusammenstellung 2). Dabei zeigt die Handelsbilanz steigend eine Tendenz zur Aktivität, hatte 1922 diese tatsächlich erreicht und wird voraussichtlich 1924 aktiv sein. Auch die Währung ist gut gegründet. Bei steigendem Notenumlauf steigt die Deckung an Devisen, Gold und Silber und übertraf im Juli um 13 Mill. Litas den Wert des gesamten Notenumlaufs. Die Deckungsmittel sind in Bern, Kopenhagen, Stockholm und Newyork deponiert.

Zusammenstellung 2[2]).

Werte des litauischen Außenhandels 1920 bis 1923 in Millionen Litas (1 Lit. = 1/10 Dollar = 0,42 Goldmark).

	1920	1921	1922	1923	erste 5 Mon. 1924
Einfuhr . . .	72,3	95,3	74,8	156,6	93,1
Ausfuhr . . .	55,2	57,6	76,9	146,8	104,3

[2]) Daß die hier mitgeteilten amtlichen Zahlen von Kritikern des litauischen Wirtschaftslebens angezweifelt werden (vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 370/71 vom 9. August 1924), ist mir bekannt. Bezüglich der Devisen halte ich die Börse für ein zu untrügliches Barometer, als daß die Veröffentlichungen über die Höhe der Deckung nicht den Tatsachen entsprechen könnte. Schon der Verdacht müßte ein Herabgehen des Devisenkurses verursachen. — Die Ziffern des Außenhandels werden eine Beschönigung auf die Dauer auch nicht vertragen, die wirtschaftlichen Gesetze arbeiten letzten Endes ohne Rücksicht auf Statistiken. Daß Handelsstatistiken aller Länder, nicht zum wenigsten unsere eigene, Lücken und Unvollkommenheiten zeigen (vgl. den Artikel über den deutsch-schweizerischen Handel in der gleichen Nummer der Deutschen Allgemeinen Zeitung), ist eine beklagenswerte Erscheinung.

Die Krediteinschnürung und ihre Folgen in Litauen verursacht dort dieselben Stockungen im Geschäftsleben wie bei uns. Ihre Folgen für das litauische Wirtschaftsleben müssen nur um so schärfer sein, weil die Stabilisierung viel weiter zurückliegt. Die Ausführung der hier besprochenen Projekte wird einen guten Maßstab dafür abgeben, inwieweit das Wirtschaftsleben in Litauen allmählich in normale Bahnen einlenkt.

Zulassung und Entziehung des Privatanschlusses.

Von Ober- und Geheimem Regierungsrat **Hanow** in Frankfurt (Oder).

Nach einer fast zehnjährigen Pause ergreift Justizrat Dr. Schmidt-Ernsthausen wieder das Wort, um (unter gleichzeitiger Überreichung praktischer Vorschläge) nachzuweisen, daß die Reichseisenbahnverwaltung mit Beschleunigung im Verhältnis zu den Anschlußbesitzern eine grundsätzlich veränderte Stellung einzunehmen habe*), weil das bisher von ihr vorbehaltene und demgemäß ausgeübte Kündigungsrecht angesichts der großen volkswirtschaftlichen Wichtigkeit einmal nicht mehr recht zeitgemäß, vor allem aber sodann rechtlich nicht zu halten sei. Die zur Begründung des letzten Punktes dienenden Ausführungen stützen sich im wesentlichen auf das Urteil des Reichsgerichts vom 10. Juni 1904, VII 18/04, Band 58, S. 264 ff. So außerordentlich geschickt dieses Urteil verwertet ist, so sind doch die Ausführungen nicht stichhaltig, weil, wie die Überschrift ergibt, es sich in jenem Urteil um die Frage handelt, ob die von einer Eisenbahngesellschaft einem Anlieger gegenüber durch vertragliche Gestattung des Anschlusses eines Privatgleises an die Bahn übernommenen Verbindlichkeiten sich zum Inhalte einer Grundgerechtigkeit eignen. Auch hatte das Reichsgericht sicher nicht die Absicht, etwas festzustellen, noch dazu ganz beiläufig, was es, wenigstens in dieser Allgemeinheit, nicht gibt. Anscheinend verkennt es, daß alle die von ihm angezogenen Gesetzesstellen — z. B. Art. 422 HGB. — sich nur auf sogenannte Betriebsvollbahnen, Bahnen, die gänzlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, beziehen oder aber der Begriff „Bahnhof" ist ihm nicht ganz geläufig. Ein Bahnhof kennzeichnet sich dadurch, daß ihn als eine öffentliche Betriebs- und Abfertigungsstelle jedermann ohne Widerspruch der Eisenbahnverwaltung benutzen kann, falls die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Beförderung erfüllt sind, während ein Anschluß seiner Bestimmung nach nur den Interessen eines einzelnen, wenn auch zu gleichem Zwecke, dient. Rückt nun wirklich die Anschlußstelle nach Maßgabe der Gesetze — man ist berechtigt zu fragen: die Anschlußstelle in vollem Umfange? Welcher Gesetze? — in die Reihe der den Bahnhöfen gleichen Punkte, von denen aus und nach denen die Eisenbahn vom Anlieger Transporte zu übernehmen hat, so würde das geschaffen werden, was nach Ansicht des Reichsgerichts (S. 270) die Vorbedingung für einen von einem jeden erzwingbaren Transport ist, nämlich ein Bahnhof. Es ist also ein bisher noch nicht gelöster Widerspruch, wenn das Reichs-

*) Verkehrsrechtliche Rundschau Nr. 1/24, Sp. 77 ff.

gericht sagt, das Vorhandensein eines Bahnhofes als alleinigen Anfangs- und Endpunktes einer Beförderung ist die Voraussetzung für die Verpflichtung zu ihrer Ausführung auf seiten der Eisenbahn (S. 270), wenn es im Falle der Genehmigung eines Anschlusses die inneren Rechtsverhältnisse zwischen dieser und dem Anschlußnehmer durch einen besonderen Vertrag festgelegt sehen will und dann ohne weiteres, d. h. ohne daß es einer dahingehenden vertraglichen Festsetzung bedürfen soll, die Anschlußstelle zu einem Bahnhofe sich auswachsen läßt. Wäre diese von Herrn Dr. Schmidt-Ernsthausen mit großer Befriedigung aufgenommene Ansicht des Reichsgerichts in ihrer Schärfe und Allgemeinheit richtig, so wäre die zwingende Folge, daß die Eisenbahnverwaltung mit der Eröffnung eines Bahnhofes jedem Interessenten das Recht auf einen schon allein deshalb niemals kündbaren Anschluß einräumt, weil die spätere wirkliche Anschlußstelle ebenfalls die Eigenschaft eines solchen hat. Nach dem Sprachgebrauche der griechischen Grammatik wäre das eine Hysteron-Proteron in geradezu bester schulbeispielmäßiger Form. Auf seiten der Anschlußnehmer besteht aber ein Kündigungsrecht selbstverständlich, wenigstens darf man dies ohne Bedenken zwischen den Zeilen lesen! Alles in allem: Eine Entrechtung der Eisenbahnverwaltung schlimmster Art, obwohl ihr unter allen Umständen doch das Recht zugestanden werden muß, zu entscheiden, ob z. B. Betriebsrücksichten die Anlage eines Anschlusses zulassen oder seine Beseitigung heischen! Angenommen nun aber den Fall, die Eisenbahnverwaltung kündigte einen „nach Maßgabe der Gesetze“ begründeten Anschluß und die Gerichte bliesen in das gleiche Horn wie das Reichsgericht, so bliebe ihr nichts anderes übrig, als einen Hoheitsakt herbeizuführen, von dem es in der Sache oder dem Erfolge nach gänzlich gleichgültig ist, ob er von dem Staatsoberhaupte oder im Wege der Übertragung von einer Behörde ausgesprochen wird, denn daß jeder Bahnhof auf diesem Wege zu beseitigen ist, dürfte niemand mit Recht zu bestreiten in der Lage sein!

Schienenklemme der Bauart Paulus-Krupp.

Hierüber berichten die „Kruppschen Monatshefte“ im Aprilhefte des laufenden Jahrgangs. Es wird hervorgehoben, daß das „Wandern“ der Eisenbahnschienen, worüber auch in dieser Zeitung zu wiederholten Malen Abhandlungen veröffentlicht wurden, besonders in solchen Gleisen auftritt, die nur in einer Richtung befahren werden; der Übelstand ist zum Teil auf die zwischen Rad und Schiene besonders beim Bremsen auftretende Reibung zurückzuführen, hauptsächlich jedoch auf die Stoßwirkungen der Räder gegen den Schienenkopf beim Übergang des Rades von einer Schiene auf die andere.

Da die durch das Wandern der Schienen auftretenden Schäden sehr groß sind, hat jede Eisenbahnverwaltung das größte Interesse daran, diesem Übelstande nach Möglichkeit vorzubeugen. Zunächst legte man die Stoßschwellen möglichst nahe aneinander und versah die unteren Schenkel der Laschen mit Ausklinkungen, die die Befestigungsmittel zu beiden Seiten des Stoßes umfaßten, und somit zwei Schwellen zum Widerstand nach beiden Richtungen heranzogen. Bei diesem Verfahren wird aber der ganze Stoß stark in Mitleidenschaft gezogen, so daß es notwendig erschien, noch in anderer Weise dem Wandern entgegenzuwirken. So hat man z. B. die dem Schienenstoße zunächst liegenden Schwellen durch Flach- oder Winkeleisen miteinander verbunden, um eine größere Schwellenzahl gleichzeitig zum Widerstand gegen das Wandern heranzuziehen, ohne aber hierdurch einen durchschlagenden Erfolg zu erzielen. Stemmlaschen und Stemmwinkel, die je nach Bedarf an einer oder zwei Stellen jeder Schienenlänge angeordnet waren, hatten wieder den Nachteil, daß die Schienen für die Befestigung der Laschen gelocht werden mußten, wodurch die Gefahr der Schienenbrüche vergrößert wurde.

Ein wirksames Mittel gegen das Wandern wurde in der Schienenklemme gefunden, die am Schienenfuß mittels eines Keiles (Keilklemmen) oder einer Schraube (Schraubenklemme) in der Weise befestigt wird, daß sie sich mit einer unter dem Schienenfuß befindlichen Fläche gegen die Schwelle anlehnt. Während man früher vielfach den Keilklemmen den Vorzug gab, ist man in neuerer Zeit allgemein zur Schraubenklemme übergegangen. Bei den Keilklemmen ist es schwierig, die Keilflächen mit der Genauigkeit herzustellen, die zur unverrückbaren Befestigung der Klemmen am Schienenfuß erforderlich ist. Anderseits hat sich im praktischen Betrieb der Schraubenklemmen ergeben, daß die einmal fest angezogene Schraube sich nicht lockert, so daß Beaufsichtigung und Nachziehen der Schrauben so gut wie unnötig sind.

Nach der angezogenen Abhandlung hat sich von den verschiedenen Ausführungen von Schraubenklemmen die Klemme der Bauart Paulus-Krupp recht gut bewährt. Diese Schienenklemme besteht nach nebenstehender Abbildung aus zwei Klemmbacken, einem Stemmstück und einer Schraube mit Bundmutter. Die beiden Klemmbacken werden durch die Schraube oben gegen den Schienenfuß und unten gegen das Stemmstück angepreßt. Das Stemmstück hat an den beiden Seiten, die nicht in die Klemmbacken eingreifen, je einen Ansatz. Mit einem dieser Ansätze lehnt es sich gegen die Schwelle, und zwar wird der längere Ansatz bei hölzernen Schwellen, der kürzere bei eisernen Schwellen verwendet. Auf diese Weise wird erreicht, daß dieselbe Bauart für Holzschwellen und für Eisenschwellen verwendbar ist, sowohl für den linken wie für den rechten Schienenstrang; daher wird diese Klemme auch vielfach als „Einheitsklemme“ bezeichnet.

An Hauptvorteilen der Bauart Paulus-Krupp sind folgende aufgeführt: Das obere Maul der Klemmbacken greift von beiden Seiten um den Schienenfuß und ist der Neigung des Schienenfußes entsprechend schräg ausgewalzt. Beim Anziehen der Schraube wird die Klemmbacke auf den Schienenfuß aufgepreßt, wobei der Schienenfuß als Keil wirkt. Das genaue Zusammenpassen der Klemmbackenöffnung mit dem Schienenfuß ist dadurch gewährleistet, daß die Klemmbacken lediglich durch Walzarbeit hergestellt werden. In der gleichen Weise, wie die Klemmbacken oben um den Schienenfuß greifen, umspannen sie unten das Stemmstück von beiden Seiten. Dieses ist abgeschrägt, und da auch das untere Maul der Klemmbacken mit einer schrägen Fläche versehen ist, werden beim Anziehen der Schraube die Klemmbacken auch auf das Stemmstück keilartig aufgepreßt. Die Schraube befindet sich genau in der Mitte zwischen Schienenfuß und Stemmstück und übt infolgedessen oben und unten eine gleichmäßige Verspannung aus. Dadurch

und infolge der gleichförmigen Keilwirkung am Schienenfuß und Stemmstück erscheint ein Schrägwerfen der Klemmbacken beim Anziehen der Schraube unmöglich. Die Schraube ist mit einem Vierkantsatz versehen, um ein Drehen des Schraubenbolzens zu verhindern. Da die Schraube weder mit dem Schienenstoß noch mit dem sich gegen die Schwelle anlegenden Stemmstück in unmittelbarer Verbindung steht, sollen die beim Befahren des Gleises auftretenden Stöße von der Schiene auf das Stemmstück und die Schwelle übertragen werden, ohne daß die Schraube in Mitleidenschaft gezogen wird; gleichfalls soll hierdurch ein Lockern der Schraubenmutter vermieden werden.

Hervorgehoben ist, daß sich die Klemme leicht anbringen läßt; sie wird zusammengeschraubt angeliefert, so daß man es nur mit einem Stück zu tun hat. — Die Herstellung und der Vertrieb solcher Klemmen wird von den Firmen Heinrich Paulus, Eisenkonstruktionen in Aachen, und der Fried. Krupp Aktiengesellschaft Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen (Niederrhein) gemeinschaftlich ausgeführt.

Anweisung für die Ermittlung der Fahrzeiten der Züge nach zeichnerischem Verfahren.

In neuester Zeit ist es mehr und mehr Brauch geworden, die Fahrplangrundlagen elektrischer Bahnen auf zeichnerischem Wege durch Fahrdiagramme festzustellen. Das zeichnerische Verfahren hat vor dem rechnerischen unstreitig die größten Vorzüge, nicht zum geringsten auch die einer größeren Genauigkeit, da Fehler sich durch das zeichnerische Verfahren von selbst verraten. In der Vereinszeitung sind gelegentlich Mitteilungen über die Art, wie mit Hilfe von Fahrschaulinien die Fahrpläne aufgestellt, der Stromverbrauch ermittelt wird usw., veröffentlicht worden. Einige weitere Mitteilungen werden willkommen sein. In Heft 6 des lfd. Jahrgangs des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesen" hat Herr Oberbaurat Dittmann in dankenswerter Weise sich über eine Reihe maßgebender Veröffentlichungen auf diesem Gebiete ausgesprochen, die es dem Leiter ermöglichen, sich über verschiedene Verfahren eingehender zu unterrichten*). Der Zweck dieser Zeilen ist, die Quellenangaben, welche Herr Dittmann im Organ gemacht hat, noch durch Hinzufügung einer Reihe sonstiger Veröffentlichungen zu ergänzen. Zunächst ist darauf aufmerksam zu machen, daß Oberregierungsbaurat Strahl bereits im Jahrgang 1913 Band 73, Nr. 869—871 von „Glasers Annalen" für das von ihm entwickelte zeichnerische Verfahren „Zur Berechnung der Fahrzeiten und Geschwindigkeiten von Eisenbahnzügen aus den Belastungsgrenzen der Lokomotiven" ausführliche Anleitungen gegeben hat. Die mit 6 Abbildungen und einer Tafel versehene Abhandlung ist seinerzeit im Verlage der Firma Glaser, Berlin SW, Lindenstraße 80, auch als Sonderabdruck erschienen.

In meinen im Jahre 1914 im Verlage Springer erschienenen „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn" habe ich selbst einiges über die Zugbewegungen und die kürzeste Zugfolge sowie deren zeichnerische Behandlung mitgeteilt und dabei erwähnt, daß die auf Tafel 1 der Vorstudien gezeigten Fahrschaulinien nach einem vom Baurat Pforr ausgebildeten, zuerst in Nr. 8 des Jahrgangs 1900 des „Zentralblatt der Bauverwaltung" dargelegten Verfahren entwickelt sind. Dieses Verfahren ist inzwischen noch wesentlich vereinfacht worden; zu vgl. die im Jahre 1919 im Verlage von R. Oldenbourg, München und Berlin, erschienene Pforrsche Abhandlung: „Berechnung von Zugbewegungen", die in Nr. 10 des Jahrgangs 1920 dieser Zeitung eingehender besprochen ist.

Auf die Bedeutung der Bildrechnung habe ich auch in meinem 1921 im Verlage von Springer erschienenen Buche „Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern" hingewiesen. Meines Wissens haben sich außer Pforr in den beiden letzten Jahrzehnten unter anderem mit der Bildrechnung befaßt die nachstehend bezeichneten Fachleute:

Kadrnozka: „Die graphische Darstellung der Bewegungsgrößen elektrisch betriebener Fahrzeuge." Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Jahrgang 1904. Heft 21.

Sanzin: „Kraftbedarf für den Betrieb von Vollbahnen." Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins. Jahrgang 1908, Nr. 34 und 35.

Zehme: Abhandlung im Abschnitt E des Buches „Eisenbahntechnik der Gegenwart."

R. M. nach Dalby: „Darstellung der Anfahrt- und Bremsverhältnisse von Zügen durch Schaulinien." Elektrotechnische Zeitschrift, Jahrgang 1913, Heft 14 (Übersetzung nach Engineering. Jahrgang 1912, Band 94, Seite 591 und 618).

Strahl: Der eingangs erwähnte Aufsatz in Glasers Annalen.

Terdina: „Bestimmung der Fahrzeiten von Eisenbahnzügen". Organ, Jahrgang 1914, Seite 190.

Terdina: „Das Entwerfen von Fahrschaulinien für Eisenbahnzüge." Organ, Jahrgang 1917, Heft 16.

Unrein: „Fahrzeitenbestimmung über der Wegachse". Glasers Annalen, Jahrgang 1915, Nr. 909.

Zissel: „Die Berechnung der Fahrzeiten." Organ, Jahrgang 1915, Heft 24.

Müller: „Ermittelung der Fahrzeiten durch Zeichnung." Organ, Jahrgang 1920, Heft 13 und Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1923, Nr. 15.

Müller: „Ein einheitliches zeichnerisches Verfahren zur Ermittelung der Fahrzeiten, der Zugförderungsarbeit sowie des Kohlen- und Stromverbrauchs. Ein Beitrag zur graphischen Dynamik des Eisenbahnbetriebes." Habilitationsschrift mit 17 Tafeln. Erschienen im Verlag von Prickarts, Mainz 1920.

Cäsar: „Bildliche Eisenbahnfahrpläne". Glasers Annalen, Nr. 1069 vom 1. Januar 1922.

Aus diesen und den von Dittmann im Hefte 6 des laufenden Jahrgangs des „Organ" erwähnten Abhandlungen wird sich der Leser die für den jeweiligen Zweck beste und einfachste zeichnerische Ermittlungsart auswählen.

Es verdient noch der Erwähnung, daß es dem Regierungsbaurat Dr.-Ing. U. Knorr in München gelungen ist, eine mechanische Vorrichtung zu erfinden, die den Verlauf der Geschwindigkeits- und Weglinien eines Zuges nach Einstellung der Grundgrößen auf dem Zeichentisch selbsttätig aufträgt; ausführliche Angaben über diese sehr bemerkenswerte Neuerung finden sich in den Heften 16 des Jahrgangs 1914, 7 und 8 des Jahrgangs 1920 und in den Heften 23 und 34 des Jahrgangs 1921 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen"; auch die Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure berichtet in den Nrn. 39 und 40 des Jahrgangs 1923 hierüber.

Ich darf hinzufügen, daß die zeichnerische Berechnungsart auch von den maßgebenden Ingenieuren der Deutschen Reichsbahn und besonders auch von den großen Elektrizitätsfirmen geübt und gefördert wird. Ich selbst bediene mich seit langen Jahren mit allerbestem Erfolge des von Baurat Pforr entwickelten zeichnerischen Verfahrens bei Ermittelung der Bewegungsverhältnisse der Züge, bei Fahrzeitenbestimmungen, Zugfolge-, Stromverbrauchberechnungen usw., selbst in den verwickeltsten Berechnungsfällen, in denen Bahnen mit sehr stark bewegter Linienführung in Frage kommen. Neben der Zuverlässigkeit des Verfahrens ist dessen Einfachheit, Handlichkeit

*) Von dieser Veröffentlichung ist jetzt ein Sonderabdruck in C. W. Kreidels Verlag in Berlin erschienen. Preis 1,50 ℳ.

und schließlich die Übersichtlichkeit des erzielten zeichnerischen Bildes hervorzuheben. Nebenbei bemerkt, bedarf es bei der Anfertigung von Fahrschaulinien nach dem bezeichneten Verfahren der umständlichen Parallelverschiebungen mittels zweier Dreiecke auf dem Reißbrett überhaupt nicht mehr.

Bevor man sich mit der Berechnung der Bewegungsverhältnisse von Eisenbahnzügen beschäftigt, ist in jedem Falle das Höhenprofil, also der Weg mit seinen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen gegeben. Da lag wohl nichts näher, als nach den Anweisungen Pforrs unmittelbar unterhalb des unserem Auge so vertrauten Wegebildes die dazugehörigen Fahrschaulinien aufzutragen, aus denen nicht nur der Elektrotechniker seine Schlüse zieht, sondern auch der Verkehrsmann ohne weiteres ersehen kann, ob in jedem Punkte der Bahn, z. B. in Gefällen, Gleiskrümmungen, spitz befahrenen Weichen usw., die behördlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitsermäßigungen berücksichtigt sind. Das erwähnte Bildrechnungsverfahren veranschaulicht alles dies aufs klarste. Die hiernach insbesondere für den elektrischen Stadtschnellbahnbetrieb durchgeführten Vorermittlungen haben den Nachprüfungen in der Praxis nach allen Richtungen hin in geradezu überraschender Weise standgehalten.

Dr. Kemmann.

Fahrkartenbetrug.

Von Amtsgerichtsrat **W. Coermann**, Stuttgart.

I.

Der zunehmende Mißbrauch persönlicher Zeitkarten durch Unberechtigte hat die Bahnverwaltung zu einem allgemeinen Verlangen eines Lichtbildes des Berechtigten veranlaßt. Ob damit allein das Übel ausgerottet werden kann, läßt sich heute noch nicht sagen. Jedenfalls lohnt die Bedeutung der Frage für den allgemeinen Verkehr eine Untersuchung der Ursachen dieser Erscheinung. Den besten Aufschluß darüber geben die zahlreichen Strafverfahren wegen Fahrkartenbetrugs, und diese drängen die Überzeugung auf, daß der Grundsitz des Übels in der durch den Krieg und seine Folgen hervorgerufenen Lockerung des Rechts- und Pflichtgefühls, insbesondere bei der Jugend, zu suchen ist. Weitaus die meisten der wegen Fahrkartenbetrugs strafrechtlich Verfolgten stehen im Alter zwischen 16 und 25 Jahren und sind die Opfer mangelnder Erziehung in der Kriegszeit. Gewohnheitsverbrecher finden sich unter ihnen nicht, diese geben sich mit den kleinen Fahrgeldersparnissen nicht zufrieden. Die wiederkehrende Ordnung hat schon in erheblichem Umfange bessernd gewirkt; Sache aller besonnenen Kreise ist es, auf die breiten Massen erzieherisch einzuwirken. Ein weiterer Anreiz ist die verbreitete Unklarheit über die Rechtslage; nur zu oft hört man die Verteidigung der Übertragung der Zeitkarte mit dem Einwand, die Bahn werde ja nicht geschädigt, da der Berechtigte dafür eine Fahrt weniger mache. Eine für die Presse dankbare Aufgabe ist es, hierüber aufklärend zu wirken, die Grenzen des Rechts genau abzustecken und die strafrechtliche Bedeutung der Tat in das rechte Licht zu stellen.

Schon einmal hatten die Behörden Veranlassung, umfangreiche Mißbräuche ähnlicher Art zu bekämpfen; es handelte sich vor einigen Jahrzehnten um die Beseitigung des wilden Handels mit Rückfahrtkarten. In meinen Ausführungen Jahrg. 1894, Nr. 14, habe ich die damalige Rechtslage betreffs der Rückfahrtkarten erörtert. Der Streit über ihre Übertragbarkeit war zu Ungunsten derselben entschieden, und seitdem fand man auf allen Rückfahrtkarten den Aufdruck: „Nicht übertragbar". Mit der Abschaffung der Fahrpreisermäßigung für diese Karten ist aber der Reiz zur Übertretung des Übertragungsverbots geschwunden.

Den Personenbeförderungsverträgen der Reichsbahn ist nicht dadurch der privatrechtliche Charakter genommen, daß die Bahnverwaltung in Ausübung eines Staatshoheitsrechts tätig ist und daß sie nach allgemein bekanntgegebenen Bedingungen, zu denen auch die Aufdrucke auf den Zeitkarten gehören, ihre Verträge abzuschließen verpflichtet ist. Zu diesen wesentlichen Bedingungen gehört die Unübertragbarkeit der Zeitkarte, sie ist also für den Karteninhaber verbindlich. Wer das nicht anerkennen will und glaubt, daß die Bahn keinen Schaden erleide, wenn die erlaubte Fahrt statt von dem Berechtigten von einem Unberechtigten ausgeführt wird, der zeigt, daß ihm für Sachwie Rechtsverhältnis das richtige Verständnis fehlt. Die erfahrungsgemäß nicht volle Ausnutzung der Zeitkarten gibt Ersparnisse, an denen die Bahn die Karteninhaber durch Fahrpreisermäßigung teilnehmen läßt. Das Übertragungsverbot wird durch die Ablehnung jedweden Ersatz- oder Rückzahlungsanspruchs bei nicht völliger Ausnutzung der Karte ergänzt.

Eine rechtliche Schwierigkeit bietet der Umstand, daß die Monats- und Wochenkarten bei ihrer Lösung noch nicht den Namen oder das Lichtbild der Berechtigten tragen. Die Verkehrseile läßt es nicht zu, diese Angaben vor den Augen des Beamten zu verlangen, und die Bahn verkauft lediglich ein Inhaberpapier, das der Käufer frei übertragen darf, solange noch nicht ein Namen oder Bild darauf gesetzt ist. Deshalb ist die Kartenlösung für andere sowie die Weitergabe noch nicht mit Namen oder Bild versehener Karten allgemein zulässig.

Das Inhaberpapier wird in dem Augenblicke zum Namenpapier, in welchem eine Person ihren Namen oder ihr Bild daraufsetzt; aber nur durch diese Ergänzung wird die Karte zum vollgültigen Fahrtausweis. Die eigenhändige Unterschrift bei Fernkarten ist zur Ermöglichung der Nachprüfung des Inhaberrechts durch Schriftvergleichung verlangt, ist mithin wesentliche Vertragsbedingung. Für den Vertragsschluß selbst ist das allerdings ohne Bedeutung. Bei der Schwierigkeit der Nachprüfung bezüglich der Unterschrift hat die Praxis über deren Abgabe durch einen Beauftragten hinweggesehen. Der Verzicht auf die Namensunterschrift bei den Zeitkarten des Nahverkehrs hat deren rechtliche Bedeutung für den Bahnbetrieb keineswegs ganz beseitigt, da ja im Fernverkehr noch Bild und Unterschrift verlangt werden. Zudem sind Lichtbilder auf Ausweiskarten nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts als Urkunden im Sinne der §§ 267 ff. StGB. anzusehen. Ihre Verfälschung, insbesondere durch Undeutlichmachen oder Retouschieren sowie ihre Verwendung zu Verwechslungen ist keineswegs ausgeschlossen.

Die von der Bahn verkaufte Fahrkarte ist eine öffentliche, die auf dieselbe gesetzte Unterschrift bzw. das Lichtbild des Berechtigten eine Privaturkunde im Sinne des Strafrechts. Jede Veränderung der einen oder der anderen, sei es durch Wegkratzen, sei es durch Abändern, sei es durch Hinzufügen, gilt strafrechtlich als Verfälschung, die als Verbrechen mit Zuchthaus, bei mildernden Umständen mit Gefängnis nicht unter einer Woche bestraft wird, wenn sie in gewinnsüchtiger Absicht geschieht. Als Gewinn genügt die Ersparung von Fahrgeld. Eine weitere Strafvoraussetzung ist die rechtswidrige Absicht bei Begehung der Tat. Der Berechtigte, der seinen Namen wegradiert, weil er unleserlich geworden ist, und seine Unterschrift sodann wiederholt, der sein beschädigtes Bild durch ein neues ersetzt, begeht keine Urkundenfälschung, seine Absicht war auf einen erlaubten Zweck gerichtet. Rechtswidrig ist auch nicht die Namens- oder Bildbeseitigung, wenn der Berechtigte nach Anbringung seines Namens oder Bildes, aber vor Antritt der Fahrt die Benutzung der Karte überhaupt aufgibt. Durch seine Unterschrift und Bildanbringung ist allerdings der Beförderungsvertrag zum Abschluß gelangt, so daß in solchen Fällen die

Übertragung an die Zustimmung der Bahn gebunden ist. Daß durch die Benutzung der Karte mit der falschen Unterschrift bzw. Bild ein Gewinn erzielt worden ist, ist zur Bestrafung nicht erforderlich, es genügt, wenn die Gewinnabsicht für die Tat bestimmend war.

Zum Strafbegriff der Urkundenfälschung gehört außer der Verfälschung oder fälschlichen Anfertigung einer Urkunde noch das Gebrauchmachen von derselben „zum Zwecke einer Täuschung" (§§ 267 ff. StGB). Dabei steht der vom Täter verfälschten Urkunde die von einem Dritten verfälschte gleich, wenn dem Täter diese Fälschung bekannt war. Inhalt der Täuschung muß die Erweckung des Anscheins sein, als ob der Reisende im Besitz einer ihn berechtigenden, ordnungsmäßigen Fahrkarte sei. Getäuscht werden muß der berufene Vertreter der Bahnverwaltung, der Bahnsteigschaffner, auf Linien ohne Sperre der Zugschaffner bzw. -führer. Nicht notwendig ist, daß der Beamte die Karte genau gesehen hat, das Vorzeigen der Karte beim Durchschreiten der Sperre, das Platznehmen im Zuge auf Strecken ohne Sperre genügt zur Täuschung. Im letzteren Falle wird bei dem Zugführer die irrige Meinung hervorgerufen, die Fahrkarte des Fahrgastes sei in Ordnung.

Mit diesen Handlungen ist das Gebrauchmachen von der gefälschten Urkunde beendigt, die strafbare Urkundenfälschung vollendet. Kommt es nicht so weit, so liegt ein Versuch vor der ebenfalls — nur weniger — strafbar ist. Dieser umfaßt alle diejenigen Handlungen, welche nach dem Anfange der Ausführung der Tat liegen, nur die vor diesem Zeitpunkte liegenden Vorbereitungshandlungen (z. B. Bereitlegen der Karte und der Hilfsmittel zur Änderung) bleiben straffrei. Die Strafbarkeit beginnt danach mit der Ausführung der Änderung des Namens oder Bildes, und der Täter ist der Versuchsstrafe verfallen, wenn er auch darauf von der Verwendung der Karte Abstand nimmt. Der § 46 StGB schützt ihn nur dann vor Strafe, wenn er entweder die Fortführung der strafbaren Handlung freiwillig aufgegeben oder aber die Folgen seines Handelns vor dessen Entdeckung selbst abgewendet hat. Als solcher freiwilliger Rücktritt ist es nicht anzusehen, wenn der Täter die Tat aufgibt, weil ihm die täuschende Fälschung unausführbar erscheint. Zur Freiwilligkeit im hier fraglichen Sinne gehört, daß die Hinderungsgründe vom Willen des Täters unabhängig waren.

II.

Mit der Urkundenfälschung trifft in der Regel ein Vergehen des Betrugs zusammen. Zur Erlangung der unberechtigten Freifahrt, also eines rechtswidrigen Vermögensvorteils, benutzte der Täter eine gefälschte Karte, um die Bahn über die Nichtzahlung des Fahrpreises zu täuschen. Gelingt ihm dieses, so ist auch die weitere Voraussetzung des § 263 StGB, die Vermögensbeschädigung der Bahn um den Fahrpreis, eingetreten. Es ist vielfach die Anwendbarkeit der Betrugsstrafe mit dem Hinweis bestritten worden, daß bei alsbaldiger Nachzahlung vor oder gleich nach Beendigung der Fahrt eine Vermögensbeschädigung der Bahn nicht eingetreten sei. Das ist unzutreffend. Nach den allgemeinen Tarifbestimmungen ist das Fahrgeld vor Antritt der Fahrt zu entrichten, und die jetzt herrschende, vom Reichsgericht gestützte Ansicht geht dahin, daß der Schaden mit dem Augenblick des Durchschreitens der Sperre zur Erreichung des Zuges eintritt. Damit ist der Betrug bereits in diesem Augenblick vollendet, wenn dem Täter mittels der gefälschten Karte die Täuschung des Bahnsteigschaffners gelungen ist. Für die Strafbarkeit bleibt ohne Belang, daß der Fahrgast alsbald zur Nachzahlung veranlaßt wird; das kann nur bei Bemessung der Strafe als Milderungsgrund berücksichtigt werden. Auch hier ist der Versuch strafbar. Vom strafrechtlichen Standpunkte aus werden Urkundenfälschung und Betrug in solchen Fällen regelmäßig als eine einzige Straftat aufgefaßt, die zugleich mehrere Strafbestimmungen verletzt. In solchen Fällen wird nur e i n e Strafe ausgesprochen, die aus der schwereren Bestimmung, hier derjenigen betr. die Urkundenfälschung, zu schöpfen ist.

III.

Die Verwendung der fremden Fahrkarte macht in den meisten Fällen das Zusammenwirken mehrerer Personen notwendig. Außer dem unberechtigten Täter kommen der berechtigte Karteninhaber, ferner Mittelspersonen in Betracht. Soweit ihre Beteiligung unter eine der im Strafgesetzbuch vorgesehenen Formen der Mittäterschaft, Anstiftung oder Beihilfe fällt, machen sie sich ebenfalls strafbar, und zwar selbst dann, wenn sie selbst keinen Vermögensvorteil durch ihre Beteiligung erzielen wollen. Anstiftung ist die Bestimmung des Täters zu der Tat durch Versprechen, Drohung oder Mißbrauch des Ansehens oder der Gewalt oder ähnliche Mittel. Sie liegt vor, wenn der Vater oder Vormund das nicht erwachsene Kind anweist, mit der Karte eines anderen nach Namens- oder Lichtbildänderung eine Fahrt zu machen. Wird bei dem Kinde die strafrechtliche Verantwortlichkeit vermöge seines Alters oder seiner geistigen Entwicklung verneint, so wird der anstiftende Vater zum strafrechtlich haftbaren Täter, das Kind zum nicht strafbaren Werkzeug.

Ob Mittäterschaft oder Beihilfe vorliegt, richtet sich nach der Absicht des Teilnehmers. Zur Mittäterschaft gehört, daß er die Handlung als eine eigene gewollt, daß er sie mit dem anderen gemeinschaftlich hat ausführen wollen. Da es sich um einen inneren Vorgang handelt, wird der Schluß nur unter Berücksichtigung aller Begleitumstände zu ziehen sein. Bei zwei gleichaltrigen Freunden wird man auf eine Mittäterschaft, bei einander fernstehenden, auch im Alter verschiedenen Personen eher auf eine Beihilfe zur Tat des andern zu schließen haben.

Zur Beihilfe genügt jede wissentliche Unterstützung der Straftat durch Rat oder Tat. Nach der weiten Auslegung, welche die Gerichte dieser Begriffsbestimmung geben, ist Beihilfe anzunehmen, wenn jemand seine oder eine fremde, in seinem Verwahr befindliche Karte einem anderen überläßt, obwohl er damit rechnet, daß dieser die Karte für sich oder einen anderen Unberechtigten benutzen wird; wenn jemand einen andern auf die Möglichkeit der Erlangung einer Fahrkarte, die dieser zur Benutzung für sich sucht, auch nur hinweist.

Aus den vorstehenden Erörterungen lassen sich folgende Rechtssätze entwickeln:

1. Die Zeitkarte ist, solange sie nicht mit Namen oder Lichtbild versehen ist, frei übertragbar. Der Erwerb für andere ist zulässig.

2. Die Anbringung von Namen oder Lichtbild machen die Karte zum persönlichen, nicht übertragbaren Ausweis.

3. Nach Niederschrift des Namens bzw. Anbringung des Bildes ist auch vor Beginn der Benutzung eine Übertragung nur noch mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung zulässig.

4. Alleinberechtigter aus der Karte ist derjenige, dessen Namen bzw. Bild darauf steht, ohne Rücksicht darauf, ob er oder ein anderer sie gelöst oder bezahlt hat.

5. Jede Verwendung einer Karte als Fahrtausweis, auf welcher der Verwendende oder, wie ihm bekannt ist, ein anderer eine Änderung an Namensunterschrift oder Bild vorgenommen hat, ist als Urkundenfälschung und Betrug mit einer Gefängnisstrafe von mindestens einer Woche bedroht.

Die weiteste Verbreitung dieser Grundsätze wird es den beteiligten Kreisen am leichtesten ermöglichen, ihr Rechtsempfinden den gesetzlichen Anforderungen gemäß einzustellen und von den gerügten Mißbräuchen abzustehen, zumal es sich hier meist um Leichtsinnsverbrechen von Personen handelt, die bis dahin mit den Strafgesetzen noch nichts zu tun hatten.

Krupp auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Berlin-Seddin.

In Ergänzung der Mitteilungen über die Eisenbahntechnische Ausstellung in Nr. 39 dieser Zeitung ist in nachfolgendem auf die zur Ausstellung gelangten Kruppschen Erzeugnisse besonders eingegangen.

Von jeher war die Firma Krupp aufs engste mit dem Eisenbahnwesen verknüpft. Bereits vor dem Kriege hat die Produktion der Kruppschen Werke nach deren Angaben nicht weniger als einem Fünftel bis einem Drittel des gesamten regelrechten Bedarfs Deutschlands an Schienen, Schwellen und Weichen, an Radreifen, Rädern, Achsen und Federn, an Kessel- und Rahmenblechen, Feuerbüchsen und Schmiedestücken für Antrieb und Steuerung der Lokomotiven entsprochen. Dazu kommt seit Kriegsende als bedeutendster Zweig der Werkumstellung die Herstellung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen, von denen besonders sehenswerte und eigenartige Ausführungen in Seddin ausgestellt sind.

Einer der Hauptanziehungspunkte der Ausstellung ist die zum ersten Mal der Öffentlichkeit im Betriebe vorgeführte Kruppsche Turbinenlokomotive, deren Aufbau in Nr. 38 dieser Zeitung eingehend beschrieben und durch Abbildungen erläutert ist. Die Ausstellung zeigt dann noch eine Krupp-Tenderlokomotive für 900 mm Spur für den Abraumbetrieb in Braunkohlengruben und einen Großraumgüterwagen von 50 t Tragfähigkeit, der als Flachbodenselbstentlader ausgebildet ist. Daneben sind ein Flachbodenselbstentlader für beiderseitige Entleerung, ein Bodenentleerer für die Beförderung schwer zu entladender Massengüter und ein 50-t-Großkesselwagen auf der Ausstellung vertreten. Als eine besondere Neuheit im Eisenbahnbetrieb ist ein vollspuriger Kesselwagen mit 4 abrollbaren Kesseln zur Beförderung von Kokosfett zu erwähnen. Auf dem Untergestell dieses Wagens sind quer zur Gleisrichtung vier mit Laufrollen versehene Kessel von je 4,15 cbm Inhalt angeordnet, von denen je zwei zur weiteren Beförderung von der Eisenbahnstation zum Bestimmungsort vermittels einer Kettenwinde auf einen vorgefahrenen Lastwagen gezogen werden.

Weiter ist von Krupp S c h m a l s p u r g e r ä t verschiedener Bauarten und Größen ausgestellt; darunter befinden sich Muldenkipper, Förderwagen, Kastenselbstkipper, Großraumwagen, Schaufelboden- und Flachbodenselbstentlader. Bei den ausgestellten Eisenbahnrädern sind sämtliche Lagerstellen der Achsen und Zapfen mit einem Kruppschen Patentgerät unter hohem Druck prägepoliert. Die im Einsatz gehärteten Zahnräder für Schmalspurbahnen und elektrische Lokomotiven haben nach Angaben des Herstellers eine 8—12 mal längere Lebensdauer als gewöhnliche Räder. Die ein- oder zweiteilig hergestellten Achszahnräder werden aus Sonderstahl und die Ritzel aus Sonder-Einsatzflußeisen gefertigt. Die Einsatzhärtung macht die Oberfläche bis auf eine Tiefe von 1,5 mm glashart, während der Kern zäh bleibt.

Von weiteren Einzelteilen für Lokomotiven und Wagen sind zu nennen die Rollenlager für Großgüterwagen. Sie haben fast ebenso wenig Reibung wie die Kugellager, kleinen Anlaufwiderstand, große Stoßsicherheit und sehr sparsamen Verbrauch an Schmiermitteln. Erwähnenswert ist auch der ausgestellte Hülsenpuffer, Bauart Krupp, bei dem die Pufferstange als Hohlkörper mit verhältnismäßig großem Durchmesser ausgebildet ist.

Dem Streben nach Leistungssteigerung und größerer Wirtschaftlichkeit in den neuzeitlichen Eisenbahnwerkstätten sucht Krupp durch die Herstellung hochwertiger Werkzeuge und Arbeitsgeräte nachzukommen. Es werden eine Reihe von Preßluftwerkzeugen für die verschiedensten Verwendungszwecke, daneben elektrische Handbohr- und Schleifmaschinen gezeigt.

Zu nennen sind ferner die Punktschweißmaschinen mit patentiertem Zeitschalter, der die Zeitdauer der Schweißung selbsttätig regelt, die in mehreren Größen vorgeführten elektrischen Schmelzöfen für Temperaturen bis zu 1700 Grad Celsius, die elektromagnetischen Aufspannplatten und schließlich die wasserdichten Lasthebemagnete, die durch außerordentliche Hubleistungen auffallen.

Die Kruppsche Gleisstopfmaschine, die ein wertvolles Hilfsmittel darstellt, um die Ausgaben für Arbeitskräfte wesentlich herunterzudrücken, ist ein mechanisch angetriebenes Schlagwerkzeug, das an Stelle der Handhacke zum Unterstopfen der Gleisschwellen verwendet wird; sie besteht hauptsächlich aus einer Zwillingsmotor-Luftpumpe und zwei Stopfwerkzeugen mit Luftschläuchen. Trotz hoher Leistung der Maschine ist ihr Gewicht gering; zwei Mann dürften genügen, um den Schlitten mit der Maschinenanlage bequem zu tragen.

Die Friedrich Krupp A.-G., Essen, verbreitet zurzeit eine umfangreiche W e r b e s c h r i f t „E i s e n b a h n w e s e n", in der auch auf die in vorstehendem aufgeführten Ausstellungsgegenstände näher eingegangen ist. Einleitend wird einiges über die Geschichte und Entwicklung der Kruppschen Werke, über die dort entstandenen zahlreichen, zu ihrer Zeit bahnbrechenden Neuerungen im Eisenbahnwesen berichtet. Ein wohlgelungenes Bild von Alfred Krupp, dem ältesten Sohne des Schöpfers der Werke, schmückt diese Abhandlung.

In knappen, gemeinverständlich gehaltenen Darlegungen und an Hand zahlreicher, vorzüglich ausgeführter Bilder, werden dann einige, die Eisenbahn betreffenden Erzeugnisse der Kruppschen Werkgemeinschaft behandelt; u. a. die Voll- und Breitspurlokomotiven, von denen die erste bereits im Dezember 1919 fertiggestellt wurde, die Schmalspurlokomotiven, die verschiedenartigsten Erzeugnisse aus dem Wagenbau (Kohlenwagen, offene und gedeckte Güterwagen, vierachsige Schienen-Transportwagen, Soda-, Mörtel-, Großkessel-, Tieflade-, Schwerlastwagen usw.). Auch den Selbstentladewagen und den Motorlokomotiven für Schmalspur sind Sonderabschnitte gewidmet; es folgt ein Bericht über das Schmalspurbahngerät in seinen verschiedenen Formen (Schotter-, Langholz-, Plattform-, Großraumwagen, Selbstentlader, Kastenselbstkipper, Weichen, Gleisverbindungen und Kreuzungen). Zu den Haupterzeugnissen der Kruppschen Werke gehört seit über 50 Jahren der Eisenbahnoberbau; was die Firma auf diesem Gebiete leistet, wird dargelegt. Man erfährt, daß die Herstellung von Eisenbahn-Oberbaustoffen (Schienen, Schwellen, Laschen, Unterlags- und Hakenplatten, Klemmenplatten, Schienenklemmen, Stützwinkel, Federplatten, Oberbauschrauben und Feldbahngerät usw.) auf der Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen, eins der größten Hüttenwerke der Welt, besorgt wird.

Weiter ist auf die von Krupp erzeugten eisernen Gittermasten, auf die Blech- und Preßteile für Lokomotiven und Wagen, auf den Stahlformguß für Lokomotivbau, auf die Graugußerzeugnisse, die Schmiedeteile für den Eisenbahnoberbau (Kurbelachsen, Kurbeln, Zapfen usw.) hingewiesen. Es finden sich dann noch Aufsätze über verziehungsfreie Oberflächenhärtung durch Nitrieren, über neuzeitliche Stopfbüchsenpackungen für Heiß- und Naßdampf („Metaform"). Auch ist einiges über die Herstellung von Achsen, Rädern, Reifen und Radsätzen und über Räderpressen, gehärtete Zahnräder für Straßenbahnen und elektrische Lokomotiven, über Rollenlager für Eisenbahnfahrzeuge, über die Federherstellung berichtet. Schließlich wird der Leser mit den zahlreichen Werkstatteinrichtungen Kruppscher Fertigung bekannt gemacht; solche Vorrichtungen werden teils für elektrischen, teils für Preßluftbetrieb gebaut, u. a. werden auch Lasthebemagnete hergestellt.

Alles in allem bringt das Sonderheft dem Eisenbahnfachmann viel Anregendes; es bietet zugleich einen guten Überblick über den heutigen Entwicklungsstand des Eisenbahngeräts im allgemeinen. Anerkennenswert ist auch die drucktechnische Ausstattung der in eigener graphischer Anstalt hergestellten, auf 120 Seiten angewachsenen Werbeschrift.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Umwandlung der Reichsbahn.** Über den Lebenslauf des Eisenbahnkommissars und einiger weiterer Mitglieder des Verwaltungsrats (s. Nr. 40, S. 778 d. Ztg.) erfahren wir folgendes:

Gaston Leverve, der zum Eisenbahnkommissar gewählt wurde, ist am 19. Oktober 1873 geboren und ehemaliger Schüler der Polytechnischen Schule in Paris. Als leitender Ingenieur des Brücken- und Straßenbauwesens verließ Leverve frühzeitig den Staatsdienst (Brücken- und Straßenbauverwaltung), um im Jahre 1903 in die Paris-Orléansbahngesellschaft einzutreten, bei der er das Amt eines Hilfsarbeiters des Generaldirektors bekleidet. Im letzten Kriegsjahr wurde Leverve nach Sibirien entsandt, um sich mit den dortigen Militärtransporten zu beschäftigen. Im Jahre 1919 war er Vertreter Frankreichs im Internationalen Technischen Komitee, das mit der Neuorganisation der Transsibirischen Eisenbahn beauftragt war.

Seit dem Kriege war Leverve mit verschiedenen bedeutungsvollen Aufträgen in internationalen Angelegenheiten betraut. Insbesondere war er Vorsitzender der Deutsch-Polnischen Kommission zur Regelung der Durchfuhr durch den Danziger Korridor. Durch den Obersten Rat wurde er als Vorsitzender des Komitees für den Fahrzeugverkehr in Mitteleuropa nach Wien und von der französischen Regierung als technischer Vertreter zu den großen internationalen Konferenzen in Genua und Portorose entsandt. Er war einer der Gründer des Internationalen Eisenbahnverbandes, zu dessen Generalsekretär er ernannt wurde.

Endlich hat Leverve als Mitglied des Organisationskomitees der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Anteil an der Vorbereitung des Sachverständigenplans und später an dem neuen Reichsbahngesetz genommen.

William Acworth hat in Oxford studiert. Ihm ist Deutschland nicht unbekannt, denn als junger Mann lebte er dort über ein Jahr, meist in Berlin, wo er der englische Lehrer des früheren Kaisers und seines Bruders, des Prinzen Heinrich, war. Acworth ist von Hause Rechtsanwalt und ist 20 Jahre lang als solcher tätig gewesen. Viele Jahre hat er sich indessen mit dem Studium von Eisenbahnfragen beschäftigt. Er hat zahlreiche Abhandlungen in Zeitungen und Zeitschriften Englands und Amerikas veröffentlicht. Er ist der Verfasser mehrerer Bücher über Eisenbahnfragen, darunter „State Railway Ownership" („Der Staatseisenbahnbetrieb" und „Elements of Railway Economics" (Grundlagen der Eisenbahnwirtschaft), die ins Deutsche von dem früheren österreichischen Eisenbahnminister Dr. von Wittek übersetzt worden sind. Acworth war Mitglied vieler Regierungsausschüsse und Komitees in England, und ist von der britischen Regierung zu verschiedenen Sitzungen des internationalen Eisenbahnkomitees entsandt worden. In den letzten Jahren hat er Berichte über die Eisenbahnen von Kanada und Rhodesia (Südafrika) an die Regierungen dieser Länder erstattet. In den Jahren 1920 und 1921 war er Vorsitzender eines Ausschusses, der durch die Regierung von Indien berufen war und der dieses Land besuchte, um über die Eisenbahnen Bericht zu erstatten; für die bei dieser Gelegenheit geleisteten Dienste erhielt er den Ritterorden des indischen Sternes (Kommandeur-Klasse). 1923 erstattete er dem Völkerbund Bericht über die Eisenbahnen Österreichs. Acworth ist Mitglied des Verwaltungsrats der Londoner Untergrundbahnen und einer großen Zahl der ihr angeschlossenen Gesellschaften.

Dr. jur. Vitus Ritter von Hertel wurde am 6. November 1863 geboren und trat nach Ablegung der ersten juristischen Staatsprüfung am 19. Oktober 1886 in den bayerischen Justizdienst. Nach beendeter Vorbereitung und Ablegung der zweiten Staatsprüfung trat er in den bayerischen Staatseisenbahndienst ein, wo er nach Betätigung auf den verschiedensten Arbeitsgebieten am 1. Januar 1908 zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Augsburg ernannt wurde. Seit Ende März 1924 lebt Präsident von Hertel im einstweiligen Ruhestand.

David Fischer, Staatssekretär im Reichsfinanzministerium, ist am 23. März 1873 in Berlin geboren. Nach Beendigung der juristischen Studien (Tübingen, Berlin) und des Vorbereitungsdienstes war Fischer Gerichtsassessor im Preußischen Justizministerium, später Hilfsarbeiter beim Oberverwaltungsgericht, trat dann zur inneren Verwaltung über: Regierungsassessor in Düsseldorf und im Preußischen Ministerium des Innern, 1907 Landrat in Gummersbach, 1911 Geheimer Regierungsrat im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, 1914 Staatskommissar bei der Börse in Berlin. Während des Krieges wurde Fischer zumeist im Stabe des Feldeisenbahnchefs im Großen Hauptquartier, später in Bukarest, Warschau und Kowno verwendet. Seit 1918 wieder ins Handelsministerium zurückberufen zur Beteiligung an handelspolitischen Verhandlungen und zur Vorbereitung der Demobilmachung war er von November 1918 bis Mai 1919 Leiter der Verwaltungsabteilung des Demobilmachungsamts. Im Herbst 1919 trat er ins Reichsfinanzministerium über, wurde 1920 Ministerialdirektor der Abteilung V (Wirtschafts- und Friedensvertragsangelegenheiten), 1921 Staatssekretär und Vorsitzender der Deutschen Kriegslastenkommission in Paris und übernahm 1924 das Staatssekretariat I im Reichsfinanzministerium. Als Vortragender Rat im Preußischen Handelsministerium war Fischer Kommissar beim Landeseisenbahnrat.

Fischer hat mehrfache Studienreisen ins Ausland gemacht, so 1902 im Auftrage der Schantung Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft nach Ostasien, insbesondere ins Innere von Schantung.

Eisenbahndirektionspräsident a. D. Wirklicher Geheimer Oberbaurat Richard Sarre (Berlin-Wilmersdorf) wurde am 25. März 1855 zu Spandau geboren und studierte an der Technischen Hochschule Dresden Bauingenieurwesen. Als Regierungsbauführer war er von 1880 bis 1882 beim Bau der Berliner Stadtbahn beschäftigt. Als Regierungsbaumeister kam er 1884 zur Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) und 1889 als Hilfsarbeiter in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 1891 trat Sarre in das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen über, wo er 1893 zum Regierungsrat und am 1. Juli 1899 zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat ernannt wurde. Am 1. Juli 1910 kam er wieder in den preußischen Staatsdienst als Präsident der Eisenbahndirektion Kattowitz, die er bis Ende Januar 1912 leitete, um dann die Leitung des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin zu übernehmen, bis er mit Ablauf des Juni 1920 in den Ruhestand trat. Er hat alsdann der deutschen Regierung bei der Abwicklung der schwierigen aus dem Versailler Vertrage entspringenden Eisenbahnfragen in internationalen Ausschüssen hervorragende Dienste geleistet.

— **Wahl von Vorstandsmitgliedern des Verwaltungsrats der Reichsbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrat trat am 1. d. M. unter Leitung seines Präsidenten Dr.-Ing. C. Friedrich v. Siemens zu einer zweiten Sitzung zusammen. Er stellte die Geschäftsordnungen des Verwaltungsrates und der Deutschen Reichsbahngesellschaft fest, die bereits durch den Arbeitsausschuß vorbereitet worden waren. Zu Mitgliedern des Vorstandes der Reichsbahngesellschaft wurden auf Vorschlag des Generaldirektors Oeser die Herren Vogt (Verkehr), Kumbier (Betrieb und Bau), Anger (Werkstätten), Hitzler (Personal), Jahn (Finanz) und von Frank (Gruppenverwaltung Bayern), zum Leiter der Verwaltungsabteilung Geh. Regierungsrat Wolf ernannt. Der Bericht des Generaldirektors über die finanzielle Lage wurde zur Kenntnis genommen. Die zur Überleitung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" auf die Gesellschaft notwendig werdenden Vorbereitungen sind getroffen. Dem Generaldirektor wurde die Ermächtigung zur Wirtschaftsführung auf der Grundlage des bestehenden Haushalts erteilt.

— **Die Stellung des Personals bei der Reichsbahngesellschaft.** In der Öffentlichkeit bestehen noch vielfach Unklarheiten über die Stellung, die die neue Reichsbahn-Gesellschaft ihren Beamten, Angestellten und Arbeitern einräumt. Die vom Reichstag verabschiedeten Entwürfe eines Reichsbahngesetzes und eines Reichsbahn-Personal-Gesetzes regeln nur den grundsätzlichen Teil des sehr umfangreichen und verwickelten Fragengebietes. Es liegt nunmehr auch der Entwurf einer Personalordnung im Wortlaut vor, der die künftigen Verhältnisse des Eisenbahnpersonals im einzelnen regelt. Der Entwurf wird voraussichtlich alsbald den Verwaltungsrat der Reichsbahn beschäftigen.

— **Generalbetriebsleitungen und Betriebsleitungen.** Nach einem Erlaß der Deutschen Reichsbahn, Hauptverwaltung, haben vom 1. Oktober 1924 an die Generalbetriebsleitungen die Bezeichnung: „Oberbetriebsleitung" (abgekürzt Obl.) zu führen. Gleichzeitig tritt bei den Reichsbahndirektionen zur Vermeidung von Verwechslungen an Stelle des in den Geschäftsplänen usw. für die einheitliche Betriebsleitung im gesamten Direktionsbezirk vorgesehenen Ausdrucks „Oberster Betriebsleiter" die Bezeichnung „Betriebsleiter". Soweit in den Geschäftsplänen die mit der Leitung des Betriebs im allgemeinen für bestimmte Streckenbezirke verbundenen Geschäfte unter der Bezeichnung „Betriebsleitung A" und „Betriebsleitung B" zusammengefaßt sind, sind diese Geschäfte in Zukunft als solche der Betriebsdezernate (31 und 32 in Preußen-Hessen) zu bezeichnen. Stellung, Aufgaben- und Geschäftskreis der Oberbetriebsleitungen und der Betriebsdezernate sowie des Betriebsleiters werden durch diese Änderungen in keiner Weise berührt.

— **Günstige Finanzlage der Reichsbahn.** Die Reihe der Vorträge, die der Übersee-Klub in Hamburg im Winter 1924/25 veranstaltet, und die überwiegend die sich aus dem Londoner Ab-

kommen ergebenden Wirtschaftsprobleme zum Gegenstand haben werden, wurde am 4. d. M. durch einen Vortrag des Reichsverkehrsminister Oeser, des Generaldirektors der neuen Reichsbahngesellschaft im Hotel „Atlantic" eröffnet.

Nach einem einleitenden Hinweis auf die jüngst vergangene Epoche, die zu dem Zustandekommen des Dawes-Planes geführt hat, erinnerte der Redner, einem Bericht der D. A. Z. zufolge, daran, daß bereits in dem Vorschlage des Kabinetts Cuno die Eisenbahn mit einer Summe von 600 Millionen Mark jährlicher Leistung genannt wurde. Wir hatten deshalb wenig Aussicht, billiger wegzukommen, als wir damals selbst vorgeschlagen hatten. Der Minister erwähnte im Anschluß hieran kurz die Schritte, die durchgeführt werden mußten, um eine Gesundung der Eisenbahn herbeizuführen. Heute steht die Reichseisenbahn schuldenlos da. Wir haben heute 170 Millionen Mark Schulden, denen ein Vermögen von 880 Mill. Mark an Vorräten, Kohlen usw. gegenübersteht, so daß die neue Eisenbahngesellschaft an Bareinnahmen etwa 700 Mill. Mark einbringt.

Wir können also die uns aus dem Dawes-Plan zugedachten schweren Lasten übernehmen, vorausgesetzt natürlich, daß die Vorbedingungen, die für den Dawes-Bericht im allgemeinen gelten, in Erfüllung gehen.

Im weiteren Verlauf seiner Rede ging dann der Minister ausführlich auf die einzelnen Lasten ein, die der Reichsbahn durch den Dawes-Bericht erwachsen. Besonders erwähnte der Minister die Tatsache, daß die Reichseisenbahn weder in ausländischen Besitz übergehe noch eine Aktiengesellschaft werde, sondern daß sie eine Gesellschaft des öffentlichen Rechtes sei und dem Deutschen Reich die Majorität gesichert bleibe.

— **Eröffnung der Strecke Uelzen-Dannenberg.** Der Eröffnungstag dieser in Nr. 38, S. 733 d. Ztg. näher beschriebenen vollspurigen Nebenbahnstrecke ist vom 1. Oktober auf den 16. Oktober d. J. verschoben worden.

— **Luxuszüge Berlin-Hoek van Holland.** Die zwischen Berlin und Hoek van Holland verkehrenden Luxuszüge 111 und 112, die in Rheine Betriebsaufenthalt haben, sind dort für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden.

— **Schlafwagen München-Verona.** Zur Vermeidung von Mißverständnissen sei darauf hingewiesen, daß der von der Internationalen Schlafwagengesellschaft betriebene Schlafwagen München-Verona Bettplätze 2. Klasse nur auf der deutschen und österreichischen Strecke führt. Auf der italienischen Strecke kommen nur Bettplätze 1. Klasse in Frage.

— **Transportverbilligung für Kohle.** Der D. A. Z. wird aus Duisburg unterm 6. d. M. gemeldet: Nachdem die Verhandlungen mit der interalliierten Kommission in Düsseldorf zum Abschluß gekommen und die westdeutschen Kanäle im besetzten Gebiet wieder völlig freigegeben worden sind, hat der Reichsverkehrsminister mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 ab die bisher nur in Richtung Hannover-Emden für Kohlen- und Kokstransporte geltende 50prozentige Abgabe nun auch für die westdeutschen Kanäle für sämtliche Kohlen- und Kokstransporte genehmigt. Die bisherige Transportabgabe für Kohle- und Kokserzeugnisse erfährt dadurch eine Ermäßigung von etwa 17 %.

— **Gepäckbeförderung für Flugzeugreisende.** Um den Bedürfnissen der Flugzeugreisenden hinsichtlich der Beförderung ihres Gepäcks mit der Eisenbahn entgegenzukommen, wird vom 16. Oktober d. J. ab im Gebiete der Deutschen Reichsbahn seine gepäckmäßige Abfertigung und Beförderung ohne Vorlage von Fahrkarten vorerst versuchsweise nach folgenden Grundsätzen zugelassen: 1. Es dürfen nur Gegenstände des Reisebedarfs aufgegeben werden. 2. Das Gepäck wird nur gegen Vorlage des Flugscheins und frühestens am 3. Tage vor dem Flugtage angenommen. 3. Das Gepäck kann auch von und nach anderen Stationen als denen der Ausgangs- und Ankunftsflughäfen abgefertigt werden. 4. Auf Gepäckschein, Stamm- und Packmeisterkarte ist zu vermerken: „Luftreise". 5. Die Fracht ist nach den Bestimmungen des Expreßguttarifs zu berechnen. 6. Für Verpackung, Beförderung und Auslieferung sind die Bestimmungen für Reisegepäck maßgebend.

— **Kein Wagenmangel.** Von verschiedenen Seiten sind Befürchtungen laut geworden, daß mit dem Herbstanfang auch der Wagenmangel wieder einsetzen werde. Anzeichen dafür seien schon vorhanden. Dem ist entgegenzuhalten, daß namentlich im Ruhrrevier, dem Mittelpunkt des Wagenbedarfsgebietes, die Zechen die ihnen gestellten Wagen beladen stehen lassen, und sie gewissermaßen als Lagerraum benutzen, bis sich Gelegenheit zum Absatz bietet. Durch die Zurückhaltung der Wagen müssen selbstverständlich Stockungen eintreten, da die Wagengestellung von einem glatten Wagenumlauf abhängig ist. Mit sogenanntem Wagenmangel aber hat dies nichts zu tun. Die Reichsbahn ist völlig gerüstet, um den Wagenanforderungen auch nach Einsetzen der landwirtschaftlichen Herbsttransporte gerecht werden zu können.

— **Die Übergabe der von der französisch-belgischen Regie betriebenen Bahnen an die Deutsche Reichsbahn.** Die Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Regieverwaltung wegen der Übergabe der von letzterer betriebenen Bahnen sind nunmehr soweit zum Abschlusse gebracht, daß als Termin für die Übergabe der 16. November festgesetzt worden ist. Da in dem Londoner Abkommen als spätester Termin der 7. Dezember festgelegt worden war, bedeutet dies eine für die Deutsche Reichsbahn und deutsche Wirtschaft willkommene Regelung. Im wesentlichen besteht Einigkeit über die Einzelfragen der technischen Übergabe. Deutsches Reichsbahnpersonal wird einige Zeit vor dem Termin zwecks Einarbeitung sich an seine alten Dienststellen im Regiegebiet begeben.

Die Übergabe der von der Regie verwalteten Bahnen in der Dortmunder Zone wird gemäß den getroffenen Abmachungen in London bereits vor dem Übergabetermin der Regiebahnen erfolgen. Es ist dafür der 19. Oktober in Aussicht genommen.

— **Eisenbahnunglück im Mainzer Tunnel.** In dem Tunnel zwischen Südbahnhof und Hauptbahnhof in Mainz ereignete sich am 1. d. M. ein schweres Eisenbahnunglück. Der um 12 Uhr 14 Minuten mittags aus Mainz abfahrende Baseler Schnellzug war gezwungen, im Tunnel zu halten. Auf ihn fuhr der um 12 Uhr 18 in Mainz abgehende Wormser Personenzug, wobei die Maschine des Personenzuges und die letzten Wagen des Baseler Schnellzuges stark beschädigt wurden. Der vordere Teil des Schnellzuges konnte seine Fahrt fortsetzen. Durch den Zusammenstoß ist eine größere Anzahl Personen getötet oder schwer verletzt worden.

Die Reichsbahndirektion Mainz in Darmstadt gibt durch Fernspruch bekannt:

Über den Unfall in Mainz wird von französischer Seite folgendes mitgeteilt: Der D-Zug 670, der den Hauptbahnhof Mainz um 12 Uhr 14 Min. verlassen sollte, war mit einigen Minuten Verspätung abgegangen. Als er sich im Tunnel befand, war er plötzlich durch ein Versagen der Kunze-Knorrbremse zum Stillstand gebracht worden. Der Personenzug 682, der nach dem deutschen Fahrplan, den die Regie habe übernehmen müssen, vom Hauptbahnhof 12 Uhr 18 Min. abging, habe von dem im Tunnel haltenden D-Zug in der Dunkelheit und in dem Rauch nichts gemerkt. Auch sei der Zug nicht durch rote Lichter gesichert worden. Dies sei die Schuld des deutschen Beamten. Die ganze Verantwortung ziele auf den deutschen Beamten, der den im Tunnel stehenden Zug nicht durch rote Lichter gesichert habe. Ein Verhör habe noch nicht stattfinden können, da dieser Beamte weiter nach Landau gefahren sei und bisher der Aufforderung, zum Verhör zu kommen, nicht Folge geleistet habe.

Von deutscher Seite erfahren wir hierzu folgendes: Im deutschen Betriebe ist man mit Urteilen über einen schuldigen Beamten im Falle eines Eisenbahnunfalles im allgemeinen sehr vorsichtig. Man gibt in Sonderheit Urteile in der Regel nur dann ab, wenn die Gerichte, die über einen derartigen Unfall nach Anhören von Sachverständigen regelmäßig zu entscheiden haben, gesprochen haben. Im vorliegenden Falle scheint die französische Äußerung der Schuldfrage jedoch voreilig zu sein und den offenbaren Tatsachen ins Gesicht zu schlagen.

Das Auffahren eines Zuges auf einen anderen setzt vor allem voraus, daß ein Zug einem andern folgt, ohne daß der vorhergehende Zug den zwischen den Signalen liegenden Blockzwischenraum passiert hat. Im vorliegenden Falle durfte auf keinen Fall der Personenzug in den zwischen beiden Signalen liegenden Tunnel abgelassen werden, ehe nicht von Mainz Süd zurückgemeldet war, daß der D-Zug in Mainz gut angekommen war, also den Blockraum zwischen Mainz Süd und Mainz Hauptbf. verlassen hatte. Wenn dies im vorliegenden Falle unterlassen worden ist — und nur dadurch war das Unglück möglich — so liegt hier ein derartig krasser Fall von Betriebsbummelei vor, wie er schlimmer nicht gedacht werden kann. Welchen Beamten persönlich im vorliegenden Falle die Verantwortung trifft, kann ganz dahingestellt bleiben, ebenso, ob es ein Beamter war, der aus der deutschen Verwaltung stammt, oder ein Beamter, der aus französischen Diensten kam. Ausschlaggebend ist für die allgemeine Beurteilung, daß der Unfall auf einer von der französischen Regie betriebenen Strecke erfolgt, in einem Tunnel, der — wie ein tragisches Verhängnis will — genau 40 Jahre im Oktober 1924 im Betrieb war und in dem in dieser ganzen unter deutscher Verwaltung stehenden Zeit außer vielleicht kleinen Unstimmigkeiten noch keinerlei irgendwie nennenswerter Unfall sich ereignet hat. Wenn die Regie sagt, sie habe den Fahrplan, in dem der Personenzug mit 4 Minuten Abstand dem

D-Zug folgt, von der deutschen Verwaltung übernehmen müssen, so ist das selbstverständlich ebenfalls falsch, denn niemand hat bekanntlich die Regie gezwungen, den Fahrplan so zu erstellen, sondern sie hat die Fahrpläne gemacht, wie sie glaubte sie durchführen zu können. Der deutschen Verwaltung war es eben möglich, mit 4 Minuten Abstand unter genauer Beobachtung der Blockvorschriften und des Rückmeldeverfahrens usw. 2 Züge aufeinander folgen zu lassen. Die französische Regie hat dies anscheinend, wie der Erfolg lehrt, nicht vermocht.

Die von der Regie als Grund für den Unfall angegebene Unterlassung der Rückwärtsdeckung des im Tunnel zum Halten gezwungenen D-Zuges hat mit dem Unfall an sich gar nichts zu tun, denn der Personenzug durfte eben dem D-Zug gar nicht folgen, solange letzterer von Mainz Süd nicht zurückgemeldet war. Eine Rückwärtsdeckung eines plötzlich zum Halten kommenden Zuges ist selbstverständlich vorgeschrieben, kann aber erfahrungsgemäß erst nach dem außerfahrplanmäßigen Halten eines Zuges erfolgen. In der kurzen Zeit, in der der D-Zug vor dem Unfall zum Halten kam, war eine Rückendeckung technisch gar nicht ausführbar.

— **Ruppiner Eisenbahn.** Die ordentliche Generalversammlung am 29. September beschloß, keine Gewinnverteilung für das abgelaufene Geschäftsjahr 1923/24 vorzunehmen. Ferner wurde die Weiterführung der Bahn von Rheinsberg nach Zechlin genehmigt. Der Beschluß über die Goldmarkbilanz und die Umstellung des Aktienkapitals wurde auf die Ende November d. J. einzuberufende außerordentliche Generalversammlung vertagt.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft.** Die am 26. September d. J. in Finsterwalde tagende Generalversammlung genehmigte den Jahresabschluß für 1923/24. Die Betriebseinnahmen betragen 750 377 Bill. ℳ, die Betriebsausgaben 303 249 Bill. ℳ, so daß ein Rohüberschuß von 447 128 Bill. ℳ verbleibt. Nach Rückstellung von 54 852 Bill. ℳ in den Erneuerungsfonds verbleibt ein Reingewinn von 392 276 Bill. ℳ, der wie folgt, Verwendung findet: a) mit der Reichsbahn noch zu verrechnende Forderungen 10 500 Bill. ℳ, b) Dividende 15 GM. je Aktie, 300 000 Bill. ℳ, c) Tantieme 38 177,75 Bill. ℳ, d) Rückstellung für Steuern und Abgaben 43 598 Bill. ℳ. Nach dem Bericht der Direktion stand das abgelaufene 37. Geschäftsjahr ganz unter dem Einfluß der wirtschaftlichen Krisis, und die Gesellschaft hat unter der Inflation in dem gleichen Maße wie alle Verkehrsunternehmen gelitten. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 628 889 gegen 840 040 des Vorjahres, mithin 211 151 = 25,1 % weniger. Güter des öffentlichen Verkehrs (ohne Dienstgut) wurden 1 463 127 t gegen 2 000 685 t des Vorjahres, mithin 537 558 t = 26,8 % weniger befördert. Gleichzeitig ist die Umstellung des Unternehmens auf Goldmarkbasis durchgeführt und das Aktienkapital durch Zusammenlegung von 5 : 1 von 20 000 000 ℳ auf 4 000 000 Goldmark ermäßigt worden. Die Ermäßigung wird so vorgenommen, daß der Nennwert der 1000-Mark-Aktie auf 200 Goldmark herabgesetzt wird.

— **Der Untergrundbahnhof Hermannplatz in Neukölln als Kreuzungsbahnhof genehmigt.** Die seit mehr als einem Jahrzehnt schwebende Frage der Gestaltung des Untergrundbahnhofes Hermannplatz, in dem sich die Berliner Nordsüdbahn und die sogenannte A.E.G.-Bahn überschneiden werden, ist nun endgültig entschieden worden. Es darf daran erinnert werden, daß für diesen wichtigen Verkehrsknotenpunkt einerseits ein Gemeinschaftsbahnhof mit Richtungsbetrieb, der aber infolge Geländeschwierigkeiten abseits vom Verkehrsbrennpunkt hätte angelegt werden müssen, andererseits unter Beibehaltung der natürlichen Linienführung ein Bahnhof in Kreuzform, eine dem Bahnhof Gleisdreieck der Berliner Hochbahn ähnliche unterirdische Bahnhofsform, vorgeschlagen waren. Da der Kreuzungsbahnhof in bester Lage zum Verkehrsgebiet des Hermannplatzes selbst angelegt werden kann, somit den Ortsverkehr in zweckmäßigster Weise bedient, ferner geringere Bau- und Betriebskosten verursacht und eine Ersparnis an Fahrzeit ermöglicht, entschied sich schließlich nach den Vorschlägen des Aufsichtsrats der Nordsüdbahn A.-G., des Berliner Magistrats und eines Ausschusses der Berliner Stadtverordneten nun auch die Berliner Stadtverordnetenversammlung am 2. Oktober d. J. nach langen Erörterungen dafür, den Bau des unterirdischen Bahnhofes in Kreuzform durchzuführen.

Hiermit ist eine Streitfrage, die nicht nur die Fachkreise, sondern auch die Öffentlichkeit lange aufs lebhafteste beschäftigte, aus der Welt geschafft. Mit dem Bau des Bahnhofes Hermannplatz ist, soweit die Nordsüdbahn in Frage kommt, unverzüglich begonnen worden. Da der Tunnel der Nordsüdbahn westlich und östlich vom Hermannplatz nahezu fertig gestellt ist, kann in absehbarer Zeit der Betrieb nun auch auf der rund 4,3 km langen Reststrecke zwischen Bahnhof Gneisenaustraße, dem jetzigen Endpunkte der Bahn, und dem Südringbahnhof Neukölln, aufgenommen werden. Die Gesamtlänge der Nordsüdbahn zwischen Bahnhof Seestraße und Bahnhof Neukölln-Südring beträgt dann rund 12,1 km. W. M.

— **Seeverbindung Swinemünde-Neufahrwasser-(Danzig)-Pillau.** Wie uns aus dem Reichsverkehrsministerium mitgeteilt wird, ist für diese Schiffsverbindung, die mit den bekannten Ostseebäderschiffen der Reederei Bräunlich unterhalten wird, seit 6. Oktober d. J. ein neuer verbesserter Fahrplan vereinbart.

Im Anschluß an den den Stettiner Bahnhof in Berlin um 1 Uhr 55 nachm. verlassenden Eilzug, in dem direkte Wagen II. bis III. Klasse jeden Montag und Donnerstag bis Swinemünde Hafen (an 6 Uhr 39 nachm.) laufen, verkehrt jeden Montag und Donnerstag der Dampfer, der Swinemünde-Hafen um 7 Uhr abends verläßt. Er trifft am nächsten Tage (Dienstag und Freitag) um 11 Uhr vorm. in Neufahrwasser (Danzig) ein, von wo er 11 Uhr 45 vorm. nach Pillau-Hafen, Ankunft 3 Uhr 45 nachm., weiterfährt. Von Pillau-Hafen bringt der bereitstehende Zug (ab 4 Uhr 10 nachm.) die Reisenden nach Königsberg i. Pr. (Ostbahnhof), wo die Ankunft bereits 5 Uhr 21 nachm. erfolgt.

In der Gegenrichtung fährt man mit besonderem Zuge (II. bis IV. Klasse) jeden Mittwoch und Sonnabend früh 7 Uhr 10 von Königsberg (Pr.) bis Pillau-Hafen, an 8 Uhr 24 vorm. Unmittelbar hierauf verläßt der Dampfer 8 Uhr 30 vorm. den Hafen mit nachstehendem Fahrplan: An Neufahrwasser 12 Uhr 30 nachm. und ab 12 Uhr 45 nachm. Ankunft in Swinemünde-Hafen am nächsten Tage (Donnerstag und Sonntag) 5 Uhr 45 vorm. Weiterfahrt vom Hafen im bereitstehenden Zuge um 6 Uhr vorm. nach Swinemünde-Hauptbahnhof, an 6 Uhr 34 vorm. und dann im Plan des Eilzuges 134 ab Swinemünde-Hauptbahnhof 6 Uhr 40 vorm., an Berlin (Stettiner Bahnhof) 10 Uhr 18 vorm.

— **Gründung einer Bayerischen Flughafen-Gesellschaft.** Wie die Korrespondenz Hoffmann halbamtlich meldet, hatte sich auf Einladung des bayerischen Handelsministeriums am 1. d. M. im Sitzungssaal des Münchener Rathauses ein großer Kreis von Interessenten zu einer Besprechung über die Gründung einer Bayerischen Flughafen-Gesellschaft eingefunden. Der Handelsminister wies auf die große Bedeutung des Luftverkehrs hin. Durch die Errichtung einer Bayerischen Flughafen-Gesellschaft soll vor allem sowohl für den zwischenstaatlichen wie auch für den lokalen Luftverkehr der Ausbau der Organisation zusammengefaßt und einheitlich geregelt werden, um durch Errichtung geeigneter Flughäfen und Notlandeplätze den Flugverkehr noch mehr nach Bayern zu ziehen. Den Ausführungen des Handelsministers war zu entnehmen, daß sich Bayern auch materiell mit einem größeren Geldbetrage an der Errichtung der Gesellschaft beteiligen und der Gesellschaft die bereits bestehenden großen Flughäfen zur Benutzung überlassen wird. In der Bayerischen Flughafen-Gesellschaft werden alle Interessenten ihre Berücksichtigung finden, und der bayerische Staat wird sich zur Sicherung einer objektiven Betätigung der Gesellschaft einen maßgebenden Einfluß in dem Organ der Gesellschaft sichern. Alle Anwesenden sicherten ihre weitestgehende Unterstützung für die Durchführung des Planes zu, so führte der Vertreter des Reiches aus, daß auch das Reich sich an der Gesellschaft beteiligen wird; auch von den Städten wurden mehrfach Beitrittserklärungen abgegeben, ebenso zeigten die Vertreter von Handel und Industrie größtes Entgegenkommen. Vom Handelsministerium werden die Satzungen für die zu gründende Gesellschaft ausgearbeitet, und zu diesem Zweck soll eine engere Kommission einberufen werden. Es ist demnach zu hoffen, daß demnächst zur Errichtung der Gesellschaft geschritten werden kann.

— **Die wirtschaftliche Lage im September d. J.** Nach den Berichten der Preußischen Industrie- und Handelskammern weist die wirtschaftliche Lage im Monat September eine leichte Besserung auf. Besonders nehmen hieran der Bergbau, die Kaliindustrie, die Textilindustrie und einzelne Zweige der Nahrungsmittelindustrie teil. Auch in der Eisenindustrie zeigte sich zu Beginn des Monats eine geringe Belebung, die offenbar auf die Annahme des Londoner Abkommens durch die gesetzgebenden Körperschaften zurückzuführen war, sie nahm jedoch gegen Monatsende wieder ab. Im allgemeinen haben sich die von vielen Seiten an die Londoner Abmachungen geknüpften Erwartungen bisher noch nicht erfüllt. Das war auch kaum möglich, weil weder die politischen noch die wirtschaftlichen Wirkungen der Abmachungen schon voll erkennbar sind. An der Börse hielt die befestigte Stimmung an, ohne sich aber zu einer Hausse zu steigern.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.** Im September 1924 kamen in Hamburg an 1004 Seeschiffe mit 1 253 662 t gegen 1113 Schiffe mit 1 274 639 t im August 1924 und 1203 Schiffe mit 1 351 392 t im September 1923, also 199 Schiffe mit 97 730 t im September 1924 weniger als im September 1923. In Rotterdam kamen an im September 1924 1039 Schiffe mit 1 482 030 t

gegen 873 Schiffe mit 1 289 183 t im August 1924 und 822 Schiffe mit 1 096 998 t im September 1923, also eine Zunahme von 207 Schiffen und 385 032 t im September 1924 gegen September 1923. In Antwerpen sind im September 1924 angekommen 830 Seeschiffe mit 1 399 087 t gegen 758 Schiffe mit 1 294 099 t im August 1924 und 771 Schiffe mit 1 197 771 t im September 1923, also im September 1924 59 Schiffe mit 201 316 t mehr als im September 1923.

In den ersten 9 Monaten kamen insgesamt an:

	Hamburg			R. Waterweg (Hoek van Holland)	
	Schiffe	Tonnen		Schiffe	Tonnen
1924	9 069	11 297 190		8 439	12 215 604
1923	10 262	11 644 065		6 743	9 345 362
weniger	1 193	346 875	mehr	1 696	2 870 242

	Rotterdam			Antwerpen	
	Schiffe	Tonnen		Schiffe	Tonnen
1924	7 359	10 869 001		7 111	11 890 571
1923	5 912	8 338 558		6 981	10 795 024
mehr	1 447	2 530 443	mehr	130	1 095 547

— **Fünfter Jahrestag der Verwaltungsakademie Berlin.** Anläßlich ihres fünfjährigen Bestehens veranstaltet die Verwaltungsakademie Berlin am 27. Oktober d. J., nachmittags 5 Uhr, eine Festsitzung in der Neuen Aula der Berliner Universität am Kaiser-Franz-Josef-Platz. Der Präsident der Akademie Reichsminister a. D. Schiffer gibt einen Rückblick über die verflossene Arbeit der Akademie und erörtert das Programm für die Arbeit der künftigen Semester. Vertreter der Behörden und der Beamtenverbände werden Ansprachen halten. In der Festrede wird Dr. Hoetzsch, Professor an der Universität Berlin, das Thema: „Staat und Beamtenschaft" behandeln. Die gesamte Beamtenschaft sowie Freunde und Förderer der Verwaltungsakademie sind herzlich eingeladen.

Ferner wird an der Verwaltungsakademie eine Woche für Berufsbildung abgehalten. Zu diesem Zweck veranstaltet die Verwaltungsakademie in der Zeit vom 20. bis 25. Oktober d. J. eine Reihe von Vorträgen, die eine Einführung in die Aufgaben, Lehrmethoden und Ziele der Akademie geben sollen. Auch die Studienpläne, die im Einvernehmen mit den Behörden und Beamtenberufsverbänden für die verschiedenen Beamtengruppen aufgestellt sind, werden des näheren dargelegt werden. Es werden u. a. sprechen: am 20. Oktober Dr. Drews, Staatsminister, Präsident des Oberverwaltungsgerichts, und Dr. Kaskel, Professor an der Universität Berlin: Allgemeine Einführung für Beamte aller Dienstzweige, namentlich auch der Allgemeinen Verwaltung; am 21. Oktober Augustin, Bürgermeister: Für Kommunalbeamte. Dr. Zarden, Ministerialrat: Für Steuer- und Finanzbeamte; am 22. Oktober Dr. Sarter, Reichsbahndirektionspräsident: Für Eisenbahnbeamte; am 23. Oktober Dr. Andersch, Ministerialrat: Für Post- und Telegraphenbeamte. Dr. Mügel, Wirkl. Geheimer Rat, Staatssekretär a. D.: Für Justizbeamte; am 24. Oktober Dr. Dersch, Senatspräsident, Dr. Muthesius, Stadtrat: Für Sozialbeamte. Dr. Hoetzsch, Professor an der Universität Berlin: Für Beamte des Auswärtigen Amtes. Im Sitzungssaal des Auswärtigen Amtes; am 25. Oktober Dr. Kleine-Natrop, Reichsbankrat: Für Beamte der staatlichen und kommunalen Bankinstitute.

Angesichts der großen Bedeutung der Fortbildung der Beamtenschaft für Staat und Wirtschaft, aber auch im Hinblick auf die Gestaltung der persönlichen Berufslage wird jedem Beamten die Gelegenheit zum Besuch solcher Vorträge willkommen sein. Der Zutritt zu den Vorträgen, die jedesmal um 5 Uhr nachmittags im Hörsaal 3 im „Neben Aulagebäude" der Universität Berlin beginnen, ist unentgeltlich.

Österreich.

— **Der Durchschlag des Hochstraßtunnels.** Zur Verbindung des mittleren und südlichen Burgenlandes nahm die Regierung sofort nach dem Anschluß des Burgenlandes den Bau einer Linie von Friedberg in der Oststeiermark an dem Endpunkt der Linie Steinamanger-Pinkafeld in Aussicht. Dem Bau dieser Bahnstrecke stand ein großes Hindernis im Wege: der Durchschlag des Hochstraßrückens bei Friedberg, dessen geologische Beschaffenheit die Kunst der österreichischen Ingenieure vor die schwierigsten Aufgaben stellte. Die Eisenbahnverwaltung entschloß sich, noch bevor die finanziellen Mittel für die Durchführung der geplanten Bahnlinie zur Verfügung standen, den Bau des ungefähr 530 m langen Tunnels durch den Hochstraßrücken in Angriff nehmen zu lassen. Im August 1922 wurde mit der Arbeit begonnen, und schon in den ersten Tagen traten die befürchteten technischen Schwierigkeiten in einem die Erwartungen überschreitenden Ausmaße ein, da in dem zunächst vorgetriebenen Sohlstollen schwimmendes Gelände vorgefunden wurde, das dem Vortrieb des Stollens die größten Hindernisse in den Weg legte. Es zeigte sich, daß dieses schwimmende Gelände aus einem ungemein feinsandigen, tegeligen Material bestand, das durch den Hinzutritt fließenden Wassers sich in einen Brei auflöste und dem nur durch Anwendung besonderer technischer Hilfsmittel beizukommen war.

Trotz der größten Vorsicht und unter Anwendung eines eisernen Schildes, das mit pneumatischen Pressen in den Berg vorgetrieben wurde, konnten einzelne Schwimmsandeinbrüche nicht verhütet werden, die in einem Falle zu einem Durchbruch gewaltiger Sandmassen von der Geländeoberfläche bis in den Tunnel führten.

Der aufopfernden Tätigkeit der an den Arbeiten beschäftigten Ingenieure und Arbeiter, deren Leben oft größten Gefahren ausgesetzt war, ist es gelungen, den Durchschlag des Stollens am 22. September d. J. zu Ende zu führen. Der Ausbau der im Schwimmsand liegenden Stollenstrecke zur Tunnelröhre wird zwar noch die Aufwendung besonderer Sorgfalt und bedeutender Kosten nötig machen, man kann aber damit rechnen, daß diese Arbeiten in einem halben Jahr vollendet sein werden, da von der in einem günstigeren Gelände gelegenen Tunnelstrecke zwei Drittel bereits fertig ausgemauert sind.

Mit der Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Herstellung der Strecke Friedberg-Pinkafeld konnte Anfang Juli 1924 der Bahnbau in vollem Umfange aufgenommen werden. Die Arbeiten, bei denen 1000 Arbeiter Beschäftigung finden, sind so weit vorgeschritten, daß mit der Fertigstellung der Bahnlinie bis zum 1. Oktober 1925 gerechnet werden kann. Durch diese neue Bahnstrecke wird die im Burgenlande bereits bestehende 45 km lange Sacklinie an das österreichische Eisenbahnnetz angeschlossen und eine Verbindung geschaffen, die insbesondere für die Lebensmittelversorgung Wiens von erheblicher Bedeutung ist.

— **Der Investitionskredit für die Bundesbahnen.** Es wird mit Sicherheit erwartet, daß der Betrag von 50 Millionen Goldkronen aus den Völkerbundskrediten für die Bundesbahnen in kürzester Zeit zur Verfügung gestellt werden wird. Gegenwärtig liegen noch keine bestimmten Pläne und Voranschläge über die Art der Investitionen vor, die aus den Mitteln dieses Beitrages durchgeführt werden sollen, doch wird in erster Linie an den weiteren Ausbau der Elektrisierung gedacht. Wohl ist man in Fachkreisen bezüglich der Fortführung weiterer Elektrisierungsarbeiten gegenwärtig durchaus nicht einheitlicher Meinung, doch abgesehen von den bereits wiederholt besprochenen Vorteilen der Elektrisierung wird der elektrisch betriebene Verkehr, vor allem über den Arlberg, doppelt so leistungsfähig sein als vorher. Die Semmeringbahn erfordert ihren gesamten Anlagen nach eine Elektrisierung, und in naher Frist dürfte sich die Notwendigkeit ihrer Einbeziehung in diese Arbeiten ergeben, da in Steiermark mit Hilfe eines amerikanischen Kredits mit allen Kräften an der Fertigstellung des Teigitschwerkes und ähnlicher Anlagen an der Mur gearbeitet wird. — Nicht minder wichtig gestaltet sich der Ausbau der Bahnhöfe in Linz, Innsbruck und Graz, insbesondere aber des Wiener Westbahnhofes. Sehr notwendig ist auch die Ergänzung des Fahrparkes. Die Gewährung eines Investitionskredites würde die Verwirklichung der Bestrebungen der Generaldirektion der Bundesbahnen, ihr Normalbudget aktiv zu gestalten, in greifbare Nähe rücken, denn bei Ausscheidung der wertvermehrenden Posten aus den laufenden Ausgaben könnte die Aktivgestaltung der Bundesbahnen ermöglicht werden. Dieses günstige Moment würde allerdings auf Schwierigkeiten stoßen, falls das Budget durch weiteren Personalaufwand belastet werden würde.

— **Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Arlbergstrecke.** Am 29. September d. J. wurde zum ersten Male der D-Zug 207 von Innsbruck nach St. Anton elektrisch befördert.

— **Die Einnahmen der Bundesbahnen** belaufen sich im Juli auf 300 779 (im Vormonat 262 979) Millionen Kronen. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 127 868 (96 752), auf den Güterverkehr 172 911 (166 187) Millionen Kronen.

— **Beamtenabbau.** Der Abbau der Angestellten betrug in der Zeit vom 15. Juli bis 15. August 1924 919 Personen, wovon 236 auf die Hoheitsverwaltung und 683 auf die Bundesbetriebe entfallen. Die österreichische Verwaltung umfaßt gegenwärtig ohne die 21 000 Südbahnangestellten im ganzen 176 000 Bundes- und Bundesbahnangestellte. Der Abbau erreichte bisher 69 418 Angestellte, während 100 000 vorgeschrieben waren.

Ungarn.

— **Der Multiplikator für den Monat Oktober 1924.** Der Multiplikator (Umrechnungskurs) zur Umwandlung der auf Goldwährung lautenden Frachtsätze und Gebühren auf ungarische

Papierkronen wurde am 1. d. M. mit 17 000 festgesetzt. Bei Einführung des Goldtarifs wurde er, und zwar für den Monat Juli d. J., auf 17 600, am 1. August d. J. auf 17 000 festgesetzt. Der Multiplikator ist somit seit 1. August unverändert geblieben.

— Die Theiß-(Tisza)-Brücke zwischen Zàhony und Csap wurde von den ungarischen Staatsbahnen fertiggestellt. Die Belastungsprobe brachte einen günstigen Erfolg, die tschechoslowakischen Staatsbahnen beendeten die auf der Station Csap zur Entwicklung des Grenzverkehrs notwendigen Umgestaltungen, demzufolge haben beide Staatsbahndirektionen beschlossen, zwischen den Stationen Zàhony und Csap den Verkehr am 6. Oktober zu eröffnen. Durch die Eröffnung wird die Hauptlinie Debreczen-Csap-Sianki ihrer wichtigen Bestimmung aufs neue entsprechen können. Voraussichtlich wird der Durchgangsverkehr über Zàhony-Csap ein sehr bedeutender sein.

— Ermäßigung der Lebensmitteltarife. Die Hauptstadt leitete eine Aktion wegen Ermäßigung der Lebensmitteltarife ein, um die Lebensmittelpreise entsprechend verbilligen zu können. Zu diesem Zwecke sind Verhandlungen im Handelsministerium abgeschlossen, und die Vorschläge unterliegen nunmehr der Genehmigung des Handelsministers. Wie verlautet, handelt es sich um Tarifermäßigungen für Lebensmittel von 14 bis 40 %.

Niederlande.

— Amsterdam-Köln über Venlo. Der Winterfahrplan der Niederländischen Eisenbahnen sieht im Anschluß an den D-Zug Vlissingen-Boxtel-Venlo-Köln Anschluß-D-Züge zwischen Amsterdam und Boxtel über Utrecht-Herzogenbusch vor, durch die eine neue Verbindung Amsterdam-Köln-Süddeutschland geschaffen wird; die Züge werden außer dem Vlissinger auch einen Schlafwagen von Amsterdam führen.

Es beträgt die Entfernung Amsterdam-Köln über Venlo 256,3 km, über Amersfoort-Nymwegen-Kleve 247,2 km, über Emmerich 255,0 km.

Luxemburg.

— Einsturz eines Tunnels. Unter Bezugnahme auf die Notiz in Nr. 39, S. 760 d. Ztg. sendet die Direktion der Prinz-Heinrich-bahn folgende Berichtigung: Am 11. September, während der Mittagspause der Arbeiter, löste sich auf der Strecke Petingen-Ettelbrück der Prinz-Heinrich-Bahn eine Erdmasse von einigen Kubikmetern im Tunnel von Hobscheid, 690 m lang, in welchem gegenwärtig Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden. Die Betriebsstörung dauerte drei Stunden. Niemand wurde verletzt, kein Zug war gefährdet. Materialschaden geringfügig.

Übrige europäische Länder.

— Winterfahrplan der dänischen Staatsbahn. Mit dem 1. Oktober ist in Dänemark ein neuer Fahrplan eingeführt, der in der Hauptsache Veränderungen im Vorortverkehr und den Fortfall der Sommerzüge nach den an der See gelegenen Orten mit sich bringt. Von wesentlicher Bedeutung für den Auslandsverkehr ist der Wegfall des Nachtschnellzuges nach Berlin und Hamburg über Gjedser-Warnemünde. Dies ist auf den Entschluß der Deutschen Reichsbahn zurückzuführen, da der Zug auf der deutschen Strecke in den Wintermonaten zu schwach besetzt ist. Wegen der Wichtigkeit dieses Zuges, namentlich für den Postverkehr, gedenkt die dänische Staatsbahn Verhandlungen mit der Reichsbahn wegen der Wiedereinlegung zu führen. Als Ersatz für diesen Nachtschnellzug läuft in dem nach Fredericia um 7 Uhr 18 abends von Kopenhagen abgehenden Schnellzuge ein Schlafwagen nach Pettberg dreimal wöchentlich (ab Kopenhagen Montag, Mittwoch, Freitag abend, ab Pettburg 12 Uhr 45 in der Nacht von Dienstag zum Mittwoch, Donnerstag zum Freitag, Sonnabend zum Sonntag). In Pettburg ist Anschluß nach und von Hamburg (an Hamburg 10 Uhr 40, ab 7 Uhr 50 abends). Die Fahrzeit Kopenhagen-Hamburg beträgt bei Benutzung dieser Linie 15 Stunden, Hamburg-Kopenhagen 17 Stunden.

Der Schnellzug nach Esbjerg (ab Kopenhagen 8 Uhr 45) wird zum ersten Male wieder den ganzen Winter über täglich geführt, auch an den Tagen, an denen der Dampfer von Esbjerg nach England (Harwich) nicht verkehrt.

Hervorzuheben ist noch die Beschleunigung von drei Schnellzügen. Der bisher um 6 Uhr 42 von Gjedser nach Kopenhagen laufende Schnellzug wird bei 10 Minuten früherer Abfahrt in Kopenhagen bereits um 10 Uhr 47 (statt 11 Uhr 20) eintreffen. Die beiden Nachtschnellzüge nach Fredericia verlassen bei gleicher Ankunftszeit in Fredericia Kopenhagen erst um 7 Uhr 18 abends (statt 7 Uhr — abends) und 7 Uhr 30 abends (statt 7 Uhr 20 abends).

— Ermäßigte Sonntagsrückfahrkarten in Dänemark (vgl. V.-Ztg. S. 592). Der Versuch mit der Einführung der Sonntagskarten ist über Erwarten günstig ausgefallen. An den fünf Sonntagen des August wurden ¾ Million Fahrkarten verkauft, die eine Einnahme von 1,4 Mill. Kronen erbrachten. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das eine Zunahme von 150 000 Reisenden und ⅓ Mill. Kronen. So wurden beispielsweise am Sonntag, den 31. August 144 761 Fahrkarten für 262 943 Kr. verkauft, gegen den entsprechenden Sonntag des Vorjahres ein Mehr von 45 222 Fahrkarten und 90 135 Kronen. Es zeigte sich, daß nicht nur die Städter die Gelegenheit zu billigen Ausflügen benutzten, sondern daß auch die Landbevölkerung durch die billigen Sonntagskarten verlockt wurde, zahlreicher als sonst in die Städte zu fahren. Die dänische Staatsbahn beabsichtigt daher, die Sonntagskarten mit Ausnahme für den Festverkehr (Weihnachten, Ostern, Pfingsten) und die Hauptreisezeit (Juli) beizubehalten.

— Schiffsverbindung Stockholm-Åbo. Zwischen der finnischen Eisenbahnverwaltung einerseits und den schwedischen und finnischen Dampfschiffahrtsgesellschaften der Linie Stockholm-Åbo anderseits fanden seit langem Verhandlungen über die Einrichtung einer täglichen Verbindung (bisher drei- bis viermal in der Woche) statt. Die Verwirklichung dieses Planes scheitert aber, wie auch bereits die Fortsetzung des Luftverkehrs Stockholm-Helsingfors, an der schlechten finanziellen Lage Finnlands, da der finnische Staat außerstande ist, die verlangten Zuschußbeträge zu zahlen.

— Frachtermäßigung für Obst, Getreide und Nüsse im Durchzuge durch die Tschechoslowakei nach Deutschland. Die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung hat in richtiger Erkenntnis der Hebung des Durchgangsverkehrs und entsprechend den Wünschen reichsdeutscher Interessenten, 1. für getrocknetes Obst der Pos. 0—43—b), Pflaumenmus der Pos. P—32, 2. für Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 0—2 und 3. für Nüsse der Pos. 0—38 von Preßburg Donaukai nach Oderberg und den Umschlagplätzen Tetschen, Laube, Rosanitz bedeutend ermäßigte Frachtsätze bewilligt. Die Frachtsätze sind in der Verkehrsbeziehung nach Oderberg zu 1. mit 945, zu 2. mit 808, zu 3. mit 1083 und in der Verkehrsbeziehung nach den drei Umschlagplätzen zu 1. mit 1144, zu 2. mit 1335 und zu 3. mit 1821 Hellerau für 100 kg festgesetzt. Die Sendungen sind als Frachtgut aufzuliefern, und die Fracht ist mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu bezahlen. Die Frachtermäßigung gilt vom 3. Oktober bis längstens 31. Dezember 1924.

— Einreiseerleichterungen. Der Schweizer Bundesrat hat den europäischen Staaten, mit denen das Paßvisum noch besteht, Abmachungen über die gegenseitige Einführung eines Spezialvisums (Jahresvisum) vorgeschlagen, das zu beliebigen Grenzübertritten für die Dauer eines Jahres berechtigen soll. Die Gebühr hierfür soll auf 10 Fr. bemessen werden, und zwar gleichfalls nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit. Wo der Visumzwang mit Ausnahme der Einreise zur Arbeitsannahme bereits aufgehoben ist, kann das Visum künftig auch für die Einreise zur Arbeitsannahme entfallen. Im Verkehr mit europäischen Staaten ist die Erleichterung nur bei Gewährung von Gegenseitigkeit in Aussicht genommen. Für die überseeischen Staaten wird sie einseitig eingeführt und die Gegenseitigkeit nur angeregt.

— Das Betriebsergebnis der Schweizer Bundesbahnen stellte sich im August d. J. wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	14 853 000	14 177 000
Einnahmen aus dem Güterverkehr	20 293 000	17 947 000
Verschiedene Einnahmen	1 964 000	1 397 000
Zusammen	37 110 000	33 521 000
Betriebsausgaben	21 965 000	20 209 000
Betriebsüberschuß	15 145 000	13 311 000

— Drahtlose Zugtelephonie in Italien. Auch in Italien geht man mit dem Gedanken um, drahtlosen Telephonverkehr mit fahrenden Zügen einzurichten. Über die letzthin auf der Strecke Rom-Neapel gemachten Versuche liegen nun amtliche Berichte vor, aus denen Dr. Trabant folgendes in der D. A. Z. veröffentlicht:

In einem Salonwagen waren ein Marconiempfangsapparat und verschiedene andere Experimentierapparate aufgestellt. Als Antenne dienten sechs Drähte, die 30 cm über dem höchsten Punkt des Wagens horizontal ausgespannt waren. Die Ableitung erfolgte von der Mitte der Drähte aus. Als Sendestation diente die neue Marconi-Rundfunkstation in Rom.

Am ersten Tag der Versuche wählte man die Abendstunden von 7,30 bis 11,30 Uhr. Am zweiten Tag sandte man tagsüber von 11,30 bis 1,30 Uhr. Rom wurde am ersten Tag bis auf eine Entfernung von 150 km klar und einwandfrei empfangen, jedoch setzte der Empfang in den Tunneln vollständig aus. Ebenfalls wurden alle Telegraphenstationen des Landes einwandfrei aufgenommen. Störungen traten nur dann ein, wenn der Telegraphenverkehr längs der Eisenbahn mit Baudot-Maschinen betrieben wurde. Am zweiten Tag blieb Rom noch bei Caserta, also in etwa 200 km Entfernung, klar verständlich, obwohl in den Mittagsstunden gesandt wurde und man mit kleinerer Welle sandte. Jedoch versagte wiederum der Empfang in den Tunneln. Hier ist noch keine Lösung gefunden. Und aus diesem Grund wird wohl vorerst an einen drahtlosen Fernsprechbetrieb auf den Linien der Riviera und auf den Linien, die den Apennin kreuzen, wie z. B. Florenz-Faenza, wo Tunnel sich an Tunnel reiht, kaum zu denken sein.

Fremde Erdteile.

— Verkehr durch den Suezkanal. Im ersten Halbjahr 1924 betrug der Schiffsverkehr 12 147 000 t, d. h. 658 000 t mehr als 1923. Die englischen Schiffe nahmen um 31 000 t (37 Durchfahrten) ab, die deutschen stiegen von 538 000 auf 792 000, die italienischen von 499 000 auf 743 000, die niederländischen von 1 080 000 auf 1 213 000 t. Der deutsche Anteil betrug 6,8 % gegen 4,5 % im Jahre 1923. N. R. Ct.

Bücherschau.

— Die Deutsche Reichsbahn, Berlin, September 1924. Mit lebhafter Freude wird jeder, der sich mit der Deutschen Reichsbahn zu befassen hat, das Erscheinen dieses von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Taschenformat herausgegebenen kleinen Werkes begrüßen.

Nach einem kurzen Eingehen auf die Weimarer Verfassung und den Staatsvertrag zwischen Reichsregierung und den Eisenbahnen besitzenden Ländern vom 30. April 1920 werden auf den ersten 20 Seiten in 8 Abschnitten folgende Gegenstände in knappster Form behandelt: I. Die Deutschen Staatsbahnen im Frieden, II. Krieg und Kriegsfolgen, III. Wiederaufbau und Ruhrbesetzung, IV. Das neue Unternehmen, V. Das Sachverständigengutachten, VI. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, VII. Zur Lage der Reichsbahn, VIII. Zukunft.

Es folgen 26 Anlagen, auf die in dem voraufgegangenen textlichen Teil Bezug genommen ist. Diese Anlagen bilden einen wertvollen Teil der Schrift. Sie enthalten ein mit großer Sorgfalt ausgewähltes, sehr reichhaltiges statistisches Material über Bahnlängen, Einnahmen und Ausgaben und sonstige für das Finanzwesen und die Vermögensverwaltung wichtige Zahlen, ferner Angaben über Organisation, Fuhrpark, Personalverhältnisse, Gehälter und Löhne, Betriebs- und Verkehrsleistungen, Wagengestellung, Betriebsunfälle usw. Eine 27. Tabelle über Großhandels- und Lebenshaltungszahlen von November und Dezember 1923 sowie Januar bis August 1924 im Vergleich zu 1913 in verschiedenen europäischen Ländern vervollständigt dieses statistische Material. Ein vortreffliches Inhaltsverzeichnis, mit dessen Hilfe jeder behandelte Gegenstand schnell zu finden ist, sowie eine Übersichtskarte über die einzelnen Direktionsbezirke mit Angabe des Sitzes der Reichsbahndirektionen erhöhen den Wert des Werkes.

Bei der Reichhaltigkeit des Stoffes wird das Werk bald ein unentbehrlicher Führer und ein vielgebrauchtes Handbuch für alle werden, die berufen sind, in der Leitung und Verwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mitzuwirken. Die Schrift, die vorläufig zum Dienstgebrauch bestimmt ist, wird voraussichtlich auch demnächst im Buchhandel käuflich zu haben sein. Hierdurch wird sie auch weiteren Kreisen, dem Volkswirt, dem Parlamentarier, dem Statistiker, kurz jedem, der sich mit der Deutschen Reichsbahn zu befassen hat, in wünschenswerter Weise zugängig gemacht werden und diesen gute Dienste erweisen. Es darf angenommen werden, daß das Werk, um auch in der Folge seinen Zweck zu erfüllen, durch Nachträge oder Neuauflagen stets auf dem Laufenden bleibt. W.

— Unsere Eisenbahnen im Weltkrieg. Von Ing. F. X. Saurau, Bundesbahnpräsident a. D., und Oberst J. Meister-Keutnersheim, ehem. Vorstand der Verkehrsgeschichtlichen Abteilung des Kriegsarchivs. Wien 1924. Tageblatt-Bibliothek Nr. 104.

In unserer schnellebigen Zeit, in der die Ereignisse sich überstürzen, liegt die Gefahr nahe, daß auch die im Weltkriege vollführten Leistungen der Eisenbahnen und Eisenbahner nur zu schnell vergessen werden. Es muß daher als ein besonderes Verdienst bezeichnet werden, wenn der Bundesbahnpräsident a. D. und frühere technische Direktor der Nordbahn in Wien, Ing. F. X. Saurau, unter Benutzung des amtlichen statistischen Materials des Obersten J. Meister-Keutnersheim es unternommen hat, die ungeheuren Transportleistungen der österreichischen Eisenbahnen und die Hingabe und Selbstaufopferung der österreichischen Eisenbahner im Weltkrieg in volksverständlicher Weise zu behandeln. In einer kleinen handlichen Broschüre wird auf knapp 40 Seiten in markigen Strichen alles Wissenswerte mitgeteilt. Die kleine Schrift will kein großes wissenschaftliches Werk für Fachgelehrte, sondern eine kurze populäre Schilderung dieses wichtigsten Kriegszweiges sein. Die Schrift gibt in den ersten Abschnitten ein Bild von der Organisation des österreichischen Feldeisenbahnwesens, schildert die Leistungen beim Aufmarsch, die Verschiebungen während des Krieges aus operativen Gründen, den Dienst in der Feuerfront, den Wirtschaftsverkehr, die Bauausführungen usw. und die letzte große Aufgabe, den Rücktransport als es galt, das Reich vor der Anarchie zu retten und die plötzlich freigewordenen Heeresmassen so schnell als möglich von den Fronten und aus den Etappen abzubefördern und über das zertrümmerte Reich zu verteilen.

Als interessante Zahlen mögen folgende aus der Schrift angeführt werden:

Auf den südöstlichen Kriegsschauplatz rollten von Ende Juli bis Mitte August für Zwecke des Aufmarsches 2064 Vollzüge mit je 50 Mannschaftswagen; der Aufmarsch gegen Rußland umfaßte zwischen dem 3. und 31. August 4000 Vollzüge, mit welchen 1 220 000 Mann, 157 000 Pferde, 48 000 Fuhrwerke und 82 000 t Güter an den nördlichen Feind gebracht wurden. Die größte Leistung auf allen Eisenbahnlinien zusammen für die Zwecke der beiden Aufmärsche wurde am 13. August mit 361 Transporten in 180 hundertachsigen Zügen erreicht. Ferner wird mitgeteilt, daß im Monat November 1918 17 000 Offiziere, 380 000 Mann, 21 000 Pferde und 2500 Fuhrwerke und außerdem fast eine halbe Million anderer Soldaten abbefördert wurden.

Die Broschüre verdient Beachtung nicht nur in Österreich, sondern auch besonders in Deutschland. Es wäre zu wünschen, daß auch in ähnlicher, einfacher, populär gehaltener Form die Leistungen der deutschen Eisenbahnen und der deutschen Eisenbahner gewürdigt würden. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

„Allgemeine Grundsätze über Untersuchungen von Neu- und Altstoffen" sind neu herausgegeben und an die Verwaltungen verteilt worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Die in Nr. 39 bekanntgegebene Eröffnung der Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg im Reichsbahndirektionsbezirk Hannover ist auf den 16. Oktober 1924 verschoben. Infolgedessen erfolgt die Zurechnung zu den Vereinsbahnstrecken auch erst von diesem Zeitpunkte ab.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf dem Bahnhof Weißbach b. Königsbrück an der Linie Klotzsche-Schwepnitz ist vom 1. Oktober 1924 an der Güterverkehr wieder zugelassen worden. Von diesem Zeitpunkt an wird Weißbach b. Königsbrück wieder Tarifstation für den öffentlichen Verkehr.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofes 2. Klasse Magdeburg Elbbf. werden mit sofortiger Gültigkeit dahin erweitert, daß auch Frachtgutsendungen mit einem Gewicht von weniger als 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger angenommen werden, sofern der Wagenraum voll ausgenutzt ist oder die Sendungen aus außergewöhnlich langen, breiten oder hohen Gegenständen (§ 23 der Allgemeinen Tarifvorschriften) bestehen. Gebrauchte Packmittel sind bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg ebenfalls anzunehmen (§ 33 der Allgemeinen Tarifvorschriften). Voraussetzung hierbei ist, daß die Sendungen vom Absender oder Empfänger nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst ver- oder entladen werden und dies im Frachtbrief vom Absender ausdrücklich bestätigt wird.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Ab 15. Oktober d. J. wird die an der Strecke Stadlau-Marchegg zwischen den Stationen Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lassee gelegene, bisher für den Personen-, den beschränkten Gepäck- und den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnete Halte- und Ladestelle Unter-Siebenbrunn für den Wagenladungsverkehr gesperrt.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Ab 1 Oktober 1924 wird der Name der Station „Gschieß" auf „Schützen am Gebirge" abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 175 vom 30. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlagsvertrag für das Organ;

Nr. I 179 vom 30. September 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Allgemeine Grundsätze über die Untersuchung von Neu- und Altstoffen;

Nr. I 183 vom 3. Oktober 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bezugspreis für das 11. Heft des Organs;

Nr. I 184 vom 1. Oktober 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Vereins-Personenwagenübereinkommen;

Nr. I 185 vom 1. Oktober 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Satzungsausschusses;

Nr. V 494 vom 3. Oktober 1924 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 3. Oktober 1924 starb in Kiel im besten Mannesalter unerwartet der Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamtes,

Herr Regierungsrat **Johann Möller.**

Mehr als 30 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehend, hat der Verstorbene in verschiedenen Dienststellungen dem Bezirk der Reichsbahndirektion Altona über 25 Jahre angehört. Reiche Sachkenntnis und große Pflichttreue zeichneten ihn aus. Sein freundliches Wesen und sein vornehmes, gerechtes Denken erwarben ihm die Zuneigung aller, die mit ihm in Berührung kamen.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 3. Oktober 1924. (1147)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Eröffnung von Strecken.

Die vollspurige Bahnstrecke von Uelzen nach Dannenberg wird nicht am 1. Oktober, sondern erst am 16. Oktober 1924 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Hannover, den 29. Septbr. 1924. (1139)
Reichsbahndirektion.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung des Bahnhofs Gellen.

Der ab 20. März für den Gesamtverkehr geschlossene Bahnhof Gellen (Strecke Pyritz-Jädickendorf) ist ab 1. Oktober d. J. für den Personen- und Wagenladungsverkehr wieder eröffnet, bleibt aber unbesetzt. Es halten nur die Züge 920 und 9575. Expreßgut- und Stückgutverkehr ist ausgeschlossen. Güter-Tarifstation ist Jädickendorf. Die Bekanntmachung im Heft 11 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1924 Seite 198 wird, soweit sie Bahnhof Gellen betrifft, aufgehoben.

Bei der Tarifanzeiger-Verfügung lfd. Nr. 401 auf Seite 212 in Nr. 40 d. Js. ist auf diese Verfügung zu verweisen.

Stettin, den 1. Oktober 1924. (1154)
Reichsbahndirektion.

4. Aenderungen von Stationsnamen.

Die Stationsbezeichnung Berlin Schlesischer Bf. (Wriezener Bahnsteig) wird geändert in:

Berlin Wriezener Bf.

Berlin, den 1. Oktober 1924. (1140)
Reichsbahndirektion.

5. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Unterbrechung der Strecke Hieflau-Gstutterboden durch Felssturz war der Gesamtverkehr vom 21. 9. bis 24. 9. d. J. eingestellt.

Villach, den 23. September 1924. (1144)
Bundesbahndirektion Villach.

6. Zollamtliche Abfertigungen.

Reichsbahngütertarif, Heft D.

Am 31. Oktober 1924 wird das Zollamt am Güterbahnhof Dresden-Altstadt geschlossen und nach dem Bahnhof Dresden König-Albert-Hafen verlegt. Zoll- und steueramtliche Abfertigungen sind daher ab 1. November 1924 nur noch auf folgenden Dresdner Bahnhöfen angängig: Dresden Elbufer Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden König-Albert-Hafen und Dresden-Neustadt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 30. September 1924. (1135)
Reichsbahndirektion.

7. Abänderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe Bielefeld Hbf. und Bielefeld Ost Gbf. werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 wie folgt geändert:

a) im Verkehr mit Bielefeld Hbf.

Ausgeschlossen sind im Empfang:

1. Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger, soweit sie nicht für Anschlüsse bestimmt sind,
2. Stückgutsendungen geringeren Gewichts von einem Absender an einen Empfänger, sofern der Wagenraum ausgenutzt ist oder bei außergewöhnlich langen, breiten, hohen oder schweren Gegenständen (§ 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Teils I B) und soweit diese Sendungen nicht für Anschlüsse bestimmt sind;

b) im Verkehr mit Bielefeld Ost Gbf.

Zugelassen sind auch:

1. Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger,
2. Stückgutsendungen geringeren Gewichts von einem Absender an einen Empfänger, sofern der Wagenraum ausgenutzt ist oder bei außergewöhnlich langen, breiten, hohen oder schweren Gegenständen (§ 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Teils I B). Das Ver- oder Entladen ist vom Absender oder Empfänger auszuführen. (1160)

Hannover, den 3. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofes 2. Klasse Magdeburg Elbbf. werden mit sofortiger Gültigkeit dahin erweitert, daß auch Frachtgutsendungen mit einem Gewicht von weniger als 2000 kg von einem Absender an einem Empfänger angenommen werden, sofern der Wagenraum voll ausgenutzt ist oder die Sendungen aus außergewöhnlich langen, breiten oder hohen Gegenständen (§ 23 der Allgemeinen Tarifvorschriften) bestehen. Gebrauchte Packmittel sind bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg ebenfalls anzunehmen (§ 33 der Allgemeinen Tarifvorschriften).

Voraussetzung hierbei ist, daß die Sendungen vom Absender oder Empfänger nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst ver- oder entladen werden und dies im Frachtbrief vom Absender ausdrücklich bestätigt wird.

Magdeburg, den 1. Oktober 1924. (1143)
Reichsbahndirektion.

8. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1924 werden die Entfernungen der Stationen Gmund a. Tegernsee, Moosrain und Tegernsee erhöht. Näheres bei den Abfertigungen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1152)

Erfurt, den 4. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 18. September 1924 erhält die Ziffer 1 unter III (Frachtberechnung) des Ausnahmetarifs für Rindvieh der Klasse S 2 von Ostpreußen folgende neue Fassung: „1. Für Sendungen auf Entfernungen von 450 km und darüber wird die sich nach dem Tierfrachtzeiger vom 1. Juni 1924 und der Umrechnungstafel Nr. 1 vom 18. September 1924 ergebende Fracht um 22 v. H. ermäßigt."

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1159)

Berlin, den 4. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Abschlagstafel für den Güterverkehr vom 18. September 1924.

Die Bestimmungen auf dem Titelblatt der Abschlagstafel werden dahin ergänzt, daß der Frachtsatz der allgemeinen Eilstückgutklasse (1e) stets durch Verdopplung des aus der Abschlagstafel ermittelten Frachtsatzes der allgemeinen Stückgutklasse 1 zu bilden ist.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. September 1924. (1138)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 10. Oktober 1924 werden die Stationen Albersdorf, Bredstedt, Eddelak, Glückstadt, Hohenwestedt, Leck, Lindholm, Lunden, Meldorf und Stedesand in den Tarif einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. Oktober 1924. (1145)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1924 wird die Station Stettin in den Ausnahmetarif 70 für Steinkohlenteeröle aufgenommen. (1148)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 3. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1924:

Aufnahme von Besigheim, Posottendorf-Leschwitz, Ruhstorf, Bockenem und Züllichau in A. T. 35; Änderung von Stationsfrachtsätzen im A. T. 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Oktober 1924. (1149)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1924.

Bei einer Anzahl im nördlichen Bayern liegender Stationen wird in den Ausnahmetarifen 33 u. 33a die Nr. des Frachtsatzzeigers von 3 in 1 geändert. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 5. Oktober 1924. (1156)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Heft 2.

Am Tage der Wiederübernahme des Betriebes durch die Deutsche Reichsbahn werden die Übergangspunkte Eichelscheid Grenze, Schönenberg-Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 6. Oktober 1924. (1157)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Bis auf weiteres bleibt die Station Karf als Abfertigungsstation für Gräfin Johannaschacht in Kraft.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Oppeln, den 4. Oktober 1924. (1153)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Am 1. Oktober 1924 werden herausgegeben der Nachtrag XXIII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und der Nachtrag XXVIII zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal - Untersachsenberg-Georgenthal. Die Nachträge enthalten ermäßigte Frachtsätze, der erstgenannte Nachtrag außerdem geänderte Bestimmungen über die Anwendung der Ausnahmetarife auf den schmalspurigen Linien, und über die Berechnung der Gebühren für die Beförderung von Vollspurwagen auf Rollfahrzeugen. Soweit Erhöhungen eintreten, ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung bezogen werden, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. September 1924. (1136)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Pfalz.

Am 1. Oktober 1924 tritt ein neues Tarifheft B in Kraft. Hierdurch werden das Tarifheft 8 B vom 1. März 1922 nebst Nachtrag I, sowie die hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben. In das Tarifheft sind einige neue Stationen, sowie alle bisher im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen aufgenommen worden. Die direkte Abfertigung nach den zurzeit noch im Regiebetrieb befindlichen pfälzischen Stationen ist erst nach Übergang des Betriebs auf die Reichsbahn zulässig. Das neue Tarifheft B kann von unseren Stationen und unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden Neustadt, Lößnitzstraße 12, bezogen werden.

Dresden, am 30. September 1924. (1134)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. November 1924 tritt an Stelle des Tarifs Teil II vom 1. Oktober 1922 ein neuer Tarif in Kraft, in dem alle bisher im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen berücksichtigt sind. Der Tarif ist durch die Aufnahme einzelner Stationen erweitert worden. Mit der Einführung des neuen Tarifs sind neben Frachtermäßigungen auch unbedeutende Frachterhöhungen verbunden. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (siehe RGBl. 1914, S. 455). Hinsichtlich der Stationen im Regiebetriebe tritt der Tarif erst mit dem Tage der Betriebsübernahme durch die Reichsbahn in Kraft. Der neue Tarif kann vom 20. Oktober 1924 an von unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. Bestellungen vermitteln auch die beteiligten Stationen. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. September 1924. (1137)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Die Angaben für Schwammelwitz Seite 25 im Nachtrag I gelten wieder. — Die Station Elfershausen (T. u. VA. 1924/628) heißt nunmehr Elfershausen-Trimberg.

München, 30. September 1924. (1146)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Oktober 1924 tritt der Nachtrag XI in Kraft, der ermäßigte Frachtsätze enthält.

Dresden, am 30. September 1924. (1133)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D.

Der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt wird ab 7. November 1924 für den Empfang von Stückgutsendungen, die unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehen und in Dresden ausgeliefert werden sollen, geschlossen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 4. Oktober 1924. (1158)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Im Warenverzeichnis auf Seite 1 des Tarifs ist unter „1. Güter der Klasse A." hinter „Spielwaren" der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und das Wort „Zündhölzer" nachzutragen. Gültig ab 9. Oktober 1924.

Dresden, am 4. Oktober 1924. (1155)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 41 für den Holzverkehr Polen-Niederlande.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Grenzübergangsstationen Hassum Grenze und Laarwald Grenze in den Tarif aufgenommen:

Die Frachtsätze werden durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn in Berlin veröffentlicht werden.

Breslau, den 27. September 1924. (1142)
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit dem Zeitpunkt der Übergabe der von der Regie betriebenen Strecken an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft tritt der Pfälzisch-bayerische Gütertarif vom 1. August 1916 wieder in Kraft. Vom gleichen Zeitpunkt ab wird der Nachtrag 5 zum Tarif ausgegeben, der die seit Ausgabe des Nachtrags 4 eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthält. Preis des Nachtrags 5 = 10 Goldpfennig.

München, 30. September 1924. (1141)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

1. Ab 1. Oktober 1924 sind die Tarifentfernungen für die Stationen der Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee erhöht worden, und zwar für Gmund a. Tegernsee um 4 km, für Moosrain um 2 km und für Tegernsee um 6 km.

2. Ab 5. Oktober 1924 ist die Station Steinheim (Donau) mit der Entfernungsbildung, wie sie im Tarif, Seite 23 vorgesehen ist, wieder aufgenommen worden.

München, 2. Oktober 1924. (1150)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die Station Steinheim (Donau) — Kilometertafel I, Seite 48 — wird ab 5. Oktober 1924 wieder in den Tarif aufgenommen. Es gelten wieder die Entfernungen, wie sie in der Kilometertafel II (Seite 201—211) des Tarifs aufgeführt sind.

München, 2. Oktober 1924. (1151)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. Berlin, den 16. Oktober 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Reichsbahn und Beamtentum.

Von Regierungsrat Dr. **Fischl**, Regensburg.

Die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens hängt in hervorragendem Maße davon ab, inwieweit es gelingt, mit geringstmöglichen Kosten den höchsten Wirkungsgrad der Arbeitskräfte zu erzielen. Wie groß die finanzielle Bedeutung einer erfolgreichen Personalwirtschaft ist, ergibt sich daraus, daß von den Gesamtkosten der deutschen Staatseisenbahnen im Jahre 1910 beispielsweise in Preußen-Hessen 60,05 % auf die persönlichen Ausgaben (mit Einschluß der gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenenbezüge) fielen, in Bayern 58,18 %; im Jahre 1919 trafen in Preußen-Hessen 65,86 %, in Bayern 63,47 % auf die persönlichen Ausgaben. 1922 betrugen sie bei der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht allerdings nur 28,94 % der Gesamtausgaben. Der Rückgang der persönlichen Ausgaben (auch Arbeitsquote genannt) ist in diesem Jahre darauf zurückzuführen, daß infolge der Inflation und der damit verbundenen ungeheuren Steigerung der Stoffpreise die sächlichen Ausgaben (Materialquote) den Aufwand für die Bezüge des Personals weit überstiegen. Mit der Festigung unserer Währung wird sich wohl das Verhältnis zwischen persönlichen und sächlichen Ausgaben dem Vorkriegsstand angenähert haben. Amtliche Ziffern sind noch nicht bekannt geworden*). Auch bei den außerdeutschen Eisenbahnen des europäischen Kontinents ist das Verhältnis zwischen Material- und Arbeitsquote im wesentlichen das gleiche. In Österreich betrug im Jahre 1910 die Arbeitsquote 69,49 %, in Ungarn 62,85 %, in der Schweiz 55,30 %, in Italien 55,25 %, in Rußland 52,79 %.

Während die Organisation die Aufgabe hat, der Gesamtheit der in einem Unternehmen tätigen Personen die wirtschaftlich höchste Nutzleistung abzugewinnen, verfolgt die Personalwirtschaft das gleiche Ziel in bezug auf den einzelnen. Da der Gesamtaufwand einer Eisenbahn, wie eines Unternehmens überhaupt, positiv und negativ mit der Güte der Dienstführung zusammenhängt, so kommt der Qualität der Leistungen des Personals eine hohe betriebswirtschaftliche Bedeutung zu. Je tüchtiger der einzelne ist, desto geringer kann innerhalb gewisser Grenzen die Zahl der Personen sein, die das Eisenbahnunternehmen benötigt.

Soweit die Güte der Dienstleistung von der Beherrschung der Dienstvorschriften abhängt, kommt dem Unterrichts-, Bildungs- und Prüfungswesen sowie der praktischen Ausbildung große Bedeutung zu. Für den Eisenbahndienst kommen aber noch in besonderem Maß Eigenschaften in Betracht, die der Bedienstete entweder von Haus aus besitzen muß oder die ihm anerzogen werden müssen: Pflichttreue, Zuverlässigkeit, Gewissenhaftigkeit und Dienstfreudigkeit. Das Endziel der Personalwirtschaft muß sein, das Personal mit dem Pflichtbewußtsein zu erfüllen, das die volle Hingabe an das Interesse des Unternehmens mit sich bringt. Dasjenige System der Personalwirtschaft verdient den Vorzug, das am geeignetsten erscheint, das genannte Endziel zu verwirklichen.

*) Nach Anlage 16 des von der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in jüngster Zeit herausgegebenen Werkes „Die Deutsche Reichsbahn“ gestaltet sich das Verhältnis von persönlichen und sächlichen Ausgaben zu den Gesamtausgaben folgendermaßen:

Rechnungsjahr	Persönliche Ausgaben	Sächliche Ausgaben
Juli 1924	59,1 %	40,9 %
Haushalt 1924	54,94 %	45,06 %, darunter 5,40 für Schuldendienst.

Die Schriftleitung.

Zwei Systeme beherrschen vorwiegend die Personalwirtschaft der Eisenbahnen: das amerikanisch-englische und das europäisch-festländische. Das erste hat den freien Arbeitsvertrag zur Grundlage: keinerlei gegenseitige dauernde Bindung, Kündigung, der eine Teil gibt die Ware Arbeit hin, der andere bezahlt sie. Anders das zweite System: hier gegenseitige dauernde Bindung, die den einen Teil mit seiner ganzen Person und Zeit mit dem Unternehmen verknüpft, den andern zur Leistung standesgemäßen Unterhalts, von Ruhestands- und Hinterbliebenenversorgung sowie zu ausreichender Wohlfahrtssicherung verpflichtet.

Keines der beiden Systeme ist heute mehr bei einer Eisenbahnverwaltung in reiner Form erhalten. So waren vom gesamten Personal der deutschen Staatsbahnen im Jahre 1913 (740 502 Köpfe) rund 38 % Beamte (281 178), im April 1922 waren von den 1 023 390 Bediensteten der Deutschen Reichsbahn rund 44 % Beamte (454 412). Das übrige Personal war und ist im Arbeiterverhältnis beschäftigt, wobei sich der größte Teil einer gewissen Ständigkeit der Bedienstung erfreut. In den Ländern der englischen Zunge entwickelt sich das Dienstverhältnis der Eisenbahner immer mehr in der Richtung einer „Verbeamtung". Durch die Einbeziehung von Schutz- und Wohlfahrtsmaßnahmen in den Arbeitsvertrag, durch Vereinbarungen mit dem Ziel des Aufstiegs in höhere Verwendungen, von längeren Kündigungsfristen oder gar Unkündbarkeit hat sich in diesen Ländern das Arbeitsverhältnis der Eisenbahner immer mehr im Sinne einer gegenseitigen Bindung entwickelt. Andererseits wird das europäisch-festländische System der Personalwirtschaft infolge der Loslösung großer Eisenbahnverwaltungen aus dem allgemeinen Staatshaushalt in seiner bisherigen Form wohl nicht ganz unberührt bleiben.

Allein soviel ist unbestreitbar, ein wirtschaftliches Unternehmen wird sich mit Erfolg zu demjenigen System bekennen, mit dem es die qualitativ bestmöglichen Leistungen des einzelnen zu erzielen vermag. Von diesem Gesichtspunkt aus muß das amerikanisch-englische System in seiner uneingeschränkten Form ausscheiden. Der freie Arbeitsvertrag ohne jede gegenseitige Bindung hat wohl den Vorteil, daß er das Unternehmen nicht mit Pensionen und Hinterbliebenenversorgung belastet und daß er der Verwaltung freie Hand in der Einstellung und Entlassung der Arbeitskräfte läßt, somit Anpassung der Personalwirtschaft an die Konjunktur ermöglicht, in letzter Linie also die persönlichen Kosten des Unternehmens — wenigstens scheinbar — vermindert. Dagegen zeitigte dieses System die nachteilige Erscheinung, daß der Bedienstete dem Unternehmen gleichgültig, wenn nicht gar feindselig gegenüberstand, daß er sich mehr oder minder als Objekt der Ausbeutung durch seinen Arbeitgeber betrachtete. Von einer Hingabe an das Interesse des Unternehmens konnte dabei keine Rede sein. In der Behandlung des ihm anvertrauten wertvollen Materials, wie überhaupt in der ganzen Dienstführung ließ er die Sorgfalt vermissen, die er in eigener Angelegenheit anzuwenden pflegte. Die Möglichkeit, daß er heute dem einen, morgen dem anderen Herrn diente, ließ in ihm kaum die Vorstellung aufkommen, daß er auf Gedeih und Verderb mit der Anstalt verbunden sei, der er angehörte. Die umfangreichen Ausstandsbewegungen in England, insbesondere der im August 1911 beschlossene Generalstreik der Eisenbahner mit seinen schweren Ausschreitungen und Gewalttaten aller Art, die von den ausständigen Bediensteten gegen die Eisenbahnen verübt wurden, sind ein deutlicher Beweis hierfür.

In Ansehung solcher Nachteile schrumpft der Vorzug dieses Systems, nämlich niederer Stand der Personalkosten, für die Verwaltung zu einem scheinbaren zusammen. Die Vernachlässigung der Dienstführung, die ihm anhaftet, wird sich in den höheren sächlichen Ausgaben, der höheren Materialquote oder in Mindereinnahmen ausdrücken.

Je mehr der Eisenbahnbedienstete mit dem Gedeihen des Unternehmens verbunden ist, je mehr ihm die Sorge um seinen Lebensunterhalt, um seine Familie und Hinterbliebenen abgenommen ist, je gesicherter seine Stellung in bezug auf Kündbarkeit ist, je weniger ihn Krankheit, Invalidität oder Alter zu schrecken braucht, um so mehr wird von ihm die volle Hingabe an das Unternehmen verlangt werden können. Diesen Gesichtspunkten trägt das europäisch-festländische System, wenn auch nicht überall in vollkommenem Maße, Rechnung. Es hat sich bei den deutschen Eisenbahnen bewährt und hat eine vorbildlich pflichtgetreue Beamtenschaft hervorgebracht, die während des Krieges und während der schwierigen Nachkriegsverhältnisse — abgesehen vom Beamtenstreik 1922, bei dem es sich aber vornehmlich um eine Irreführung des größten Teiles der streikenden Beamten handelte — die Feuerprobe bestand. An diesem System haben auch mit Fug und Recht die Gesetze vom 30. August 1924 nicht gerüttelt, die von so einschneidender Bedeutung für die Reichsbahn sind. Denn das Rückgrat eines Betriebes ist sein Personal. Daß die Personalwirtschaft der deutschen Eisenbahnen und der Reichsbahn bisher den richtigen Weg ging, findet eine Anerkennung darin, daß sich auch bei den Eisenbahnverwaltungen der Länder englischer Zunge das Arbeitsverhältnis der Bediensteten immer mehr dem deutschen Vorbild nähert.

Jahresbericht des Vereins Hamburger Reeder 1923/24.

Zum erstenmal wieder seit 10 Jahren erstattet der Verein Hamburger Reeder, der mit der Tonnage seiner Mitglieder 50 % der deutschen Handelsflotte umfaßt, seinen Jahresbericht. Er zeigt deutlich die trübe Lage, in der sich die deutsche Reederei heute befindet, insbesondere wenn sie mit derjenigen unmittelbar vor Kriegsausbruch verglichen wird. Damals befand sich die deutsche Handelsflotte mit etwa 5½ Millionen Brutto-Register-Tonnen in allen Weltteilen zerstreut bei emsigem Schaffen. Der Krieg hatte zur Folge, daß bald ein Drittel dieser Flotte gekapert und beschlagnahmt, ein weiteres Drittel in neutralen Häfen am Auslaufen verhindert und daher zur Untätigkeit gezwungen war. Der Rest mußte in heimischen Häfen stillgelegt werden, soweit er nicht zu Kriegszwecken herangezogen wurde. So mußte die deutsche Reederei schon während des Krieges ungeheure Verluste erleiden, während die feindliche und neutrale die größten Kriegsgewinne ansammeln konnte. Das Diktat von Versailles nahm der deutschen Schiffahrt alsdann das Eigentum an allen Handelsschiffen über 1600 Bruttotonnen, ferner die Hälfte des Tonnengehalts der Schiffe zwischen 1000 und 1600 t. Zugleich mußte Deutschland auf jeden Anspruch gegenüber den Siegermächten und ihren Staatsangehörigen aus der Zurückhaltung und Benutzung aller deutschen Schiffe verzichten.

Aber sogleich nach der Ablieferung der Handelsflotte traten die Reedereien mit festem Willen an den Wiederaufbau heran, und langsam gelang es ihnen, über die Nord- und Ostsee hinaus wieder auf dem Weltmeer in die Erscheinung zu treten. Die Schwierigkeiten, die dabei zu überwinden waren, waren draußen und drinnen sehr groß. Und so ergibt sich leider bei Prüfung der jetzigen Tonnageziffern die Tatsache, daß Deutschland mit seiner Handelsflotte auch heute noch nicht seinen Eigenbedarf decken kann. Die deutsche Reederei, die im Jahre 1914 rund 12 % des Weltschiffsraumes in sich vereinigte, ist heute trotz des angestrengten Wiederaufbaus nur mit einem Anteil von etwa 4 %, der Zahl der Bevölkerung nach erst an 11. Stelle in der Reihe der schiffahrttreibenden Völker verzeichnet. Dies wird mit um so größerem Bedauern festgestellt, als bis auf weiteres eine Vergrößerung der Flotte als außerhalb der Erwartung liegend bezeichnet wird. Die Betriebskosten der deutschen Schiffahrt sind dem Weltstandard in fast allen Teilen gleich. Auf der anderen Seite aber sind soziale und Steuerlasten so groß, daß bei dem Zusammenbruch des Frachtenmarktes die

Hoffnung auf Gewinn für die deutschen Reedereien vor der Hand sehr gering ist.

Nach diesem Rückblick weist der Jahresbericht darauf hin, daß die geschilderte Depression unverändert fortdauert, weil die Weltwirtschaft noch immer unter den Folgen des Krieges und des „Friedens“ leidet und weil infolgedessen die gesamte durch Seeschiffe bewegte Gütermenge nur zwei Drittel des Vorkriegsstandes beträgt. Demgegenüber steht ein verstärktes Angebot an Schiffsraum, da sich die Welthandelsflotte seit 1914 von 49 Mill. Br.-Reg.-T. auf 64 Mill. im Jahre 1924 vermehrt hat. Die so bestehende Krise wurde durch den Ruhreinbruch und die Lahmlegung des größten Industriegebiets auf dem europäischen Festlande noch verschärft. Ihre Nachwirkungen dauern noch an. War infolgedessen die Lage der Reeder in den meisten Ländern ungünstig, so fügte das Jahr 1923 der deutschen Seeschiffahrt mit dem Fortschreiten der Inflation zu ihrem letzten, produktionsvernichtenden Stadium die schwersten Schäden zu. Es trifft nicht zu, daß die Inflation der deutschen Reederei zugute gekommen wäre. Vielleicht hätten ihr die ersten Stadien der Inflation nützen können. Sie fielen in das Jahr 1919/20. Damals gab es aber keine deutsche Handelsflotte. Als man seit 1922 wieder von einer solchen sprechen konnte, war aber die Inflation so weit fortgeschritten, daß sie nur noch schwerschädigende Wirkungen ausübte. Der Bericht bringt diese Tatsachen auf die Formel: „Als etwas zu verdienen war, hatten wir keine Schiffe, und als wir wieder Schiffe bekamen, gab es je länger, desto weniger zu verdienen.“

Es war dann besonders darauf hingewiesen, daß die deutsche Reederei im Gegensatz zu den meisten schiffahrttreibenden Ländern von der Regierung nicht subventioniert wird und es auch bleiben will. Sie will auf ihre eigene Kraft angewiesen sein und glaubt, daß es große Gefahren in sich schließt, wenn man sich daran gewöhnt, mit Staatshilfe zu arbeiten. In diesem Zusammenhange wird hervorgehoben, daß die Preise für Schiffsneubauten auf deutschen Werften unverhältnismäßig hoch sind. Stehen diese doch unter dem Druck gewaltiger Steuern, die bis zum 20fachen der vor dem Kriege zu zahlenden Beträge gehen. Dazu kommt die Belastung mit sozialen Abgaben einschließlich der Kosten für die Erwerbslosenfürsorge. Der für Neubauten zu zahlende Preis steht daher in keinem Verhältnis zu dem, was mit dem Schiff bestenfalls verdient werden kann. Schließlich dürfen die Behinderungen nicht außer acht gelassen werden, denen die deutsche Schiffahrt noch immer infolge des Fehlens von Handels- und Schiffahrtsverträgen in den meisten ehemaligen Feindstaaten ausgesetzt ist.

So war die Lage der deutschen Schiffahrt als sehr unerfreulich bezeichnet. In einer Zeit der allgemeinen Depression ist sie durch Sonderbelastungen vor allen anderen der Ungunst der Lage preisgegeben. Infolgedessen hat sie sich auch durchaus nicht so schnell entwickelt, wie es im Auslande häufig behauptet wird. Bei normaler Entwicklung mußte die deutsche Handelsflotte heute mindestens 7,5—8 Mill. Br.-Reg.-T. betragen. Statt dessen haben wir ungefähr 2,8 Mill., also kaum den dritten Teil, obgleich wir ein großes Industrieland sind und die Kriegsentschädigung nur auf Grund eines starken Außenhandels erfüllen können. Es ist also noch ein weiter Weg zurückzulegen, bevor die deutsche Handelsflotte mit derjenigen vor dem Kriege irgendwie verglichen werden kann.

In diesem Rahmen hat auch die Hamburger Schiffahrt im letzten Jahre ihren Weg gehen müssen.

Die Linienfahrt, die in der französischen Reederei überwiegt, hat sich im transatlantischen Verkehr wieder auf allen Hauptrouten betätigt. Sie ist aber nicht annähernd so stark wie vor dem Kriege. Lediglich in der Linienfahrt nach der Ostküste Südamerikas kann ihre Position mit dem Vorkriegsstande verglichen werden, sonst ist sie überall sehr viel schwächer.

Auch in der transatlantischen Passagierfahrt ist erst jetzt eine allmähliche Belebung zu erwarten.

Die mittlere Linienfahrt (Mittelmeer, Spanien, Portugal, Schwarzes Meer) hatte ebenfalls mit vielen Hindernissen zu kämpfen.

Die transatlantische und mittlere Trampfahrt hatte im verflossenen Jahre gleichfalls ein schlechtes Geschäft.

Während sich die Aussichten in der Nord- und Ostseefahrt zunächst nicht ungünstig anließen, wurden auch hier die Hoffnungen bald enttäuscht.

Schließlich wird der Stand der Segelschiffahrt als sehr schwierig bezeichnet. Einem Bestande von etwa 340 000 Br.-Reg.-T. im Jahre 1914 stehen jetzt 130 000 Br.-Reg.-T. gegenüber, und auch diese Schiffe werfen kaum noch einen Verdienst ab.

Der Verein Hamburger Reeder wird nicht fehlgehen, wenn er angesichts der Schwierigkeiten, mit denen die deutsche Schiffahrt heute zu kämpfen hat, der Überzeugung Ausdruck gibt, daß sein Bericht das Interesse der Öffentlichkeit finden wird und daß die Behörden in seinen Anregungen das Bestreben erkennen werden, der Hamburgischen Reederei und damit allgemein der deutschen Wirtschaft zu neuer Blüte zu verhelfen.

Klewitz.

Beitrag zur Kritik von Eignungsprüfungen für Lokomotivführer.

Nachdem die psychotechnische Prüfstelle der Reichsbahndirektion Dresden ihre bekannte und durch mehrjährigen Gebrauch in Sachsen bewährte Einrichtung zur Untersuchung der Eignung zum Lokomotivführerberuf im Juli 1924 in einen eigenen Prüfwagen eingebaut hatte, wurde die Prüfstelle eingeladen, ihr Prüfverfahren der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums vorzuführen und durch Versuchsprüfungen mit Münchener Personal zu zeigen, inwieweit das Verfahren auf andere verschiedenartige Bevölkerungskreise übertragen werden kann.

Die Versuche bestätigten durchaus die in Sachsen gemachten günstigen Erfahrungen. Um das Verfahren allgemein einführen zu können, ist nur noch nötig, die Bewertungsmaßstäbe der Eigenart des Volksstammes anzupassen, was mittels ausgedehnterer Versuchsprüfungen ohne weiteres zu erreichen ist.

Außer den Ergebnissen der Untersuchung interessierte vor allem, welchen Eindruck das Prüfverfahren auf die Prüflinge macht. Die psychotechnischen Prüf- und Anlernverfahren bilden ja die Wirklichkeit nicht schematisch im Laboratorium nach, sondern ersetzen sie durch ein Schema, welches unter Weglassung alles nebensächlichen Beiwerkes ausschließlich auf die wichtigen zu untersuchenden oder zu schulenden Fähigkeiten abgestimmt ist. In welchem Maße ein solches Schema die Natur nachahmen soll, um eine der Wirklichkeit entsprechende gefühlsmäßige Einstellung des Prüflings zu bewirken, oder bis zu welchem Grade mehr oder weniger symbolische Stellvertretungen zulässig sind, können nur umfassende Versuche und Erfolgskontrollen beweisen.

Die Fahrprobe, der wesentlichste Teil der Lokomotivführerprüfung, ist ein Mittelding zwischen nachgeahmter Wirklichkeit und Symbol und bietet flüchtigen Beschauern scheinbar bequeme Angriffspunkte. Es ist deshalb beachtenswert, wie sich die Prüflinge selbst über eine solche Untersuchung äußern.

Anfang August 1924 wurden in München 15 Lokomotivführerbewerber und 6 Heizer, welche zum Lokomotivführer aufsteigen wollen, der Dresdner Prüfung unterzogen. Sämtliche Prüflinge waren nahezu fertig zum Lokomotivführer ausgebildet. Die Handwerker waren auf der Maschine fast zwei Jahre, die Heizer als solche wesentlich länger gefahren. Mit Ausnahme der drei zuerst aus der Prüfung wieder Entlassenen wurden sämtliche Prüflinge einzeln oder zu zweien über ihre Eindrücke und Beobachtungen bei der Prüfung befragt und zwar in Form einer

zwanglosen Unterhaltung mit dem Hinweis, daß ihre Aussagen zu Verbesserungen verwendet werden sollen. Diese Aussprachen sollten über folgende Fragen aufklären:

1. Abweichend von den in Bayern gebräuchlichen Signalen und Vorschriften enthält die Prüfung:

a) ein weißes Lichtsignal, welches eine ungeschlossene Schranke bedeutet. Bei seinem Erscheinen ist die Pfeife zu bedienen,

b) einen im Fahrgleis befindlichen weißen Querstreifen, der ein Gleishindernis bedeutet. Bei seinem Aufleuchten ist sofort zu halten,

c) die Anweisung, bei Erscheinen des roten Lichtes am Einfahrsignal außer zu halten zugleich auch zu pfeifen.

Frage: Fiel es den Prüflingen schwer, sich mit diesen ungewohnten Lichtzeichen vertraut zu machen und bei ihrem Aufleuchten die vorgeschriebenen Reaktionshandlungen auszuführen?

Antworten der Prüflinge: Zunächst wirkten die Zeichen, insbesondere das Gleishindernis, auf einzelne befremdend, auf andere nicht. Durch die Einübung wurden aber alle so rasch vertraut damit, daß bei der Prüfung selbst keiner jemals im Zweifel war, was die Zeichen bedeuten und darauf zu tun ist.

2. Das Streckenbild bietet erschwerend

a) in der Nähe des Hauptsignals ein nicht zu beachtendes Nebenbahnsignal,

b) zerstreut aufleuchtende, weiße Lichter, deren Beachtung durch Drücken eines Knopfes zu bekunden ist.

Frage: Wirkten diese Anordnungen störend?

Antworten: Die Nebensignale verleiteten viele Prüflinge zu falschen Reaktionshandlungen, besonders am Anfang; später, nach wiederholter Warnung durch den Prüfleiter, kamen Irrtümer seltener vor. Die Beobachtung der weißen Lichter machte keine Schwierigkeit.

Bemerkung: Die Nebenbahn- und Hauptbahnsignale könnten vielleicht bei der Einübung noch eingehender behandelt werden, insbesondere wäre das Signalbild bei gleichzeitigem Aufleuchten der Lichter für Haupt- und Nebenbahn zu zeigen. Im übrigen bestätigen die Aussagen, daß der Zweck, die scharfe Beobachtung und Willensbeherrschung zu erfassen, gut erreicht ist.

3. Auf dem Führerstand sind angebracht:

a) ein Bremshebel für die drei Stellungen: Fahrt, Betriebsbremse, Schnellbremse; mit der rechten Hand zu bedienen,

b) ein Reglerhebel für zwei Stellungen: Regler auf, Regler zu; mit der linken Hand zu bedienen,

c) eine Dampfpfeife: Knauf mit der rechten Hand zu ziehen,

d) ein Druckknopf zur Registrierung der weißen Streckenlichter; mit der linken Hand zu bedienen,

e) zwei Zeigerapparate, etwa ein Dampfdruck- und ein Luftdruckmanometer vorstellend; Bedienung durch einen Schalthebel und einen Magnetinduktor; mit beiden Händen zu bedienen.

Frage: Fast bei jeder Lokomotivgattung sind die Einrichtungen und die Anordnung der Bedienungsgriffe und Beobachtungsinstrumente verschieden. Der Prüfstand wies wiederum erhebliche Unterschiede auf. Machte es Schwierigkeiten, die Anordnung des Prüfstandes zu beherrschen, verführte insbesondere die Gewöhnung an wirkliche Führerstände zu falschen Handlungen?

Antworten (ohne Unterschied): Nein. Die Einübung war so gründlich, daß bei der Prüfung selbst keinerlei Unsicherheit mehr vorhanden war.

4. Die Signale erscheinen in logischer Reihenfolge, so daß die Aufgabe einer wirklichen Zugfahrt über eine längere Strecke entspricht. Auf dem Führerstande selbst sind die erwähnten zwei Zeigerapparate zu beobachten.

Frage: Welchen Eindruck machten die Signale; spielte sich der ganze Prüfvorgang ab wie auf einer Streckenfahrt oder fiel irgend etwas Unnatürliches auf?

Antwort: Die Signale waren vollständig natürlich und erschienen wie in der Wirklichkeit. Nur die Aufeinanderfolge war sehr rasch, viel rascher als es sonst vorkommt. Auch die Zeiger an den zwei Apparaten rückten so schnell vor, wie es praktisch nicht der Fall ist. Man hatte deshalb gehörig zu arbeiten. Während man die Zeigerapparate bediente, konnte man leicht auf der Strecke etwas übersehen, oder man stellte die Zeiger zu weit.

Bemerkung: Die Richtigkeit des Prüfvorganges wird in keinem Falle angefochten, nur das Tempo. Dieses muß logischerweise ähnlich beschleunigt sein, wie die zur Beurteilung verfügbare Zeit: Die Prüfung sucht in 3—4 Stunden vor der Einstellung dasselbe festzustellen, wie die Praxis in ½—2 Jahren nach der Einstellung.

5. Der Prüfling befindet sich auf dem Führerstand in einer vollständig abgeschlossenen Zelle und sieht durch ein Fenster das Streckenbild. Die Beleuchtung der Strecke sowie des Standes entspricht einer Lokomotivfahrt bei Nacht. Streckenbild und Führerstand sind fest. Nur ein Motor läuft bei Fahrtstellung des Bremshebels rasch, bei Betriebsbremsstellung langsam, bei Haltstellung bleibt er stehen.

Frage a): Fiel es nicht auf, daß die Signale gar nicht näher kamen, sondern immer fest an einer Stelle blieben?

Antwort: Es fiel nicht auf. Zwei Drittel der Prüflinge fügten hinzu: In Wirklichkeit bewegen sich die Signale; aber ungewohnt oder gar störend wirkte das Fehlen der Bewegung nicht. Ein Drittel der Prüflinge erklärte: Solange die Signale weit weg sind, sieht man in Wirklichkeit auch keine Bewegung; außerdem waren die Signale so bald wieder verlöscht, daß man das Näherkommen nicht vermißte.

Bemerkung: Von den erstgenannten zwei Dritteln der Prüflinge erklärte mit einer Ausnahme jeder auf eingehenderes Fragen, daß die Bewegung der Signalbilder meist erst kurz vor der Vorbeifahrt am Signal deutlich in Erscheinung trete.

Frage b: Fehlten nicht die Erschütterungen, die während der Fahrt auf der Maschine im Körper zu spüren sind?

Antwort: Nein. Manche fügten hinzu, daß der ruhige Stand sogar sehr angenehm gewesen sei.

Frage c: Hatte man während der Prüfung den Eindruck, daß man tatsächlich fahre?

Antwort (ausnahmslos): Man glaubte wirklich, daß man fährt. Viele erklärten: Man mußte so aufpassen, daß man gar nicht anders denken konnte, als man fahre wirklich. Ferner: Durch das Mitlaufen bzw. Anhalten des Motors wurde vollständig der Eindruck des Fahrens erweckt.

6. Die Gesamtprüfung umfaßt außer der Fahrerprobe die Schließprobe, zwei Sortierproben, die Ergographenprobe, die Prüfung des Raumgedächtnisses und des technischen Verständnisses und dauert 3—4 Stunden.

Frage a: Wie fühlen Sie sich, nachdem Sie alles durchgemacht haben? Sind Sie erschöpft, müde oder dergl.?

Antwort: Als ermüdet bezeichnete sich keiner. Allgemein wurde mit Behagen diese Art der Prüfung angenehmer gefunden, als die sonst übliche. Ein großer Teil der Prüflinge hatte Lust, die Fahrerprobe oder die Schließprobe noch einmal zu wiederholen (in der Meinung, daß bei der Wiederholung es leichter ginge). Einige bedauerten das Ende der Fahrerprobe, weil sie gerade im schönsten Zug waren.

Bemerkung: In einzelnen Fällen konnte das Interesse an der Wiederholung der Prüfung befriedigt werden und gezeigt werden, daß die Wiederholung nichts wesentliches am Prüfergebnis ändert.

Frage b: Was halten Sie nun von der ganzen Prüfung?

Antwort: Ein großer Teil der Prüflinge meinte freimütig, daß man auf solche Weise über die Eignung ein recht gutes Urteil bekommen müsse. Widerspruch wurde von keiner Seite erhoben.

Vertreter der Beamtenräte und der Lokomotivführergewerkschaft hatten Gelegenheit, teils Prüfungen beizuwohnen, teils in einem besonderen Vortrage, das ganze Verfahren kennenzulernen. Sie äußerten sich rückhaltlos dahin, daß ihnen dieses Prüfverfahren ausgezeichnet geeignet erscheine für eine gute und richtige Auslese der Geeigneten.

Wildbrett.

Landwirtschaftliche Eisenbahnen in Südafrika.

Auf einer Fläche von 2 059 650 qkm hat der Staatenbund von Südafrika 18 917 km Eisenbahnen, deren Hauptstrecken einzelne dicht bevölkerte und gewerbreiche Gegenden im Innern des Landes mit der Küste verbinden. Wenn auch von ihnen zahlreiche Seitenstrecken abzweigen, so bleiben doch bei der Größe des Landes noch weite Flächen ohne Eisenbahn. Um diese der Landwirtschaft dienstbar zu machen, ist es nötig, sie mit Eisenbahnen zu versehen, doch lohnt der Verkehr, der in absehbarer Zeit zu erwarten ist, nicht den Bau einer Eisenbahn in den Formen, die sonst in Südafrika üblich sind. Man hat daher für die Zwecke der Landwirtschaft Eisenbahnen in der die Regel bildenden Kapspur (1,067 m), aber mit leichterem Oberbau, angelegt; während die Schienen der Hauptstrecken bis 40 kg/m wiegen, hat man hier Schienen mit nur etwa 18 kg/m Gewicht verlegt. Auch Schmalspurstrecken in 61 cm Spur sind geschaffen worden, zum Teil mit schwerem Oberbau aus Schienen von 23 bis 18 kg/m Gewicht, zum Teil aber auch mit einem ganz leichten Oberbau, dessen Schienen nur 10 kg/m wiegen. Ganz befriedigende Ergebnisse sind aber mit diesen Kleinbahnen nicht erzielt worden, man verspricht sich dagegen erhebliche Erfolge von einem Versuch, der neuerdings mit einer Sonderbauart vorgenommen wird. Es handelt sich dabei um eine Vereinigung von auf Schienen laufenden Wagen mit einer neben den Schienen laufenden Zugmaschine. Das Gleis ist in 61 cm Spur mit 8 oder 10 kg/m schweren Schienen angelegt. Zu beiden Seiten des Gleises verläuft ein straßenmäßig befestigter Streifen, auf dem die gummibereiften Räder der Zugmaschine laufen. Für die Last ist also die Reibung, da sie sich auf Schienen bewegt, vermindert, während die Zugmaschine infolge der höheren Reibung ihrer Räder auf der Straßenfläche eine etwa viermal größere Zugkraft als eine auf den Schienen laufende Lokomotive entwickeln soll. Eine Zugmaschine von 5 t Gewicht kann infolgedessen je nach der Steigung 40 bis 150 t ziehen. Da eine derartige Bahn, die unter der Bezeichnung „Dutton road-rail" geht, scharfe Krümmungen und steile Neigungen zuläßt, kann sie den Straßen folgen und bedarf daher nur geringer Erdarbeiten beim Bau. Die Kosten betragen infolgedessen nur etwa 1000 bis 1300 £ für eine Meile (1,609 km), während die Kapspurbahnen einen Aufwand von 4000 £ und mehr für die Meile erfordert haben. Eine 30 km lange Versuchsstrecke der neuen Bauart ist im Betriebe, und es wurden Erörterungen über die Anlage weiterer derartiger Bahnen in einigen anderen Gegenden angestellt.

Wo sich auch der Bau einer leichten Eisenbahn nicht lohnt, bedient die Verwaltung der südafrikanischen Eisenbahnen den Zubringerverkehr mit Kraftwagen. Sie dienen namentlich zur Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse zur Bahn und zum Markt, aber auch dem Personenverkehr. Um Erfahrungen auf diesem Gebiet zu sammeln, hat man für Versuchsstrecken eine Anzahl Gebiete mit verschiedenen Verkehrsbedingungen ausgewählt. So diente in Kapland die 37 km lange Kraftwagenstrecke Bot River-Hermanns hauptsächlich dem Verkehr von Touristen und Anglern, die 13 km lange Strecke Bellville-Durbanville dem Vorortverkehr einer im Aufblühen begriffenen landwirtschaftlichen Gemeinde. In Transvaal wohnen an der Strecke Johannesburg-Rivonia, die 20 km lang ist, Kleinbauern, die Strecke Haenertsburg-Pietersburg-Waldburg, mit 151 km die längste unter den Kraftwagenverbindungen, führt dagegen durch dünn besiedeltes, welliges Gelände, dessen Bevölkerung hauptsächlich von Viehwirtschaft mit Molkereibetrieb lebt. Die Betriebsergebnisse dieser Kraftwagenstrecken sind befriedigend und beweisen, daß ihre Einrichtung gerechtfertigt war. Die gewöhnlichen Landstraßen haben sich als geeignet gezeigt, einen derartigen Verkehr aufzunehmen, solange die Fahrzeuge einschließlich ihrer Ladung nicht schwerer als 3 t sind. Erhebliche Mengen können freilich mit so leichten Fahrzeugen nicht befördert werden.

Wernekke.

Zeitgemäße Betrachtungen über die Verwendung der Stenographie im Eisenbahndienst.

Von Eisenbahnoberinspektor **Dähn**, Stettin.

Mit großer Freude habe ich den Erlaß der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vom 12. April d. J. 27. 261. betreffend Verwendung der Kurzschrift im Eisenbahndienst, der inzwischen wohl allen Bediensteten durch die Amtsblätter und auch den Lesern der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auszugsweise auf S. 393 der Zeitung zur Kenntnis gebracht worden ist, gelesen und zwar deshalb, weil durch ihn ein Teil meiner auf Seite 507 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 2. August 1923 niedergelegten Wünsche nicht nur in Erfüllung gegangen, sondern sogar noch übertroffen ist. Als erstrebenswertes Ziel hatte ich in dem Aufsatz bezeichnet, von den Anwärtern für den Büro- und Kanzleidienst eine bestimmte Schreibgeschwindigkeit zu verlangen aber nicht, wie es der Erlaß bestimmt hat, eine solche von fast sämtlichen, vorwiegend mit schriftlichen Arbeiten beschäftigten Bediensteten unter 35 Jahren. Weiter hatte ich die Forderung, ein einheitliches System für den ganzen Bereich der Deutschen Reichsbahn vorzuschreiben, ebenfalls nicht gestellt, weil mir dieses ideale Ziel, nachdem die Einigungsversuche von Vertretern neun verschiedener Stenographieschulen gescheitert waren in nebelgraue Ferne entrückt schien. Umso freudiger war ich überrascht, als für den Bereich der Reichsbahn dieses Ziel vorläufig erreicht worden war.

Es sei mir nun gestattet, diesem Erlaß, soweit er zeitgemäße Anforderungen kurzschriftlicher Leistungen der Beamten behandelt, einige Zeilen zu widmen. Aus nachstehenden Gründen möchte ich aber zu dem Erlaß noch einen bescheidenen Ergänzungsvorschlag machen.

In dem am 26. April d. J. auf dem Fachbezirkstage der Fachgewerkschaft der Reichsbahninspektoren des Bezirks Stettin von Herrn Oberregierungsbaurat D. Tecklenburg über „Hebung der Wirtschaftlichkeit bei der Deutschen Reichsbahn" gehaltenen Vortrage wurde als wünschenswert bezeichnet, daß die Beamten, die sich in ihrer dienstfreien Zeit weiter ausbilden wollen, in diesem Bestreben in jeder Weise unterstützt würden. Aus diesem Grunde halte ich es für zweckmäßig, daß denjenigen Beamten und Beamtenanwärtern, die bei einer höheren Geschwindigkeit, als 100 Silben, die jetzt angeordnete Stenographieprüfung ablegen wollen, dies gestattet werde.

Die Verwaltung möge die Verwendung eines einheitlichen Lehrbuches für jeden Reichsbahndirektionsbezirk vorschreiben, damit eine Gewähr dafür geschaffen werde, daß an allen Orten des Bezirks in allen Stenographiekursen ungefähr zu gleicher Zeit der gleiche Lehrstoff behandelt werde und bei Versetzungen die Beamten an ihrem neuen Stationsort sofort wieder an einem Kursus unter einem neuen Leiter teilnehmen können, ohne daß Störungen eintreten, ferner auch Kosten für Anschaffung eines andern Lehrbuches den versetzten Beamten erspart bleiben. Weiter möchte ich empfehlen, da in der nächsten Zeit zuerst zweifellos Kräfte zum Erteilen des Unterrichts herangezogen werden, die an Eisenbahnbedienstete Unterricht noch nicht erteilt haben, jeden Stenographielehrer mit dem Merkblatt für die Lehrer über Art und Form des Unterrichts in der Verwaltungsschule (Anlage 2 Blatt 43 bis 54 der Bestimmungen), ev. unter Weglassung des lediglich für den fachlichen Unterricht bestimmten Textes, auszurüsten. Nun komme ich zu dem eigentlichen

Zweck meiner Ausführungen, nämlich: Die Bedenken zu zerstreuen, die in zahlreichen Kreisen der Beamtenschaft noch gegen die Einführung der Stenographie bestehen. Zunächst möchte ich die Beamten beruhigen, die befürchten, daß nach Einführung der Kurzschrift bei der Eisenbahnverwaltung eine ganze Reihe von Kräften brotlos werden; diese Befürchtung dürfte grundlos sein. Selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, daß man bei ausgiebiger Verwendung der Stenographie, weil sie erheblich kürzer ist, als die gewöhnliche Schrift, Zeit und Kräfte sparen wird, ist es falsch, hieraus den Schluß zu ziehen, daß nach Durchführung der geplanten Maßnahme ein großer Prozentsatz von Bediensteten nicht mehr erforderlich sein wird, denn an eine vollständige Verdrängung der gewöhnlichen Schrift durch die Stenographie ist zunächst wohl noch nicht zu denken. Für die Höhe der zu erzielenden Ersparnisse dürften auch die nachfolgenden Punkte von Bedeutung sein: Bei der Eisenbahnverwaltung sind nicht nur Schriftwechsel, sondern auch zeichnerische Arbeiten zu erledigen, viele Zahlenarbeiten zu leisten, ferner graphische Fahrpläne und Nachweisungen aufzustellen, bei denen die Kurzschrift sich nicht verwenden läßt. Was zunächst erreicht werden soll, hat der Erlaß der Hauptverwaltung selbst in folgender Weise treffend zum Ausdruck gebracht:

„Wenn auch durch den Personalabbau eine wesentliche Verringerung der Ausgaben erreicht wird, so muß doch darauf Bedacht genommen werden, Einrichtungen zu treffen und Mittel anzuwenden, die es, wenn auch erst mit der Zeit ermöglichen, mit einem niedrigen Personalbestande große Leistungen zu erzielen. In dieser Beziehung ist ein ganz besonderes Augenmerk auf den Verwaltungsdienst zu richten, der in den letzten Jahren eine überaus hohe Personalziffer beanspruchte. Es ist nicht allein anzustreben, das Schreibwerk im allgemeinen zu verringern, es muß auch versucht werden, den Zeitaufwand für das unbedingt erforderliche Schreibwerk einzuschränken. Das gegebene Hilfsmittel hierfür ist die Kurzschrift."

Das Ziel, das der Erlaß zunächst anstrebt, ist meines Erachtens deshalb folgendes: Hebung der Leistungen des durch den Personalabbau verminderten Beamtenkörpers auf eine solche Stufe, daß der zurzeit vorhandene Beamtenkörper die Leistungen des vor dem Abbau vorhanden gewesenen größeren Beamtenkörpers in jeder Beziehung erreicht. Als wertvolles Hilfsmittel kann den stenographiekundigen Beamten hierbei die Schreibmaschine dienen. Die häufigere Benutzung der Kurzschrift in Verbindung mit der Schreibmaschine braucht aber noch nicht zu Entlassungen von Bediensteten zu führen. Es bieten sich sicherlich immer wieder neue Aufgaben für die Beamten, die bei einem Riesenunternehmen, wie es die Eisenbahn darstellt, beschäftigt werden. Ich möchte nur erwähnen, daß zur Ausnutzung neuer Erfindungen für die Zwecke der Reichsbahn, vor allem auf dem Gebiet der Elektrizität, Kräfte gehören, die aus den verfügbar werdenden Beamten genommen werden können. Und wenn einmal später die Verwendung der Kurzschrift den Erfolg haben sollte, mit einem geringen Personalbestande auszukommen, so könnte dies nur durch eine Verringerung der Ersatzeinstellungen in Erscheinung treten. Ein solcher Erfolg aber ist vom Standpunkt des Personals erträglich und vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung besonders zu begrüßen. Was die Verwendung der Stenographie anlangt, so möchte ich anführen, daß sich für sie in Zukunft noch ungeahnte Verwendungsmöglichkeiten bieten. Ich weise darauf hin, daß jetzt bei den Gerichten die Kurzschrift bei der Aufnahme von Protokollen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten amtliche Verwendung findet und daß in dieser Beziehung an die Stenographen höchste Anforderungen gestellt werden müssen. Auch für die Aufnahme von Gesprächen an Fernsprechern läßt sich die Stenographie ganz besonders nutzbringend verwenden. Es können auch mit ihrer Hilfe Aufträge der Dezernenten, die sich auf der Reise befinden, am Fernsprecher in kürzester Zeit entgegengenommen werden. Durch eine solche Verwendung der Kurzschrift läßt sich erreichen, daß Verfügungsentwürfe eiliger Verfügungen schon in der Zeit, in der sich der Dezernent noch auf der Strecke befindet, vorbereitet werden können. Die in diesem Falle von dem stenographiekundigen Beamten am Fernsprecher zu leistende Arbeit wird in manchen Betrieben schon durch sogenannte Telephonstenographen wahrgenommen, ein Verfahren, das sich durchaus bewährt hat und Nachahmung verdient. Bei zweckmäßiger Ausnutzung der Vorteile, die die Kurzschrift bietet, kann die Eisenbahnverwaltung in verwaltungstechnischer Beziehung ein Musterbetrieb werden, der es mit jedem andern Betrieb, der hierzu einen Vorsprung errungen hat, aufnehmen wird. Weitere Einwände der Beamten, die der Kurzschrift abhold sind, sind folgende: Für mich hat die Stenographie keinen Zweck, für den Eisenbahndienst ist sie überhaupt nicht recht verwendbar, höchstens für den Justizdienst. Meine Zahlen können nicht stenographiert werden; es besteht die Gefahr, daß die mittleren Beamten nach Einführung der Kurzschrift häufig Kanzleiarbeiten verrichten müssen und dergleichen. Alle diese Einwände lassen sich nicht durch ein paar Worte entkräften. Am besten geschieht dies durch Vorträge hierzu geeigneter stenographiekundiger Beamten in Eisenbahnvereinen und an andern geeigneten Orten. An dieser Stelle möchte ich nur dem Einwand, der die Abneigung vieler mittlerer Beamten gegen die Stenographie erklärt, begegnen, nämlich: „Nach Einführung der Kurzschrift bei den Behörden werde der mittlere Beamte häufig Kanzleiarbeiten ausführen müssen." Zweifellos ist anzunehmen, daß die Dezernenten nach Einführung der Stenographie mehr als es bisher der Fall gewesen ist, davon Gebrauch machen werden, mit ihrer Hilfe ihre Gedanken und Direktiven auf den Schriftstücken zu vermerken. Sie werden auf den Eingangsstücken häufig Stichworte, die als Richtschnur für die Bearbeitung des Geschäftsstücks dienen können, in stenographischer Schrift neben dem Eingangsstempel oder am Rande des Schriftstücks anbringen. Es wird bei Anwendung eines solchen Verfahrens manche Rücksprache erspart werden können. Zum Kanzleibeamten wird aber der Expedient hierdurch noch lange nicht, denn den vollständigen Wortlaut der zu erlassenden Verfügung wird der Dezernent kaum auf das Eingangsstück setzen, aus dem einfachen Grunde, weil ihm die hierzu nötig Zeit meistens fehlen wird. Eine Erleichterung der Gedankenmitteilung durch Beseitigung der durch die gewöhnliche Schrift bedingten Fesseln und Erschwernisse entspricht aber einem schon lange gefühlten Bedürfnis weiter Beamtenkreise.

Aufgabe des mittleren Beamten wird es in Zukunft ganz besonders sein, sich möglichst schnell zum Verhandlungsstenographen auszubilden, damit er als Beamter des Verkehrs-, Betriebs- oder eines anderen Büros sich bei Tarif- oder anderen Konferenzen ohne Anstrengung schnell die für die weitere Bearbeitung der Materie erforderlichen Aufzeichnungen machen kann. Auf weitere gegen die Einführung der Stenographie gemachte Einwände möchte ich augenblicklich nicht näher eingehen, vielmehr möchte ich dafür einige Vorteile erwähnen, die den Beamten, die jetzt erst die Kurzschrift erlernen, bei einigem Eifer schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit in den Schoß fallen. Meine Auffassung möchte ich, wie folgt, darlegen:

Dem viel mit schriftlichen Arbeiten beschäftigten Beamten des inneren und äußeren Dienstes nützt die Kurzschrift beim Entwerfen größerer Arbeiten, dem Beamten des äußeren, besonders des Bahnhofsdienstes zu Vermerken über Vorkommnisse des Dienstes, deren Festlegung in den Dienstpausen zwecks etwaiger späterer Verwendung zu Berichten, Protokollen usw. im dienstlichen und persönlichen Interesse wünschenswert ist, dem Kanzleibeamten zur Aufnahme von Diktaten, die dann unmittelbar vom Stenogramm einfach oder im Vervielfältigungsverfahren übertragen werden können, dem noch Auszubildenden zur Anfertigung kurzer Auszüge über den hauptsächlichsten Inhalt von Dienstanweisungen. Die Prüfungsordnung enthielt aus diesem Grunde auch bisher schon für eine Reihe von Stellungen die Bestimmung, daß die Bewerber einer bewährten Kurzschrift mächtig sein mußten.

Als zweckmäßig möchte ich noch empfehlen, weil das Ergebnis des Stenographieunterrichts zweifellos von großer Bedeutung für die Eisenbahnverwaltung ist, und diese außerdem ein Interesse

daran hat, daß die für die Unterrichtskurse aufgewendeten Kosten Nutzen bringen, daß das Ergebnis nicht erst abgewartet, sondern daß vielmehr der Gang der Ausbildung der Beamten überwacht wird. Dies geschieht am einfachsten in der Weise, daß nach bestimmten Zeitabschnitten die von den Schülern angefertigten häuslichen Arbeiten von dem Unterrichtsdezernat zwecks Einsichtnahme eingefordert werden.

Um denjenigen Beamten, die sich ganz ablehnend der Stenographie gegenüber verhalten, ein besonders eindrucksvolles Beispiel von ihrem allgemeinen Nutzen zu geben, gestatte ich mir ein Ereignis zu erwähnen, das auf stenographischem Gebiet eine Art Höchstleistung darstellt, in der Hoffnung, daß gerade die deutschen Eisenbahnbeamten diese Höchstleistung zu bewerten wissen werden, weil sie ja selbst eine Ehre darin setzen, daß auf dem Gebiet des deutschen Eisenbahnwesens, vor allem auf dem des Beförderungswesens, ebenfalls Höchstleistungen vollbracht werden. Ebenso wie den Eisenbahnbeamten eine Anerkennung ihrer eigenen Leistungen auf fachlichem Gebiet erwünscht ist, so werden sie deshalb auch ihrerseits ihre Anerkennung gegenüber Leistungen auf andern Gebieten, die bei der Eisenbahnverwaltung bisher noch wenig gepflegt worden sind, ebenfalls nicht versagen.

Im Verlauf der Kampagne für seine zollpolitischen Pläne hat der ehemalige Minister Chamberlain am Abend des 3. November 1902 in Birmingham eine zweistündige Rede gehalten, und das letzte Stück dieser Rede war 5 Minuten, nachdem der Redner das letzte Wort gesprochen, in London fertig aus dem Stenographischen übertragen und zur Druckerei geliefert, deren Schnellpresse sie 22 Minuten später in ungezählten Exemplaren der Öffentlichkeit übergab. Die „Daily Mail“, das gelesenste Londoner Blatt, aus dem täglich mehr als eine Million Personen ihre geistige Nahrung ziehen, war es, das diesen großartigen Dienst in Szene gesetzt hatte. Sie bediente sich der Vermittlung der „Elektrophone Company“, welche auf dem Tische, hinter dem der Redner stand, ihre unscheinbaren Apparate aufgestellt hatte, die den Schall auffingen, und auf zwei eigens gemieteten Telephondrähten über die Entfernung von 113 englischen Meilen nach London ins Gebäude der „Daily Mail“ leiteten. Hier waren im Ankunftsraum zwölf „Empfänger“, die gewöhnlichen Telephonen gleichen, angebracht, so daß für zwölf Personen gleichzeitig die Möglichkeit gewesen wäre, den Worten des so viele Meilen entfernten Redners zu lauschen. Vor allem aber dienten sie einem Stamme von 10 Stenographen, die unter Leitung des Mister Marten standen, dazu, in einem Turnus von je 2 Minuten, gegen Schluß der Rede von je nur 1 Minute, die Ausführungen des ehemaligen Ministers aufzunehmen. Deutlich vernahmen sie jedes Wort des Redners, sie hörten die Beifallsstürme, die das Haus durchbrausten, und empfanden, nur mit dem inneren Auge sehend, alle Vorgänge noch lebhafter, als wären sie selbst dabei gewesen; wer den Hörer in die Hand nahm, so berichten sie, war wie durch einen Zauberteppich in die Ferne entrückt. Wie vortrefflich unsere Kunstgenossen ihre Aufgabe lösten, beweist folgende Aufstellung:

Der Redner begann um 8.10 Minuten abends.	Der Redner hatte aufgehört um 10.05 Minuten abends.
Das erste Stenogramm war übertragen 8.12 Min. abends.	Das letzte Stück Stenogramm war übertragen 10.10 Min. abends.
Das erste Stück war fertiggesetzt 8.22 Minuten abends.	Das letzte Stück war fertiggesetzt 10.20 Minuten abends.

Der wörtliche Bericht über die gesamte Rede erschien in London in den „Evening News“ (Abendausgabe der „Daily Mail“) um 10.32 Minuten abends, also noch nicht eine halbe Stunde, nachdem der Redner in Birmingham sich wieder niedergesetzt hatte.

Fügen wir hinzu, daß von der gleichzeitig zur Kontrolle abgesandten telegraphischen Depesche das erste Stück erst um 9.23 Minuten abends und das letzte Stück gar erst nach dem Beginn des Druckes, um 11.37 Minuten abends, in London eintraf, so erhellt aufs klarste, daß diese „Fern-Stenographie“ die vollkommenste Leistung in Aufnahme und Wiedergabe des gesprochenen Wortes für den weitesten Leserkreis darstellt, die bisher erlebt wurde. Der Wiederholung und weiteren Entwicklung dieses Verfahrens auch bei uns zu Lande stehen keine Bedenken entgegen.

Schließlich kann bei der Beurteilung der Nützlichkeit der Stenographie für den einzelnen Menschen nicht die neueste Entwicklung des „Radio“ in Deutschland unbeachtet bleiben. In fast jedem Hause wird bald ein Radio sein, auf dem man täglich Mitteilungen und Vorträge aller Art hören kann. Was nützen aber die besten Mitteilungen, wenn man nicht in der Lage ist, sie festzuhalten, und das ist im allgemeinen nur durch Anwendung der Stenographie möglich. Der dienstliche Zwang, die Stenographie zu erlernen, wird daher bald vielen Beamten auch eine angenehme und wertvolle Hilfe in ihrem persönlichen Leben sein, sei es beim Anfertigen persönlicher Arbeiten und Vermerken, sei es beim Schreiben von Briefen an stenographiekundige Beamte, sei es zur Aufnahme von Radiomitteilungen usw. Man muß die Stenographie erst kennen und können, um sie zu schätzen. Viele geistig hochstehende Männer haben erklärt, daß sie ohne die Verwendung der Stenographie niemals zur vollen Höhe ihrer Leistungen gelangt wären. Die Möglichkeit, zu diktieren, genügt nicht mehr allein, um die Gedanken festzuhalten, die oftmals in stillen Stunden, ohne Beisein anderer, am ergiebigsten fließen. Die eigene Kenntnis der Stenographie ist immer die sicherste Stütze dabei.

Eröffnung der Raumabahn (Norwegen).

Eine Bahn, die ein natürliches Glied in dem norwegischen Bahnnetz bildet, und deren Bau in das Programm der sog. Stammbahnen aufgenommen ist, steht Ende Oktober vor ihrer Eröffnung: Die von Dombaas nach Aandalsnes (115 km) führende sog. Rauma- oder Romsdalsbahn. Ihr Bau wurde 1908 gleichzeitig mit dem Bau der 1921 eröffneten Dovrebahn (der jetzigen Verbindung Kristiania-Drontheim) beschlossen und schließt in Dombaas (343 km von Kristiania, 210 km von Drontheim) an diese an. Sie wurde 1912 in Angriff genommen und sollte ursprünglich 1918 vollendet sein. Im vergangenen Sommer war der Verkehr aber erst von Dombaas bis Verma (75 km) aufgenommen, so daß es sich jetzt um die Eröffnung des Reststücks handelt, womit die Bahn überhaupt erst ihrem eigentlichen Zwecke dienen kann.

Die Bedeutung dieser Bahn ist zweifacher Art und liegt erstens auf wirtschaftlichem, zweitens auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs. Durch die Raumabahn wird nicht nur ein weiterer Landesteil enger mit dem Hauptgebiet Norwegens verknüpft, sondern die Hauptbedeutung liegt in der wesentlichen Beschleunigung für den Fischtransport nach Kristiania und dem Ausland. Die wichtigste Ausfuhr Norwegens, die Fischerei, hat ihren Hauptsitz in Aalesund und Kristianssund, die unweit des Endpunktes der Raumabahn, nämlich in Aandalsnes, liegen. Aus den Bezirken Söndmör (Sitz Aalesund) und den Küstenbezirken der Provinz Romsdal fahren Tausende von Fischern mit Fischdampfern und für die Fischerei eingerichteten Motorbooten zur Hochseefischerei bis nach Island. Die Heringsfischerei hat hier ihr Hauptgebiet und wird während des ganzen Jahres betrieben, sind doch im Gegensatz zu den nördlichen Ostseehäfen (Gäfle, Sundsvall, Härnösand, Luleå) die norwegischen Häfen bis weit über Narvik hinaus auch im strengsten Winter eisfrei. Neben der Fischerei ist auch der Landwirtschaft in der Provinz Romsdalen eine große Bedeutung beizumessen. Während diese Bezirke bisher lediglich auf Schiffverkehr nach Bergen und

weiter nach England angewiesen waren, kommt nunmehr als Absatzgebiet auch Kristiania und das mit der Eisenbahn erreichbare Ausland in Frage. In zweiter Linie kommt diese Bahn dem Fremdenverkehr, der in Norwegen eine ähnliche Rolle wie in der Schweiz spielt, sehr zustatten. Sie führt nicht nur nach dem von den Touristen sehr besuchten Aandalsnes (und damit mittelbar nach Molde), sondern berührt Gegenden, die sich würdig an die Naturschönheiten der Bergensbahn (Kristiania-Bergen) stellen; sie ist daher auch als ausgesprochene Touristenbahn anzusprechen. Die Bahn senkt sich von Dombaas bis zu dem an dem berühmten Romsdalsfjord gelegenen Aandalsnes um fast 700 m. Von bemerkenswerten technischen Bauten seien der Stavenstunnel und der Kyllingbrückenbau hervorgehoben (ganz aus Steinblöcken, 63 m über dem Fluß). Die Gletscher des Romsdaals, die bekannten Troldtinder (1882 m), „Hexenzinnen" und das Romsdalshorn (1556 m), wie die anderen Schönheiten des Romsdals mit der dahinbrausenden Rauma erblickt man von der neuen Bahn, auf der von der Norwegischen Staatsbahn auch Anschlußwagen, sog. „Touristenwagen", eingesetzt werden sollen.

Dr. Paszkowski.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Am 11. Oktober hat die neu errichtete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb der Reichsbahnen übernommen. Mit diesem Tage ist die oberste Leitung in vollem Umfange auf die Hauptverwaltung der Gesellschaft übergegangen. Dem Reichsverkehrsministerium obliegen neben der Aufsicht über die Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund des Reichsbahn-Gesetzes die Wahrnehmung der Eisenbahn-Hoheitsrechte des Reichs einschließlich der Privatbahnaufsicht, sowie im bisherigen Umfang die Angelegenheiten der Wasserstraßen und des Luft- und Kraftfahrwesens.

Aus Anlaß der Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat der Generaldirektor folgendes **Geleitwort** an das Personal gerichtet:

Berlin, den 11. Oktober 1924.

An die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft!

Mit dem heutigen Tage hat in Ausführung der erlassenen Gesetze die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre Wirksamkeit aufgenommen. Die Beamten, Angestellten und Arbeiter üben ihre Tätigkeit nunmehr im Dienste der neuen Gesellschaft aus. Sie kommen damit einem Auftrage nach, den das Deutsche Reich ihnen in Erfüllung seiner Reparationspflichten erteilt hat und den wir in Gemeinsamkeit zum Wohle des Vaterlandes vollziehen wollen. In diesem Sinne grüße ich in Übereinstimmung mit dem Verwaltungsrat die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der sicheren Erwartung, daß es mir mit Hilfe ihres Pflichtgefühls und ihrer immer wieder bewährten guten Eigenschaften, aber auch in engster Zusammenarbeit aller leitenden Stellen mit dem gesamten Personal gelingen wird, unsere schweren und verantwortungsvollen Aufgaben zu erfüllen.

Das Berufsbeamtentum bleibt erhalten; die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten werden in enger Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht geregelt und fortentwickelt. Als Tarifpartner wird die neue Gesellschaft offen und zuverlässig sein.

Das deutsche Vaterland sieht und hofft auf uns. Seine Ehre und seine Freiheit ist und bleibt unser Leitstern!

Der Generaldirektor Oeser.

Die nachstehende Geschäftsordnung ist am 11. Oktober d. J. mit der Übernahme des Betriebes der Reichsbahn durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft getreten.

Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
(vergl. § 20 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung).

A. I. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Gesellschaft betreibt die Reichseisenbahnen nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924, der Satzung der Gesellschaft und dieser Geschäftsordnung. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Ihre Firma ist nicht in das Handelsregister eingetragen.

2. Die Stellen der Gesellschaft sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reiches. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange wie bisher. Die Stellen der Gesellschaft führen das Dienstsiegel mit dem Reichsadler weiter (§ 17 des Gesetzes).

II. Die Organe der Gesellschaft.

3. Die Organe der Gesellschaft sind der Verwaltungsrat und der Vorstand (§ 18 des Gesetzes).

4. Der Verwaltungsrat setzt die Geschäftsordnung für sich sowie für den Arbeitsausschuß und für die weiteren Ausschüsse fest.

5. Der Vorstand besteht aus dem Generaldirektor und den Direktoren (§ 19 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung). Die Zahl der Direktoren bestimmt der Generaldirektor im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat. Die Direktoren sind in der Regel in der Hauptverwaltung tätig. In besonderen Fällen können nicht in der Hauptverwaltung tätige leitende Beamte zu Mitgliedern des Vorstandes (Direktoren) ernannt werden (§ 17 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung).

6. Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft unter der Aufsicht des Verwaltungsrats (§ 19 Abs. 1 der Gesellschaftssatzung).

7. Der Generaldirektor bestimmt mit Zustimmung des Verwaltungsrats für den Fall seiner Behinderung aus der Zahl der Direktoren einen ersten und zweiten Stellvertreter.

8. Der Generaldirektor und die Direktoren haben bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes wahrzunehmen und haften bei Verletzung ihrer Obliegenheiten der Gesellschaft gegenüber (§ 20 Abs. 3 der Gesellschaftssatzung).

9. Der Generaldirektor und die Direktoren dürfen eine andere Erwerbstätigkeit oder eine Nebenbeschäftigung nur mit Genehmigung des Verwaltungsrats ausüben (§ 20 Abs. 5 der Gesellschaftssatzung).

III. Die Geschäftsstellen der Gesellschaft und ihr Geschäftskreis.

10. Die oberste Leitung der Gesellschaft führt die Hauptverwaltung am Sitze der Gesellschaft.

11. An der Spitze der Hauptverwaltung steht der Generaldirektor. Er ist für die gesamte Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich. Er hat die endgültige alleinige Entscheidung in allen Fragen, die ihm nach der Geschäftsanweisung für die Hauptverwaltung vorbehalten sind oder die er im Einzelfalle selbst zu behandeln wünscht. Der Generaldirektor hat ein durchgreifendes Anordnungsrecht.

12. Die Gliederung der Hauptverwaltung in Abteilungen und die Bestellung ihrer Leiter unterliegt der Genehmigung des Verwaltungsrats. Den in der Hauptverwaltung tätigen Direktoren der Gesellschaft ist die Leitung je einer Abteilung zu übertragen.

Die Leiter der Abteilungen sind dem Generaldirektor verantwortlich.

Die Gliederung der Hauptverwaltung innerhalb der Abteilungen, die Zuteilung der Geschäfte und die Geschäftserledigung regelt der Generaldirektor.

13. Zum Geschäftskreis der Hauptverwaltung gehören insbesondere: Die Regelung der allgemeinen Verkehrs-, Finanz- und Personalpolitik, kaufmännische und technische Maßnahmen von grundlegender Bedeutung, insbesondere grundlegende Fragen der Beschaffung und Konstruktion, die Verteilung der Mittel, die Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften für das Personal, für das Kassen- und Rechnungswesen und für die Dienstzweige des Betriebs, Verkehrs und Baues, die Vertretung der Gesellschaft gegenüber dem Verwaltungsrat einschließlich der Vorberatung aller Vorlagen an diesen und die Vertretung der Gesellschaft gegenüber der Aufsichtsbehörde und gegenüber dem Eisenbahnkommissar.

14. Die Gruppenverwaltung Bayern umfaßt den Bezirk der bisherigen Zweigstelle Bayern. Sie steht unmittelbar unter der Hauptverwaltung und behandelt alle Angelegenheiten ihres Bereichs selbständig, die nicht wegen ihrer besonderen Bedeutung oder weil sie über ihren Geschäftsbereich hinauswirken können, von der Hauptverwaltung selbst zu erledigen sind. In diesem Rahmen können ihr auch Angelegenheiten übertragen werden, die an sich gemäß Ziffer 13 von der Hauptverwaltung behandelt werden. Das Nähere über den Geschäftskreis und die Gliederung wird durch eine Geschäftsanweisung für die Gruppenverwaltung Bayern festgesetzt, die der Generaldirektor erläßt.

15. Die Leitung der Geschäfte in den Bezirken, vor allem die Betriebs- und Verkehrsabwicklung, obliegt den Reichsbahndirek-

tionen, soweit nicht zusammenfassend zu behandelnde Geschäfte besonderen zentralen Ämtern, den Oberbetriebsleitungen oder besonderen geschäftsführenden Reichsbahndirektionen übertragen sind.

Diese Stellen erledigen alle Geschäfte, die nicht der Hauptverwaltung — für den Bezirk der Gruppenverwaltung Bayern auch dieser — vorbehalten sind, selbständig.

16. Die Reichsbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt werden von Präsidenten geleitet, die für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und für die Verkehrsbedienung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten innerhalb ihrer Bezirke verantwortlich sind.

Soweit ein Bedürfnis vorliegt, werden die Reichsbahndirektionen in Abteilungen eingeteilt.

17. Die Ausführung des örtlichen Dienstes obliegt den Dienststellen der verschiedenen Dienstzweige. Zu ihrer Überwachung sind Ämter (Inspektionen usw.) eingerichtet.

18. Die bestehenden Bestimmungen über den Geschäftskreis der Reichsbahndirektionen, des Eisenbahnzentralamts, der zentralen Ämter, der Oberbetriebsleitungen und der unter ihnen arbeitenden Stellen bleiben bis auf weiteres in Kraft.

19. Der Generaldirektor hat zu wichtigen organisatorischen Änderungen, besonders in der Gliederung der Abteilungen der Hauptverwaltung (Ziffer 12) und im Geschäftskreis der hauptsächlichsten Geschäftsstellen der Betriebsverwaltung (Ziffer 14 und 18) die Zustimmung des Verwaltungsrats einzuholen.

IV. Art der Geschäftserledigung und Firmazeichnung.

20. Zur außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft sind befugt:

a) für den Gesamtbereich der Gesellschaft (Hauptverwaltung):
der Generaldirektor,
die Mitglieder des Vorstandes,
etwaige sonstige Abteilungsleiter,
die Leiter der Unterabteilungen und Gruppen,
ferner diejenigen Mitglieder, denen die Zeichnungsbefugnis besonders beigelegt ist;

b) für den Bereich der Gruppenverwaltung Bayern:
der Leiter,
die Abteilungsleiter und
die Mitglieder der Gruppenverwaltung;

c) für die Reichsbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt, die zentralen Ämter je für ihren Geschäftsbereich:
die Präsidenten und sonstigen Leiter der Geschäftsstellen,
die Abteilungsleiter,
die Mitglieder sowie
die Hilfsarbeiter und Bureauvorstände,
diese beiden insoweit, als ihnen die Vertretungsbefugnis durch allgemein bestehende Anordnungen übertragen ist.
Den Oberbetriebsleitungen steht eine Vertretung der Gesellschaft nach außen nicht zu;

d) für den Bereich der Betriebsdirektionen, Ausbesserungswerke, Ämter und Inspektionen:
die Leiter und die mit ihrer Vertretung betrauten Beamten;

e) für die Dienststellen:
die Leiter und ihre Vertreter.

21. Zur gerichtlichen Vertretung der Gesellschaft sind je innerhalb ihres Geschäftsbereichs die Hauptverwaltung, die Gruppenverwaltung Bayern, die Reichsbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt berufen, die Hauptverwaltung und die Gruppenverwaltung Bayern jedoch nur insoweit, als ihnen die erste Entscheidung zusteht.

Für die der Gruppenverwaltung Bayern unterstellten zentralen Ämter obliegt die gerichtliche Vertretung der Reichsbahndirektion, in deren Bezirk die Ämter ihren Sitz haben.

22. Der Umfang der Vertretungsbefugnis bestimmt sich nach den Vorschriften über die Zuständigkeit der einzelnen Geschäftsstellen und Beamten.

23. Alle zur rechtswirksamen Vertretung der Gesellschaft befugten Bediensteten zeichnen die Firma der Gesellschaft allein. Inwieweit der Unterschrift ein Zusatz (In Vertretung usw.) beizufügen ist, bestimmen die Geschäftsanweisungen für die einzelnen Stellen.

24. Bei der Geschäftserledigung ist entsprechend den im kaufmännischen Verkehr üblichen Grundsätzen auf weitestgehende Vereinfachung und Beschleunigung zu achten. Soweit nicht von der Hauptverwaltung und der Gruppenverwaltung Bayern hierüber besondere Richtlinien aufgestellt werden, haben die Reichsbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt selbständig die nötigen Anordnungen zu treffen.

Bei allen Maßnahmen von finanzieller Tragweite haben die zur Wahrung der finanziellen Interessen bestellten Beamten oder Stellen mitzuwirken.

Die zurzeit für die Erledigung der Geschäfte geltenden Vorschriften bleiben bis auf weiteres in Kraft.

V. Schlußbestimmung.

25. Die vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 (Reichsgesetzbl. 1920 S. 797) tritt außer Kraft.

Berlin, den 1. Oktober 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Der Generaldirektor
Oeser.

Die vorstehende Geschäftsordnung ist vom Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1924 genehmigt worden.

Der Präsident des Verwaltungsrats.
C. F. v. Siemens.

B. Für die **Firmazeichnung** (vgl. Ziffer 23 der Geschäftsordnung) gilt folgendes:

a) Hauptverwaltung.

Der Generaldirektor zeichnet die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Der Generaldirektor"
oder
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung. Der Generaldirektor"
mit seinem Namen, der Vertreter des Generaldirektors mit dem Zusatz: „I. V.". Die Leiter der Abteilungen und Unterabteilungen zeichnen die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung"
Der Leiter der Gruppe für die Personalien der oberen Beamten zeichnet die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung. Der Generaldirektor"
mit dem Zusatz: „I. A.". Die zeichnungsberechtigten Mitglieder der Hauptverwaltung zeichnen die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung"
mit dem Zusatz: „I. A.".

b) Gruppenverwaltung Bayern.

Der Leiter der Gruppenverwaltung und die Abteilungsleiter zeichnen die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Gruppenverwaltung Bayern"
mit ihrem Namen, die Mitglieder mit dem Zusatz: „I. V.".

c) Reichsbahndirektionen und Eisenbahn-Zentralamt.

Die Präsidenten, die Abteilungsleiter und Mitglieder zeichnen die Firma
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion"
bzw. „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Eisenbahn-Zentralamt"
mit ihrem Namen.

Die Gruppenverwaltung Bayern bestimmt die Form der Zeichnung bei den zentralen Ämtern ihres Bereichs. Die Form der Zeichnung durch die Hilfsarbeiter und Bureauvorstände der Reichsbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamts bestimmen die Präsidenten unter Beachtung des Erlasses vom 23. September 1924 — O 1 Nr. 464 — Abschnitt I c.

d) Betriebsdirektionen, Ausbesserungswerke, Ämter und Inspektionen.

Die Leiter zeichnen die Firma ihrer Geschäftsstelle z. B.
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Berlin 3"
oder
„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Vorstand der Betriebsinspektion Weiden"
mit ihrem Namen, die Vertreter mit dem Zusatz: „I. V.".

e) Dienststellen.

Die Leiter zeichnen die Firma ihrer Dienststelle ohne die Bezeichnung der Gesellschaft, z. B. „Bahnhof Berlin Friedrichstraße", „Bahnmeisterei 43 Berlin" mit ihrem Namen, die Vertreter mit dem Zusatz: „I. V.".

C. Der gesamte **Schriftverkehr** der Direktionen hat grundsätzlich unter der Firma

„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion"

zu laufen. Dem Präsidenten bleibt jedoch überlassen, dann, wenn ihm eine Betonung seiner persönlichen Mitwirkung bei Erledigung einer Geschäftssache wünschenswert oder geboten erscheint, dies durch den Zusatz „Der Präsident" im Kopf des Schreibens unter der Firma zum Ausdruck zu bringen. Insbesondere würde diese Form der Firmierung in Frage kommen bei Sachen, die vom Präsidenten nach dem Geschäftsplan persönlich zu bearbeiten sind. In Angelegenheiten der Privatbahnaufsicht und der Kleinbahnaufsicht ist unter der Firma der Zusatz „Privatbahnaufsicht" oder „Kleinbahnaufsicht" zu machen (vgl. Reichs-Verkehrs-Blatt A 1924 S. 215).

D. Für **Reinschriften-Vordrucke** ist bei den Reichsbahndirektionen und bei dem Eisenbahn-Zentralamt grundsätzlich das Din-Format (Erlaß vom 7. Juli 1924 — 2 Nr. 1618 —) zu verwenden. Es empfiehlt sich, dabei die beachtenswerten Vorschläge, die der Normenausschuß der Deutschen Industrie für die Einzelgestaltung des Vordrucks für Reinschriften macht, zu verwerten. Ein Musterschreiben des genannten Normenausschusses sowie Muster, die für die Briefbogen-Vordrucke als Anhalt dienen können, gehen den Reichsbahndirektionen gleichzeitig zu. Die Reinschriften-Vordrucke sind für alle Schreiben, auch für die Schreiben an die Hauptverwaltung (bisher „Berichte"), zu verwenden. Nur ist bei diesen außer dem Betreff der Name des Sachbearbeiters (Referenten, Dezernenten) anzugeben.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung. Der Generaldirektor
Oeser.

Zum Schluß ist noch zu erwähnen, daß die bisherige Hauptkasse des Unternehmens Deutsche Reichsbahn, die jetzt noch die Bezeichnung „Hauptkasse des Reichsverkehrsministeriums Eisenbahnabteilungen" führt, vom Tage des Übergangs des Betriebsrechts auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Bezeichnung: „Zentralkasse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" erhält.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums.** Zur Bearbeitung der Aufgaben des Reichs auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind zwei Abteilungen eingerichtet worden. Eine Verwaltungsabteilung (E I) bearbeitet die Verwaltungs-, Tarif- und Finanzangelegenheiten, eine technische Abteilung (E II) die betrieblichen, bautechnischen, maschinentechnischen und elektrotechnischen Angelegenheiten. Beide Abteilungen sind dem Staatssekretär Dr. Krohne unterstellt. Mit der Leitung der Abteilung E I ist Ministerialdirigent, Geheimer Oberregierungsrat Vogel, mit derjenigen der Abteilung E II Ministerialdirektor Gutbrod beauftragt. Den Abteilungen sind zunächst folgende Beamte mit Hilfskräften überwiesen, und zwar der Verwaltungsabteilung (E I): der Ministerialrat, Geh. Oberregierungsrat Grunow, die Ministerialräte Ulrich und Niemack und der Oberregierungsrat Dr. Schlütter; der technischen Abteilung (E II): die Ministerialräte Geh. Oberbaurat Zirkler, Geh. Oberfinanzrat Knaut und Geh. Baurat Besser, sowie der Regierungsbaurat Dr.-Ing. Ebeling.

Für den Gesamtbereich des Ministeriums hat Oberregierungsrat Rhese neben seinem bisherigen Referat als Spezialreferent die Bearbeitung der persönlich vom Minister und dem Staatssekretär zu erledigenden Angelegenheiten übernommen. Außerdem ist für den Gesamtbereich des Ministeriums ein Hauptbüro unter der Leitung des Ministerialamtmanns Schwaner eingerichtet worden.

Die Geschäftsräume der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums befinden sich in Berlin W. 66, Leipziger Straße 125.

— **Über die Verkehrslage der Reichsbahn im September d. J.** hören wir von unterrichteter Seite:

Der regelmäßig im September einsetzende Güterandrang machte sich in diesem Jahre bei den immer noch herrschenden finanziellen Schwierigkeiten nur in mäßigem Umfange bemerkbar. Er war eine Folge der sich allgemein langsam bessernden Wirtschaftslage, hauptsächlich aber eine Erscheinung, die in den fortschreitenden Erntearbeiten, der Versorgung mit Wintervorräten, dem Anziehen der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse und, wenn auch nur in geringem Maße, in der seit 18. September eingeführten allgemeinen Tarifermäßigung begründet ist. Zu Beginn des Monats drohte wegen starker Wagenanforderung Wagenmangel, der aber durch rechtzeitige eisenbahnseitige Maßnahmen gemildert werden konnte. Den höheren Verkehrsanforderungen konnte bisher noch überall in vollem Umfange entsprochen werden. Nach den vorläufigen Feststellungen über die Wagengestellung betrug diese Mehranforderung über 12 %, und zwar bei den offenen Wagen 138 000 (Gesamtgestellung 1 276 146) und bei den gedeckten Wagen 130 000 (Gesamtgestellung 1 077 425). Betriebliche Schwierigkeiten traten nirgends auf.

Der Verkehr mit der Regie wickelte sich ohne besondere Schwierigkeiten ab.

Über die südlichen und östlichen Übergänge der Ruhr zog der Verkehr infolge der Aufhebung der Zollgrenze merklich an; im übrigen blieb er unverändert.

Der Kohlenversand gestaltete sich bei zum Teil erhöhten Förderungen durchweg lebhafter. So wurden aus dem unbesetzten Ruhrgebiet etwa 8 %, aus Deutsch-Oberschlesien etwa 7 %, aus Mitteldeutschland sogar 21 % und aus den sächsischen Kohlengebieten etwa 15 % mehr als im Vormonat mit der Eisenbahn abbefördert. Der Umschlag in Cosel erhöhte sich infolge der günstigen Wasserverhältnisse auf der Oder, die sich erst gegen Ende des Monats wieder verschlechterten, auf 241 000 t (also etwa 100 % mehr gegenüber August 1924). Im Ruhrgebiet wurden 72 704 Wagen abbefördert gegenüber 67 324 im Vormonat und 50 263 im September des Vorjahres, in Deutsch-Oberschlesien 87 524 Wagen gegenüber 81 207 im Vormonat und 57 855 im September des Vorjahres, in Mitteldeutschland 234 374 Wagen gegenüber 193 315 im Vormonat und 218 549 im September des Vorjahres, in Sachsen 92 687 Wagen gegenüber 80 420 im Vormonat und 84 776 im September des Vorjahres.

Infolge günstiger Zahlungsbedingungen und Preisgestaltung für Kali und Stickstoffe im September sowie im Hinblick auf den Höhepunkt der Düngesaison setzte ein bedeutend stärkerer Versand von künstlichen Düngemitteln ein. Auch der Absatz nach dem Auslande war zufriedenstellend. Im ganzen stellte sich die Erhöhung des Versands künstlicher Düngemittel auf etwa 42 % gegenüber dem des Vormonats. Es mußten zur Verladung künstlicher Düngemittel insgesamt 55 976 Wagen gegenüber 39 399 im Vormonat und 54 031 im September 1923 gestellt werden.

Die fortschreitenden Erntearbeiten führten zu einem lebhaften Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Insbesondere wurden für Kartoffeln sowie Brotgetreide und Mehl im September über 23 000 Wagen mehr als im August gestellt, nämlich für Kartoffeln 29 480 Wagen gegenüber 18 408 im Vormonat und 35 688 im September 1923, für Brotgetreide und Mehl 52 837 Wagen gegenüber 40 462 im Vormonat und 56 053 Wagen im September 1923.

Hand in Hand mit der Tarifermäßigung vom 18. September ging eine Preissenkung für Zement. Die Folge war eine mehr als 9proz. Verkehrszunahme (21 516 Wagen im September 1924).

— **Lieferfristen der Eisenbahn.** Der Deutsche Industrie- und Handelstag in Berlin hatte sich bereits vor einiger Zeit für die Aufhebung der zurzeit üblichen Lieferfristenzuschläge der Reichsbahn eingesetzt. Auf seine Vorstellungen hin hat der Deutschen Wirtschafts-Ztg. zufolge der Reichsverkehrsminister folgendes geantwortet:

„Die Deutsche Reichsbahn hat von sich aus schon wiederholt geprüft, ob etwa die am 1. Mai 1922 eingeführten Lieferfristen den im Frieden gültigen wieder genähert werden können. Zunächst mußte eine Zeitlang beobachtet werden, ob die neuen Fristen unter den schwierigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen für die Eisenbahn sich als ausreichend erwiesen. Nachdem im Laufe des Jahres 1922 der Eisenbahnbetrieb etwas gesundet war, brachte leider das Jahr 1923 mit dem Einfall der Franzosen und Belgier in das Ruhrgebiet, der Besetzung der westlichen Eisenbahnlinien durch die Regiebahn und der Errichtung einer Zollinie einen außerordentlich starken Rückschlag, dessen Wirkungen noch heute im unbesetzten Deutschland andauern. Selbst wenn entsprechend dem Gutachten der Sachverständigen die jetzt von der Regiebahn betriebenen Strecken demnächst wieder in die Hand der Deutschen Reichsbahn gelegt werden sollten, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß für eine Übergangszeit die Verhältnisse sich nochmals verschlechtern, wenigstens nicht verbessern werden. Keineswegs ist also vorauszusehen, ob die Be-

triebsverhältnisse auf längere Sicht hinaus günstig sein werden. Die Abtrennung des Ruhrgebietes von Deutschland brachte Handel und Industrie im besetzten Gebiet teilweise zum Erliegen, damit auch den früheren lebhaften Warenaustausch mit dem jetzt unbesetzten Deutschland. Der Verkehr auf den der Reichsbahn verbliebenen Strecken ging in erschreckender Weise zurück. Um die Wirtschaftlichkeit der inzwischen von den Reichsfinanzen losgelösten Deutschen Reichsbahn nicht zu gefährden, mußte Ende des Jahres 1923 zu einschneidenden Beschränkungen im Personen- und Güterverkehr geschritten werden. Notgedrungen blieb nur übrig, zahlreiche Personen-, Eilgüter- und Güterzüge wegen ungenügender Auslastung einzustellen, auf weniger belebten Strecken verkehrsschwache Stationen zu schließen, den Zugverkehr teilweise auf einzelne Wochentage zu beschränken usw. Sonntags ruht der Betrieb im Güterdienst fast überall und ist auch im Personendienst gedrosselt. Auf vielen Strecken wurde der Nachtbetrieb entbehrlich. Auf Güterböden und Rangierbahnhöfen, die früher Tag und Nacht ununterbrochen in drei Schichten arbeiteten, kann jetzt infolge des geringen Verkehrs nur in einer oder zwei Schichten gearbeitet werden. Alle diese Umstände verlangsamen naturgemäß die Beförderung mehr oder weniger. Nachdem bekanntgeworden ist, daß die deutschen Reichsbahnen häufig zu sehr starken Reparationsleistungen herangezogen werden sollen, muß noch mehr als bisher darauf gehalten werden, den Betriebs- und Verkehrsdienst so wirtschaftlich als möglich zu gestalten. Leistungen, die früher wohl als unwirtschaftlich erkannt, trotzdem jedoch im Interesse des allgemeinen Wohls beibehalten wurden, werden häufig unterbleiben müssen. Äußerste Sparsamkeit erfordert für die Zukunft noch weitere Zusammenfassung des Verkehrs auf eine tunlichst geringe Zahl von Beförderungsgelegenheiten. Auf so ausgedehnte Beförderungsmöglichkeiten wie im Frieden, wird in absehbarer Zeit schwerlich gerechnet werden können, wenn sich nicht der Gesamtverkehr ganz außerordentlich heben sollte. Die Lieferfristen waren schon im Frieden derart kurz, daß es der Eisenbahn häufig trotz der damaligen zahlreichen und günstigen Verbindungen nur unter unwirtschaftlichen Aufwendungen möglich war, sie innezuhalten. Die Eisenbahn bedarf eines Druckes zur Einhaltung der Lieferfristen nicht. Sie betrachtet es als ihre vornehmste Aufgabe, die ihr anvertrauten Güter so schnell, als es unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit möglich ist, zu befördern. Vielfach ist die Meinung verbreitet, die Eisenbahn nutze die Lieferfristen regelmäßig zu ihren Gunsten bis zum Höchstmaß aus. Dem ist die Tatsache gegenüber zu halten, daß zahlreiche Sendungen in einem Bruchteil der Lieferfristen befördert werden, somit die Überschreitung der Fristen die Ausnahme bleibt. Die allgemein geltenden Fristen lassen sich nicht allein auf die Verhältnisse der Strecken mit günstigen und häufigen Zugverbindungen zuschneiden, sie müssen vielmehr auch den Verhältnissen in verkehrsamen Gegenden mit nur wenigen Fahrgelegenheiten Rechnung tragen.

Angesichts der geschilderten Umstände scheint mir der Zeitpunkt noch nicht gekommen, um der von den Verkehrstreibenden gewünschten Herabsetzung der Lieferfristen sowie der Erleichterung der sonstigen zurzeit in Kraft befindlichen erschwerenden Bestimmungen näherzutreten. Die Frage wird indes auch weiterhin im Auge behalten werden, besonders nach Klärung der Verhältnisse hinsichtlich der Regiebahn."

Auf seine neuerliche Anfrage wurde dem Deutschen Industrie- und Handelstag mitgeteilt, daß die Reichsbahnverwaltung beabsichtige, nach Übernahme der Regiebahn in den deutschen Betrieb nach einem gewissen Übergangszeitraum die Lieferfristenzuschläge beschleunigt abzubauen. Jedenfalls wird mit einem Abbau vor Mitte Dezember kaum gerechnet werden können. Auch steht noch nicht fest, ob dann die Zuschläge gleich gänzlich in Wegfall kommen können oder ob ihr Abbau aus Betriebsrücksichten nur etappenweise vor sich gehen kann.

— **Erhöhung der Personentarife auf den Saarbahnen.** Auf den Saarbahnen sind die erhöhten Personentarife am 1. Oktober in Kraft getreten. Sie betragen für die I. Klasse 0,3075 Fr., für die II. Klasse 0,201 Fr., für die III. Klasse 0,1265 Fr. und für die IV. Klasse 0,083 Fr.

— **Neue Gepäckhinterlegungsscheine.** Zur Verhinderung der sich häufenden Fälschungen der Gepäckhinterlegungsscheine hat die Reichsbahn angeordnet, daß vom 20. Oktober ab nur noch die neuen Hinterlegungsscheine zu verwenden sind, deren Nummern sowohl in der oberen rechten Ecke auf grünem Untergrund als auch über den ganzen Schein eingedruckt sind.

— **Die Winterbestellung der Reichsbahn.** Das Eisenbahn-Zentralamt wird zwar Schwellen bei den Rheinisch-westfälischen Werken in Auftrag geben und eine Schienenbestellung dürfte in Aussicht stehen. Wie die „Rhein.-Westfäl. Ztg." erfährt, sind jedoch Aufträge an rollendem Eisenbahnmaterial für den Winter 1924/25 nicht zu erwarten. Angesichts der Tatsache, daß aus dem Auslande keine nennenswerten Aufträge vorliegen, noch entsprechende Projekte gegenwärtig schweben, dürfte der Beschäftigungsgrad dieser Industrie auch weiterhin sehr zu wünschen übrig lassen.

— **Zum Eisenbahnunglück im Mainzer Tunnel** (vgl. Nr. 41, S. 802 d. Ztg.) wird uns von zustehender Seite geschrieben: Die von der „Havas" verbreitete Darstellung der Schuldfrage an dem Zusammenstoß zwischen Mainz Hauptbahnhof und Mainz Süd stellt eine völlige Verdrehung der Tatsachen dar und ist geeignet, die Betriebseinrichtungen der Deutschen Reichsbahn und ihre Beamten in schlechtes Licht zu setzen.

Auf den deutschen Bahnen ist oberster Grundsatz für die Sicherheit des Betriebes, daß kein Zug in einen Streckenabschnitt hineinfahren darf, ehe nicht der vorauffahrende Zug auf der nächsten Stations- oder Blockstelle (Zugfolgestellen) eingetroffen und von dem dort diensttuenden Beamten vorschriftsmäßig durch Bedienung elektrischer Blockeinrichtungen oder, wo diese nicht vorhanden oder gestört sind, auf telegraphischem Wege an die Vorstation zurückgemeldet worden ist. Nur durch Nichtbeachtung dieser grundlegenden Bestimmung ist überhaupt die Möglichkeit gegeben, daß ein Zug auf freier Strecke auf einen voraufgefahrenen Zug auffährt, es sei denn, daß der Lokomotivführer ohne Erlaubnis ein „Halt" zeigendes Signal überfährt. Letzteres ist offenbar nicht der Fall gewesen, sonst wäre es sicher in den amtlichen Auslassungen der Regie und in der Presse als Ursache des Unfalls angegeben worden. Es bleibt somit nur übrig, daß die genannte Sicherheitsvorschrift nicht beachtet worden ist. Daß der Schnellzug im Tunnel zum Halten gekommen ist — gleichviel aus welcher Ursache —, ist für die Beurteilung der Schuldfrage belanglos. Bei Beachtung der Sicherheitsvorschrift wäre der Personenzug nicht abgelassen worden, hätte also auch nicht auf den Schnellzug auffahren können. Die Schuld trifft also einen der mit der Wahrnehmung des Sicherheitsdienstes betrauten Beamten der Bahnhöfe Mainz Hbf. und Mainz Süd. Nach unseren Feststellungen handelt es sich dabei ausschließlich um Regiebeamte, die aus französischen Diensten hervorgegangen sind.

Was nun das Halten des D-Zuges im Tunnel anbetrifft, so soll es nach der auf amtlichen französischen Angaben beruhenden „Havas"-Meldung auf schlechtes Funktionieren der „Kunze-Knorr-Bremse" zurückzuführen sein. Wie von einer amtlichen Stelle eine solche Nachricht an die Öffentlichkeit gegeben werden kann, ist unverständlich und nur so zu erklären, daß die Schuld unter allen Umständen abgewälzt und gleichzeitig deutsche Einrichtungen in Mißkredit gebracht werden sollen. Tatsache ist nämlich, daß in dem aus einer Lokomotive und 13 vierachsigen Wagen bestehenden D-Zuge k e i n e i n z i g e s F a h r z e u g m i t d e r K u n z e - K n o r r - B r e m s e a u s g e r ü s t e t w a r. Zwölf Wagen hatten die auf französischen Bahnen ausschließlich verwendete Druckluftbremse der Bauart „Westinghouse", nur die Lokomotive und der erste unmittelbar hinter ihr laufende Wagen waren mit der Knorr-Einkammerbremse versehen, die in bezug auf grundsätzliche Konstruktion, in Wirkungs- und Bedienungsweise mit der Westinghousebremse übereinstimmt. Diese Knorr-Einkammerbremse darf mit der eine Verbesserung der bisherigen Druckluftbremsarten darstellenden Kunze-Knorr-Bremse nicht verwechselt werden. Da die Lokomotive und die vorderen fünf Wagen des Zuges ihre Fahrt alsbald nach dem Unfalle ohne weiteres fortsetzten, so muß, wenn wirklich die Druckluftbremse schlecht funktioniert haben soll, die Ursache bei den letzten, mit Westinghousebremse ausgerüsteten Wagen gesucht werden. Es ist wohl anzunehmen, daß die anscheinend falsch unterrichteten amtlichen französischen Stellen die unzutreffende Meldung berichtigen werden.

— **Wiedereinstellung bei der Regie.** Nach den bis jetzt vorliegenden Meldungen sind bei der Regie eingestellt worden zusammen 23 115 (23 072) Bedienstete, d. i. rund 57,8 % (57,7 %) des früher in der belgisch-französischen Besatzungszone beschäftigten Personals. Die in Klammern angegebenen Zahlen kennzeichnen den Stand der Vorwoche. Es sind daher 43 Bedienstete mehr eingestellt worden.

Die Pächterin des Eisenbahnausbesserungswerks Jülich (belgische Privatfirma) hat rund 400 Arbeiter entlassen und damit die Belegschaftsstärke des Werkes von 1700 auf 1300 Köpfe herabgesetzt. In erster Linie sind früher nicht im Reichsbahndienst beschäftigt gewesene Personen, zu einem geringen Teil aber auch frühere Reichsbahnarbeiter entlassen worden. Nach Auskunft des Verbindungsbeamten in Mainz sind diese Entlassungen durch Einschränkung des Betriebes bedingt worden, weitere Entlassungen kämen jedoch nicht in Frage.

— **Besserung der industriellen Konjunktur und Reichsbahn.** Einem Bericht des Wirtschaftsdienstes (Weltwirtschaftliche Nachrichten) in Heft 41 entnehmen wir folgendes: Ehe bereits die an-

geführten Erleichterungen für die Wirtschaft wirksam wurden (Wegfall der Binnenzollgrenze, Ermäßigung der Güterfrachten der Reichsbahn, Ermäßigung des Diskontsatzes, Abbau der Umsatzsteuer), war schon eine fühlbare Besserung in der industriellen Beschäftigung — von den erwähnten Ausnahmen abgesehen — zu verzeichnen. So hat sich die Gesamtzahl der Arbeitslosen in der ersten Septemberhälfte von 576 000 auf 558 017 Unterstützte vermindert, das ist um rund 2 %. Von den 558 017 Erwerbslosen am 1. September entfielen auf das unbesetzte Gebiet rund 371 000, auf das besetzte Gebiet, wo erstmalig wieder genaue Angaben vorlagen, also rund 187 000.

Neben relativ günstiger Arbeitsmarktlage in der Landwirtschaft trugen zu der Verbesserung der Lage besonders die Textilindustrie einschließlich des Bekleidungsgewerbes, Papier-, Leder- und Holzindustrie sowie das Baugewerbe bei. Die Verschlechterung der Lage in der Metallindustrie ist gegen Ende September zum Stillstand gekommen. Chemische Industrie, Nahrungs- und Genußmittelgewerbe und Buchdruckerei, daneben das Verkehrsgewerbe, berichten über eine leichte Besserung.

Die Preisbewegung in den letzten Monaten ergibt sich aus folgender Übersicht:

Monats-durchschnitt	Großhandels-index	gegen Vormonat	Lebenshaltungs-index	gegen Vormonat
Januar	117,3	— 7,0	110,0	— 11,8
April	124,1	+ 2,7	112,5	+ 5,1
Mai	122,5	— 1,3	115,0	+ 2,2
Juni	115,9	— 5,4	112,0	— 2,6
Juli	115,0	— 0.8	116,0	+ 3,5
August	120.4	+ 4,0	114,0	— 1,7
September	126,9	+ 5,4	116,0	+ 1,8
1. Oktober	131,6	—	119,0	—

Zum Oktoberbeginn stehen also die Preise bedeutend höher als selbst in der „kritischen Periode“ vom März-April. Ein weiteres Ansteigen zumal der Kleinhandelspreise, die sich dem neuen Stand noch nicht völlig angepaßt haben, ist mit großer Wahrscheinlichkeit in den nächsten Wochen zu erwarten.

Führend in der Preisbewegung ist zurzeit Getreide. Seit der Freigabe der Getreideausfuhr, Anfang Juli, haben sich die Weizenpreise von 135—140 ℳ auf rund 235 ℳ am 1. Oktober und 241—249 ℳ am 6. und 7. Oktober erhöht. Noch bedeutsamer ist die Preissteigerung bei Roggen von rund 125 ℳ Ende Juni auf 225 ℳ zu Monatsbeginn und rund 250 ℳ am 6./7. Oktober. Hier ist also eine Steigerung um volle 100 % eingetreten! — Die Großhandelspreise der anderen Nahrungsmittel zeigen ebenfalls stark steigende Tendenz.

Nach einem Rückblick über die Reichsfinanzen heißt es sodann weiter: Durch die Übernahme der Dollarschatzschuld seitens der Reichsbank würde sich der Nominalbetrag entsprechend ermäßigen. Immerhin ist der Gesamtaspekt, nicht zum wenigsten infolge der Undurchsichtigkeit der Ausweise und der Geheimniskrämerei, welche in allen Angelegenheiten der Reichsverschuldung getrieben wird, wenig erfreulich.

Sehr viel erfreulicher sind die Mitteilungen, welche soeben über den finanziellen Status der Reichsbahn gemacht worden sind. Dank der energischen Maßnahmen und einer vorzüglichen Verwaltung, allerdings unter dem Opfer hoher Verkehrstarife und eines rücksichtslosen Personalabbaues, ist es der Verwaltung gelungen, seit November 1923 insgesamt 655 Mill. Mark Schulden zurückzuzahlen, nämlich den Reichskredit von 100 Mill., Notgeld 335 Mill., Schulden aus dem Ruhrunternehmen 220 Mill. Und das konnte trotz der Einnahmeausfälle durch das Bestehen der Eisenbahnregie und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten im Ruhrbezirk erreicht werden! Außerdem hat die Reichsbahn an Beförderungssteuer dem Reich im letzten Halbjahr rund 125 Mill. abgeliefert. (Nach dem Londoner Pakt sind im zweiten Jahr des Zahlungsplanes 1925/26 bereits 250 Mill., von da an 290 Mill. an Beförderungssteuer aufzubringen.)

Das Vermögen der Reichsbahn wird jetzt auf 880 Mill. angegeben, während die Verpflichtungen 170 Mill. Mark betragen.

Die Verkehrsziffern der Reichsbahn, die jetzt (Anfang Oktober) erst bis zum Juni vorliegen, lauten wie folgt:

	Beförderte Menge Mill. t	Mill. tkm	tkm je Wagenachskm	Einnahmen je tkm ₰	Einnahmen des Güterverkehrs in Mill.
1913[1]	40,0	4825	2,9	3,6	—
1924 Januar	16,20	2640	3,3	6,5	172[2]
Februar	17,63	2940	3,4	6,2	182[3]
März	21,06	3255	3,1	6,2	203
April	21,30	3580	3,5	5,7	203
Mai	20,28	3324	3,4	5,6	187
Juni	17,29	2816	3,3	5,7	160

[1] Ohne Elsaß-Lothringen.
[2] Ermäßigung der Tarif um 8 % am 10. Januar.
[3] Ermäßigung um 10 % am 1. Februar.

Die Entwicklung der Beförderungssteuererträgnisse für Juli und August läßt den Schluß auf einen annähernd gleichen Stand zu.

— Leichte Belebung des bremischen Seeschiffsverkehrs. Nach dem Rückgang in den vorhergehenden Monaten hat endlich der September d. J. eine leichte Belebung des Seeverkehrs gebracht. Es kamen an für bremische Rechnung insgesamt: im September 1924: 368 Schiffe mit 411 932 N.-R.-T. gegen 370 Schiffe mit 387 820 N.-R.-T. im August 1924 und 410 Schiffe mit 480 630 N.-R.-T. im September 1923. Es gingen ab: im September 1924 389 Schiffe mit 413 159 N.-R.-T. gegen 430 Schiffe mit 412 144 N.-R.-T. im August 1924 und 413 Schiffe mit 495 712 N.-R.-T. im September 1923.

— Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg waren die Wasserstände auf der Elbe und Oder im September recht günstig; erst im letzten Monatsdrittel trat eine langsame Verschlechterung ein, die ein Sinken der Pegelstände bis beinahe auf die normale bzw. kontraktliche Grenze brachte. In der ersten Hälfte des Monats konnte der für den Bergverkehr in Hamburg verfügbare Kahnraum das nicht übermäßig starke Ladungsangebot glatt bewältigen; zudem wurden die Frachten infolge des starken Wettbewerbes sehr herabgedrückt. Um die Mitte des Monats erfolgte eine Wendung. Die Schiffahrtsgesellschaften hatten zur Bewältigung des Talverkehrs erhebliche Mengen Kahnraum leer aus Hamburg nach der Oberelbe verfügt; es trat hierdurch ein Mangel an Kahnraum in Hamburg ein, der um so fühlbarer wurde, als auch das Angebot in einer Reihe von Massenartikeln sich verstärkte. Die Frachten, insbesondere nach den Elbestationen, gingen sprunghaft in die Höhe. Da auch im Oktober große Ankünfte in Getreide zu erwarten sind, muß für den Rest der Schiffahrtszeit mit einer höheren Frachtmenge als bisher sowohl für die Elbe als auch für die märkischen Wasserstraßen gerechnet werden, eine Erscheinung, die im Herbst meistens aufzutreten pflegt. Die Deutsche Reichsbahn hat mit Wirkung vom 18. September die Bahnfrachten um 10 % und den Zuschlag für die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen um 5 % herabgesetzt. Die in verschiedenen Zeitungen enthaltene Notiz über Ermäßigung der Hamburger Hafengebühren ist vielfach mißverstanden; diese Ermäßigung bezieht sich nur auf die vom Vertreter des Seeschiffes zu zahlende und in die Seefrachten eingerechnete Raumgebühr.

— 165 amerikanische Verkehrsfachleute in Berlin. Die zu Studienzwecken durch Europa reisenden amerikanischen Eisenbahnbeamten treffen am 17. Oktober vormittags auf dem Bahnhof Friedrichstraße, von London kommend, ein. Das Besichtigungsprogramm bietet zunächst eine Rundfahrt durch Berlin, an die sich eine Führung durch das Verkehrs- und Baumuseum in der Invalidenstraße anschließt. Der Nachmittag wird einen Ausflug nach Potsdam bringen. Am Abend findet im Hotel Esplanade ein Essen statt, zu dem Generaldirektor Oeser von der Reichsbahn-Gesellschaft die Gäste eingeladen hat. Für den 18. Oktober ist ein Ausflug nach Staaken zur Besichtigung des Flugplatzes geplant. Die Weiterreise der Teilnehmer nach Basel erfolgt am Nachmittag.

— Einheitskurzschrift. Amtlich wird mitgeteilt: Das Reichskabinett stellte in seiner Sitzung am 3. d. M. mit Befriedigung das Zustandekommen der Einheitskurzschrift fest und ersuchte die Reichsressorts, der alsbaldigen Verwendung der Kurzschrift in ihrem Geschäftsbereich näherzutreten. Das Reichsministerium des Innern wurde ersucht, im Benehmen mit dem Sparkommissar, der die Einführung einer einheitlichen Kurzschrift vom Standpunkt der Verbilligung und Vereinfachung der Verwaltung befürwortet, hierfür das weitere zu veranlassen und zur Erleichterung der einheitlichen Durchführung Richtlinien aufzustellen.

— Verwaltungsakademie Berlin. Das Vorlesungsverzeichnis für das Winterhalbjahr enthält eine reiche Auswahl von Vorlesungen aus allen staats- und rechtswissenschaftlichen Gebieten. Besonders sind die der wirtschaftlichen Schulung der Beamtenschaft dienenden Fächer und die Fragen der Umstellung in Verwaltung und Wirtschaft sowie die deutsche Außenwirtschaft und Politik berücksichtigt. Es lesen u. a. Professor Jastrow Finanzwirtschaft; Professor Eucken Theoretische Nationalökonomie; Professor Niklisch Betriebswirtschaftslehre; Dr. Motschmann Bankwissenschaft; Professor Hoetzsch Das europäische Staatensystem und die große Politik; Stadtrat Muthesius Allgemeine Wohlfahrtspflege. Vortragender Legationsrat Dr. Simon leitet die Vortragsreihe „Beiträge zur Deutschen Außenwirtschaft“ ein mit dem Vortrage: „Bedeutung und Entwicklung der Reparationsfrage.“ Besondere Vortragsreihen sind ferner der Umstellung der Reichsbahn, der Reichspost sowie der kommunalen Verwal-

tung und Wirtschaft gewidmet, wobei die im Mittelpunkt der Ereignisse stehenden Persönlichkeiten sprechen werden. Außerdem weist das Vorlesungsverzeichnis für die verschiedenen Beamtengruppen noch zahlreiche Fachvorlesungen auf, so für die Beamten der Kommunen, der inneren Verwaltung, der Polizei, der Steuer und Finanz, Justiz, Reichsbahn und Reichspost, der Banken sowie für Auslandsbeamte und Sozialbeamte.

Das Vorlesungsverzeichnis nebst Stundenplan ist in der Geschäftsstelle der Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51 (Fernsprecher Zentrum 178) für 60 Pfg. käuflich. Die Anmeldungen beginnen Mitte Oktober, die Vorlesungen am 3. November 1924.

— **Preisausschreiben.** Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925, die eine umfassende Schau des Verkehrs in Deutschland und der modernen Verkehrsmittel bieten wird, hat ein Preisausschreiben erlassen. Für die beste Arbeit über „Presse und Verkehr" in der Länge von etwa hundert Druckzeilen zu je 15 Silben ist ein Preis von tausend Goldmark ausgesetzt. „Es soll der Einfluß, die Abhängigkeit und die wechselseitige natürliche Förderung zwischen Presse und Verkehr dargestellt werden. Die Bedeutung der Presse als eines der wichtigsten Mittel des geistigen Verkehrs ist dabei zu beachten. Das Preisausschreiben steht allen deutschen Journalisten zur Beteiligung offen. Bewerbungen sind in Maschinenschrift und mit einem Kennwort versehen einzureichen; ein verschlossener Briefumschlag, der auf einer Karte Namen und Anschrift des Verfassers enthält, mit dem gleichen Kennwort gezeichnet, soll beigefügt werden. Bewerbungen müssen spätestens am 1. November 1924 im Besitze des Presseausschusses der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925, München, Theresienhöhe 4a, sein.

— **Exzellenz von Endres †.** Am 10. Oktober 1924 nachmittags wurde auf dem östlichen Friedhof in München der Staatsrat i. a. o. D. Dr.-Ing. h. c. Heinrich von Endres zur letzten Ruhe bestattet. Da sich der Verstorbene jede Trauerfeierlichkeit verbeten hatte, so folgte neben den Angehörigen nur ein kleiner Kreis von Freunden und ehemaligen Mitarbeitern der Bahre. U. a. hatten sich eingefunden Exzellenz Staatsminister a. D. von Seidlein, Exzellenz Staatsrat von Weigert, Staatsrat Riegel vom Staatsministerium des Innern, Staatsrat Dr. von Graßmann der Rhein-Main-Donau-A.-G., Ministerialdirektor Dasch mit einer großen Zahl der technischen Referenten der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, der Präsident der Reichsbahndirektion München, von Völcker, Professor Dr. Dantscher von der Technischen Hochschule. Auch die Reichsbahndirektionen Nürnberg und Regensburg hatten Vertreter entsandt. Der amtierende protestantische Geistliche, Pfarrer Langenfaß, wurde in einer tief empfundenen Abschiedsrede dem Wesen des Verstorbenen gerecht. Aus den langjährigen Beziehungen des Seelsorgers entwickelte er das Bild des Verstorbenen als eines aufrechten, überzeugungstreuen Christen, der mit seinem Bekennermut auch der Jetztzeit ein Vorbild geben könne.

Mit Staatsrat von Endres ist einer der namhaftesten Techniker der bayerischen Verwaltung dahingegangen. Er war einer jener wirtschaftlich arbeitenden Männer, die mit möglichst geringen Mitteln die größte Wirkung anstrebten und erreichten, und der vor allem stets bedachte, daß die aus staatlichen Mitteln erbauten Werke nicht nur dem Augenblicke, sondern Generationen zu dienen haben. Seine Bautätigkeit war vielfach bestimmend für die Entwickelung größerer Anlagen, wie z. B. des Rangierbahnhofes Laim; er hat durch seine Mitarbeit an dem Generalabkommen zwischen den Staatsbahnen und der Stadt München auch in die Entwickelung des Stadtbildes von München eingegriffen. Beispielsweise ist auch die Hackerbrücke nach seinen Entwürfen gebaut worden. Wenig bekannt dürfte sein, daß er gelegentlich der Erbauung der Maximiliansbrücke derjenige Gutachter war, der für ihre Erhaltung ausschlaggebend war, als diese beim Abrüsten aus den Gelenken gesprungen war. Sie steht heute noch und die gegen ihre Stabilität geäußerten Bedenken der anderen Sachverständigen sind dadurch glänzend widerlegt worden.

Als von Endres im Jahre 1918 mit mehr als 70 Jahren in den Ruhestand trat, wurde das von allen Seiten bedauert. Im bayerischen Landtag haben ihm damals sein Minister sowie die Abgeordneten Held und Hammerschmidt herzliche Worte des Dankes und der Anerkennung gewidmet. Persönlich war der durch seine Größe überall auffallende Mann von einer vorbildlichen Liebenswürdigkeit gegen jedermann, so sehr er auch bescheiden war mit seinen Ansprüchen gegen sich selbst. Die Ergebung gegenüber seinem Königshaus hat er auch über die Umsturzereignisse hinaus bewahrt. Äußere Anerkennungen haben ihn nicht berührt; er hat Orden erhalten, die er nie getragen hat. Freude machte ihm dagegen die Anerkennung seiner Standesgenossen, vor allem die Verleihung des Ehrendoktors der Technischen Hochschule München. Es ist nur im engsten Kreise bekanntgeworden, wie ihm das Gedeihen dieser Hochschule am Herzen lag, und wie er sich wiederholt erfolgreich bemühte, geeigneten Männern mit praktischer Lebenserfahrung den Weg zum Lehrstuhl zu ebnen. Politisch ist von Endres nie hervorgetreten. Sein Andenken wird nicht nur in den Kreisen der Techniker, die in Endres einen ihrer begabtesten und arbeitsamsten Vertreter verehrten, sondern auch in weiten Kreisen des Volkes fortleben.

— **Präsidentenwechsel.** An Stelle des Reichsbahnpräsidenten Dorpmüller, dem die Leitung der Reichsbahndirektion Essen übertragen wurde (vgl. Nr. 40, S. 782 d. Ztg.), ist der bisher bei der Reichsbahndirektion Erfurt beschäftigt gewesene Abteilungsdirektor Hermann Meyer zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Oppeln ernannt worden. Präsident Meyer ist 1869 im Kreise Saalfeld geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Parchim i. Mecklbg. und Hannover studierte er das Bauingenieurwesen in Hannover und Berlin. Nach bestandener Regierungsbaumeisterprüfung war er im Dienste der ehemals preußischen Staatseisenbahnverwaltung bei der Reichsbahndirektion Kattowitz mit wichtigen Eisenbahnvorarbeiten beschäftigt. Er wurde dann beurlaubt und hatte wesentlichen Anteil am Bau und an der Einrichtung des Betriebes der Schantung-Eisenbahn. Er unternahm häufige Reisen nach der ostasiatischen Küste und nach Japan. Nach Vollendung des Bahnbaues unternahm er eine Reise um die Erde und hielt sich längere Zeit in verschiedenen Staaten Amerikas auf. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland war er kurze Zeit im Bezirk der Reichsbahndirektion Erfurt bei der Leitung von Bauarbeiten auf der Strecke Jena-Eisenberg-Crossen tätig. Erneut beurlaubt, war er von 1905 ab fast 5 Jahre lang Chefingenieur der siamesischen Staatsbahn. Mehrfache Reisen führten ihn nach Java und Südchina. Wiederum heimgekehrt, leitete er 1910 das Eisenbahnbetriebswerk Flensburg. 1911 wurde er als Mitglied der Reichsbahndirektion Cassel Dezernent für den Personenzugfahrplan und Bahnbevollmächtigter in Militärangelegenheiten. In letzterer Eigenschaft war er noch während des militärischen Aufmarsches tätig. Anschließend fand er als Betriebschef der Militäreisenbahndirektion 3 auf dem westlichen Kriegsschauplatz bis 1918 Verwendung. Zur Reichsbahndirektion Cassel zurückgekehrt, arbeitete er an der Bewältigung der Rückbeförderung der aufgelösten Etappentruppen und der heimkehrenden Armee. 1919 kam er unter Beförderung zum Oberbaurat als oberster Betriebsleiter zur Reichsbahndirektion Halle, in das sich lebhaft entwickelnde mitteldeutsche Industrie- und Braunkohlengebiet. Er verfaßte eine Denkschrift über den Ausbau der Bahnanlagen zur Bewältigung kommenden starken Verkehrs. Er wirkte auch vielfach in Ausschüssen zur Fortbildung der Betriebseinrichtungen und zur Ausbildung des Personals. 1922 wurde er unter Beförderung zum Abteilungsdirektor Leiter der gesamten technischen Abteilung der Reichsbahndirektion Erfurt. Dort lag ihm die schwierige Arbeit der Aufnahme des nach dem Ruhreinbruch östlich verdrängten Verkehrs über die steilen Gebirgsübergänge unter Herausbildung und Verwendung neuer Betriebsweisen ob. In diesem Wirkungskreise war er nur zwei Jahre tätig, bis er jetzt zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Oppeln berufen wurde.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: Die Regierungsbauräte Friedrich Meyer in Hildesheim als Mitglied zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Ewig in Bad Münster am Stein als Vorstand zum Betriebamt Hildesheim, Westphal in Münster (Westf.) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, Kado in Duisburg als Mitglied zur Reichsbahndirektion Münster (Westf.), Hermann Nagel in Wiesbaden als Vorstand zum Betriebsamt 2 Leipzig, Fechter in Köln als Vorstand zum Betriebsamt 2 Coblenz, Schütte in Meiningen als Vorstand zum Betriebsamt Coburg, Karl Schneider aus dem Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart in den Bezirk der Reichsbahndirektion Cassel, Linke in Osterode (Ostpr.) als Vorstand zum Betriebsamt Coesfeld und Schuster in Dortmund als Vorstand zum Abnahmeamt Köln.

In Eutin ist der oldenburgische Staatsminister a. D. Graepel gestorben. Lange Zeit stand er als Präsident an der Spitze des oldenburgischen Eisenbahnwesens. Dann wurde er Justiz- und Kultusminister.

Österreich.

— **Bestellung von Fahrbetriebsmitteln.** Die Ausschreibung der Bundesbahnen hat die Lieferung von 400 Personen- und 100 Dienstwagen umfaßt. Den Zuschlag in der Vergebung haben die Simmeringer Maschinen- und Waggonbaufabriks A.-G. sowie die Grazer Waggonfabriks A.-G. erhalten. Diese im kommenden Jahre abzuliefernden Wagen sind zum Ersatz jener Wagen bestimmt, die aus dem Fahrpark des österreichischen, nun von den Bundesbahnen betriebenen Südbahnnetzes an Italien abge-

liefert werden mußten. Auf Bestellung von Lokomotiven für Dampfbetrieb glaubt die beteiligte Industrie diesmal nicht rechnen zu können, da das Fortschreiten der Elektrisierung eher zur Verringerung des Bedarfes an Dampflokomotiven oder wenigstens des Anlasses zu Nachbestellungen und Ergänzungen führen wird. Somit scheint, abgesehen von etwaigen Bestellungen von Elektrolokomotiven, der nächste Investitionsaufwand für Fahrbetriebsmittel mit der erwähnten Wagenbestellung erledigt zu sein. An baulichen Investitionen erwartet die Industrie vorwiegend Verstärkungsarbeiten des Oberbaues, ferner auch einzelne Brückenauswechselungen und dringend nötig gewordene Stationserweiterungen. In dieser Richtung rechnet man u. a. auch auf Herstellung mehrerer Gleise im Bereiche des Wiener Westbahnhofes, während der dort schon lange geplante Bau eines neuen Aufnahmegebäudes im Hinblick auf die Größe seiner Kosten voraussichtlich erst späterhin in Betracht zu ziehen sein wird. Die Fortsetzung und Beendigung der Elektrisierung der Arlbergstrecke wird der Industrie im kommenden Jahre wieder reichliche Arbeitsgelegenheit vermitteln.

— **Zusammenlegung des Fahrplandienstes.** Am 1. Oktober sind die bisher von den Bundesbahndirektionen behandelten Angelegenheiten des Fahrplandienstes an die Generaldirektion der Bundesbahnen in Wien I., Schwarzenbergplatz 3, übergegangen, an welche nunmehr auch alle Eingaben in Fahrplanangelegenheiten zu richten sind.

— **Donauexpreßverkehr.** Die österreichische Binnenschiffahrts-Aktiengesellschaft hat ihren Schiffspark um ein 19 m langes, von einem Rohölmotor (80 PS) betriebenes Flachboot (Schnellfahrer) vermehrt. Dieses Boot befindet sich bereits auf der Fahrt von Regensburg nach Wien und wird dem regelmäßigen Expreßverkehr Regensburg — Wien — Regensburg dienen.

— **Schweizer Verkehrsbureau in Wien.** Die Schweizer Handelskammer in Wien (Schwarzenbergplatz 18) wird in Vertretung der Schweizerischen Bundesbahnen ein Schweizer Verkehrsbureau errichten, das sich mit Kartenausgabe und allen Auskünften über Reiseverkehr befassen wird.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im August 1924**, eingerechnet die von ihnen verwalteten Lokalbahnen, waren folgende: durchschnittliche Länge 7239 km. Zahl der beförderten Personen: 7 566 500, der Waren: 2 064 900 t. Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 5 369 370, im Güterverkehr 11 425 130 Goldkronen, zusammen 16 794 500 und für 1 km 2320 Goldkronen.

— **Die Fahrplanänderungen im internationalen Verkehr auf den Staatsbahnen.** Der von Pozsony-Ligetfalu um 8 U. 2 Min. abgehende und um 10 U. 3 Min. in Győr eintreffende Zug 808/2201 (direkte Prager Eilzüge, sogenannte Korridorzüge) werden als Personenzüge geführt. Der von Budapest Ostbahnhof um 20 U. 10 Min. abgehende Gyékényeser Zug 1020 und der in Budapest Ostbahnhof um 7 U. 15 Min. eintreffende Zug 1010 sowie der von Budapest Ostbahnhof um 22 U. 40 Min. abgehende und um 7 U. 10 Min. in Pécs eintreffende Zug 1926, desgleichen der von Pécs 23 U. 1 Min. abgehende und in Budapest Ostbahnhof um 7 U. 50 Min. eintreffende Personenzug 1919 sind eingestellt worden (beide Zugpaare mit Verbindung nach Jugoslavien). Statt dieser Züge ist mit Zugausrüstungen von Budapest Ostbahnhof nach Gyékényes mit der Abfahrt um 21 U. 20 Min. und in der Gegenrichtung mit der Ankunft um 7 U. 50 Min. in Budapest ein neues Zugpaar in Verkehr gesetzt worden, das bis Pécs und von Pécs eine Fortsetzung hat. Der von Budapest Ostbahnhof um 23 U. 20 Min. abgehende und in Wien um 6 U. 20 Min. eintreffende Eilzug Nr. 10 und der Gegenzug Nr. 9, der von Wien um 23 U. 55 Min. abgeht und in Budapest Ostbahnhof um 6 U. 20 Min. eintrifft, verkehrt mit direkten Wagen Budapest - Semmering - Klagenfurt - Venedig - Mailand-Genua.

— **Ungarns Außenhandelsverkehr im August.** Der Warenaustausch mit dem Auslande, der im Juli sehr lebhaft war, ist im August erheblich zurückgegangen. Der Wert der Einfuhr betrug 54,1 Millionen, der der Ausfuhr 34,5 Mill. Goldkronen. In den ersten acht Monaten dieses Jahres belief sich die Mehreinfuhr auf 95,8 Millionen gegen 101,5 Mill. Kronen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Wert der Kohleneinfuhr ist auf die Hälfte des Vormonats, d. i. auf 2,3 Mill. Goldkronen gesunken. Auch die Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten der Eisen- und Maschinenindustrie hat abgenommen.

Übrige europäische Länder.

— **Der dänische Außenhandel im ersten Halbjahr 1924.** Der Wert der Einfuhr im ersten Halbjahr 1924 belief sich auf 1,149 Mill. Kronen (1923: 960), der Ausfuhr auf 1000 Mill. Kronen (1923: 777). Die Einfuhr übersteigt also in diesem Zeitraum die Ausfuhr nur noch um 149 Mill. Kronen (gegen 183 Mill. in dem gleichen Zeitraum 1923). Unter den Einfuhrgütern sind erwähnenswert Futtermittel, Holzwaren, Steinkohle, Eisen, Eisenwaren. Die Hauptausfuhr besteht in Vieh, Meiereierzeugnissen und Eiern.

— **Winterfahrplan der norwegischen Staatsbahn.** Der Winterfahrplan weist gegen den Sommerfahrplan nur den Unterschied auf, daß der Tagesschnellzug Kristiania-Drontheim über die Strecke der Dovrebahn, d. h. zwischen Dombaas und Drontheim, nur Dienstags, Donnerstags und Sonntags während der Wintermonate gefahren wird, in umgekehrter Richtung nur Montags, Mittwochs und Freitags. Der Nachtschnellzug von Bergen nach Kristiania fährt — entgegen der Angabe in dem soeben erschienenen Reichskursbuch — täglich um 6.20 abends von Bergen mit Ankunft in Kristiania um 6.45 morgens wegen inzwischen erfolgter Änderung der Schiffsverbindung Newcastle-Bergen. Die im Reichskursbuch unter 471 b verzeichnete Strecke Dombås-Björli (Raumabahn) wird Ende November über ihren jetzigen Endpunkt (Verma, 75 km von Dombås) hinaus bis Aandalsnes verlängert. Der jetzt in Verma beginnende Schnellzug wird Aandalsnes um 7.35 abends verlassen (von Aalesund ab 12 Uhr mittags, Molde ab 4.00 nachm. und Kristianiasund ab 11 Uhr mittags besteht direkter Schiffanschluß). In Dombaas wird um 11.00 nachts der Nachtschnellzug Drontheim-Kristiania erreicht, Ankunft in Kristiania erfolgt demgemäß 7.05 morgens. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt von Kristiania mit dem Tagesschnellzug ab 7.55 morgens und Ankunft in Aandalsnes um 8.36 abends, von wo um 9.00 abends das Schiff nach Molde abfährt (Ankunft 11.30 abends). In Aalesund kommt der Dampfer nachts um 3.00, in Kristianssund um 3.45 nachts an. Zunächst ist ein Umsteigen in Dombaas erforderlich, doch steht für die Reisenden von Aandalsnes und den Küstenorten ein Schlafwagen in Dombaas bereit, der dort in den Nachtzug nach Kristiania eingestellt wird. Vom Sommer ab werden direkte Wagen eingesetzt. Sowohl für den Touristenverkehr wie den Handelsverkehr ist diese neue Verbindung von erheblicher Bedeutung. Mit dem Nachtschnellzug von Aandalsnes wird auch täglich ein Kühlwagen für den zu erwartenden regen Fischverkehr nach Kristiania eingestellt, der dort also bereits am frühen Morgen eintrifft. Auf diese Weise können täglich 6000—8000 kg Fische mit diesem besonderen Wagen befördert werden. Da die Fracht einschl. aller Nebengebühren auf etwa 15 Öre für das Kilogramm kommt, dürfte von der Schnellzugverbindung für frische Fische reger Gebrauch gemacht werden (bei Beförderung als Frachtgut in gewöhnlichen Zügen stellt sich der Transport bei Wagenladungsverkehr auf etwa 5 Öre für das Kilogramm).

— **Tariferhöhung in Norwegen.** In Norwegen sind von der Staatsbahn, wie hier nachgetragen sei, infolge des Sinkens des Wertes der norwegischen Krone mit Wirkung vom 1. Juni d. J. die Güter- und Personentarife weiter erhöht worden. Es sind zu dem Gütertarif vom 1. September 1916 und den letztmalig am 20. April 1922 festgesetzten Zuschlägen (120—160 % zu den Sätzen des Tarifs von 1916) folgende feste Zuschläge für jede angefangenen 100 kg festgesetzt worden:

Für Eilgutklasse a (Sendungen bis 25 kg)	5 Öre
Für übriges Eilgut und Stückgutklasse 1 und 2	10 Öre
Für Stückgutklasse 3 und Wagenladungsklasse 4 und 5	8 Öre
Für Wagenladungsklasse 6, 7 und 8	5 Öre
Für Wagenladungsklasse 9, A und B	3 Öre

— **Wechsel des Distriktschefs in Drontheim.** Die Stelle des Distriktschefs der norwegischen Staatsbahnen in Drontheim, die bisher der Distriktchef v. Krogh innehatte, der infolge des Altersgesetzes ausscheidet, ist mit dem bisherigen Kontorchef in der Hauptverwaltung der norwegischen Staatsbahnen, Major Nils Rund besetzt worden. Distriktschef Rund ist 1873 geboren, wurde 1893 Offizier und trat 1913, nachdem er fünf Jahre hindurch den Generalstab bei der Eisenbahnverwaltung vertreten hatte, in den Dienst der Staatsbahn. 1918 wurde er zum Kontorchef ernannt. Er vertrat ständig den Trafikdirektor in dessen Abwesenheit. Major Rund hat die norwegische Eisenbahn auf vielen ausländischen Verkehrskonferenzen wie auch kürzlich in Kristiania anläßlich der Tagung des Internationalen Transportkommittees vertreten. Er gilt als besonderer Sachverständiger auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Man sagt ihm eine gesunde Urteilskraft und reiche Erfahrung in allen wichtigeren Eisenbahnfragen nach.

— **Touristenverkehr nach Nordnorwegen.** Dank der großen Reklametätigkeit der norwegischen Staatsbahnen und der energischen Anstrengungen von Bennets Reisebüro konnte Norwegen in diesem Jahre sich eines besonders großen Touristenverkehrs, vor allem aus Amerika und England, erfreuen. In norwegischen Touristenkreisen hat man sogar berechnet, daß aller Voraussicht nach der Fremdenverkehr Norwegens bald den der Schweiz übersteigen wird. In diesem Jahre ist namentlich auch Nordnorwegen (Svoloaer, Tromsö, Hammerfest, Bodö) stärker als sonst besucht worden, so daß Bennets Reisebüro zurzeit in Norwegen bemüht ist, die Voraussetzungen für einen stärkeren Fremdenbesuch in diesem Teile Norwegens durch Bau neuer Hotels und Erweiterung bestehender zu schaffen. Auch Nordschweden (Lappland) war in diesem Sommer erheblich mehr als sonst besucht. Wie vor dem Kriege haben auch in diesem Sommer wieder die Nordlandfahrten größeren Umfang angenommen. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich die Fahrten des großen deutschen Touristenschiffes „Peer Gynt“, des Touristendampfers „Irma“ der norwegischen Bergenske Dampskibsselskaps und der Reymond Whitcomslinie nach Spitzbergen und dem Nordkap.

— **Voranschlag der schwedischen Staatsbahn für 1925/26.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung beantragt beim Reichstag für 1925 die Bewilligung von fast 15 Mill. Kronen. Die Ausführung der geplanten Bauten würde etwa 16,4 Mill. kosten, doch sind 1,5 Mill. Kronen noch von früheren Bewilligungen verfügbar. Von den geplanten Bauten seien hervorgehoben: Umbau des Stockholmer Bahnhofs (die Gesamtkosten des Umbaus werden nach den neuesten Berechnungen etwa 4,7 Mill. Kronen betragen) und Führung der Malmöer Linie über Hammarbyleden (1 Mill. Kronen), Umbau der Bahnhöfe Lund und Stockholm Süd, Bau eines zweiten Gleises auf der Stockholm-Malmöer Linie (Tranås-Aneby 28 km, Bodafors-Sävsjö 12 km), Elektrisierung der Linie Stockholm-Gotenburg (7 Mill. Kronen). An Neubauten sind vorgesehen für Volgsjön-Gällivare (Forts. der Inlandsbahn) 2,5 Millionen, Hällnäs-Stensele 1,5 Mill., Jörn-Gubblijaure 1 Mill. (für weitere Arbeiten) und Forsmo-Hoting ¾ Mill. Kronen (für die restlichen Arbeiten). Diese vier Linien liegen in Nordschweden.

— **Betriebsergebnisse der Bergslagernas-Eisenbahn im Jahre 1923.** Die über ein Netz von über 500 km Länge verfügende größte schwedische Privatbahn Bergslagernas weist für das Jahr 1923 an Einnahmen auf 27,7 Mill. Kronen (1922: 28,4 Mill.), an Ausgaben 18,4 Mill. Kronen (1922: 18,5 Mill.). Der Überschuß beträgt demnach 9,3 Mill. Kronen gegen 9,9 Mill. im Vorjahre. Der Personenverkehr wies eine große Zunahme infolge der Jubiläumsausstellung in Gotenburg auf. Auch der Güterverkehr nahm zu, doch waren die Tarifermäßigungen derart bedeutend, daß sich die Einnahmen erheblich niedriger als 1922 stellten. Aus dem Jahresbericht ist noch hervorzuheben, daß die am 31. Dezember 1923 abgelaufene Verkehrsgemeinschaft mit der Gäfle-Dala und Södra Dalarnes bis Ende 1938 verlängert worden ist. Im Berichtsjahre sind für den Güterverkehr Ermäßigungen eingetreten.

— **Personalveränderung bei der schwedischen Staatsbahn.** Nach dem Voranschlage der schwedischen Staatsbahn für 1925, der zurzeit dem Reichstag unterbreitet ist, sind für die 1. bis 12. Gehaltsklasse 21 094 Stellen vorgesehen gegen 21 133 in diesem Jahre. 239 Stellen werden demnach eingezogen. Die Staatsbahnverwaltung ist bestrebt, die Zahl des fest angestellten Personals, je nachdem Stellen frei werden, weiter zu verringern. In der 13. bis 20. Gehaltsklasse waren bereits nach dem Voranschlag für 1924 25 Stellen bis auf weiteres nicht wieder zu besetzen. Im Laufe des Jahres 1924 sind weitere 16 Stellen in diesen höheren Gruppen frei geworden, von denen nur ein Teil neu besetzt werden soll.

— **Eisenbahn Gällivare-Porjus (Nordschweden).** Die nördlichste Strecke der im Bau befindlichen Inlandsbahn, Gällivare-Porjus (bekannt durch das große staatliche Kraftwerk, das den Strom für die elektrisch betriebene Lapplandbahn Luleå-Riksgränsen liefert), wird mit Wirkung vom 1. Januar 1925 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Diese 53 km lange Linie ist seit einigen Jahren bereits im vorläufigen Betrieb. Die jetzige Änderung bedeutet eine erhebliche Ermäßigung der Frachtsätze, da von dem genannten Zeitpunkte der allgemeine Tarif der Staatsbahn gelten wird.

— **Die wirtschaftliche Lage Schwedens.** Mit der Rückkehr zum Vorkriegswert der schwedischen Krone (der Dollarkurs ist fast der gleiche wie 1914) und der Wiedereinlösungspflicht der schwedischen Banknoten in Gold (seit dem 1. April d. J.) sind auf dem Geldmarkt wieder stabile Verhältnisse eingetreten. Der Preisindex weist seit dem 1. April kaum eine Veränderung auf. Es ist auf fast allen Gebieten eine langsame, aber ständige Besserung der Verhältnisse festzustellen. Die Beschäftigung in der Industrie war im allgemeinen befriedigend; die Zahl der Arbeitslosen ist erheblich gesunken gegen 1923, wenn sie freilich auch noch höher als 1914 ist. Die Handelsbilanz (vgl. V.-Ztg. S. 612) ist günstiger als im Vorjahre, doch wird sie voraussichtlich auch für 1924 passiv bleiben. Der Holzmarkt liegt in Nordschweden wie auch in Finnland und den Randstaaten darnieder, auch ist ein Nachlassen der Nachfrage nach schwedischem Eisen und Stahl festzustellen, so daß einige Hütten den Betrieb einschränken mußten. Doch hat die günstige Entwicklung der Maschinenindustrie weiter angehalten. Viele Betriebe konnten die Arbeit wieder aufnehmen, zumal nach wie vor von Sowjetrußland Bestellungen einlaufen. In der nicht besonders entwickelten schwedischen Textilindustrie läßt der Geschäftsgang in den letzten Monaten allerdings zu wünschen übrig.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Juli d. J. wurden befördert 18 387 061 Personen (— 770 932 gegenüber dem Vormonat), 12 552 t Gepäck und Expreßgüter (+ 1974 t) und 4 586 369 t Frachtgüter (+ 513 035 t). Die Einnahmen betrugen aus der Personen- und Gepäckbeförderung 79 323 893 Kc (+ 3 935 978), aus der Güterbeförderung 243 636 294 Kc (+ 26 997 933); die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 322 960 187 Kc (+ 30 933 111).

— **Kohlenförderung in der Tschechoslowakei.** Im Juli wurde auf 325 Kohlengruben gearbeitet, und zwar auf 127 Gruben für Steinkohle und auf 198 Gruben für Braunkohle. Auf den Steinkohlengruben waren 69 756 und auf den Braunkohlengruben 40 377 Arbeiter beschäftigt. Die Kohlenförderung betrug im Juli 1 197 249 t Stein- und 1 529 018 t Braunkohlen. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres wurden 8 700 749 t Stein- und 11 875 666 t Braunkohlen gefördert. Im Juli wurden ausgeführt 137 245 t Stein- und 195 710 t Braunkohlen; eingeführt wurden 60 834 t Stein- und 166 t Braunkohlen.

— **Güterverkehr in den Donauhäfen Preßburg und Komorn.** Im August d. J. wurden über Preßburg (Bratislava) ausgeführt 9890 t und eingeführt 28 740 t. Der Gesamtverkehr bezifferte sich daher auf 38 630 t. Der Durchgangsverkehr betrug 61 770 t. Über Komorn (Komárno) wurden ausgeführt 3616 t und eingeführt 10 457 t. Der Gesamtverkehr betrug daher 14 073 t.

— **Über den Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Italien** geht dem „Allg. Tarifanzeiger“ aus Rom folgende Mitteilung zu: Artikel VIII des bisherigen Handelsvertrages zwischen der tschechoslowakischen Republik und dem Königreich Italien sieht die Einführung eines direkten Gütertarifes zwischen beiden Staaten vor; die gleiche Bestimmung enthält der neue Handelsvertrag zwischen der Tschechoslowakei und Italien, der von der tschechoslowakischen Regierung bereits ratifiziert und vom Parlament genehmigt ist. Die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen sind nun bemüht, den direkten Tarif so rasch als möglich zur Ausgabe zu bringen und die bezüglichen Arbeiten mit aller Energie durchzuführen.

Der neue Verbandstarif wird mit einer einheitlichen, für alle am Verkehr beteiligten Bahnen geltenden internationalen Güterklassifikation ausgestattet sein, welche schon wegen ihres den Bereich von 7 Staaten umfassenden Inhalts eine Neuerung im Güterverkehr der Nachkriegszeit darstellt; daß die praktische Handhabung des Tarifes durch die Einheitlichkeit der Klassifikation wesentlich erleichtert wird, braucht nicht erst betont zu werden. Um so bedauerlicher ist es, daß der Grundsatz der Vereinheitlichung nicht auch in der Währungsfrage zur Geltung gelangt ist, obgleich diese z. B. im Güterverkehr Deutschland-Italien einer günstigen Lösung zugeführt werden konnte. Die außeritalienischen Schnittsätze des tschechoslowakisch-italienischen Verbandstarifes werden in tschechoslowakischen Kronen, die italienischen Schnittsätze in Lirewährung erstellt sein und gegenüber den lokaltarifmäßigen Taxen Kürzungen aufweisen, für gewisse Güter werden überdies Sonderbegünstigungen eingeräumt werden, über deren tarifmäßige Durchführung endgültige Beschlüsse noch nicht gefaßt sind.

Der neue Verbandstarif wird den Verkehr zwischen den tschechoslowakischen und italienischen Stationen über Österreich, über Österreich und Ungarn, Österreich und Deutschland, Südslawien und Österreich sowie über Südslawien und Ungarn umfassen und für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, möglicherweise auch von lebenden Tieren und Leichen, anwendbar sein. Da auch die schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigen, dem tschechoslowakisch-italienischen Verband beizutreten, dürfte der neue Tarif auch auf den Verkehr über die Schweiz und Deutschland sowie über die Schweiz und Österreich ausgedehnt werden. Übrigens wird der tschechoslowakisch-italienische Verbandsdarif auch für den Verkehr mit den über die Tschechoslo-

wakei hinaus gelegenen Staaten von Bedeutung sein und im Wege von Umkartierungen auch für Sendungen von und nach Deutschland, Polen und Rumänien zur Anwendung gelangen können.

— **Reiseverkehr mit Südslawien.** Zufolge einer Verordnung des Generalinspektorats des jugoslawischen Finanzministeriums vom 1. Oktober d. J. dürfen aus Jugoslawien nach Österreich reisende Personen ausländische (nicht S. H. S.-) Valuten im Gesamtwerte von 3000 französischen Franken nach dem staatlichen jugoslawischen Kurs ausführen. Jugoslawischen Staatsangehörigen ist es außer diesen Zahlungsmitteln noch gestattet, 2000 Dinar (in jugoslawischer Währung) mitzuführen.

— **Der rumänische Durchgangsverkehr durch Polen** war ursprünglich, nachdem mit zunehmender Festigung der Verhältnisse eine Regelung überhaupt hatte stattfinden können, sehr stark, hatte aber zu Beginn dieses Sommers fast ganz aufgehört. Die rumänischen Sendungen wurden, insbesondere soweit die stärker gewordene Nachfrage aus Oesterreich und der Schweiz zu befriedigen war, über Budapest und Wien geleitet oder, soweit eine Ausfuhr nach anderen west- und mitteleuropäischen Staaten in Frage kam, auf dem Seeweg über Galatz. Die Schuld daran, schreibt die „Ostd. Wirtschafts-Ztg.", lag nicht zum wenigsten an den polnischen Eisenbahntarifen, die weit höher waren als die tschechoslowakischen, ungarischen und österreichischen. Dadurch entstand den polnischen Eisenbahnen naturgemäß ein außerordentlich großer Einnahmeausfall. Zur Wiederbelebung dieses Durchgangsverkehrs wurde deshalb in einer polnisch-rumänischen Eisenbahnkonferenz, die Ende Mai in Lemberg stattfand, die Einführung unmittelbarer Tarife für den Personen- und Güterverkehr zwischen Polen und Rumänien sowie direkter Verbindungen auf den Linien Kolomea-Horodenka, Jasienow-Polny-Stefanesti und Czortkow - Zaleszczyki - Stefanesti beschlossen. Diese Vereinbarung soll jetzt eine Erweiterung erfahren, wozu in diesen Tagen eine neue Konferenz polnischer und rumänischer Eisenbahnvertreter anberaumt wurde. Hierbei sollte nicht nur der Verkehr besser geregelt, sondern auch eine Ermäßigung der Eisenbahntarife nach Rumänien herbeigeführt werden, um vor allem den rumänischen Durchgangsverkehr wieder mehr nach Polen zu ziehen. Wie wir hören, wird für rumänisches Getreide ein Ausnahmetarif gewährt werden, der um etwa 20 % niedriger ist als der gewöhnliche.

— **Tarifabbau bei den Schweizer Bundesbahnen.** Wie dem Allg. Tarifanz. aus Basel berichtet wird, wird die seit langem in Aussicht genommene Ermäßigung der schweizerischen Güterfrachten mit 1. Januar 1925 zur Durchführung gelangen. Die direkten Gütertarife für den In- und Auslandsverkehr wurden zum 31. Dezember 1924 gekündigt und sollen durch Neuausgaben ersetzt werden, in denen die in Kraft tretenden Ermäßigungen bereits berücksichtigt sind. Die Tarifermäßigung wird nicht durch gleichmäßige Herabsetzung der zu den Vorkriegstarifen berechneten Zuschläge, sondern derart durchgeführt werden, daß mit zunehmender Entfernung der Nachlaß wächst; demgemäß werden die neuen Einheitssätze stärker gestaffelt sein als jene, welche den jetzigen Tarifen der Schweizer Bundesbahnen zugrundegelegt sind.

— **Saarkohlen für die Schweiz.** Unter dem Titel „Conpagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine" hat sich in Nancy kürzlich mit einem Kapital von 1,2 Millionen Franken eine neue Schiffahrtsgesellschaft gebildet. Der Zweck der Gesellschaft wird in den Statuten folgendermaßen umschrieben: Schiffahrt in Ostfrankreich und insbesondere Versorgung der Basler Häfen mit Saarkohle, mit lothringischen und belgischen Minenprodukten und sonstigen für den Wasserweg geeigneten Erzeugnissen. Die Gesellschaft hat auch eine Niederlassung im Austerlitz-Hafen in Straßburg geschaffen und verfügt bereits über 30 Kähne, denen nachgerühmt wird, daß sie sich für das Uebersetzen über den Rhein von Straßburg nach Kehl und von der Mündung des Rhein-Rhone-Kanals bei Hüningen nach dem Basler Rheinhafen Kleinhüningen eignen.

— **Die Umfahrung der Schweiz über den Brenner.** Eine große kürzlich in Mantua abgehaltene Versammlung hat folgenden Antrag zum Beschlusse erhoben: Die politischen und Verwaltungsvertreter der Provinzen Spezia, Parma, Reggio, Emilia, Mantua, Verona und Trient haben sich mit den Vertretern der Provinz Mantua zusammengefunden, um über die direkten Verkehrsbeziehungen zwischen dem östlichen Teile der ligurischen Küste und der Brennerlinie zu verständigen. Die Erörterung ergab zahlreiche Gründe militärischer, wirtschaftlicher, touristischer und balneologischer Art für die unbedingte Nützlichkeit und Notwendigkeit direkter Bahnverbindungen vom Brenner über Verona, Mantua, Suzzara, Parma und Spezia im Anschluß an Schnellzüge nach beiden Richtungen und mit direkten Schnellzugsanschlüssen in Spezia nach der ligurischen Küste in der Richtung gegen Livorno und Ventimiglia.

— **Wachsender Güterverkehr auf den italienischen Staatsbahnen.** Der Güterverkehr auf dem italienischen Staatsbahnnetz hat im August noch weiter wesentlich zugenommen. Es wurden im ganzen 5 370 976 t Güter befördert oder 3,1 % mehr als im Vormonat Juli und 21,2 % mehr als im August 1923, wo sich die Gütermenge auf nur 3 734 523 t belief. Die durchschnittliche Zahl der täglich beladenen Wagen belief sich auf 22 236, eine Menge, die bisher noch niemals erreicht wurde, denn für den Vormonat Juli betrug sie 20 255 und für den Juli 1923: 15 238. Die höchste Tageszahl belief sich im August 1924 auf 24 081 Wagen, im Juli 1924 auf 22 062, während die höchste Tageszahl sich im Jahre 1923 auf 20 774 Wagen belief. Aber auch das mittlere Gewicht der Wagenladung ist gestiegen; während es im August 1923 noch 8,74 t betrug, stieg es im Juli 1924 auf 10,40 t. Die mittlere Umlaufszeit eines Wagens fiel von 6 Tagen und 19 Stunden im August 1923, auf 6 Tage und 7 Stunden im Juli 1924 und sodann auf 5 Tage und 23 Stunden im August 1924.

— **Das Eisenbahnunglück bei Santa Margherita (Oberitalien).** Der Expreßzug Paris-Rom ist am 8. d. M. nachmittags bei Santa Margherita in Ligurien entgleist. Mehrere Personenwagen wurden dabei zertrümmert, da der Schnellzug im Augenblick des Unglücks mit starker Geschwindigkeit fuhr. Vier Personen wurden getötet, darunter der Lokomotivführer und der Heizer, eine größere Anzahl Reisende mehr oder weniger schwer verletzt. Die Entgleisung des Zuges im Bahnhof von Santa Margherita de Liguria scheint infolge zu großer Zuggeschwindigkeit erfolgt zu sein. Der Schnellzug mußte wegen der Elektrisierungsarbeiten über eine Weiche geleitet werden, und da der Maschinenführer mit erhöhter Geschwindigkeit eine Verspätung einholen wollte, wurde dieser Umstand dem Schnellzug zum Verhängnis.

— **Doppelter Unfall in Paris.** Auf dem Pariser Ostbahnhof hat sich kürzlich ein eigenartiger doppelter Unfall zugetragen. Zwei Personenzüge waren zusammengestoßen, was ohne ernstliche Folgen abgegangen war. Personen waren nicht zu Schaden gekommen, aber die Strecke war mehrere Stunden gesperrt. Mittlerweile hatten sich aber die Fahrgäste für die nächsten, wegen des ersten Unfalls mit Verspätung verkehrenden Züge in so großer Zahl angesammelt, daß diese stark überfüllt wurden. Die Treppen, die zu den oberen Abteilen der zweistöckigen Wagen führen, wurden daher von den Fahrgästen besetzt, die in dieser bedenklichen Lage die Fahrt mitmachten. In der Nähe von Chelles waren unmittelbar neben den Gleisen Baustoffe für Erneuerungsarbeiten aufgestapelt. In der Dunkelheit konnten die Fahrgäste diese Stapel nicht sehen, und bei einem Zug wurden zwei, bei einem anderen drei Fahrgäste durch Anstoßen an diese vom Zug heruntergerissen und schwer verletzt.

— **Eine neue spanische Eisenbahnlinie.** Die spanische Stadt Burgos feierte kürzlich die Erteilung der Konzession für eine Bahn, welche den Hafen von Santander in der Bucht von Biscaya mit Burgos, Soria und Calatayres verbinden wird, so daß eine durchgehende Verbindung von Santander bis nach Valencia entsteht. Damit wird die kürzeste spanische Landverbindung vom Atlantischen Ozean nach dem Mittelmeer hergestellt werden. Die Stadt Burgos, in deren Nähe reiche Ölquellen erschlossen und gewaltige Wälder ausgebeutet werden können, erwartet von der neuen Bahn einen großen Aufschwung.

— **Die Folgen der Reparationskohle.** Der Berufsverband des belgischen Kohlenhandels hat in seiner Generalversammlung einstimmig eine Tagesordnung gutgeheißen, in welcher die Abberufung des Kohlenverteilungskontors, die Wiederherstellung der Freiheit im Handel mit deutschen Kohlen, eine bessere Kontrolle der Lieferungen und verschiedene andere Forderungen aufgestellt wurden. Aus den Verhandlungen geht hervor, daß die belgische Kohlenproduktion und der belgische Kohlenhandel durch die Reparationskohlen schwer geschädigt werden. Der Präsident des Verbandes, Liesenberg, hat in seinem Votum festgestellt, daß das gegenwärtige System in der Verteilung deutscher Kohlen dem allgemeinen Interesse zuwiderlaufe, die Lieferungen an die Verbraucher seien unregelmäßig und nähmen keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Verbraucher, sie erfolgen ohne Kontrolle, weder der Qualität noch der Herkunft; das Verteilungskontor, das nicht über die Anpassungsfähigkeit des Privathandels verfüge, verkaufe die ihm anvertrauten bedeutenden Mengen zu Schleuderpreisen, die nicht nur der einheimischen Kohlenproduktion eine vernichtende Konkurrenz mache, sondern auch die Staatsfinanzen schädige und ihnen monatlich einen Schaden von etwa 5 Millionen Franken zufüge. Dabei seien die Verteilungskosten so hoch, daß sie in Verbindung mit der Ver-

schleuderung der Kohlen dem Staate höchstens 6 % seiner Reparationsguthaben einbringe. Das Verteilungskontor als amtliches Organ funktioniere möglichst unsachgemäß, so daß die Industriellen kaum den zehnten Teil ihrer Bestellungen erhalten, und diesen nur mit großer Verspätung; dabei werde auf die Wünsche der einzelnen gar keine Rücksicht genommen; wer Magerkohle verlange, erhalte Anthrazit und umgekehrt, wodurch jeweils dem einzelnen Empfänger neue Auslagen entstehen; einige große Firmen werden begünstigt und machen Reingewinne von 7 bis 8 Millionen monatlich. Aus allen diesen Gründen verlange man die volle Freiheit im Kohlenhandel, so daß es jedem wieder ermöglicht werde, in Deutschland diejenigen Kohlen zu kaufen, die sein Betrieb erfordert.

— **Aus dem Hafen von Zeebrügge.** Die belgische Regierung hat beschlossen, gegenüber der Schleuse von Heyst eine Betonmauer aufzuführen, um die Reede von Zeebrügge, die immer mehr versandet, zu schützen. Man hofft, nach Fertigstellung der Mauer nicht mehr baggern zu brauchen und dadurch jährlich 20 Millionen Franken zu sparen. N. R. Ct.

— **Ein schweres Frachtstück.** Auf der London, Midland und Schottischen Eisenbahn mußte kürzlich ein außergewöhnlich schweres Stück Frachtgut von Wolverhampton nach London befördert werden, um dort zu Schiff verladen und nach einer englischen überseeischen Siedelung ausgeführt zu werden. Es handelte sich um eine Tür für die Stahlkammer einer Bank, die 21 t wiegt und in einer Kiste von 3,35 m zu 3,35 m Grundfläche und 1,5 m Höhe verpackt war. Die Sendung wurde mit Hilfe von zwei Zugmaschinen auf der Straße zum Bahnhof gebracht und dort auf einem Sonderwagen verladen. Das Verstauen dauerte mehrere Stunden. Der Querschnitt des über den Gleisen freizuhaltenden Lichtraumes ist bekanntlich in England recht knapp, und es bedurfte daher besonderer Vorsichtsmaßnahmen, um die Sendung ungefährdet durch Tunnel, Brücken und ähnliche Stellen mit beschränkter Lichtweite zu bringen.

— **Statistik der Bediensteten der englischen Eisenbahnen.** Nach einem soeben veröffentlichten statistischen Bericht beschäftigten die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales in der am 29. März 1924 zu Ende gegangenen Woche 700 573 Bedienstete, gegen die entsprechende Woche des Vorjahres ein Mehr von 18 795 Köpfen. Dabei ist die Zahl derjenigen Personen, die nicht die volle Woche, also nicht 47 Stunden im Werkstättenund 48 Stunden im sonstigen Dienst gearbeitet haben, auf volle Wochenleistungen umgerechnet worden, während früher nur die Personen gezählt wurden, die mindestens drei Tage in der Stichwoche gearbeitet hatten. Unter den 700 573 Bediensteten befanden sich 23 870 weibliche, 925 mehr als im Vorjahre. — Die stärkste Belegschaft hat die London, Midland und Schottische Eisenbahn mit 274 523 Köpfen; auf sie folgen die London und Nordostbahn mit 207 528 und die Große Westbahn mit 117 113 Köpfen, während die vierte der großen Gruppen, zu denen die Eisenbahnen von Großbritannien jetzt zusammengefaßt sind, die Südbahn, nur 70 484 Personen beschäftigt. Bei der Abrechnungsstelle arbeiten 3236 Personen, und die übrigen verteilen sich auf die sonstigen kleineren Eisenbahngesellschaften, die Londoner Schnellbahnen usw.

Von den 676 703 männlichen Bediensteten arbeiteten 640 980 im eigentlichen Eisenbahndienst und 35 723 in den Nebenbetrieben: bei den Kanälen, in den Häfen, bei der Schiffahrt, einschließlich der dazugehörigen Werkstätten, im Kraftomnibus- und sonstigen Personenverkehr auf der Straße, in den Gasthöfen, Erfrischungsräumen, Speisewagen und Wäschereien der Eisenbahnen. Die weiblichen Kräfte verteilten sich mit 17 917 Köpfen auf den Eisenbahndienst und 5953 auf die Nebenbetriebe. Die stärkste Gruppe, die einzige, deren Zahl 100 000 überschreitet, ist die der gelernten Arbeiter in den Werkstätten mit 115 330 Köpfen, wobei man aber beachten muß, daß in den englischen Eisenbahnwerkstätten nicht nur Unterhaltungsarbeiten ausgeführt, sondern auch neue Lokomotiven und Wagen gebaut werden. Bei der Streckenunterhaltung arbeiteten 65 792 Mann.

Fremde Erdteile.

— **Zusammenschluß amerikanischer Eisenbahnen.** Die Gerüchte von der beabsichtigten Vereinigung der Newyork, Chicago und St. Louis-Eisenbahn, der Chesapeake und Ohio-Eisenbahn, der Hocking Valley-, der Erie- und der Père Marquette-Eisenbahnen, über die schon in Nr. 36 dieser Zeitung vom 4. September 1924 berichtet wurde, werden nunmehr amtlich als zutreffend bestätigt. Die Brüder van Sweringen, die die Vereinigung betreiben, haben ein Rundschreiben an die Aktieninhaber der beteiligten Gesellschaften gerichtet, in dem sie diese auffordern, ihren Plänen zuzustimmen und ihre Aktien zum Umtausch einzureichen. Es soll eine neue Gesellschaft mit einem Kapital von 131,7 Millionen Dollar in Vorzugsaktien und 150,8 Millionen Dollar in gewöhnlichen Aktien gegründet werden. Für die Vorzugsaktien soll eine Dividende von 6% gewährleistet werden, und für die gewöhnlichen Aktien wird eine Dividende in gleicher Höhe in Aussicht gestellt. Die Inhaber der Vorzugsaktien der Chesapeake und Ohio-Eisenbahn sollen 115% Vorzugsaktien der neuen Gesellschaft, die Inhaber der gewöhnlichen Aktien 55% gewöhnliche Aktien der neuen Gesellschaft erhalten. Für die Erie-Eisenbahn sind die entsprechenden Beträge 50 und 40 %. Die Newyork, Chicago und St. Louis-Eisenbahn besitzt große Mengen Aktien der anderen am Zusammenschluß beteiligten Gesellschaften und wird sie zu den gleichen Bedingungen umtauschen. Für die Père Marquette-Eisenbahn beträgt der Umtauschsatz 85%, die Aktien der Hocking Valley Eisenbahn scheinen aber leer auszugehen.

Das Gleisnetz der neuen Eisenbahn wird von den Häfen von Newyork und Newport News ausgehen und Anschluß an die wichtigsten Bahnen des Westens, Nordwestens und Südwestens der Vereinigten Staaten erreichen. Zur Durchführung der Vereinigung wird ein Ausschuß gebildet, dem außer den Brüdern van Sweringen die Vorsitzenden der Aufsichtsräte der beteiligten Gesellschaften angehören.

— **Lebensversicherung bei amerikanischen Eisenbahngesellschaften.** Die Northern Pacific-Eisenbahn hat 30 000 ihrer Angestellten mit 50 Mill. Dollar bei einer Lebensversicherung eingekauft. Die Angestellten, die ein halbes Jahr im Dienst sind, sind mit 250 Dollar, diejenigen, die ein Jahr im Dienst sind, mit 500 Dollar versichert. Die letzteren können den Versicherungsbetrag gegen Zahlung von 70 bis 80 Cents im Monat für je 1000 Dollar erhöhen, wobei die Gesellschaft auch einen Teil dieser Kosten trägt.

Die Werkstattarbeiter der Großen Nordbahn haben vor Jahresfrist unter Mitwirkung der Eisenbahngesellschaft einen gemeinschaftlichen Versicherungsvertrag abgeschlossen. Der Versicherungsbetrag von 6 Mill. Dollar soll nunmehr erhöht werden. Die Versicherungsgesellschaft hat im ersten Jahre durch ihre Verbindung mit den Werkstattarbeitern ein gutes Geschäft gemacht, so daß sie den Versicherten über 20 % der gezahlten Prämien als Dividende zurückzahlen konnte.

Rechtspflege.

— **Die Rechtsgültigkeit von Tarifübereinkommen im internationalen Güterverkehr.** Der Oberste Gerichtshof in Prag hat in letzter Instanz das übereinstimmende Urteil der beiden Untergerichte in einem Prozesse, den die Eisenbahnverwaltung bezüglich der Frage der Rechtsgültigkeit von Übereinkommen in Tarifsachen angestrengt hat, bestätigt. Diese oberstgerichtliche Entscheidung ist für weite Kreise der Verfrachter von wesentlicher Bedeutung. Dem Prozesse liegt folgender Tatbestand zugrunde:

Bei einer mit internationalem Frachtbrief aufgelieferten Sendung hat der Absender die Frachtzahlung dem Empfänger vorgeschrieben. Die Sendung wurde von der Bahn unbeanstandet angenommen, obwohl die Fracht nach einer Tarifbestimmung durch den Absender im voraus zu bezahlen war. Die Bahn hat nun nachträglich die Bezahlung der Fracht vom Absender eingeklagt. Aus den Entscheidungsgründen des Obersten Gerichtshofes ist folgendes zu erwähnen: Zur Zeit der strittigen Sendung waren die tschechoslowakischen Staatsbahnen noch nicht dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten. Dadurch, daß sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten ließen, gaben sie zwar ihrerseits zum Ausdruck, daß diese Bestimmungen für sie vereinbarungsgemäß verbindlich waren. Diese einseitige Äußerung konnte aber andere am Transporte beteiligte Staaten nicht binden. Bis zum endgültigen Beitritt zum Berner Übereinkommen haben sich die tschechoslowakischen Staatsbahnen mit besonderen Vereinbarungen geholfen, die sie mit anderen Staaten fallweise abschlossen. Eine solche Vereinbarung wurde mit den italienischen Eisenbahnen am 8. Oktober 1919 in Regensburg, betreffend den Güterverkehr aus der Tschechoslowakei nach Italien, beschlossen. Sie beruht grundsätzlich auf dem internationalen Übereinkommen, weist jedoch einige Abweichungen auf. Eine solche bestimmt nun, daß die Fracht bis zur italienischen Grenzstation zu bezahlen ist. Die verklagte Firma ist der Ansicht, daß die Regensburger Vereinbarung in der Sammlung der Gesetze und Verordnungen nicht veröffentlicht wurde und deshalb ungültig sei. Diese Auffassung ist irrig. Da es sich nicht um einen Staatsvertrag im engsten Sinne des Wortes handelt, sondern um eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, braucht sie nach dem Gesetze vom 13. März 1919 Slg. 139 in der erwähnten Sammlung nicht veröffentlicht werden. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich gegenseitig verpflichtet, daß sie die Beförderung von Gütern zwischen Italien und der Tschechoslowakei nach den getroffenen Vereinbarungen

vornehmen. Zur Durchführung dieser Verpflichtung bedurfte es nicht ihrer Veröffentlichung, sondern nur einer entsprechenden Änderung der Eisenbahntarife. Als Tarife sind nicht nur die Bestimmungen über Berechnung und Höhe der Fracht anzusehen, sondern im Sinne des Artikels 4 des Internationalen Übereinkommens die Gesamtheit aller den Frachtvertrag betreffenden Vorschriften. Die Gültigkeit aller dieser Bestimmungen und aller Tarifänderungen hängt aber nur von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde und deren rechtzeitigen Veröffentlichung ab. Nach den geltenden Bestimmungen werden alle Tarifmaßnahmen und Tarifänderungen im Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schiffahrt veröffentlicht. Überdies liegt jeder Tarif samt seinen Änderungen zur allgemeinen Einsicht bei den Eisenbahnämtern auf und ist käuflich zu erhalten. Die gegenständliche Vereinbarung wurde ordnungsgemäß im Verordnungsblatt veröffentlicht und ist infolgedessen gegen jeden Absender rechtswirksam. Ihre Veröffentlichung in der Sammlung der Gesetze und Verordnungen war nicht notwendig, weil sie nach den geltenden Vorschriften über Tarifänderungen gar nicht vorgeschrieben ist, und weil sie nicht die Kraft eines Gesetzes hat. Die angeführte Vereinbarung enthält nur eine Änderung der Bedingungen, unter welchen Sendungen aus der Tschechoslowakei nach Italien befördert werden. Wenn daher die beklagte Partei bei Absendung ihres Gutes von der Bestimmung der Regensburger Vereinbarung keine Kenntnis hatte, kann ihr der Vorwurf der Unkenntnis eines Gesetzes nicht gemacht werden, wohl aber der Vorwurf der Unkenntnis der erwähnten Tarifvorschrift, deren Bedingungen sie sich nach dem Vordruck des Frachtbriefes unterworfen hat.

Bücherschau

— **Die Kraftstellwerke der Eisenbahnen.** In der Büchersammlung Göschen (Vereinigung wissenschaftlicher Verleger de Gruyter & Co., Leipzig und Berlin) ist das Buch von S. Scheibner „Die Kraftstellwerke der Eisenbahnen", Teil I: Die elektrischen Stellwerke mit den neuesten Ergänzungen auf dem Gebiete der elektrischen Kraftstellwerke in neuer Auflage und in derselben klaren, kurzen und mit guten Abbildungen erläuterten Form erschienen, wie die erste Auflage.

Das elektrische Stellwerk von Siemens & Halske in Berlin ist fast so geblieben, wie in der ersten Auflage. Hinzugekommen ist nur die Beschreibung der Wirkung des Rückmeldemagnetes zur Überwachung der Flügelstellung des Signals. Wenn der Flügel nicht voll Halt zeigt, wird dies dem Wärter dadurch angezeigt, daß das Blockfeld stromlos wird, und gleichzeitig eine Rückmeldescheibe erscheint, die die jeweilige Stellung des Flügels angibt.

Bei der Beschreibung des elektrischen Stellwerkes von Jüdel in Braunschweig ist der neue elektrische Signalantrieb für einflügelige Signale und Vorsignale und der für zweiflügelige Signale mit aufgenommen worden. Ferner ist neu der Signalantrieb für die Signale 14/14a, 6b und 36c.

Bei dem Stellwerk der A. E. G. in Berlin ist der neue Weichenantrieb erläutert, ebenso die neuen Signalantriebe, die an Stelle der Solenoide zum Stellen der Signale Elektromotoren haben.

Das ganze Werk zeichnet sich dadurch aus, daß es in gedrängter Form und mit deutlichen, in der Größe richtig gewählten Abbildungen die neuesten Bauarten der elektrischen Kraftstellwerke klar behandelt. Möge die neue Auflage dieselbe Verbreitung finden wie die erste. Roudolf.

— **„Die Schweiz"**, kleiner illustrierter Reiseführer. Herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne. 1924.

Dieser zur Verteilung an die deutschsprechenden Reisenden bestimmte, 92 Seiten umfassende und mit einer trefflichen Touristenkarte im Maßstab von 1 : 900 000 ausgestattete Reiseführer gibt in gedrängter Form alle wünschbare Auskunft über den Reiseverkehr in der Schweiz. Alle Fremdenkurorte, auch die kleinsten, sind darin aufgeführt, so daß diese sehr handliche Broschüre den nach der Schweiz Reisenden ausgezeichnete Dienste leisten wird. Besondere Erwähnung verdienen die prächtigen Landschafts- und Städtebilder.

Vereinfachung im Kassen- und Rechnungswesen.

Bei der Neubearbeitung des Finanzwesens mögen folgende Anregungen dienlich sein:

Die umfangreichen Bände der Finanzordnung (Rechnungs-, Buchungs-, Hauptkassenordnung usw.) müssen zu kleinen Handbüchelchen umgestaltet werden, indem man einen großen Teil der alten umständlichen Buchungen beseitigt.

In der Buchführung wird man sich auf Kapitel und Titel beschränken können, also ohne die zahlreichen Ziffern und Unterziffern auskommen müssen. Jeder Rechnungsbeamte weiß, daß gerade die Irrwege der Buchungsordnung Verschwendung an Zeit, Papier und Arbeitskraft verursachen.

Die Vielgestaltung des Buchungsplanes bringt es mit sich, daß wegen der Trennung der unter die einzelnen Titel, Ziffern und Unterziffern fallenden Beträge zahlreiche Zusammenstellungen und Hauptzusammenstellungen zu fertigen sind und ferner die endgültige Buchung bei der Hauptkasse Arbeit verursacht, die ein Privatunternehmer sich nicht leistet.

Die Zahl der Beibücher könnte beschränkt werden; namentlich das umfangreiche Beibuch über Besoldungen mit den umständlichen und zeitraubenden Soll- und Istbuchungen dürfte zu entbehren sein. Ebensogut wie man den in Frage kommenden Stellen zutraut, die Löhne für Arbeiter zu verrechnen und diese Rechnungen festzustellen, kann man diesen Stellen die Verantwortung für die Richtigkeit der Berechnung der Besoldungsbeträge für Beamte zumuten.

Die Feststellung der von den Stationskassen zu begleichenden Rechnungen über den Bezug von Gas, Wasser und elektrischem Strom erfolgt entweder bei den Ämtern oder beim Rechnungsbureau der Reichsbahndirektion, wo eine Kontrolle über den Zähler- oder Messerstand, die Verbrauchsmenge, die Einheitssätze usw. ausgeübt wird und zu diesem Zwecke Buch zu führen ist. Mit der Feststellung der Ausgabebelege übernimmt der Beamte gleichzeitig die Verantwortung für die richtige Einziehung der von den Unterabnehmern zu zahlenden Beträge.

Das für diese Einnahmen und Ausgaben bei der Hauptkasse bisher geführte Beibuch dürfte ebenfalls entbehrt werden können.

Ferner könnte das Beibuch über die von Inhabern der Privatanschlüsse zu zahlenden Vergütungen, die Gebäudenachweisung, die Lagerplatznachweisung, das Beibuch über laufende Einnahmen sowie das Beibuch über laufende Ausgaben wegfallen. Die richtige Vereinbarung der Beträge könnte im Rechnungsbureau an Hand der Kontrollbücher auf Grund der Zusammenstellungen der Stationskassen geprüft werden. Erfordernis wäre dann allerdings, daß die Anweisungen von den anweisenden Stellen getrennt nach Stationskassen gefertigt würden, die den Stationskassen unmittelbar zugestellt werden müßten, so daß sich auch noch die von der Hauptkasse zu fertigenden Auftragszettel und Auftragslisten erübrigen würden.

Die Rechnungslegung der Hauptkasse ließe sich somit bedeutend vereinfachen, zumal wenn deren Entlastung monatlich durch Beamte an Ort und Stelle — die Rechnungsrevisoren — erfolgen könnte. Die Revisoren müßten selbstverständlich größere Befugnisse haben und außerhalb des Rahmens der Reichsbahndirektion stehen. E. J. H. Sch. in O.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Die an der Schmalspurlinie Schönfeld-Wiesa - Meinersdorf gelegenen Haltepunkte Obertannenberg und Siebenhöfen sind versuchsweise ab 5. Oktober 1924 wieder geöffnet worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Remperg (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg)) wird zum 15. Oktober d. J. für einige Personenzüge wieder eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der ab 20. März für den Gesamtverkehr geschlossene Bahnhof Gellen (Strecke Pyritz-Jädickendorf) ist ab 1. Oktober d. J. für den Personen- und Wagenladungsverkehr wieder eröffnet, bleibt aber unbesetzt. Es halten nur die Züge 920 und 9575. Expreßgut- und Stückgutverkehr ist ausgeschlossen. Gütertarifstation ist Jädickendorf. Die Bekanntmachung im Heft 11 der Zeitung, Seite 198, wird, soweit sie Bahnhof Gellen betrifft, aufgehoben.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien - Nordost. Ab 11. Oktober 1924 wird in der an der Linie Bruck a. d. Leitha-Hainburg gelegenen, nur für den Personenverkehr eröffneten Haltestelle Bruck a. d. Leitha auch die Aufgabe und der Bezug von Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze in Wagenladungen, jedoch nur im Verkehr mit der Österr. Zuckerindustrie A.-G. und nur für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember jedes Jahres zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 180 vom 30. September 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Wagenausschusses, betreffend die Niederschrift über die Sitzung des Wagenübergangs-Ausschusses in Bad Tölz am 2./6. September d. J.;

Nr. I 191 vom 10. Oktober 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Heft 12 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens;

Nr. III 159 vom 10. Oktober 1924 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder und die gemäß § 6 der Satzungen angeschlossenen Verwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 79 des Vereinswagenausschusses (abgesandt am 11. Oktober d. J.);

Nr. III 160 vom 6. Oktober 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf Änderung der im § 9 des VWÜ. festgesetzten Wagenmieten;

Nr. III 163 vom 9. Oktober 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahnzentralamtes Berlin auf Erhöhung der Wagenmieten im VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 30. September 1924 verschied nach kurzem, schwerem Leiden in Charlottenburg der

Oberregierungsbaurat a. D.

Herr **Franz Schramke**

im 66. Lebensjahre.

Der Verstorbene gehörte fast 40 Jahre der Eisenbahnverwaltung an, davon über 34 Jahre der Eisenbahndirektion Bromberg bzw. Reichsbahndirektion Osten.

Seine vornehmen Charaktereigenschaften, sowie sein anspruchsloses und liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei Mitarbeitern und Untergebenen ein ehrendes Andenken.

Frankfurt (Oder), den 6. Oktober 1924. (1173)

**Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Osten.**

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Remperg (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg)) wird zum 5. Oktober d. J. für einige Personenzüge wieder eröffnet. (1172)

Elberfeld, den 1. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Die Strecke Eger-Wiesau war am 2. und 3. Oktober 1924 wegen Dammrutsches gesperrt.

München, den 4. Oktober 1924. (1176)
Reichsbahndirektion München.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b—Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 erscheint der Nachtrag 1. Er enthält Änderungen und Ergänzungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlage- und Anstoßfrachten“.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1924. (1178)
Reichsbahndirektion.

Nottarif Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 tritt die Eisenbahn Korntal-Weissach dem gesamten Nottarif, die Härtsfeldbahn für die Ziffer 5 (frische Feld- und Gartenfrüchte der Klasse C und E) bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1183)

Berlin, den 12. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden auf Seite 80 des Tarifs die Anstoßfrachten für Eilstückgut ab Bahnhof Oberfrahna, Schwarzenberg-Neuwelt und Zeulenroda ob. Bf. gestrichen und die Frachten für die Gesamtstrecken berechnet.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Oktober 1924. (1174)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 werden nachgetragen in dem Ausnahmetarif 1 a unter den Sammellagerstationen Gelsenkirchen Hafen, in dem Ausnahmetarif 41 unter den Versandstationen zu Ziffer 2 B des Warenverzeichnisses Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik, unter den Binnenumschlagsplätzen Duisburg Hafen, Duisburg Westhafen, Duisburg-Ruhrort, Gustavsburg, Ruhrort Hafen alt und Ruhrort Hafen neu (gültig nach Aufhebung des Regiebetriebes).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1182)

Berlin, den 11. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1924, der Ausnahmetarif 15 a für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei wieder eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1184)

Berlin, den 12. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1924 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 14 (Erdöl, roh, unverarbeitet) und 54 (Erdölrückstände) unter Aufhebung des besonderen Frachtsatzzeigers im Ausnahmetarif 14 auf die Sätze der Hauptklasse D des vom 1. Oktober 1924 ab gültigen Frachtsatzzeigers (Heft C I a) ermäßigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1924. (1171)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Am 15. Oktober 1924 erscheint der Nachtrag 3. Er enthält auf 40 Seiten zahlreiche Änderungen und Ergänzungen. Preis des Nachtrags: 100 Goldpfennig für ein Stück.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1924. (1170)
Reichsbahndirektion.

Nottarif Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 tritt die Brohltal-Eisenbahn dem Nottarif bei. (1181)

Berlin, den 11. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) vom 1. 10. 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924: Nachtragung der fehlenden Empfangsstationen Bayreuth Hbf., Dieburg, Groß Umstadt und Rehau im A. T. 38.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. Oktober 1924. (1163)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für neue eiserne Fässer von Kreuztal nach Emmerich-Grenze zur Ausfuhr nach Holland.

Die Gültigkeit des vorstehend genannten Ausnahmetarifs wird bis zum 31. Oktober 1924 verlängert.

Köln, den 4. Oktober 1924. (1168)
Reichsbahndirektion.

Die derzeitigen Gütertarife Basel Bad. Bf.-Schweiz, Waldshut usw.-Schweiz, sowie Beringen Reichsb.-, Neuhausen Reichsb. usw.-Schweiz und der Anhang zu den Gütertarifen Basel Bad. Bf. usw.-Schweiz werden auf den 31. Dezember 1924 gekündigt. Ihre Neuaufstellung und Neuberechnung ist vorgesehen. (1161)

Karlsruhe, den 7. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1924: Ausdehnung des A. T. 31 auf Baumwolle chinesischer Herkunft; Aufnahme von Kohlfurt in den A. T. 33 a (Porzellan); Katzhütte in den A. T. 49 (Glas); Wommelshausen in den A. T. 53 (Fluß- und Schwerspat) und Detmold in den A. T. 60 (Türen aus Holz usw.). Einführung von 10-t-Sätzen und Aufnahme noch im Regiebetriebe gelegener Stationen in den A. T. 59 (Lithopone usw.).

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. Oktober 1924. (1162)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Im Ausnahmetarif 43 sind einige Berichtigungen vorzunehmen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Oktober 1924. (1167)
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 30 für bestimmte Güter der Klassen A—D, Verkehr Niederlande-Polen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1924 tritt bis auf Widerruf der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif für bestimmte Güter der Klassen A—D in Kraft. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. Besondere Vergünstigungen werden im Rückvergütungswege bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen (400 t bis 1000 t innerhalb 30 Tagen) gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung des Tarifs, sowie die Bestimmungen über die Frachtberechnung und Frachterhebung sind dem Tarifheft zu entnehmen. Der Tarif kann zum Preise von 20 Goldpfennig von dem Drucksachenlager der Reichsbahndirektion Köln bezogen werden.

Köln, den 7. Oktober 1924. (1164)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II Ausnahmetarif 6 u (Tfv. 404).

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1924 wird der Tarif neu ausgegeben. Er enthält im wesentlichen die bisher im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen sowie Frachtermäßigungen und einige geringfügige Erhöhungen. Ferner sind die Versandstationen Gustavsburg, Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Mainz Hafen und Worms Hafen mit Gültigkeit vom Tage der Aufhebung des Regiebetriebes aufgenommen. Die Durchführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

Köln, den 7. Oktober 1924. (1165)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Ungarn. Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Südslawien.

Am 6. Oktober wurde der Verkehr über die tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen Č o p und Z a h o n y aufgenommen. Im Tarif und in der Dienstanweisung sind die Zeichen „**“ und die zugehörigen Fußanmerkungen zu streichen. Die Güterübergabe und -übernahme erfolgt in der Gemeinschaftsstation Čop.

München, den 7. Oktober 1924. (1175)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. Durchfuhrausnahmetarif D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze.

Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Änderungen durchzuführen:

1. Das Warenverzeichnis ist durch Aufnahme nachstehender Güterarten zu erweitern:

A b t e i l u n g I (G ü t e r d e r d e u t s c h e n T a r i f k l a s s e A): H a s e n f e l l e, rohe, S t r a ß e n b a h n w a g e n.

A b t e i l u n g II (G ü t e r d e r d e u t s c h e n T a r i f k l a s s e B): H o l z w a r e n der Ziffer 2 der deutschen Tarifklasse B, L e i n ö l.

A b t e i l u n g III (G ü t e r d e r d e u t s c h e n T a r i f k l a s s e C): G e t r e i d e (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen; ferner Hülsenfrüchte, und zwar Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen und Wicken), H o l z w a r e n der Ziffern 7, 11 und 20 der deutschen Tarifklasse C, S t e i n - u n d K e r n o b s t, frisches, S t r a ß e n b a h n w a g e n.

2. Der Eingang der Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen ist wie folgt abzuändern:

„1. Der Ausnahmetarif gilt bei der Aufgabe der Sendungen als Frachtgut oder als Eilgut in Wagenladungen, als Eilgut jedoch nur, wenn die Güter der deutschen Tarifklasse II e (ermäßigtes Eilgut) angehören, und zwar:“

München, den 5. Oktober 1924. (1166)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

1. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 81 für den Holzverkehr Österreich-Schweiz. 2. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 83 für den Holzverkehr Österreich-Frankreich. 3. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85 für den Holzverkehr Österreich-Niederlande. 4. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 87 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz. 5. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 89 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Frankreich. 6. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 91 für den Holzverkehr Österreich und Tschechoslowakei-Rhein- und Mainumschlagplätze.

Durch die allgemeine Tarifermäßigung von 10 v. H. ab 18. September und die Einführung der innerdeutschen Holzausnahmetarife 1 und 1 a vom 22. September werden die Frachtsätze der Durchfuhrausnahmetarife für Holz teilweise unterboten, so daß in vielen Fällen die zur Erlangung der Rückvergütungen dieser Tarife erforderlichen Mindestmengen von 1000 t bzw. 1500 t von den Verfrachtern nicht mehr aufgebracht werden können. Die Rückvergütung f ü r d i e n a c h d e n D u r c h f u h r t a r i f e n b e f ö r d e r t e n M e n g e n wird daher bis auf weiteres auch dann gewährt, wenn unter Hinzurechnung der nach gleichen oder niedrigeren Sätzen des Normaltarifes oder der Ausnahmetarife 1 und 1 a abgefertigten — bisher unter die Durchfuhrausnahmetarife fallenden — Holzsendungen die in den Anwendungsbedingungen letztgenannter Tarife vorgeschriebene Mindestversandmenge nachgewiesen wird.

München, den 7. Oktober 1924. (1177)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn,
Gruppe Bayern.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif. D. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). E. Polnischoberschlesisch - Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland. F. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschland (Passau) unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. G. Polnischoberschlesisch - Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Das Tarifprovisorium vom 22. November 1923 wird im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Kattowitz bis zum 31. Oktober 1924 verlängert. Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter A genannten Tarifs ist erteilt.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr lfd. Nr. 2071/23 und lfd. Nr. 1465/24.

Oppeln, den 11. Oktober 1924. (1180)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Čsl. Donau-Umschlagsverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtermäßigung.

Mit Gültigkeit vom 3. Oktober 1924 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1924 sind bezüglich des Eisenbahndurchlaufes im genannten Verkehr in der Richtung Schiff-Bahn ermäßigte Eisenbahnfrachtsätze für

Obst, gedörrtes der Pos. 0 — 43 — b*),
Pflaumenmus der Pos. P — 32*),
Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 0—2*),
Nüsse der Pos. 0 — 38*)

von der Station B r a t i s l a v a dunajske nabrežie nach O d e r b e r g (Bohumin) Č. S. D., sowie nach den Umschlagplätzen Tetschen (Dečin), Laube (Loubi) und Rosawitz (Rozbělesy) in Kraft getreten.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

*) der G. K. des čsl. Eisenbahngütertarifes Teil I, Abt. B.

Wien, am 7. Oktober 1924. (1169)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteil. Verwaltungen.

Čechoslov. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtermäßigung.

Mit Gültigkeit vom 3. Oktober 1924 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1924, sind bezüglich des Eisenbahndurchlaufes im genannten Verkehre in der Richtung Bahn-Schiff ermäßigte Eisenbahnfrachtsätze für Cellulose der Pos. D-24-a (der Güterklassifikation des čechoslov. Eisenbahngütertarifes Teil I, Abt. B) von der Station Turčiansky Svätý Martin nach Nové Komárno in Kraft getreten.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Wien, am 6. Oktober 1924. (1179)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 43. | Berlin, den 23. Oktober 1924. | LXIV. Jahrgang

Inhalt:

Das 50jährige Jubiläum des Weltpostvereins.

Von Postinspektor **Paul W. Liebe.**

In der Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts bildet die Gründung des Weltpostvereins einen bedeutenden Abschnitt. Am 9. Oktober vollendete sich ein halbes Jahrhundert seit dem Tage, an dem in den Mauern der alten eidgenössischen Bundesstadt Bern der „Allgemeine Postverein“ ins Leben gerufen wurde, der für die Welt die Posteinheit schuf und damit den Kulturvölkern der Erde mächtigen Antrieb gab für einen neuen Aufschwung in ihren gegenseitigen Beziehungen. Im Jahre 1878, auf dem Kongreß in Paris, wurde auf Antrag des spanischen Delegierten der Name „Weltpostverein“ angenommen. Bei der hohen Bedeutung des Weltpostvereins für das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben der Völker verlohnt es sich wohl, einen Rückblick auf seine Entstehung und seine geschichtliche Entwicklung zu werfen.

Im Jahre der Gründung noch auf 22 Teilnehmer, nämlich die Länder Europas, Ägypten und die Vereinigten Staaten von Amerika beschränkt, hat sich der Weltpostverein in rascher Folge über den ganzen Erdball hin ausgedehnt. Heute sind in ihm sämtliche Staaten und Länder der Erde, die ein geordnetes Postwesen besitzen, vereinigt. Die wenigen Gebiete, die ihm noch fernstehen, sind doch insofern mit ihm verbunden, als sich der Postverkehr mit ihnen durch Vermittelung der einen oder der anderen Vereinsverwaltung in engster Anlehnung an die Weltpostvereinsvorschriften abwickelt. Kurz, der gesamte internationale Postverkehr steht unter dem Einfluß des Weltpostvereins.

Die Gründung des Weltpostvereins ist das unvergängliche Verdienst des Generalpostmeisters, späteren Staatssekretärs Dr. Heinrich von Stephan. Heute erscheint uns das Wirken dieser großen, Völker einigenden Verkehrsgemeinschaft etwas Selbstverständliches, gewiß ein Beweis dafür, wie sehr dieses weltumfassende Werk, dem kaum ein anderes an die Seite zu stellen ist, den Bedürfnissen der Zeit entspricht. Will man recht verstehen, was die Gründung des Weltpostvereins in verkehrspolitischer Hinsicht bedeutete, so muß man sich die Verhältnisse, wie sie vorher bestanden, ins Gedächtnis zurückrufen.

Lange hatte der Verkehr unter der Vielgestaltigkeit der Einrichtungen der verschiedenen Postverwaltungen, der damit zusammenhängenden Umständlichkeit der Versendungsbedingungen und am meisten durch die Schranken gelitten, die unübersichtliche und hohe Tarife der Beförderung von Land zu Land entgegenstellten. Wie buntscheckig, zersplittert und für das Publikum in allen Formen lästig die Posteinrichtungen in der damaligen Zeit gewesen sind, erhellt schon aus der Tatsache, daß noch 1810 fünfzig selbständige Postverwaltungen in Deutschland bestanden. Schon in früher Zeit, als das Postwesen die ersten Anfänge der Entwicklung zeigte, hatte sich das Bedürfnis geltend gemacht, Übereinkommen zu einem gewissen Zusammenschluß im Postverkehr zu treffen. Diese Vereinbarungen beschränkten sich aber stets auf die nächstliegenden Staaten, die wieder für sich die Übermittlung der Sendungen nach den weiter angrenzenden Nachbargebieten übernahmen. Der Abschluß eines Postvertrags war damals eine schwierige Sache, denn jedes Land war bestrebt, sich seine Leistungen möglichst hoch bezahlen zu lassen, wie denn überhaupt fiskalische Interessen eine Hauptrolle spielten. So kam es, daß die Postgebühren außerordentlich hoch und überdies je nach dem Leitweg der Sendungen verschieden waren. Unklarheit und Unsicherheit waren die Zeichen des damaligen Beförderungswesens.

Die Berechnung des Portos für einen Auslandsbrief war nicht ganz einfach, denn hinsichtlich der Taxierungsgrundsätze, Gewichtsstufen und Gewichtsgrenzen herrschte keinerlei Einheit-

lichkeit. Es genügt, daran zu erinnern, daß die Zahl der damaligen Taxsätze in Deutschland allein für Briefsendungen auf zweitausend zu schätzen ist, und daß ein einheitliches Münz-, Maß- und Gewichtssystem in Deutschland fehlte. Dabei war der Postaustausch denkbar umständlich, weil über jede Briefsendung mit der nächstfolgenden Verwaltung abgerechnet werden mußte.

Der mit dem Aufkommen der Eisenbahnen, Dampfschiffe und des Telegraphen immer mehr aufblühende Handel und Verkehr förderten die Erkenntnis für die Notwendigkeit einer Verallgemeinerung der zahlreichen Abkommen. Ereignisse verschiedener Art trugen dazu bei, den Gedanken an eine internationale Postverkehrsgemeinschaft entstehen zu lassen. Die britische Portoreform vom Jahre 1840, ein Verdienst Rowland Hills, beseitigte mit einem Schlage den bis dahin gültigen verwickelten Stufentarif für Briefsendungen und ersetzte ihn durch einen billigen Einheitstarif: Einen Penny für den einfachen bis eine halbe Unze (= 14,17 g) schweren Brief nach allen Orten des Vereinigten Königreichs; die Entfernung spielte keine Rolle. Das war eine grundstürzende Neuerung, die England in der Folge einen ungeheuren Aufschwung des Postverkehrs brachte.

Die britische Portoreform hat bahnbrechend gewirkt. Alle anderen Länder sind nach und nach dem Vorgehen Englands gefolgt. Die völlige Umgestaltung der Inlandsbrieftaxen konnte begreiflicherweise auf die Gestaltung des Postverkehrs der Länder untereinander nicht ohne Einfluß bleiben. So tauchte in Deutschland der Gedanke an eine Zusammenfassung der vielen Einzelverwaltungen zu einem Ganzen auf. Als erste Frucht dieses Einheitsgedankens kam nach jahrelangem Bemühen der preußischen und österreichischen Regierung im Jahre 1850 der Deutsch-Österreichische Postverein zustande, der die Gebiete von sechzehn staatlich geschiedenen Postverwaltungen zu einem einheitlichen Postgebiet mit gemeinsamen Normen und Tarifen vereinigte. In ihm können wir mit Recht den Keim des Weltpostvereins erblicken.

Eine weitere Anregung entstand, als auf Vorschlag der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1863 Vertreter von siebenzehn Regierungen sich in Paris vereinigten zu gemeinsamen Beratungen über die den internationalen Postaustausch betreffenden Fragen und zur Herbeiführung einer Verständigung über nützliche und ausführbare Reformen. Nach schwierigen und langwierigen Verhandlungen einigte man sich zwar über einige Grundsätze, die künftig bei Abschließung von Postverträgen maßgebend sein sollten. Sie waren aber im allgemeinen von wenig erheblicher Bedeutung. In der wichtigen Frage des Postdurchgangsverkehrs und der Schaffung eines einheitlichen Briefportos wurde eine Verständigung nicht erzielt. Immerhin diente das gewonnene Material und der persönliche Meinungsaustausch unter den leitenden Vertretern des Postwesens verschiedener Länder dazu, den Boden für den Vereinsgedanken vorzubereiten.

Das war die Lage der Dinge, als Stephan den Gedanken an eine die Gesamtheit der Völker umschlingende Postgemeinschaft faßte. Schon wiederholt hatte er sich zur Lösung schwieriger Aufgaben, wie Überleitung des Thurn und Taxisschen Lehnspostwesens in preußische Verhältnisse und Gründung der Norddeutschen Bundespost, die an Stelle siebenzehn selbständiger Staatspostverwaltungen trat, als hervorragend befähigt erwiesen. In der festen Zuversicht, daß gegen zivilisatorische Ideen, wie sie sich aus den Zeitverhältnissen und den Bedürfnissen des Lebens ergaben, auf die Dauer kein Widerstand bestehen kann, verfaßte Stephan im Jahre 1868 seine „Denkschrift betreffend den allgemeinen Post-Congreß“. Diese Denkschrift enthielt im wesentlichen die Grundlagen, auf denen sechs Jahre später der Allgemeine Postvereinsvertrag sich aufbaute. Die wichtigsten Punkte aus dem Vertrage sind folgende:

1. Alle am Vertrag teilnehmenden Staaten bilden für den Briefverkehr ein einheitliches Postgebiet.

2. Für den ganzen Bereich dieses Gebietes gelten einheitliche, mäßige Portosätze.

3. Wegfall jeglicher Abrechnung über Porto und Gebühren. Jede Postverwaltung behält die in ihrem Bereich aufgekommenen Gebühren.

4. Ungehinderter Postdurchgang im ganzen Vereinsgebiet, sei es für lose Briefschaften oder in geschlossenen Briefposten.

5. Die innere Gesetzgebung jedes Landes bleibt unberührt.

Die von Stephan angestrebte Unentgeltlichkeit des Postdurchgangs ließ sich leider nicht durchsetzen und konnte auch bis heute nicht verwirklicht werden. Ein internationales geschäftsführendes Büro wurde in Bern errichtet, es ist noch heute die Zentralstelle des Vereins.

Der große weltumfassende Gedanke, der bei der Gründung leitend war, sicherte dem Verein ein rasches Wachstum. Beim Schluß des 2. Postkongresses, der 1878 in Paris stattfand, gehörten dem Weltpostverein bereits 35 Staaten aus Gebieten aller Weltteile an. Und so ist er ständig weiter gewachsen, so daß er längst sein Band um den ganzen Erdball schlingt.

Der unmittelbare Austausch der Meinungen auf den späteren Kongressen führte bald zu weiteren positiven Ergebnissen. Im Anfang auf den Briefpostdienst beschränkt, hat der Verein nach und nach auch andere Verkehrszweige in seinen Wirkungskreis einbezogen. Der Pariser Kongreß 1878 brachte den Wertbrief- und Postanweisungsdienst, die Postkonferenz vom Jahre 1880 in Paris den Paketdienst, der Lissaboner Kongreß 1885 den Postauftragsdienst und der Wiener Kongreß 1891 den Postzeitungsdienst. Auf dem Kongreß in Madrid 1920 wurde der Postüberweisungsverkehr als jüngster Dienstzweig in die Tätigkeit des Vereins aufgenommen. Zwar ist die Teilnahme an diesen besonderen Diensten dem freien Ermessen der einzelnen Verwaltungen überlassen. Gleichwohl beteiligt sich bereits die größte Zahl der Länder auch an den Nebendiensten. Der volkswirtschaftliche Wert dieser ausgedehnten Einrichtungen ist außerordentlich und macht sich von Jahr zu Jahr mehr bemerkbar.

Manche große Aufgabe bleibt allerdings noch zu lösen und vielfach haben Wünsche, die nicht erfüllbar waren, zurückgestellt werden müssen. Es seien hierbei nur die Propagierung des Weltpennyportos und der Gedanke der Einführung einer Weltpostmarke erwähnt. Ferner harrt die Durchgangsgebührenfrage seit langem einer befriedigenden Lösung. In den wichtigsten Fragen ist aber bisher immer, wenn auch manchmal erst nach langen Bemühungen, die notwendige Übereinstimmung unter den Gliedern des Weltpostvereins erzielt worden.

Durch den Weltkrieg erlitt der Weltpostverein zwar eine schwere Erschütterung, doch wurde sogleich nach Eintritt der Waffenruhe die Einberufung eines Kongresses eingeleitet, um die zerrissenen Bande zwischen den Völkern wieder neu zu knüpfen. Auf dem Kongreß in Madrid 1920 zeigte sich der Verein in alter Geschlossenheit und bereit, an seinem Teile am Wiederaufbau des Weltverkehrs mitzuarbeiten.

Allen den Männern, die an dem Zustandekommen und dem Ausbau des Weltpostvereins mitgewirkt haben, gebührt dafür der lebhafteste Dank. Im Weltpostverein ist Stephan als der eigentliche Gründer stest sehr geehrt worden. Auch der kürzlich in Stockholm beendete Weltpostkongreß, der am 16. August das goldene Jubelfest der Gründung des Weltpostvereins beging, hat an Frau von Stephan ein Begrüßungstelegramm gesandt, in dem ihres Gatten wärmstens gedacht und sein Genie und seine Tatkraft gepriesen werden. Nichts aber beweist die hohe Wertschätzung, deren Stephan sich erfreute, besser, als die Gedächtnisrede, mit der der schweizerische Bundesrat Zemp auf dem Kongreß zur Feier des 25jährigen Bestehens des großen Mannes gedachte: „Dr. von Stephan gebührt unbestreitbar der bleibende Ruhm, den Weltpostverein gegründet und dadurch sich nicht nur um sein deutsches Vaterland, sondern um das wirtschaftliche und kulturelle Wohl der ganzen Menschheit im höchsten Maße verdient gemacht zu haben.“

Die Lochkarte zur Ermittelung der Wagenachskilometer und zur Überwachung des Betriebsdienstes.

Von Finanzrat **Gaier, Berlin.**

Die Güterwagenachskilometer bildeten im ehemaligen Deutschen Staatsbahnwagenverband die Grundlage für die Abrechnung unter den Verbandsmitgliedern. Jedes Güterwagenachskilometer wurde mit etwa 1 Pfennig angerechnet. Bald zeigte es sich, daß das alte Verfahren zur Ermittelung der Achskilometer nicht zuverlässig genug war. Auf der Suche nach einem anderen besseren Verfahren wurde im Jahre 1911 auch die Verwendung der Lochkartenmaschinen erwogen.

Das Lochkartenverfahren ist in dieser Zeitung schon wiederholt behandelt, erstmals im Jahre 1899, Seite 533, dann 1912, Seite 195 und 211, ferner 1923, Seite 380, und erst kürzlich im Jahrgang 1924, Seite 202.

Die Prüfung der Frage, ob die Achskilometer mit Lochkarten ermittelt werden können, fiel im Jahre 1911 durchaus günstig aus. Hinderlich war nur der Umstand, daß die Lochkartenmaschinen nur vermietet wurden.

Inzwischen haben die Lochkartenmaschinen in Deutschland immer mehr Eingang gefunden; außer den Hollerith-Maschinen sind noch die Powers-Maschinen auf den Markt gekommen, die nicht vermietet, sondern nur verkauft werden. Die Deutsche Reichsbahn hat das Lochkartenverfahren im Jahre 1923 im Eisenbahnzentralamt eingeführt zur Abrechnung der Dienstkohlen, der Lieferverträge und der Gehälter. Vom 1. Oktober 1924 an werden die Wagenmieten mit fremden Bahnen ebenfalls mit Lochkarten abgerechnet. Zu diesen Rechenarbeiten werden Powers-Maschinen verwendet.

Versuche zur Ermittelung der Achskilometer mit Lochkarten wurden von der Reichsbahndirektion München auf ihren Strecken München-Mühldorf und Mühldorf-Simbach in der Zeit vom 17. März 1924 bis 22. Juni 1924 ausgeführt. Die Versuche sind gelungen. Größere Versuche sollen demnächst von den Direktionen Berlin, Elberfeld und Dresden in ihrem ganzen Direktionsbezirk angestellt werden.

Die Lochkarte zur Ermittelung der Achskilometer ist auch zur Überwachung des Betriebsdienstes verwertbar. Ich möchte daher ihre Behandlung im Außendienst und ihre Bearbeitung mit den Lochkartenmaschinen näher erläutern.

I.

Bild 1 zeigt die Lochkarte; sie ersetzt den bisherigen Achskilometernachweis, den der Zugführer zu führen und auszurechnen hatte (Vervielfältigung der Achsenzahlen mit den Kilometerzahlen = Achskilometer und Zusammenzählen der Achskilometer). Der Zugführer trägt in die Lochkarte oben im Kopf ein:

1. Zugnummer,
2. Gepäck-, Post- und Personenwagenachsen, eigene und fremde zusammen,
3. Woche (1—53, mit dem ersten Sonntag eines Jahres beginnt die erste Woche, die vorhergehenden Tage des Jahres zählen zur letzten Woche des abgelaufenen Jahres),
4. Tag (Sonntag bis Sonnabend = 1—7),
5. leere Güterwagenachsen der Deutschen Reichsbahn,
6. Reichsbahndirektion (Altona = 01, Augsburg = 02 usw. bis Würzburg = 31),
7. Betriebsart (Dampflokomotiven = 1, Dampfwagen = 2, elektrische Lokomotiven = 3 usw.),
8. beladene Güterwagenachsen der Deutschen Reichsbahn,
9. leere fremde Güterwagenachsen (die Achskilometer der fremden Güterwagen werden seit Aufhebung der Laufmiete im internationalen Wagenverkehr am 1. Jan. 1922 nach der Zahl der Mietetage geschätzt; sie können mit der Lochkarte genau ermittelt werden),
10. beladene fremde Güterwagenachsen,
11. Zuggattung (Schnellzüge = 1, Eilzüge = 2, Personenzüge = 3 usw.),
12. Strecke (alle Reichsbahnstrecken erhalten eine dreistellige Nummer, getrennt nach Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen und nach der Richtung. Die Richtung wird mit ungerader und gerader Nummer bezeichnet, und zwar die Lastrichtung in der Regel mit der ungeraden Nummer, z. B. 233 und die Gegenrichtung mit der geraden Nummer 234. Die Hauptbahnen gehen von 001 bis 598, die Nebenbahnen von 601 bis 898 und die Schmalspurbahnen von 901—998),
13. Kilometer (von der Zugausgangsstation bis zur Zugendstation oder, wenn die Achsen unterwegs wechseln, von der Zugausgangsstation bis zur ersten Achswechselstation, von der ersten Achswechselstation bis zur zweiten Achswechselstation usw.),
14. Achswechselstation (die erste Station jeder Strecke mit ungerader Nummer erhält die Nummer 1, die zweite Station die Nummer 2 usw.),
15. Bruttotonnen (die Bruttotonnen werden bisher für die Statistik in der Weise gewonnen, daß den Nettotonnen, die von den Verkehrskontrollen berechnet werden, das durchschnittliche Eigengewicht der Güterwagen zugeschlagen wird).

Die Einteilung 1—15 ist bedingt durch die Einteilung der Zählwerke in der Powers-Schreib- und -Rechenmaschine.

II.

Für jede Strecke und jeden Streckenabschnitt, die ohne Achswechsel durchfahren werden, stellt der Zugführer eine Lochkarte aus. Wechselt ein Zug der Strecke A—F auf den Stationen C und E die Achsenzahl, so ist je eine Lochkarte für die Streckenabschnitte A—C, C—E und E—F auszustellen. Die Zahl der Kilometer für die einzelnen Streckenabschnitte wird der Kilometertafel entnommen, die schon bisher für jeden Direktionsbezirk an die Zugführer ausgegeben wurde. In diese Kilometertafel können auch die Nummern der Strecken und der Achswechselstationen aufgenommen werden.

Der Zugführer gibt die von ihm ausgefüllten Lochkarten ohne jede Berechnung mit dem Fahrbericht an die Zugendstation ab. Die Station prüft die Einträge des Zugführers und locht die handschriftlichen Zahlen mit der Lochmaschine in die Karten. Für die Lochung gilt die Spaltenteilung am unteren Rand der Karte. Diese ist gegen die obere, für den Zugführer gültige Spaltenteilung wegen der Eigenart der Lochmaschine versetzt. Bei der Lochung wird mit Spalte 1 Zuggattung begonnen. In Spalte 1 Feld 1 wird gelocht, was der Zugführer oben in Feld 1 „Zugg" eingeschrieben hat, in Spalte 2 Feld 2—4 wird gelocht, was der Zugführer oben in Feld 2—4 „Strecke" eingeschrieben hat usw. Bild 1 zeigt die vom Zugführer ausgefüllte und von der Station gelochte Karte.

Die gelochten Karten werden von der Zugendstation wöchentlich gesammelt und an die Stelle gesandt, wo die Lochkartenmaschinen aufgestellt sind. Die Karten der Versuchsstrecken München-Mühldorf und Mühldorf-Simbach wurden, da die Reichsbahndirektion München vorerst noch keine eigenen Maschinen besitzt, mit den im Eisenbahnzentralamt aufgestellten Powers-Maschinen bearbeitet. Künftig dürfte jede Direktion mit Lochkartenmaschinen ausgerüstet werden.

III.

In der Direktion werden die Lochkarten mit der Sortiermaschine zuerst für die Betriebsleistungsübersicht zur Überwachung des Betriebsdienstes geordnet. Die Sortiermaschine legt die Lochkarten genau nach Zuggattung, Strecke, Achswechselstation, Zugnummer, Woche, Tag, Direktion und Betriebsart. Mit den so geordneten Lochkarten wird auf der Schreib- und Rechenmaschine (Tabelliermaschine) die Betriebsleistungsübersicht Bild 2 gefertigt.

Die Übersicht, Bild 2, wird in der Maschinenstelle zuerst zur Prüfung der Lochung benutzt. Die Summe der Kilometer der einzelnen Streckenabschnitte muß immer gleich sein der Entfernung der Strecke Mühldorf-München Hbf. = 84 km. Stimmen die Zahlen nicht überein, so sind entweder falsche Kilometer gelocht oder der Zugführer hat eine Lochkarte zu viel oder zu wenig ausgestellt.

Für jeden Zug muß täglich eine Lochkarte mit der Achswechselstation 15 = Mühldorf vorhanden sein, da alle Züge von Mühldorf ausgehen. Ist dies nicht der Fall, so ist eine falsche Achswechselstation gelocht oder es fehlt eine Lochkarte.

Die Zahlen der Bruttotonnen dürfen nicht auffallend voneinander abweichen, z. B. 1204 Bruttotonnen oder 884 Bruttotonnen wären sofort als Fehler zu erkennen, da Personenzüge so große Lasten nicht führen. Das gleiche gilt für die Zahlen der Wagenachsen.

Die Tage müssen bei Personenzügen in der Regel von 1—7 gehen. Fehlende Tage zeigen sofort das Fehlen einer Lochkarte an.

Die Übersicht, Bild 2, schafft eine sogenannte zwangsläufige Kontrolle, ein Vorzug des Lochkartenverfahrens, den die Rechner und Rechnungsrevisoren der Reichsbahn bei den mit Lochkarten gefertigten Abrechnungsarbeiten noch ganz besonders schätzen lernen werden.

IV.

Bild 2 bildet sodann eine übersichtliche Darstellung der Betriebsleistungen einer bestimmten Strecke in einer bestimmten Woche und in einer bestimmten Richtung. Betriebsleiter, Maschinen- und Beförderungsdezernent vermögen auf Grund dieser Übersicht festzustellen, mit welchen Lasten und mit wievielen Achsen die Züge gefahren sind, wo die Züge ihre Achsen und Belastungen gewechselt haben, ob die Fahrpläne sich den Ver-

kehrsverhältnissen anpassen, ob Bedarfszüge notwendig oder überflüssig sind, welche Maschinenkräfte erforderlich sind, ob die Maschinendiensteinteilung zweckmäßig ist, ob die Züge paarig verkehren, wo Leerwagen befördert werden, ob fremde Wagen leer heimlaufen usw.

Selbst den im Reichsverkehrsblatt 1921, Seite 429, vorgeschriebenen Belastungsnachweis vermag die Lochkarte zu liefern. Die Sortiermaschine holt alle Lochkarten mit der Achswechselstation 15 = Mühldorf heraus und ordnet sie nach Zuggattung, Zugnummer und Tagen. Die Schreib- und Rechenmaschine fertigt mit diesen Karten den Belastungsnachweis für den Bahnhof Mühldorf, Bild 3. Darin fehlen nur noch die Lokomotivgattung und die zurückgebliebenen Achsen. Diese Angaben können in die Lochkarte noch aufgenommen werden, so daß die Bahnhöfe die Belastungsnachweise nicht mehr zu führen hätten.

V.

Für die Reichsstatistik sind zu ermitteln: die Zugkilometer, die Achskilometer der eigenen und fremden Güterwagen, je besonders, die Achskilometer der eigenen und fremden (zusammen) Gepäck-, Post- und Personenwagen und die Bruttotonnenkilometer, getrennt nach Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen, Betriebsart und Zuggattung. Die Lochkarte ermöglicht auch die Ermittlung der Leistungen nach Wochen, Direktionen und Strecken, und zwar in beiden Richtungen.

VI.

Zur Ermittlung der Achs- und Bruttotonnen-Kilometer wird die in dieser Zeitung 1912, Seite 211, beschriebene summarische Multiplikation angewendet. Die Lochkarten werden mit der Sortiermaschine nach den Kilometern geordnet, und zwar zunächst nach den Einern. Alle Karten mit einer 0 in der Einerstelle werden von der Sortiermaschine zusammengelegt, sodann alle Karten mit einer 1, mit einer 2, mit einer 3 usw. bis 9. Die so geordneten Karten liefern mit Hilfe der Schreib- und Rechenmaschine (Tabelliermaschine) den oberen Teil der Übersicht, Bild 4.

Darauf werden die Lochkarten mit der Sortiermaschine nach den Zehnern geordnet, so daß alle Karten mit einer 1 in der Zehnerstelle, sodann alle Karten mit einer 2, mit einer 3 usw. bis 9 zusammengelegt werden. Die so geordneten Karten liefern den unteren Teil der Übersicht, Bild 4.

Zur Ersparung von Papier und zur besseren Übersichtlichkeit wird die Schreib- und Rechenmaschine so eingestellt, daß sie nicht, wie im Bild 4, den Inhalt jeder Lochkarte wiedergibt, sondern nur die Summen der Kilometer, und die Summen der Bruttotonnen und der Achsen schreibt, die die gleiche Kilometerzahl durchlaufen haben, Bild 5.

Die Zugkilometer werden auf der Übersicht, Bild 5, durch Zusammenzählen der Kilometersummen in dem oberen Teil der Übersicht ermittelt. Im oberen Teil sind alle Lochkarten aufgenommen, während im unteren Teil die Lochkarten mit einstelligen Kilometerzahlen, z. B. mit 5 km, fehlen. Bild 4 zeigt deutlich, daß der untere Teil, wo die Kilometer nach Zehnern geordnet sind, weniger Karten enthält als der obere Teil.

Das Vervielfachen der Summen der Bruttotonnen und der Summen der Achsen mit der zugehörigen Kilometerzahl (die summarische Multiplikation) wird mit Rechenmaschinen ausgeführt. Verwendbar sind die 13stellige, elektrisch angetriebene Mercedes-Euklid von den Mercedes-Büromaschinenwerken in Berlin und die 20stellige Trinks-Triplex mit Handbetrieb von Grimme, Natalis & Cie. in Braunschweig. Beide Maschinen sind in der Lage, mehrere 3- bis 4stellige Zahlen gleichzeitig mit derselben Zahl zu vervielfachen und zugleich auch die Ergebnisse zusammenzuzählen.

Zuerst werden vom Bild 5 die Bruttotonnen, die Gepäck- und Postwagenachsen nacheinander mit 1, 4, 5 usw. bis 9 und dann mit 10, 20 usw. bis 80 vervielfacht und die Ergebnisse (Bruttotonnen- und Achskilometer) zusammengezählt. Die Maschinen vervielfachen und zählen zusammen, immer getrennt nach Bruttotonnenkilometer, Gepäckwagenachskilometer und Postwagenachskilometer. Am Ende zeigen sie folgende Summen an: 387 644 Bruttotonnenkilometer, 5544 Gepäckwagenachskilometer und 2352 Postwagenachskilometer. Diese Zahlen werden handschriftlich in die Übersicht, Bild 5, übertragen. Die mit den Rechenmaschinen gerechneten und von Hand in die Übersichten eingetragenen Zahlen sind in den Bildern schräg gedruckt.

Hiernach werden die Personenwagen- und die beladenen Güterwagenachskilometer in gleicher Weise berechnet. Dabei ergeben sich die Summen 45 133 und 7728.

Die Ergebnisse jeder Strecke eines Direktionsbezirks werden auf Lochkarten übertragen und mit der Schreib- und Rechenmaschine von Powers zusammengezählt. Daraus ergeben sich die Zusammenstellungen nach Strecken und Zuggattungen, Bild 6, die in ihren Endsummen übereinstimmen müssen.

VII.

Die Aufnahmefähigkeit der Lochkarte ist im allgemeinen beschränkt auf 45 Ziffern, die in die 45 Felder gelocht werden. Die Powers-Maschinen lassen in einzelnen Feldern der Karte auch 2 Lochungen zu (sogenannte Überlochung), so daß die Aufnahmefähigkeit bis auf 52 Ziffern, also 7 mehr, gesteigert werden kann. In der Lochkarte, Bild 1, sind 2 Felder, 29 und 36, nicht ausgenützt. Es würden somit noch 9 weitere Ziffern auf die Karte gelocht werden können. Diese wären für die Angabe der Lokomotivgattung und der zurückgebliebenen Achsen im Belastungsnachweis (s. oben IV Abs. 2) zu verwenden, wenn nicht zuvor die Leistungen des Zugpersonals (Personalverbrauch) ermittelt werden wollen, und zwar getrennt nach Zugführer, Schaffner und Hilfsschaffner, und diese wieder getrennt nach Dienst, Krankheit und Urlaub. Die Dienstleistungen würden für jede Klasse nach Kilometern ermittelt werden.

Diese Möglichkeiten wecken alsbald den weiteren Wunsch, auch die Leistungen der einzelnen Lokomotiven und den Betriebsstoffverbrauch (Kohlen, Öle usw.) der einzelnen Lokomotiven im Zusammenhang mit den Zugleistungen zu ermitteln. Dazu reicht aber die heutige Lochkarte mit ihren 45 Feldern noch nicht aus. Früher oder später muß die Lochkarte mit 70 oder 90 Feldern kommen. Sie erst wird alle die Zahlen aufnehmen, die zur Berechnung aller Zugleistungen und zur Berechnung des dazu erforderlichen Aufwandes notwendig sind. Sie wird die ganze Betriebskostenermittlung der Reichsbahn wesentlich vereinfachen und verbilligen und, was das wertvollste ist, genauer und schneller liefern.

Bild 1

Betriebsleistung der Strecke Mühldorf—München Hbf = 84 km — Bild 2

Zuggattung	Strecke	km	Achswechselstation	Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck-wagen	Achsen Post-wagen	Achsen Personen-wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RB D	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	Achsen fremde Güterwg leer	Achsen fremde Güterwg belad
3	200	9	3	204	938	003	4	21	18	1		20	1	4		
3	200	75	15	221	938	003	4	21	18	1		20	1	6		
3	200	9	3	200	938	003	4	21	18	2		20	1	2		
3	200	75	15	215	938	003	4	21	18	2		20	1	4		
3	200	9	3	198	938	003	4	21	18	3		20	1	2		
3	200	75	15	212	938	003	4	21	18	3		20	1	4		
3	200	5	2	227	938	003	4	21	18	4		20	1	6		
3	200	4	3	241	938	003	4	21	18	4		20	1	8		
3	200	75	15	228	938	003	4	21	18	4		20	1	6		
3	200	9	3	196	938	003	4	21	18	5		20	1	2		
3	200	75	15	209	938	003	4	21	18	5		20	1	5		
3	200	5	2	238	938	003	4	23	18	6		20	1	6		
3	200	36	9	291	938	003	4	23	18	6		20	1	16		
3	200	15	11	286	938	003	4	23	18	6		20	1	14		
3	200	7	12	274	938	003	4	23	18	6		20	1	12		
3	200	21	15	261	938	003	4	23	18	6		20	1	10		
3	200	9	3	281	938	003	4	31	18	7		20	1	6		
3	200	75	15	284	938	003	4	31	18	7		20	1	7		
3	200	5	2	384	940	006		51	18	1		20	1	2		
3	200	79	15	368	940	006		51	18	1		20	1	2		
3	200	5	2	212	940	003		29	18	2		20	1	4		
3	200	4	3	205	940	003		24	18	2		20	1	6		
3	200	75	15	192	940	003		24	18	2		20	1	4		
3	200	9	3	170	940	003		21	18	3		20	1	4		
3	200	75	15	160	940	003		21	18	3		20	1	2		
3	200	9	3	200	940	003		21	18	4		20	1	8		
3	200	75	15	176	940	003		21	18	4		20	1	4		
3	200	9	3	183	940	003		23	18	5		20	1	4		
3	200	75	15	171	940	003		23	18	5		20	1	2		
3	200	5	2	233	940	003		36	18	6		20	1	2		
3	200	38	9	248	940	003		36	18	6		20	1	4		
3	200	41	15	233	940	003		36	18	6		20	1	2		
3	200	84	15	160	940	003		21	18	7		20	1	2		
3	200	15	4	280	942	003		36	18	1		20	1	4		
3	200	69	15	250	942	003		36	18	1		20	1			
3	200	5	2	212	942	003		25	18	2		20	1	6		
3	200	10	4	424	942	003		25	18	2		20	1	34		
3	200	48	12	382	942	003		25	18	2		20	1	28		
3	200	8	13	353	942	003		25	18	2		20	1	24		
3	200	5	14	338	942	003		25	18	2		20	1	22		
3	200	8	15	323	942	003		25	18	2		20	1	20		
3	200	84	15	194	942	003		28	18	3		20	1			
3	200	84	15	180	942	003		23	18	4		20	1			
3	200	84	15	150	942	003		21	18	5		20	1			
3	200	9	3	190	942	003		27	18	6		20	1			
3	200	54	12	205	942	003		27	18	6		20	1	2		
3	200	21	15	190	942	003		27	18	6		20	1			
3	200	84	15	152	942	003		21	18	7		20	1			

(Bild 3 siehe S. 835)

Übersicht für die summarische Multiplikation — Bild 4

Zuggattung	Strecke	km	Achswechselstation	Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck-wagen	Achsen Post-wagen	Achsen Personen-wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RB D	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	Achsen fremde Güterwg leer	Achsen fremde Güterwg belad
		10		424		003		25						34		
		10		424		003		25						34		
		21		261		003	4	23						10		
		41		233		003		36						2		
		21		190		003		27								
		83		684		009	4	86						12		
		4		241		003	4	21						8		
		4		205		003		24						6		
		84		160		003		21						2		
		84		194		003		28								
		84		180		003		23								
		84		150		003		21								
		54		205		003		27						2		
		84		152		003		21								
		482		1487		024	4	186						18		

(Fortsetzung des Bildes 4)

Zuggattung	Strecke	km	Achswechselstation	Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck-wagen	Post-wagen	Personen-wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RBD	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	fremde Güterwg leer	belad
		75		221		003	4	21						6		
		75		215		003	4	21						4		
		75		212		003	4	21						4		
		5		227		003	4	21						6		
		75		228		003	4	21						6		
		75		209		003	4	21						5		
		5		280		003	4	23						6		
		15		286		003	4	23						14		
		75		284		003	4	31						7		
		5		384		006		51						2		
		5		212		003		29						4		
		75		192		003		24						4		
		75		160		003		21						2		
		75		176		003		21						4		
		75		171		003		23						2		
		5		233		003		36						2		
		15		280		003		36						4		
		5		212		003		25						6		
		5		338		003		25						22		
		815		4520		060	36	494						110		
		36		291		003	4	23						16		
		36		291		003	4	23						16		
		7		274		003	4	23						12		
		7		274		003	4	23						12		
		38		248		003		36						4		
		48		382		003		25						28		
		8		353		003		25						24		
		8		323		003		25						20		
		102		1306		012		111						76		
		9		204		003	4	21						4		
		9		200		003	4	21						2		
		9		198		003	4	21						2		
		9		196		003	4	21						2		
		9		281		003	4	31						6		
		79		368		006		51						2		
		9		170		003		21						4		
		9		200		003		21						8		
		9		183		003		23						4		
		69		250		003		36								
		9		190		003		27								
		229		2440		036	20	294						34		
		10		424		003		25						34		
		15		286		003	4	23						14		
		15		280		003		36						4		
		40		990		009	4	84						52		
		21		261		003	4	23						10		
		21		190		003		27								
		42		451		006	4	50						10		
		36		291		003	4	23						16		
		38		248		003		36						4		
		74		539		006	4	59						20		
		41		233		003		36						2		
		48		382		003		25						28		
		89		615		006		61						30		
		54		205		003		27						2		
		54		205		003		27						2		
		69		250		003		36								
		69		250		003		36								
		75		221		003	4	21						6		
		75		215		003	4	21						4		
		75		212		003	4	21						4		
		75		228		003	4	21						6		
		75		209		003	4	21						5		
		75		284		003	4	31						7		
		75		192		003		24						4		
		75		160		003		21						2		
		75		176		003		21						4		
		75		171		003		23						2		
		79		368		006		51						2		
		829		2436		036	24	276						46		

(Fortsetzung des Bildes 4)

Zuggattung	Strecke	km	Achswechselstation	Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck- wagen	Post- wagen	Personen- wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RBD	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	fremde Güterwg leer	fremde Güterwg belad
		84		160		003		21						2		
		84		194		003		28								
		84		180		003		23								
		84		150		003		21								
		84		152		003		21								
		420		836		015		114						2		

Bahnhof Mühldorf — **Belastungsnachweis** — Bild 3

Zuggattung	Strecke	km	Achswechselstation	Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck- wagen	Post- wagen	Personen- wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RBD	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	fremde Güterwg leer	fremde Güterwg belad
3	200	75	15	221	938	003	4	21	18	1		20	1	6		
3	200	75	15	215	938	003	4	21	18	2		20	1	4		
3	200	75	15	212	938	003	4	21	18	3		20	1	4		
3	200	75	15	228	938	003	4	21	18	4		20	1	6		
3	200	75	15	209	938	003	4	21	18	5		20	1	5		
3	200	21	15	261	938	003	4	23	18	6		20	1	10		
3	200	75	15	284	938	003	4	31	18	7		20	1	7		
				1630		021	28	159						42		
3	200	79	15	368	940	006		51	18	1		20	1	2		
3	200	75	15	192	940	003		24	18	2		20	1	4		
3	200	75	15	160	940	003		21	18	3		20	1	2		
3	200	75	15	176	940	003		21	18	4		20	1	4		
3	200	75	15	171	940	003		23	18	5		20	1	2		
3	200	41	15	233	940	003		36	18	6		20	1	2		
3	200	84	15	160	940	003		21	18	7		20	1	2		
				1460		024		197						18		
3	200	69	15	250	942	003		36	18	1		20	1			
3	200	8	15	323	942	003		25	18	2		20	1	20		
3	200	84	15	194	942	003		28	18	3		20	1			
3	200	84	15	180	942	003		23	18	4		20	1			
3	200	84	15	150	942	003		21	18	5		20	1			
3	200	21	15	190	942	003		27	18	6		20	1			
3	200	84	15	152	942	003		21	18	7		20	1			
				1439		021		181						20		

Vereinfachte Übersicht für die summarische Multiplikation — Bild 5

Zuggattung	Strecke	km		Bruttotonnen	Zugnummer	Achsen Gepäck- wagen	Post- wagen	Personen- wagen	Woche	Tag	Achsen DR-Güterwg leer	RBD	Betriebsart	Achsen DR-Güterwg beladen	fremde Güterwg leer	fremde Güterwg belad
		10	*0*	424		003		25						34		
		83	*1*	684		009	4	86						12		
		482	*4*	1487		024	4	186						18		
		815	*5*	4520		060	36	494						110		
		36	*6*	291		003	4	23						16		
		7	*7*	274		003	4	23						12		
		102	*8*	1306		012		111						76		
		229	*9*	2440		036	20	294						34		
	Zus.	*1764*	Zugkm													
		40	*10*	990		009	4	84						52		
		42	*20*	451		006	4	50						10		
		74	*30*	539		006	4	59						20		
		89	*40*	615		006		61						30		
		54	*50*	205		003		27						2		
		69	*60*	250		003		36								
		829	*70*	2436		036	24	276						46		
		420	*80*	836		015		114						2		
				387644		*5544*	*2352*	*45133*						*7728*		

RBD München

Zusammenstellung

Bild 6

a) nach Strecken

Strecke	Zugkm	Bruttotonnenkm	Zuggattung	Achskilometer: Gepäckwagen	Postwagen	Personenwagen	DRGüterwagen leer	DRGüterwagen beladen	fremde Güterwagen leer	fremde Güterwagen beladen
199	00 672	141 540	2	02 688		18 144				
199	04 330	806 901	3	11 202	6 738	99 247		8 942		
199	00 584	314 648	7	01 314			5 840	25 494	5 694	1 314
199	00 697	280 040	8	01 540			6 090	28 108	1 742	949
	06 283	1 543 129		16 744	6 738	117 391	11 930	62 544	7 436	2 263
200	00 672	148 512	2	02 688		18 564				
200	03 835	742 421	3	09 534	5 334	92 290		11 216		20
200	00 758	556 687	7	01 850		252	1 484	43 496	2 336	6 522
200	00 554	271 984	8	01 102		219	9 452	24 678	446	1 712
	05 819	1 719 604		15 174	5 334	111 325	10 936	79 390	2 782	8 254
201	00 054	4 782	0	00 108			24	456	-	
201	01 001	187 205	3	02 886	2 028	23 088		1 674		
201	00 039	25 584	7	00 078				1 482	1 092	312
201	00 295	182 881	8	00 868		78	5 208	14 010	4 548	1 794
	01 389	400 452		03 940	2 028	23 166	5 232	17 622	5 640	2 106
202	00 074	2 904	0	00 148			652	16		
202	01 045	201 854	3	02 909	2 184	23 827	1 626	2 360		
202	00 117	88 340	7	00 234			4 056	3 728	1 638	1 638
202	00 271	169 437	8	00 542		345	5 816	6 122	1 310	7 058
	01 507	462 535		03 833	2 184	24 172	12 150	12 226	2 948	8 696
Zus:	*14 998*	*4 125 720*		*39 691*	*16 284*	*276 054*	*40 248*	*171 782*	*18 806*	*21 319*

b) nach Zuggattungen

Strecke	Zugkm	Bruttotonnenkm	Zuggattung	Gepäckwagen	Postwagen	Personenwagen	DRGüterwagen leer	DRGüterwagen beladen	fremde Güterwagen leer	fremde Güterwagen beladen
201	00 054	4 782	0	00 108			24	456		
202	00 074	2 904	0	00 148			652	16		
	00 128	7 686		00 256			676	472		
199	00 672	141 540	2	02 688		18 144				
200	00 672	148 512	2	02 688		18 564				
	01 344	290 052		05 376		36 708				
199	04 330	806 901	3	11 202	6 738	99 247		8 942		
200	03 835	742 421	3	09 534	5 334	92 290		11 216		
201	01 001	187 205	3	02 886	2 028	23 088		1 674		
202	01 045	201 854	3	02 909	2 184	23 827	1 626	2 360		20
	10 211	1 938 381		26 531	16 284	238 452	1 626	24 192		20
199	00 584	314 648	7	01 314			5 840	25 494	5 694	1 314
200	00 758	556 587	7	01 850		252	1 484	43 496	2 336	6 522
201	00 039	25 584	7	00 078				1 482	1 092	312
202	00 117	88 340	7	00 234			4 056	3 728	1 638	1 638
	01 498	985 259		03 476		252	11 380	74 200	10 760	9 786
199	00 697	280 040	8	01 540			6 090	28 108	1 742	949
200	00 554	271 984	8	01 102		219	9 452	24 678	446	1 712
201	00 295	182 881	8	00 868		78	5 208	14 010	4 548	1 794
202	00 271	169 437	8	00 542		345	5 816	6 122	1 310	7 058
	01 817	904 342		04 052		642	26 566	72 918	8 046	11 513
Zus:	*14 998*	*4 125 720*		*39 691*	*16 284*	*276 054*	*40 248*	*171 782*	*18 806*	*21 319*

Reisegeschwindigkeiten einst und jetzt.

Mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnbetriebes.

Von Ing. F. X. Saurau, Bundesbahnpräsidenten a. D.

I.

Auf steinigen Pfaden mußten die Bewohner der Urzeit ihre gefahrvollen Wanderungen unternehmen und schwere Lasten mühsam und langsam vorwärtstragen, wollten sie diese im Austauschhandel an den Nachbar bringen. Ein Fortschritt war schon die Verwendung einfacher zweirädriger Karren und die Heranziehung von Zugtieren auf holprigen Wegen, aus der sich mit der Zeit der Lastwagen und später die „Diligence", von Pferden mit Vorspännen gezogen, entwickelte. Die ständige Zunahme der Bevölkerung erforderte steigenden Güteraustausch und drängte zu häufigen Reisen und dadurch zu Verbesserungen des Wegenetzes. Schon die alten Kulturvölker hatten daher für ihren regen Wechselverkehr gute Straßenverbindungen geschaffen. Allen voran die Römer, die mit ihren vortrefflichen Anlagen bereits Weltteile miteinander verbanden und schon im Altertum ganz ansehnliche Reiseleistungen ermöglichten. Wir müssen schon hier zwischen der „Fahrgeschwindigkeit" und der „Reisegeschwindigkeit" unterscheiden. Wenn jene die in einem bestimmten Wegabschnitt erreichte Geschwindigkeit bei Außerachtlassung der Rastzeiten angibt, so sagt uns diese die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den beiden Endpunkten der Reise mit Einrechnung aller Aufenthalte in den Zwischenstationen. Beide werden in Kilometern auf die Stunde ausgelegt. Bekanntlich war Cäsar ein Freund des schnellen Reisens und hat auf seinen Kriegszügen Fahrgeschwindigkeiten von 11 km in der Stunde bei 14 Stunden täglicher Reisezeit erreicht, während Kaiser Tiberius die gewaltige Strecke von über 1100 km von Antiochia nach Konstantinopel mit einer Reisegeschwindigkeit von 8,3 km die Stunde zurückgelegt haben soll (nach Merckl).

Durch die grauen Zeiten des Mittelalters hat sich in dieser Beziehung nicht viel geändert, doch brachte das Postwesen und die fortwährende Ausgestaltung des Straßennetzes eine bedeutende Steigerung des Fremdenverkehrs und eine Erleichterung der Güter- und Briefbeförderung. Es bildeten sich auch mit der Zeit Transportgesellschaften, die sogenannten „Commercial-Güterbeförderer", mit ihren Eilwagen und Extraeilfahrten und die ersten Schiffahrtsgesellschaften zur Ausnützung der wenigen befahrbaren Flüsse. Ein Eilfrachtwagen benötigte z. B. 6 Tage und eine Postfahrt mit Personenbeförderung 2 Tage von Wien nach Salzburg, ein „Ordinari-Schiff" auf der Donau fuhr selbstverständlich noch langsamer.

Ein bedeutender Fortschritt erfolgte erst, als sich zu Anfang des vorigen Jahrhunderts aus den Bergwerksbahnen Englands die „Eiserne Straße", unsere heutige Eisenbahn, zu entwickeln begann und die mit viel Poesie umsponnene Postkutsche von der abenteuerreichen Landstraße auf den streng gebahnten Schienenweg übersiedelte. Auf den alten Pferdebahnen konnte man schon sicherer und schneller vorwärtskommen. Nach F. G. Weidmann betrug z. B. die Reisezeit in den Kaleschen unserer ersten Eisenbahn von Budweis nach dem 190 km entfernten Linz vierzehn Stunden, was gegenüber dem gewöhnlichen Postwagen einen schönen Fortschritt bedeutete.

Die gründliche, die ganze Welt revolutionierende Änderung des Verkehrswesens brachte jedoch erst die Erfindung der Lokomotive durch Georg Stephenson fast genau vor einem Jahrhundert. Erst dieser Zauberer aus „Newcastle am Tine" hat eine neue gewaltige Triebkraft, den „Dampf", in die Dienste der Menschheit gestellt und, wie der Philosoph Buckle sehr richtig sagte, „mehr getan, um die Menschen zu vereinigen, als alle Philosophen, Dichter und Propheten vor ihm seit Beginn der Welt es vermochten."

Stephenson hat bei der denkwürdigen Eröffnungsfahrt der ersten, für den öffentlichen Verkehr freigegebenen Eisenbahn von Stockton nach Darlington am 27. September 1825 mit seiner Lokomotive „Active" 450 Personen in 34 Wagen mit Geschwindigkeiten bis zu 20 km in der Stunde befördert. Vier Jahre darauf konnte er am 8. und 9. Oktober 1829 bei dem berühmten Wettbewerb um die leistungsfähigste Lokomotivkonstruktion nächst „Rainhill" auf der im Bau begriffenen Strecke zwischen Liverpool und Manchester bereits Geschwindigkeiten von über 50 km die Stunde entwickeln, womit der Sieg seiner „Rocket" (Rakete) und damit auch der Dampflokomotive überhaupt endgültig entschieden wurde. Und von nun an sehen wir bis zum Beginn des Weltkrieges die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge im steten Steigen begriffen, in den verflossenen 100 Jahren fast um ebensoviel Stundenkilometer.

Das wichtigste für das reisende Publikum, die „Reisegeschwindigkeit", mit der es befördert wird, hängt jedoch nicht allein von der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit, sondern auch von der Anzahl und Länge der Stations- und Betriebsaufenthalte ab. Da jede Erhöhung der Geschwindigkeit durch den größeren Betriebsstoffverbrauch und die stärkere Abnützung der Strecke und der Fahrbetriebsmittel die Betriebskosten steigert, trachten die Bahnen vor allem, die Aufenthalte herabzudrücken, d. h. möglichst lange aufenthaltslose Fahrten zu schaffen. Dies geht bei einzelnen Zügen so weit, daß z. B. in England und Nordamerika, wo die Konkurrenz unter den einzelnen privaten Eisenbahngesellschaften überdies anspornend wirkt, zur Vermeidung von Aufenthalten in weniger bedeutenden Stationen einzelne Wagen, die sogenannten „Slipwagen", während der Fahrt des Zuges durch die betreffenden Stationen mittelst Entkupplung der eigens konstruierten Zugvorrichtungen abgestellt werden.

Die Herabsetzung der zur Aufnahme von Kohle und Wasser nötigen Betriebsaufenthalte kann durch Aufstellung mechanischer Kohlenverladevorrichtungen und leistungsfähiger Wasserkrane, sowie durch Mitnahme besonders großer Tender mit Wasserkasten bis zu 32 Raummeter Inhalt oder, wie in England und Frankreich, mit Hilfe der Wassernahme während der Fahrt erfolgen. Die nach dem Leiter der Eisenbahnwerkstätte zu Crewe: „Rambsbotton" benannte Konstruktion besteht in längs der Strecke zumeist zwischen den Schienen auf etwa 1 km Länge angelegten, mit Wasser gefüllten und im Winter gegen Frost geschützten Wasserkanälen. In diese werden vom fahrenden Zug bewegliche Schöpfrohre getaucht, durch die das Wasser infolge der Geschwindigkeit des Zuges in den Tenderkasten gedrückt wird. Bei unseren klimatischen Verhältnissen würde sich diese Vorrichtung im Winter nicht bewähren.

Als die längsten in Europa aufenthaltslos durchfahrenen Strecken seien die von London (Paddington) nach Plymouth mit 363,6 km, also weiter als von Wien nach Prag, und in Deutschland jene von Nürnberg nach Halle mit 313,9 km Länge erwähnt. Bei uns in Österreich war es vor dem Krieg die Strecke von Wien nach Gmünd (162 km) mit Steigungen von 10 v. T. auf einer Rampenlänge von 50 km; heute ist es die 189 km lange, ebenso starke Steigungen aufweisende Strecke von Wien nach Linz. Es ist ein Verdienst der General-Direktion, in der heurigen Sommerfahrordnung dadurch eine bedeutende Verkürzung der bisherigen Reisedauer bei mehreren Schnellzügen trotz großer Schwierigkeiten erreicht zu haben. Die Züge werden mit neuen, vierfach gekuppelten Schnellzugslokomotiven geführt und haben eigens gebaute Tender für 27 Raummeter Wasserinhalt. Diese Leistung wurde während des Krieges vorübergehend nur von den Balkanzügen auf der Linie Wien-

Teschen übertroffen, welche die 460 km lange Strecke ohne Lokomotivwechsel mit einigen geringen Aufenthalten durchfahren haben. Als Kuriosum sei schließlich angeführt, daß ein Schnellzug auf der Missouri-Kansas- und Texasbahn zwischen den 1090 km entfernten Endpunkten San Antonio und Parsons durch die Einführung der Ölfeuerung und der Wasseraufnahme während der Fahrt diese ungeheure Strecke ohne Lokomotivwechsel zu bewältigen in der Lage ist. Die Southern-Pacific-Bahn führt Züge über Strecken von 860 km Länge ohne Lokomotivwechsel sogar mit Kohlenfeuerung, jedoch mit mechanischer Rostbeschickung. In Amerika ist ein Durchfahren der Lokomotive auf Strecken bis 600 km überhaupt nichts Außergewöhnliches und wird auch aus wirtschaftlichen Gründen angestrebt.

II.

In der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, dem zweiten Faktor zur Erzielung besserer Reisegeschwindigkeiten, ist England, das Mutterland der Eisenbahnen, immer, namentlich auch, was die Zahl schnellfahrender Züge anlangt, vorausgegangen. Dann kommt Deutschland und in einem gewissen Abstand Frankreich und Amerika, dieses allerdings bei einzelnen Luxuszügen mit Rekordleistungen. Die höchste erlaubte Fahrgeschwindigkeit ist in Deutschland wie vor dem Weltkrieg so auch heute bei vollgebremsten Personenzügen in der wagrechten Strecke und mit besonderer Zustimmung der Landesbehörde mit 115 km in der Stunde begrenzt, bei uns war sie vor dem Kriege 100 km, in England und Amerika besteht darüber keine besondere Vorschrift, während sie in Frankreich mit 120 km in der Stunde vorgeschrieben wurde; in Nordamerika sollen Fahrten bis 150 km Stundengeschwindigkeit vorgekommen sein. Die in diesen Ländern erreichten besten Reisegeschwindigkeiten sind entsprechend geringer und schwanken zwischen 80 und 99 km in der Stunde.

Der Weltkrieg hatte auf diesem wie auf vielen anderen technischen Gebieten nicht nur den Stillstand des bis dahin stetigen Fortschrittes gebracht, sondern in den meisten Ländern der Welt einen Rückschritt zur Folge. Weil schnelles Fahren mehr Brennstoff verschlingt, mußten wegen des Rückganges der Kohlenproduktion in den letzten Kriegs- und ersten Friedensjahren auch in kohlenreichen Staaten wie Nordamerika, England und Deutschland, von den anderen Ländern nicht zu reden, Schnellzüge eingeschränkt, Expreßzüge ganz aufgelassen und die Geschwindigkeit der verbliebenen Personenzüge verringert werden. Es sind auch bis auf den heutigen Tag die in den Friedensjahren erreichten Geschwindigkeiten selbst in England noch nicht bei allen Zügen wieder zu finden.

In Deutschland erreicht heute die größte Reisegeschwindigkeit von 88,4 Stundenkilometer der Schnellzug von München nach Nürnberg (199 km); die Franzosen führen seit kurzem einen Luxuszug von Paris nach Brüssel ohne Grenzaufenthalt durch und erreichen auf dieser 311 km langen Strecke eine Reisegeschwindigkeit von 83,2 km. Die schnellsten Züge in Amerika sind gegenwärtig die Pennsylvania- und die Reading-Expreß-Züge von Philadelphia nach Atlantic-City mit Reisegeschwindigkeiten von 90 km in der Stunde.

Bei dieser Gelegenheit muß auf ein Ruhmesblatt deutscher Technik hingewiesen werden, das ist auf die im Monat Oktober 1903 erreichten Höchstgeschwindigkeiten von über 200 Stundenkilometern auf der 123 km langen Militärbahn Marienfelde-Zossen mit elektrisch betriebenen Wagen der Firma Siemens & Halske und Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Wer erinnert sich nicht an die damals von der ganzen Welt mit Spannung verfolgten Depeschen über die von Tag zu Tag märchenhaft beschleunigten Probefahrten, als 140, 160, 200 und schließlich die bis dahin von keinem lebenden Wesen erreichte Schnelligkeit der Bewegung von 216 km in der Stunde erreicht wurde? An eine Verwertung dieses technischen Erfolges war jedoch nicht zu denken, weil sowohl die erforderliche Verstärkung der bestehenden Strecken wie die Anlage neuer Linien so riesige Summen verschlungen hätte, daß die wirtschaftliche Ausnutzung nicht gegeben gewesen wäre.

Die im nächsten Jahre auf derselben Strecke unternommenen Schnellfahrversuche mit Lokomotiven hatten das Ergebnis, daß auf Strecken mit schwerem Oberbau die im Betrieb befindlichen preußischen Schnellzugstypen ohne Gefahr noch bis zu 140 Stundenkilometern bei Aufrechterhaltung der Wirtschaftlichkeit laufen können.

Bei elektrischen Betrieben wird die Reisegeschwindigkeit begünstigt durch das raschere Anfahren, ferner durch das schnellere Befahren der Steigungen und den Entfall der Ausrüstung mit Kohle und Wasser, d. h. der Aktionsradius der elektrischen Lokomotiven wird eigentlich nicht begrenzt.

Bei den Erhöhungen der Reisegeschwindigkeiten hat die Bremsfrage stets eine große Rolle gespielt und die konstruktive Ausgestaltung der Bremsvorrichtungen, insbesondere die Einführung von durchgehenden automatischen Einrichtungen den Lokomotivführer erst zum wirklichen Beherrscher des Zuges gemacht.

Eine ähnliche Umwälzung wie die Lokomotive im Landverkehr hat die Erfindung der Dampfmaschine im Schiffsbau hervorgerufen. Ohne auf dessen Entwicklung näher einzugehen, sei nur daran erinnert, daß das erste in der Nähe von Wien erschienene Dampfschiff von den Engländern Andrews und Pritchard Ende der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts bis Preßburg donauaufwärts geführt wurde. Am 4. September 1830 eröffnete die „Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft“ ihre Fahrten vom Kaiserebersdorfer Landungsplatz nach Preßburg. Von den ersten Dampfschiffen bis zu den heutigen Ozeandampfern, den „schwimmenden Palästen“ des Norddeutschen Lloyd, die mit ihren Dampfturbinen Fahrgeschwindigkeiten von über 40 Stundenkilometern entwickeln, liegt der unendliche Fortschritt des Jahrhunderts.

Alle bisher angeführten Schnelligkeitserfolge werden heute im Luftverkehr bei Anwendung von Flugmaschinen übertroffen, bei denen man sich Geschwindigkeiten von 400 Stundenkilometern nähert. Auch der Kraftwagen hat schon mittlere Fahrgeschwindigkeiten von rund 100 Stundenkilometer und Reisegeschwindigkeiten je nach der Beschaffenheit der Straßen bis zu 50 km in der Stunde erreicht.

Der Dampflokomotive sind daher bedeutende Konkurrenten in der elektrischen Lokomotive, dem Flugzeug und dem Kraftfahrwagen erwachsen, denn der Verkehr der Zukunft wird sich immer mehr spezialisieren. Noch lange werden die Eisenbahnen und das Dampfschiff als die vollkommensten und umfassendsten Transportmittel dem Massenverkehr von Personen und Gütern dienen; der Kraftwagen, das Luftschiff und die Flugmaschine für kleinere, aber dringende Transporte Verwendung finden. Wenn die Eisenbahn an den Schienenweg gebunden ist, die Flußschiffahrt von der Jahreszeit beeinflußt wird, sind der Lastkraftwagen und das Flugzeug freizügiger auf der Erde und in den Lüften. Künftig werden die verschiedenen Transportmittel mehr als heute aufeinander angewiesen sein und schließlich zum Wohle des Volksganzen sich gegenseitig ergänzend und unterstützend ihre richtige Bestimmung finden.

Eisenbahnzufahrtstraßen.

Von Hofrat Dr. Wilhelm Kowarz.

Seit dem Zusammenbruche haben sich alle wirtschaftlichen Verhältnisse in Österreich ganz wesentlich geändert. Am durchgreifendsten und augenscheinlichsten sind aber die Änderungen gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnen. Dadurch, daß die Eisenbahnen ein selbständiger Wirtschaftskörper geworden sind, werden an sich viele Einrichtungen unter einem anderen Gesichtswinkel als früher betrachtet. Früher waren die Eisenbahnen ein Teil der Staatsverwaltung und es war schließlich keineswegs von ausschlaggebender Bedeutung, ob die Ausgaben genau nach den einzelnen Zweigen aufgeteilt wurden oder ob das Bild des Budgets etwas verschwommen war, weil ja letzten Endes doch der Staat durch Steuergelder für irgendeinen Abgang aufzukommen hatte. Anders liegen die Dinge heute. Heute sollen sich die selbständigen Wirtschaftskörper, also auch die Bundesbahnen, selbst erhalten. Da kommt es darauf an, daß die größte Genauigkeit in der Aufteilung der Kosten erfolgt und alles ausgeschieden wird, was nicht unzweifelhaft die Eisenbahnen allein oder zum Teil belastet. Aber auch die Sparsamkeit ist mehr in den Vordergrund getreten und durch die Wirtschaftsprämien ist angeregt worden, alle Bediensteten an dem schließlichen Erfolge der Eisenbahnen teilnehmen zu lassen, so daß es in jedes Angestellten Vorteil liegt, wenn gespart wird.

Diese Grundsätze müssen unter vielen anderen auch auf die Eisenbahnzufahrtstraßen angewandt werden. Vor dem Kriege hat die Erhaltung der Eisenbahnzufahrtstraßen in den seltensten Fällen besondere Schwierigkeiten gemacht, weil, mit Ausnahme der Fabrikorte, die Zufahrtstraßen ganz geringe Erhaltungskosten verursachten, die nach den österreichischen Landesgesetzen (ein einheitliches Reichsgesetz fehlt) von der Bahn, dem Lande und den beteiligten Gemeinden in der Regel zu je einem Drittel bestritten wurden.

Nach dem Kriege wurden eine große Zahl von sehr schweren Lastenautos verfügbar und von Fabriken und Unternehmungen erworben und zur Beförderung von Lasten benützt, insbesondere auch zur Beförderung von Waren zum Bahnhof auf den Eisenbahnzufahrtstraßen. So wie alle übrigen Straßen wurden aber auch diese Zufahrtstraßen durch diese ungemein schweren Wagen arg beschädigt, und während in früheren Zeiten bei den meisten Straßen eine Beschotterung mehrere Jahre ausreichte, müssen diese Straßen jetzt zumeist mehrmals in einem Jahre beschottert und hergerichtet werden. Diese ungeheuren Mehrkosten werden nachweisbar ausschließlich durch die schweren Autos verursacht, was Wunder, daß man verlangt, die Kosten von den Autobesitzern ersetzt zu bekommen.

In allen österreichischen Landesgesetzen, mit Ausnahme des für Steiermark gültigen, sind zur Erhaltung der Zufahrtstraßen Konkurrenzen zu bilden. In diese Konkurrenz sind einzubeziehen: a) die betreffende Eisenbahnunternehmung; b) die Gemeinden, in deren Gebiet die Zufahrtstraße liegt; es können aber in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auch Gemeinden, die nicht von der Zufahrtstraße durchzogen sind, mit Rücksicht auf den Nutzen, den sie aus dieser Straße ziehen, als beitragspflichtig erklärt werden; c) jene Grund- oder Werkbesitzer und Unternehmungen, deren Vorteile durch die betreffende Zufahrtstraße in hervorragender Weise gefördert werden.

Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen hat es daher die Bahn in der Hand, die Erhaltungskosten dieser Zufahrtstraßen ganz bedeutend auf andere abzuwälzen. Den Hauptteil dieser Kosten werden aber nach den eingangs aufgestellten Erwägungen gerade die Besitzer von schweren Lastfuhrwerken zu tragen haben. Durch die öffentliche Straßenpolizei werden überdies Verfügungen zu treffen sein, wonach ein gewisses Gewicht und eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschritten werden dürfen und die Räder aller Autos mit Vollgummireifen überzogen sein müssen. Hierdurch wäre ein Teil der Zufahrtstraßenfragen gelöst. Sollte sich die Schaffung eines einheitlichen Bundesgesetzes als zweckmäßig erweisen, so wäre das gewiß nur zu begrüßen. Es ist jedenfalls unzweckmäßig, wenn derselbe Gegenstand in Gebieten, die zufällig nicht im selben Lande liegen, verschieden behandelt wird.

In einem solchen neu zu schaffenden Gesetze wäre aber gleichzeitig die Frage neu zu lösen, was als Zufahrtstraße zu gelten hat. In den heutigen Gesetzen lautet im allgemeinen die Definition folgendermaßen: Eisenbahnzufahrtstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe mit den Aufnahmestationen mit den nächst erreichbaren öffentlichen Straßen oder Fahrtwegen oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln. (Gesetz für Oberösterreich vom 11. Oktober 1900.)

In dieser Definition ist nicht einwandfrei festgestellt, bis zu welcher Grenze die Zufahrtstraße zu führen hat und als Zufahrtstraße zu behandeln und zu erhalten ist. In der Praxis wurde das verschieden gehandhabt. Zumeist wurde die Grundgrenze des Bahnhofsvorplatzes genommen; oft die Grundgrenze der Bahnanlage überhaupt; in anderen Fällen die Mitte des Aufnahmegebäudes. Vom Standpunkte der wichtigen Erhaltungsfrage aus muß getrachtet werden, die Zufahrtstraßengrenze bis dahin zu führen, bis wohin die Frachten und Fuhrwerke gebracht werden. In der Regel wird dies demnach bis zur Rampe des Magazins sein. Nach diesem Grundsatze ist sehr wahrscheinlich, daß oftmals die Zufahrtstraße am Personenaufnahmegebäude vorüber und über den Bahnhofvorplatz bis zum entfernt stehenden Magazine führen wird. Nach den bisherigen Bestimmungen war der Bahnhofvorplatz Eigentum der Bahn, im Eisenbahnbuche eingetragen und wurde ausschließlich von der Bahn erhalten. Dieser Zustand kann geändert werden. Der Bahnverwaltung würden sehr viel Erhaltungskosten erspart bleiben, wenn die Grenzen der Zufahrtstraßen nach obigen Weisungen bestimmt würden, wobei die Eigentumsfrage und die Verbücherung im bisherigen Sinne beibehalten werden könnten. Sollte aber die Straßenerhaltungskonkurrenz wider Erwarten verlangen, daß ihr auch das Eigentumsrecht an der Zufahrtstraße eingeräumt und verbüchert werde, so könnte dies gleichfalls zugestanden werden. Nur müßte im Gesetz über Zufahrtstraßen selbst festgelegt sein, daß im Falle eines Bedarfes der Zufahrtstraßengrund **k o s t e n l o s** der Bahn überlassen werden muß, wogegen die Bahnunternehmung für den Ersatzgrund zur Herstellung einer etwa nötigen Zufahrtstraße aufzukommen hätte.

Zusammenfassend wäre demnach zu sagen: Wir beantragen die Schaffung eines Bundesgesetzes über Eisenbahnzufahrtstraßen. In diesem Gesetze wäre die Beitragsleistung zur Erhaltung der Straße derart aufzubauen, daß den Großteil der Kosten die Benützer der Straße und zwar in erster Linie die Besitzer von Schwerautos zu tragen hätten. Land, Gemeinden und Eisenbahn hätten für den verbleibenden Rest aufzukommen. Die Erhaltungsarbeiten wären in Städten von diesen, sonst von der Bahnunternehmung, auf Kosten der Konkurrenz zu besorgen. Die Grenzen der Bahnhofzufahrtstraßen wären derart festzulegen, daß auf der einen Seite die Grundgrenze der nächst erreichbaren öffentlichen Straße usw., auf der anderen Seite die Grenze der Rampe des Magazines oder des Personenaufnahmegebäudes, wenn es entfernter gelegen ist, gewählt wird.

Die Eisenbahnzufahrtstraßen wären als Eigentum der Bahnunternehmung als zum Eisenbahnbetriebe gehörig in die Eisenbahnbücher einzutragen.

Zur Frage des Persönlichkeitsprinzips.

Von Rechnungsrat **Ludwig Gebhardt**, Cassel.

Das Persönlichkeitsprinzip und das Kollegial- oder Behördenprinzip stellen zwei entgegengesetzte organisatorische Grundgedanken dar. Das Persönlichkeitsprinzip ermöglicht die vollkommene Zusammenfassung aller Faktoren zur Tat: es verkörpert sie für den jeweiligen Zweck oder Auftrag. Das Behördenprinzip, beengt durch Zuständigkeit, führt leicht zur Zersplitterung der Kräfte, Vielköpfigkeit und zu Verzögerungen bei der Erledigung großer und besonderer Aufgaben.

Das Persönlichkeitsprinzip ist in der Privatwirtschaft allgemein gut durchgebildet. Der kaufmännische Antrieb zwingt zur Auslese der Tüchtigsten nach diesem Prinzip. Der so erweckte Selbstantrieb macht einen Teil der Kontrolltätigkeit entbehrlich. Mit geringer Kraft und Reibung wird eine wirtschaftliche Höchstleistung erzielt. Die Personalauslese ist der Wertmesser einer Organisation. Fehler dabei werden durch den kaufmännischen Antrieb auf die Dauer sicher verbessert, sonst geht das Unternehmen zurück oder zugrunde.

Im Behördenprinzip mit seinen aufeinandergeschichteten Instanzen ist für die Auslese nach dem Persönlichkeitsprinzip weniger Raum. Der rechte Selbstantrieb kann sich nicht immer voll entfalten. An Stelle der Initiative aller tritt die Kontrolle vieler.

Hieraus geht hervor, daß für eine Organisation das zusammenfassende Persönlichkeitsprinzip günstiger erscheint als das Behördenprinzip. Die Gliederung der Behörden muß vor allem also möglichst einfach sein. Herrn Minister Hoff erscheinen darum auch in seinem Buche: „Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahnverwaltung“ (S. 52—56) die Vorschläge auf Schaffung eines Doppelbehördensystems (Generaldirektion, Betriebsdirektion) ganz besonders rückschrittlich; man käme da auf die Organisation vor 1895 zurück; der Eisenbahndienst könne keine Aufeinanderschichtung von Betriebsbehörden vertragen, erheische vielmehr unter nur e i n e m behördenartigen Gebilde selbständiges Handeln aufsichtsführender und ausführender Beamten.

In der bisherigen Eisenbahnorganisation ist indessen das Persönlichkeitsprinzip in der Entwicklung stecken geblieben. In England und Amerika tritt es stärker hervor. Der Bericht Sir William Acworths über die österreichischen Bundesbahnen an den Generalkommissar des Völkerbundes ist ganz von diesem Gedanken durchdrungen; es heißt dort:

„Das Prinzip der Hoheitsverwaltung scheint mir am besten in dem wesentlichen Unterschied zwischen dem bürokratischen System einerseits, das auf genauesten Vorschriften, beständiger Aufsicht und disziplinärer Ahndung beruht, und der kaufmännischen Geschäftsführung andererseits zum Ausdruck zu kommen, die für die Handlungen bestimmte Personen verantwortlich macht, diese nach Leistungen beurteilt, sie für Erfolg durch Beförderung und Gehaltserhöhung belohnt, Unfähigkeit oder Nachlässigkeit aber kurzerhand mit Entlassung abtut. Ich erachte es als wichtig, diesen Unterschied zu Beginn des Berichtes besonders hervorzuheben.

Das wesentliche Merkmal der Eisenbahnverwaltung in den zwei großen Ländern mit Privatbahnbetrieb, England und den Vereinigten Staaten wie auch in Frankreich, besteht trotz der dortigen engen finanziellen Beziehungen zwischen den Privatbahngesellschaften und dem Staate darin, daß der Schwerpunkt der ganzen Organisation in der Hand eines einzigen Mannes gelegen ist, der den Oberbefehl führt. Es gibt einen Verwaltungsrat, der den Generaldirektor bestellt, seine Tätigkeit überwacht und ihn für den Betriebserfolg selbst soweit verantwortlich macht, daß er ihn, wenn er versagt, letzten Endes entläßt. Die Stellung des Generaldirektors dem Verwaltungsrat gegenüber ist in Wirklichkeit nicht unähnlich jener des Befehlshabers einer im Felde stehenden Armee der Regierung gegenüber. Die Regierung bespricht mit ihm die allgemeinen Gesichtspunkte, mag ihm auch allgemeine Aufträge in strategischer Beziehung geben; aber Taktik sowie die Bewegung und Verwendung der Truppen sind ihm überlassen, und seine unumschränkte Gewalt über seine Untergebenen bleibt unbestritten.

Bei einer kaufmännisch organisierten Eisenbahn gehen die Anordnungen von der Zentralleitung unmittelbar an den örtlichen Exekutivbeamten, um von ihm zur Ausführung gebracht zu werden. Der österreichische Vorgang ist ganz anders. Da bestehen drei anstatt zwei Instanzen. In erster Linie verordnet das Ministerium, seine Verordnungen gehen an die örtlichen Direktionen. Die Entscheidung des Ministeriums ist nicht die eines einzigen Mannes. Dem Minister untersteht kein Sektionschef, dessen Amtsgewalt über sämtliche Sektionen reicht. Die Geschäftsführung der Bundesbahnen, die doch in Wirklichkeit einheitlich und unteilbar ist, erscheint so tatsächlich in wasserdichte Abteile geschieden.

Ich habe ferner darauf hingewiesen, daß das gegenwärtige System einen viel zu hohen Prozentsatz von Leuten im reinen Verwaltungs- und Aufsichtsdienst anstellt und daß die Vereinfachung der Organisation unmittelbar zu einer Verminderung der übermäßigen Zahl von Beamten führen würde, die jetzt mit Abfassung von Berichten, Zusammenstellung statistischer Tabellen, Aktenschreiben und ähnlichen Pflichten beschäftigt sind, welche ihrer Natur nach nicht unmittelbar Geldeingänge schaffen.

Auch in bezug auf eine Reihe von Vorschriften anderer Art ist ein Abbau notwendig. In Altösterreich gab es eine scharfe Grenze zwischen den Posten, die für Leute mit Hochschul-, Mittelschul- oder Volksschulbildung erreichbar waren. Man sagt mir, daß diese Vorschriften jetzt beträchtlich gelockert sind. Ich bin dafür, daß sie ganz aufgelassen werden sollten. In gewöhnlichen kaufmännischen Unternehmungen bestehen keine derartigen Schranken. Im englischen und amerikanischen Eisenbahndienst führt, wie in der Armee Napoleons, jeder Gemeine seinen Feldherrnstab im Tornister. Einer der gegenwärtigen Leiter von Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten begann seine Laufbahn als gewöhnlicher Lokomotivheizer. Er war in seinem 45. Jahre Präsident einer der großen Eisenbahngesellschaften. Nicht allzuhäufig wird eine Person, die zuunterst beginnt, imstande sein, bis an die Spitze emporzuklimmen. Aber hier und da findet man einen solchen Mann. Es spornt die Energie des ganzen Dienstes an, wenn jedermann weiß, daß nicht bloß hohe, sondern auch die höchsten Stellen dem Ehrgeiz offenstehen. Überdies ist es für eine Eisenbahn ein schlechtes Geschäft, wenn der Verwendung, die sie von einem erstklassigen Kopf machen könnte, durch Verordnungen Schranken gesetzt sind.“

Das Persönlichkeitsprinzip kommt in jeder Tätigkeit eines jeweilig mit besonderer Aufgabe Beauftragten zum Ausdruck. Ein Beispiel: Als es noch keine Betriebsleitungen gab, stellte ein Ministerialkommissar fest, daß eine große Betriebsstockung, die ihren Herd in einem Verschiebebahnhof hatte, trotz aller Bemühungen der Direktion und der Ämter noch zunahm. Das Ministerium ordnete an, daß der Verschiebebahnhof während der Dauer der Stockung durch einen Betriebskontrolleur zu besetzen sei. Die Stockung wurde in drei Tagen beseitigt. Daraus war nun nicht etwa zu schließen, daß Direktion und Ämter nicht voll und ganz ihre Schuldigkeit getan hätten und der Kontrolleur besonders tüchtig gewesen sei. Nein, die Dezernenten wie auch die Ämter waren der vorliegenden Aufgabe gegenüber je durch Zuständigkeit gebunden, hatten sich auch wohl nicht genügend gegenseitig ins Benehmen gesetzt, wohingegen der besonders Beauftragte nicht allein alle zusammenwirkenden Faktoren, Betriebs-, Maschinen-, Wagen- und Verkehrsdienst, frei umfassend beobachten, sondern auch aus dieser Zusammenfassung heraus sofort alle erforderlichen Anordnungen treffen konnte. Selbstverständlich war auch wohl gründliche Erfahrung und erfinderische Umsicht dabei behilflich, vielleicht auch, wie auf anderen Gebieten, jene Tüchtigkeit, die durch Theorie allein nicht erworben werden kann.

Ein anderes Beispiel: Der Nachtdienst einer großen Stückgutumladestelle wurde aufgehoben. Nach drei Tagen geriet der ganze Betrieb des Bahnhofs dadurch ins Stocken. Die Anordnung wurde rückgängig gemacht. Später sollte auf Betreiben eines Ministerialkommissars der Versuch erneut unternommen werden. Direktion und Ämter hielten diesen Versuch von vornherein nicht mehr für erfolgreich, betrauten aber nunmehr einen Be-

amten persönlich damit. Der Versuch gelang; die Aufhebung des Nachtdienstes wurde dauernd eingeführt.

Ein weiteres Beispiel: Das Ministerium wünschte, daß die gleichen Ladeaufgaben zweier nahe beieinander, aber in verschiedenen Direktionsbezirken liegenden großen Umladestellen richtungsweise geteilt würden, weil damit große Beförderungsvorteile verbunden sein würden. Die eine Direktion berichtete, daß dies betrieblich nicht durchführbar sein werde; die andere war einverstanden. Ein mit der Vorprüfung besonders Beauftragter war genau entgegengesetzter Meinung. Der Versuch wurde unternommen und gab ihm recht: die eine der beiden Umladestellen konnte die Aufgabe nicht bewältigen und der Bahnhof geriet in dauernde Betriebsschwierigkeiten, die nur durch Umbau beseitigt werden konnten. Wie war es erklärlich, daß dieselben Gütermengen mit derselben Anlage nun auf einmal nicht mehr bewältigt werden konnten?

Ein Beispiel aus dem Feldeisenbahndienst: Eine bautechnisch aufgezogene Betriebskompagnie glaubte auf einem Grenzbahnhof ohne den Bahnhofsvorsteher auskommen zu können. Die alsbald einsetzende Stockung belehrte sie. Dieselbe Kompagnie hatte in Schaerbeck angeordnet, daß zwischen Löwen und Schaerbeck nur vier Truppenzüge unterwegs sein durften, damit sie die Züge sämtlich am Bahnsteig Schaerbeck abfertigen konnte. Die Folge war eine ungeheure Stockung, die einen großen Teil des linken Rheinlandes umfaßte und in der Zeit nach der Marneschlacht die nachteiligsten Wirkungen hatte. Niemand in Brüssel kannte die Ursache.

Die Organisation der englischen und amerikanischen Bahnen ist auf die Person, nicht auf die Körperschaft eingestellt. Das Persönlichkeitsprinzip stellt einen von dem Behördenprinzip, das sich unter anderen Verhältnissen bewährt hat, wesentlich verschiedenen organisatorischen Grundgedanken dar; es wird deshalb demnächst bei der Erörterung der Organisationsfragen eine sehr wichtige Rolle spielen, und seine Auswirkung, die hier zunächst nur angeschnitten werden soll, wird dann wohl noch eingehend zu prüfen sein.

Belgische Landesgesellschaft der Kleinbahnen.

Die Gesellschaft hat ihren 39. Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1923 herausgegeben. Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß die belgischen Kleinbahnen, die auf Grund von Gesetzen der Jahre 1884 und 1885 ins Leben gerufen worden sind, ihren eigenartigen Aufbau einer in einer Denkschrift näher begründeten Anregung des Bankmannes Bischoffsheim, eines geborenen Mainzers, und des Ingenieurs Wellens verdanken. Die belgischen Kleinbahnen sind fast ausnahmslos einer dazu ins Leben gerufenen „Landesgesellschaft der Kleinbahnen“ genehmigt, die zu ihrer Ausführung den Kredit des Landes, der Provinzen und der Gemeinden in weitestem Umfange in Anspruch genommen, den Bau und die Ausrüstung der Bahnen nach durchaus einheitlichen Grundsätzen durchgeführt und in den ersten Zeiten den Betrieb vorwiegend an private Gesellschaften verpachtet hat.

Heute umfaßt das Netz der genehmigten 190 Kleinbahnlinien Belgiens eine Bahnlänge von mehr als 5000 km, während das Netz der belgischen Vollbahnen 4722 km groß ist. Es ergibt sich hieraus allein schon die große Bedeutung, welche die Bahnen zweiter Ordnung in Belgien erlangt haben, eine Bedeutung, welche über die im Gegensatz zu den anderen Ländern Europas weit hinausgeht.

Ein Verwaltungsrat, bestehend aus einem Staatsminister als Vorsitzenden und 6 andern Mitgliedern, sowie ein Überwachungsausschuß, bestehend aus 7 Abgeordneten der belgischen Provinzen, überwacht die Betriebs- und Geschäftsführung des großen Staatsunternehmens. Die eigentliche Leitung und Verwaltung liegt in den Händen der Generaldirektion, an deren Spitze seit einigen Jahren der Chef-Ingenieur und Verwaltungsdirektor der Staatsbahnen M. H. Caufriez steht. Die Verwaltung ist eingeteilt in ein Generalsekretariat, die allgemeine Verwaltung, Generalinspektion der Gleise und Bauten sowie in fünf Direktionen (Allgemeine Verwaltung, Gleise und Bauten, Zugdienst und Material, elektrischer und Dampfbetrieb, Verkehrsdienst, Rechnungswesen und Finanzdienst), an deren Spitze fünf Direktoren, darunter vier Chefingenieure, stehen. Unter den Neuerungen aus dem Jahre 1923 ist zu erwähnen, daß nunmehr der elektrische Betrieb von Brüssel bis Waterloo-Mont-Saint-Jean durchgeführt ist und daß überhaupt der elektrische Betrieb eine erhebliche Ausdehnung erfahren hat. Um die Kosten des Betriebs auf den Dampflinien schwachen Verkehrs herabzumindern, hat die Gesellschaft sich nunmehr entschlossen, für die Personenbeförderung einige Benzoltriebwagen in Dienst zu stellen. Unter den Linien, deren Vorarbeiten beantragt sind, befindet sich die elektrische Bahn, die von Verviers-Dolhein nach Eupen führen soll, und unter den Linien, deren Genehmigung beantragt worden ist, werden die elektrischen Bahnen des Kreises Eupen mit 24,6 km erwähnt.

Am 31. Dezember 1923 waren der Gesellschaft 183 Linien mit 4984 km genehmigt, von denen 165 Linien mit 4384 km in Betrieb waren. Ungleichmäßig sind die neun Provinzen des Landes an diesem Netz der genehmigten Linien beteiligt. Auf 10 000 Einwohner entfallen in der Provinz Brabant 4,37 km, in Luxemburg, dessen Bevölkerung nur etwa ein Siebentel derjenigen der Provinz Brabant beträgt, 19,18 km. Auf 1 ha entfallen in Luxemburg 0,965 km, dagegen im Hennegau 2,325 km. Der Durchschnitt für das ganze Königreich, dessen Bevölkerung zu Ende 1923 auf 7 539 568 beziffert und dessen Größe zu 2 945 503 ha angegeben wird, beträgt auf 10 000 Einwohner 6,48 km, auf 1 ha 1,694 km, Zahlen, die nur in wenigen Teilen Europas, z. B. im rheinisch-westfälischen Industriebezirk erreicht oder überstiegen werden. Dampfbahnen waren 3933,08 km, elektrische Bahnen 366,22 km, Bahnen mit Dampf- und elektrischen Betrieb 84,45 km in Betrieb.

Gegenüber dem großen Netz der Landeskleinbahnen spielen die 7 in Privathänden befindlichen Kleinbahnen mit 70 km Länge keine Rolle.

Über Veränderungen in der Spurweite des Bahnnetzes spricht der Geschäftsbericht sich nicht aus. Die Gesellschaft hält streng an ihrem alten Grundsatz, die Bahnen mit 1 m Spurweite anzulegen, fest; die Länge der vollspurigen Bahnstrecken bildet nach wie vor nur einen kleinen Bruchteil des Gesamtnetzes.

Ende 1923 waren auf den Dampfbahnen 889 Lokomotiven, 2014 Personenwagen und 9423 Gepäck-, Güter- usw. Wagen in Betrieb, während auf den elektrisch betriebenen Linien 635 elektrische Motorwagen, 6 benzo-elektrische Wagen, 562 Anhängewagen usw. liefen.

Das gesamte in den Kleinbahnen angelegte Kapital betrug Ende Dezember 1923 416 262 000 Fr., zum größten Teil altes Goldkapital. Hiervon sind aufgebracht worden durch den Staat 44,7 %, die Provinzen 28,1 %, die Gemeinden 26 %, von privater Seite 1,2 %. Von dem Baukapital entfallen auf Bau der Strecke 86 232 740 Fr., das rollende Material 75 518 049 Fr., die elektrischen Anlagen (einschließlich rollendes Material) 48 224 348 Franken, die Baulichkeiten 104 521 200 Fr.

Die gesamten Einnahmen beliefen sich im Jahre 1923 auf 117 393 427 Fr. und die Ausgaben auf 113 907 745 Fr.; den Grund für die ungewöhnliche Höhe der Ausgaben (97,88 % der Einnahmen gegenüber 96,09 % im Jahre 1922 und 71,84 % im Jahre 1913) erblickt der Geschäftsbericht hauptsächlich darin, daß die Erhöhung der Tarife nicht gleichen Schritt mit der Verteuerung der meisten Materialien und Löhne gehalten hat. 57,39 % der

Einnahmen entfielen auf Personenbeförderung, 42,62 % auf Güterbeförderung und verschiedene Einnahmen. Von den 163 genehmigten und in Betrieb befindlichen Linien haben 108 mit einem Überschuß (zusammen 7 378 032 Fr.), die übrigen 55 mit einem Verlust (zusammen 4 958 483 Fr.) abgeschlossen.

Die früher größtenteils an Privatgesellschaften verpachteten Betriebe sind nach dem Kriege bis auf einen kleinen Rest in den Selbstbetrieb der Landesgesellschaft übergegangen. 3515 km betreibt die Gesellschaft selbst, 9 Linien mit insgesamt 779 km sind noch verpachtet. Der Vertrag über eine dieser Linien wurde inzwischen gekündigt, mit einer anderen Gesellschaft ist ein endgültiger Vertrag vorbereitet, die übrigen Verträge sind vorläufig um ein Jahr verlängert.

Das technische und Verwaltungspersonal der Gesellschaft umfaßte am 31. Dezember 1923 insgesamt 403 dauernd Angestellte und 8 probeweise Angestellte, außerdem 41 Arbeiter, von denen 34 endgültig eingestellt waren. Die Gesellschaft zahlt an ihre Bediensteten Teuerungs-, Wohnungs- und Familienzulagen und hat für das Jahr 1924 eine einmalige Zulage in Höhe von einem Zwölftel des Jahresbruttoeinkommens bewilligt an alle diejenigen, die am 1. Januar 1924 mindestens ein Jahr im Dienst und an genanntem Tage noch bei der Gesellschaft beschäftigt waren. Außerdem bewilligt die Gesellschaft zum Bau oder Kauf von Wohnhäusern Vorschüsse, die je nach Rang und Familienzusammensetzung bis zu 70 000 Fr. und acht Zehntel des Wertes der Grundstücke betragen. Rückzahlung in höchstens 25 Jahresbeträgen, hypothekarische Sicherheit und das Recht, das geliehene Kapital zurückzufordern, wenn der Beamte aus irgendwelchem Grunde aus dem Dienste der Gesellschaft ausscheidet, sind vorbehalten. Die Gesellschaft führt außerdem eine Versicherungskasse, an der 430 Versicherte beteiligt sind und eine Fürsorgekasse mit 19 Beteiligten. Dr.-Ing. Kayser.

Der ständige Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

Bei der Umarbeitung des internationalen Güterwagenübereinkommens (RIV.) im Juni d. J. ist der Internationale Güterwagenverband sowohl in der äußeren Einteilung wie auch in vielen sonstigen Neuerungen dem vom 1. Februar 1924 ab gültigen Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.) gefolgt; in manchen anderen Fragen grundsätzlicher Art ist er jedoch seine eigenen Wege gegangen. Um nun den Dienststellen, und namentlich denjenigen, die mit beiden Übereinkommen zu arbeiten haben, möglichst einheitliche Vorschriften zu geben, ergab sich für den Verein die Notwendigkeit, zu prüfen, inwieweit diese Abweichungen in das VWÜ. übernommen werden können. Hierzu lag ein gemeinsamer Antrag des Eisenbahnzentralamts und der Reichsbahndirektion München vor, das VWÜ. auf Grund der Beschlüsse des Internationalen Güterwagenverbandes durchzuarbeiten und einen Neudruck möglichst wieder in der Form der Ausgabe 1922 durch Gegenüberstellung mit dem Wortlaut des neuen RIV. herstellen zu lassen.

Wegen der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde dieser Antrag mit den sonst noch vorliegenden Änderungs- und Ergänzungsanträgen dem Technischen Ausschuß zur Begutachtung hinsichtlich der technischen Vorschriften und dem Wagenausschuß zur Beschlußfassung mit nachfolgender schriftlicher Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern überwiesen. Der umfangreiche Beratungsstoff wurde in technischer Beziehung von dem vom Technischen Ausschuß hierzu bevollmächtigten Wagenübergangsausschuß und hinsichtlich der wagendienstlichen Vorschriften von einem von der vorsitzenden Verwaltung des Wagenausschusses, der Reichsbahndirektion Köln, eingesetzten Unterausschuß vorberaten.

Der Wagenausschuß selbst trat dann in der Zeit vom 17. bis 19. September 1924 unter dem Vorsitz des Reichsbahndirektionspräsidenten von Guérard zu einer Vollsitzung zusammen, und zwar diesmal auf Anregung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf ungarischem Boden in dem herrlich gelegenen Balatonfüred. In eingehender Beratung wurde der von den Antragstellern ausgearbeitete Entwurf des Übereinkommens nebst seinen umfangreichen Anlagen und Mustern mit den von den vorgenannten beiden Unterausschüssen vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen angenommen. Um den Charakter einer Vereinsdrucksache zu wahren, soll das Titelblatt gegenüber der Ausgabe 1924 unverändert bleiben und unter Weglassung des jetzigen Hinweises auf die verschiedenen Anlagen den Zusatz erhalten: „Wegen des übrigen internationalen Verkehrs (RIV.) vgl. die Vorbemerkungen Seite 2.“ In diesen wird der Geltungsbereich beider Übereinkommen umschrieben und darauf hingewiesen, daß sie im allgemeinen übereinstimmen, und daß bei Abweichungen die VWÜ.-Bestimmungen auf der linken, die RIV.-Bestimmungen auf der rechten Hälfte einer Seite gedruckt sind. Abweichungen in der Einteilung und Numerierung der RIV.-Bestimmungen sind außerdem am Rande angegeben, um deren Auffinden und Anziehen auch nach der VWÜ.-Ausgabe zu ermöglichen.

Aus der großen Zahl der Neuerungen und Verbesserungen seien hier kurz erwähnt:

1. Die verwickelten und für die Dienststellen schwer verständlichen Vorschriften für die Wiederbeladung und Rücksendung fremder Wagen (§ 4 Ziff. 2) sind in der neuen Fassung erheblich vereinfacht und zusammengefaßt. Da die neuerdings von verschiedenen Vereinsverwaltungen aufgestellten Berechnungen über die Selbstkosten des Betriebes eine weitgehende Ausnutzung fremder Wagen auf dem Rückwege wirtschaftlich für geboten erscheinen lassen, sind alle unnötigen Einschränkungen in der Wiederbenutzung, die seither zum Schutze der Heimatbahn für nötig erachtet wurden, beseitigt; damit ist ein bedeutsamer Schritt in der Richtung größerer Freiheit gemacht. Grundsatz ist, daß die Wagen bei ihrer Wiederverwendung der Heimat nähergebracht werden müssen, d. h. die Entfernung zwischen der Wiederbeladestation und der nächsten Übergangsstation zur Heimatbahn muß größer sein als die zwischen der neuen Bestimmungsstation und der ihr nächsten Übergangsstation zur Heimatbahn. Eine weitere Ausnutzungsmöglichkeit ist dadurch geschaffen, daß Wagen leer, auch über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus, abgelenkt werden können, um sie für Sendungen nach einem anderen Lande oder nach der Heimatbahn zu verwenden (§ 4 Ziff. 3).

2. Die bisherige Vorschrift, an Wagen, die wegen Hinwegsverlängerung durch Weiterabfertigung oder Neuausgabe leer nach der nächsten Übergangsstation der Heimatbahn zurückgesandt werden, sogenannte Heimatzettel anzubringen, ist aufgehoben, da sie die Dienststellen unnötig belastet, ohne ihren Zweck, Unklarheiten über die Behandlung abgelenkter Wagen zu beseitigen, zu erreichen.

3. Um Schwierigkeiten auf den Grenzübergangsstationen beim Fehlen der Übergangszettel zu vermeiden, sollen, wenn der Übergang auf Grund der Begleitpapiere festgestellt werden kann, in erster Linie Ersatzübergangszettel, und nur wenn sich der Übergang nicht ermitteln läßt, Heimatzettel angebracht werden (§ 4 Ziff. 5).

4. Für den Leerlauf rückverwendeter Wagen, die der Heimat nähergebracht werden, wird keine Leerlaufentschädigung mehr gewährt, sobald die Wagen auf dem Hin- oder Rückwege die Strecken der am Rücklauf beteiligten Bahnen wenigstens zum Teil beladen durchlaufen haben (§ 4 Ziff. 8).

5. Die frühere Bestimmung über die Beförderung gemieteter Wagen (§ 5 Ziff. 6) ist wieder aufgenommen; sie soll aber auf Wagen, die von privaten Wagenleihanstalten an Vereinsverwaltungen vermietet werden, keine Anwendung finden.

6. Über die im Unterausschuß zur Sprache gebrachte Frage der Erhöhung der Wagenmieten (§ 9) wurde im Vollausschuß mangels der hierfür unerläßlichen formalen Voraussetzungen und sachlichen Unterlagen nicht verhandelt. Sofern ein dahingehender Antrag auf geschäftsordnungsmäßigem Wege eingeht, soll er als dringlich behandelt und vom Ausschuß in einer besonderen Sitzung sofort erledigt werden.

7. Im Interesse einer beschleunigten Wiederherstellung beschädigter Wagen, und um zu verhindern, daß Ersatzstücke nur angefordert werden, um eine Mietebefreiung zu erlangen, wird die mietfreie Zeit nur für Ausbesserungsarbeiten ohne fremde Ersatzstücke, und zwar auch nur einmal während des Aufenthaltes auf einer Bahn gewährt und auf sieben Tage beschränkt; bei Anforderung von Ersatzstücken ist nur die Zeit vom Tage der Anforderung bis einschließlich zum Tage des Eintreffens der Ersatzstücke mietefrei, die Zeit der Ausbesserung selbst jedoch nicht (§ 10 Ziff. 1b und 1c).

8. Wenn die Mieteschulden wegen verspäteter Einsendung der Schulnachweise nicht fristgemäß beglichen werden können, hat sich die säumige Verwaltung künftig für jeden angefangenen Kalendermonat der Verzögerung mit 1 % Verzugsstrafe vom Gesamtbetrag des Schuldnachweises selbst zu belasten (§ 11 Ziff. 2); diese Vorschrift soll eine pünktliche und glatte Abrechnung aller aus dem Güterwagenverkehr herrührenden Forderungen gewährleisten.

9. Für das Fehlen loser Wagenbestandteile (§ 15) wird im VWÜ. im Gegensatz zum RIV. die Haftung beibehalten, weil dies nach Ansicht des Ausschusses für den Unterhaltungszustand unbedingt von Vorteil ist und der Wagen schneller wieder verwendbar sein wird, wenn auf das Vorhandensein der losen Bestandteile sorgfältig geachtet wird. Wird durch Vorlage einer Meldung H des Übergangsbahnhofs zwischen einer Vereins- und einer vereinsfremden Bahn nachgewiesen, daß der Bestandteil schon bei dieser Übernahme gefehlt hat, kann der Betrag in der Rechnung wieder abgesetzt werden.

10. In § 16 des VWÜ. ist nach dem Vorschlage des Technischen Ausschusses die Vorschrift neu aufgenommen, daß die Bahn, auf deren Strecken ein Wagen heißgelaufen ist, ausgeschmolzene Lager selbst auszugießen hat. Für den Zettel „Nicht zu beladen" ist zur Übereinstimmung mit dem RIV. die blaue Farbe vorgeschrieben.

11. Während das RIV. bei der Berechnung des Wertes für einen abgebrochenen Wagen (§ 16 Ziff. 10) von dessen Buchwert (Anschaffungspreis und Kosten der bis zum Zeitpunkt der Beschädigung ausgeführten Verbesserungen) ausgeht und hierbei auch das Jahr der Indienststellung mit berücksichtigt, wird im VWÜ. die wesentlich einfachere und zutreffendere Berechnung nach dem Preise eines gleichartigen neuen Wagens beibehalten.

12. Nach dem Vorschlage des Technischen Ausschusses ist in den Vorschriften für Privatwagen (§ 18) statt „Kesselwagen" der neue Begriff „Behälterwagen" eingeführt, um mit dem Begriff „Kesselwagen", wie er in den Technischen Vereinbarungen für den Bau solcher Wagen hat festgesetzt werden müssen, nicht in Widerspruch zu kommen.

13. Neu ist ferner, daß das Eigengewicht und das Ladegewicht an Privatwagen angeschrieben sein muß; dies deckt sich mit der Technischen Einheit (Anlage I § 25).

14. Die Anlage I enthält die Bestimmungen der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen über den Bau und Unterhaltungszustand der Wagen; sie sind zur leichteren Unterscheidung schräg gedruckt. Die vom RIV.-Verband hierzu herausgegebenen Ausführungsbestimmungen sind den betreffenden Paragraphen mit der Bezeichnung „T. E. Anh." in gewöhnlichem Druck beigefügt; die nur für den Verein gültigen Ausführungsvorschriften sind gleichfalls in gewöhnlichem Druck beigegeben und gelten für die Übergangsfähigkeit der Wagen, während für die bauliche Ausführung der Vereinswagen die Technischen Vereinbarungen des Vereins maßgebend sind.

15. In der Anlage II sind die Vorschriften der Technischen Einheit über die Beladung der Güterwagen und die vom RIV.-Verband und vom Verein hierzu herausgegebenen „Besonderen Vorschriften" zusammengestellt und wie in der Anlage I durch abweichenden Druck gekennzeichnet.

16. Die Anlagen III und IV sind im allgemeinen unverändert geblieben; die in der Anlage VI enthaltenen Beschädigungseinheiten sind der Anlage V des RIV. angepaßt.

Wie bereits erwähnt, wurden alle diese Anträge auf Umarbeitung des VWÜ. dem Wagenausschuß wegen ihrer Dringlichkeit zur Beschlußfassung überwiesen; die Beschlüsse unterliegen jedoch noch der schriftlichen Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern. Erfolgt kein Widerspruch, so tritt das neue Vereinswagenübereinkommen am 1. Januar 1925 in der beschlossenen Form und Fassung in Kraft.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Personalabbau. Nach der vom Reichsminister der Finanzen im Schreiben vom 8. September dem Reichstage vorgelegten Übersicht über den Personalabbau in der Zeit vom 1. April bis 30. Juni 1924 sowie über die Neueinstellungen bei den Verwaltungen des Reichs in dieser Zeit, sind im Bereiche des Reichsverkehrsministeriums — Verwaltung der Deutschen Reichsbahn — 3506 planmäßige Beamte, 434 außerplanmäßige Beamte, 4 Beamte im Vorbereitungsdienst und 16 Angestellte in Vergütungsgruppen, zusammen 3960 Köpfe abgebaut worden. Neu eingestellt sind nur 7 Angestellte.

— Forderungen auf Erhöhung der Beamtengehälter und Löhne bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Die Gewerkschaften haben das Lohnabkommen der Eisenbahnarbeiter zum 1. November gekündigt. Weiter wurde von den Organisationen auch für die Beamten eine Gehaltserhöhung verlangt. Besprechungen zwischen der Reichsbahngesellschaft und den Eisenbahner-Großorganisationen haben dem Vernehmen nach bereits stattgefunden, in denen von den Vertretern der Reichsbahn darauf hingewiesen wurde, daß eine Lohnerhöhung der Eisenbahnarbeiter nicht ohne weiteres durchführbar sei, vielmehr müsse die Lohnpolitik der Eisenbahn Rücksicht auf die gesamte Wirtschaft nehmen. Die Verhandlungen wurden auf acht Tage verschoben. Auch über die Gehaltserhöhung der Beamten soll erst an einem späteren Zeitpunkt verhandelt werden.

Hierzu ist zu bemerken, daß, während die Reichsbahngesellschaft hinsichtlich der Löhne selbständig vorgehen kann, wenn sie auch, wie zum Ausdruck gekommen ist, in ihrer Lohnpolitik auf die gesamte Wirtschaft Rücksicht nehmen muß, die Festsetzung der Bezüge der Beamten an die Bestimmungen des § 26 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahngesellschaft gebunden ist. Hiernach kann die Reichsbahngesellschaft zwar die Dienstbezüge der leitenden Beamten festsetzen, und in besonderen Fällen Vergütungen bis zu 5 % des gesamten Aufwandes für die Dienstbezüge der Beamten gewähren, im übrigen hat die Gesellschaft aber im Falle einer Erhöhung der Dienstbezüge von Klassen der Reichsbahnbeamten ihre Absichten vor der Durchführung der Reichsregierung mitzuteilen. Dieser ist ein befristetes Einspruchsrecht zugesprochen, das sie dann ausüben darf, wenn die Rückwirkung der Absichten der Gesellschaft auf die Verhältnisse der Reichsbeamten eine ernstliche Belastung des Reiches herbeizuführen geeignet wäre. Erhebt die Reichsregierung Einspruch, so kann die Gesellschaft die Entscheidung des besonderen Gerichts (§ 44 des Gesetzes) anrufen, bis zu dessen Entscheidung die bisherigen Dienstbezüge bestehen bleiben.

— Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Oeser hat sein Mandat im preußischen Abgeordnetenhaus niedergelegt. Der Präsident des preußischen Landtags hat eine entsprechende Mitteilung erhalten.

— In einer Sitzung des Preußischen Landtages wurde in einer Anfrage an die Regierung Beschwerde darüber geführt, daß die Bildung des Vorstandes der Deutschen Reichsbahngesellschaft ohne vorherige Fühlungnahme mit der Preußischen Regierung erfolgt sei. Preußen müsse einen besonderen Vertrauensmann im Direktorium haben, der mit den Interessen Preußens besonders vertraut sei. Der Regierungsvertreter Preußens führte in der Beantwortung der Anfrage aus, daß die Preußische Regierung im Sinne der Interpellation bemüht gewesen sei, und daß Verhandlungen mit dem Reiche in dieser Beziehung stattgefunden hätten. Es schwebten noch Verhandlungen über einen Ausgleich.

— Kundgebungen zur Tarifpolitik der Reichsbahn. Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie nahm in einer am 14. Oktober stattgefundenen Tagung, in der über die Frage weiterer Tarifermäßigungen unter Berücksichtigung der durch das Londoner Abkommen für die Industrie geschaffenen Lage eingehend berichtet wurde, einstimmig eine Entschließung an, in der die sogenannte Septemberermäßigung der Gütertarife als unzureichend bezeichnet und eine alsbaldige Ermäßigung der Reichsbahngütertarife um mindestens 15 % als dringend erforderlich bezeichnet wird. Die Ermäßigung muß, heißt es in der Entschließung weiter, in gleichem Maße und gleichzeitig auch auf die Ausnahmetarife Anwendung finden unter Nachholung bisheriger Unterlassungen. Ferner muß neben der allgemeinen Ermäßigung der Tarife angestrebt werden, daß das Verhältnis der einzelnen Tarifklassen untereinander einschließlich der Stückgutklassen demjenigen der Vorkriegszeit wieder angenähert wird. Die für die nächsten Jahre im Dawes-Abkommen vorgesehenen Schon- und Übergangsfristen und die Ersparnis durch biligere Materialbeschaffung sowie die technischen Fortschritte müssen benutzt werden, die jetzt stark darniederliegende Wirtschaft durch entsprechende Tarifermäßigungen wieder zum Aufleben zu bringen.

Auch der Außenhandelsverband in Berlin hat an den Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft eine eingehend begründete Eingabe gerichtet, in der die Notwendigkeit einer Zurückführung der Gütertarife der Reichsbahn auf die Höhe der Vorkriegszeit dargelegt wird.

— Gestellung von 10 und 12,5 t-Wagen. Aus Kreisen der Industrie- und Handelskammern war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gebeten worden, für eine ausreichende Gestellung kleinräumiger Wagen, bei welchen die Fracht nicht nach dem Satze einer Nebenklasse, sondern nach dem tatsächlich verladenen Gewicht berechnet wird, Sorge zu tragen. Die Deutsche Reichsbahn stellte, wie die D. W.-Ztg. mitteilt, sich zu diesen Vorstellungen auf nachfolgenden Standpunkt:

„Die Güterwagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr haben gegenüber den 10 und 12,5 t-Wagen folgende Vorzüge:

1. Das Verhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast ist günstiger; die Nutzlast, die in einem Zuge befördert werden kann, ist daher bei Verwendung von 15 und 20 t-Wagen erheblich höher als bei Wagen mit geringerem Ladegewicht. Hieraus ergibt sich eine nennenswerte Ersparnis bei der Güterbeförderung.
2. Die Wagenlänge, berechnet auf die Tonnen-Nutzlast, ist bedeutend geringer. Die Benutzung von Wagen mit höherem Ladegewicht führt also zu einer bedeutenden Ersparnis an Gleislänge, die bestehenden Bahnanlagen (Freilade-, Aufstellungs-, Überholungs- und Rangiergleise) werden durch Einführung größerer Wagen leistungsfähiger.
3. Die Zahl der insgesamt zur Bewältigung des Verkehrs erforderlichen Wagen wird geringer. Dies hat auch Ersparnisse im Betriebs- und Abfertigungsdienst zur Folge, da jeder einzelne Wagen besonders abgefertigt, beschrieben und rangiert werden muß.
4. Der Anschaffungspreis der größeren Wagen, auf die Tonnen-Nutzlast berechnet, ist geringer als der der kleineren Wagen.

Gerade diese betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile sind bei der früheren Entscheidung der Frage, ob kleinere Wagen noch weiter beschafft werden sollten, von besonderem Einfluß gewesen; ihnen gegenüber haben kleinere Nachteile, die die Eisenbahnverwaltung selbst durch Hergabe unnötigen Wagenraumes oder ein Teil der Verkehrstreibenden bei Nichtausnutzung des bereitgestellten Wagenraumes durch höhere Frachten erleiden, zurücktreten müssen. Auch heute kann die Eisenbahnverwaltung nach Lage der Verhältnisse nicht darauf verzichten, die Vorteile der größeren Wagen im Interesse einer sparsamen Betriebsführung und somit auch im Interesse der Allgemeinheit nutzbar zu machen. Demgemäß muß sie von der Neubeschaffung kleiner Wagen auch weiterhin absehen.

Der Umstand, daß kleine Wagen nicht mehr beschafft werden, begründet aber keineswegs eine Änderung der Frachtberechnungsvorschriften. Mit Rücksicht auf die Entwicklung des Wagenparks muß die Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen von einem Mindestgewicht von 15 t abhängig bleiben. Den Bedürfnissen bei Versendung kleinerer Mengen ist dadurch Rechnung getragen, daß an Stelle der früheren einzigen Nebenklasse für 5 t jetzt zwei Nebenklassen für 5 t und 10 t eingerichtet sind. Die Frachten für die nach den Nebenklassen berechneten Sendungen müssen im Verhältnis zu den Frachten der Hauptklassen höher sein, weil das Verhältnis zwischen dem Eigengewicht des verwendeten Wagens und der Nutzlast bei den kleineren Sendungen ungünstiger ist, und diese Sendungen daher höhere Betriebskosten verursachen. Die nur vorübergehend gültige Bestimmung zu § 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften, wonach der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt wird, wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t stellt, soll lediglich verhindern, daß Versender, die 15 t zu verladen haben, aber einen Wagen mit geringerem Ladegewicht zugewiesen erhalten, Frachtnachteile erleiden. Aus der Tatsache, daß diese Bestimmung auch den Versendern zugute kommt, die zufällig nur eine dem geringen Ladegewicht des gestellten Wagens entsprechende Menge zu verladen haben, kann natürlich kein Anspruch auf eine allgemeine Anwendung der Sätze der Hauptklassen für die 10 t-Ladungen hergeleitet werden."

— Eröffnung des Bahnhofes Warschauer Straße. Am 19 d. M. ist der seit drei Jahren im Bau befindliche Bahnhof Warschauer Straße in seiner vollen Ausdehnung dem Betrieb übergeben worden. Drei neue Bahnsteige sind errichtet worden, und gegenüber dem alten Bahnhofsgebäude erhebt sich ein neues Empfangsgebäude. Von dieser Empfangshalle, die acht Fahrkartenschalter hat, führt ein 65 m langer Gang auf Pfeilern bis zur Mitte der Bahnsteige. Die Ausgänge sind für jeden Bahnsteig gesondert. Es halten nun sämtliche nach dem Osten verkehrende Stadtbahnzüge im Bahnhof Warschauer Straße.

— Eisenbahntechnische Ausstellung in Seddin. Am Sonntag, den 19. d. Mts., nachmittags, ist die Eisenbahntechnische Ausstellung in Berlin-Seddin geschlossen worden. Bis zum letzten Tage waren die Ausstellungshalle und das Gelände stark besucht. Insgesamt sind mehr als 300 000 Besucher in Seddin gewesen, darunter sehr viele Ausländer. Die ungewöhnlich rege Anteilnahme hat gezeigt, wie volkstümlich die Eisenbahn und namentlich die Lokomotive bei uns ist. Zu dem Erfolg, den die Veranstalter, nämlich der Verein deutscher Ingenieure und die Deutsche Reichsbahn, zu verzeichnen haben, wird zweifellos ein nachhaltiger Einfluß auf die weitere Ausgestaltung unseres Eisenbahnverkehrswesens treten, dessen Größe man zurzeit noch nicht überschauen kann.

— Sorgfalt bei der Deklaration in Frachtbriefen. Wie die D. A. Z. mitteilt, hat die Reichsbahn an ihre Dienststellen eine Verfügung des Inhaltes erlassen, die Finanzlage der Reichsbahn erfordere dringend, daß ihr alle Einnahmen, auf die sie Anspruch hat, auch zufließen. Zahlreiche Frachterstattungsanträge deuten darauf hin, daß bei Berechnung der Frachten viele Irrtümer unterlaufen. Als Fehlerquellen bezeichnet die Reichsbahn folgende: 1. Anwendung eines falschen Tarifs oder einer falschen Tarifklasse; 2. unzureichende oder falsche Inhaltsangabe; 3. unrichtige Gewichtsangaben; 4. Rechenfehler; 5. Nichterfassung oder unrichtige Berechnung der Nebengebühren. In der Verfügung wird besonders darauf hingewiesen, daß den Bediensteten der Güterabfertigungen für die Ermittlung falscher Inhalts- und Gewichtsangaben Prämien in Höhe von 5 % des nacherhobenen Betrages gewährt werden.

— Austausch von Personenwagen im besetzten Gebiet. Die Industrie- und Handelskammer Essen hatte bei der Reichsbahnverwaltung beantragt, mit Rücksicht auf den außerordentlich schlechten Zustand der in den Personenzügen laufenden Personenwagen alsbald nach Übernahme der Verwaltung und des Betriebes im Rhein- und Ruhrgebiet einen Austausch dieser Wagen mit Wagen des unbesetzten Gebietes vorzunehmen. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn teilt hierzu unter anderem mit: Infolge der Ruhrbesetzung und der Führung des Betriebes auf den Eisenbahnstrecken in den besetzten Gebieten durch die Regie ist der Personen-Wagenpark der Deutschen Reichsbahn in Unordnung geraten. Sobald die Reichsbahn ihre Bahnstrecken in den besetzten Gebieten wieder in Besitz hat und ihr eine Feststellung des Standes der Personenwagen

in den einzelnen Direktionsbezirken möglich ist, wird eine Neuordnung des Personen-Wagenparks im gesamten Reichsbahngebiet erfolgen.

— **Frankaturzwang für Bahnsendungen nach dem Auslande.** Auf die wiederholten Vorstellungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, die Aufhebung des lästigen Frankaturzwanges für Bahnsendungen nach dem Auslande endlich in die Wege zu leiten, teilte die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung, mit, daß die beteiligten Reichsbahndirektionen beauftragt seien, mit den außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen über die Aufhebung des Frankatur- und Überweisungszwanges bald zu verhandeln. Es könne damit gerechnet werden, daß für die Mehrzahl der Sendungen von und nach dem Auslande binnen kurzer Frist die einschränkenden Bestimmungen über die Frachtzahlung beseitigt werden würden.

— **Die Übergabe der Dortmunder Bahnlinien.** In der Nacht zum 20. d. M. um 12 Uhr ist die Übergabe der in der Dortmunder Zone von der französischen Regie verwalteten deutschen Eisenbahnlinien an die deutschen Behörden erfolgt. Die Abwickelungsarbeiten, vornehmlich die Übergabe des Materials, werden noch einige Tage in Anspruch nehmen. Die deutsche Eisenbahndirektion, die seinerzeit von Essen nach Hamm verlegt wurde, ist am 20. d. M. vorläufig nach Dortmund übergesiedelt. Frei sind nach der Übergabe folgende Strecken: Dortmund, Lünen, Hörde, Aplerbeck, Soest, Hamm, Vörde, Schwerte und Dortmund-Süd.

Die Regie-Eisenbahner französischer Nationalität sind schon abtransportiert und werden in Mainz untergebracht. Dort werden sie eingekleidet und ihren früheren Eisenbahnformationen zugeteilt.

— **Der Orientexpreß** wird vom 4. November d. J. ab wieder über Süddeutschland fahren und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends von Paris, und in der Gegenrichtung Dienstags, Freitags und Sonntags von Bukarest. Er verkehrt Paris ab 7.55 nachm., Stuttgart an 9.15, ab 9.35 vorm., München an 1.40, ab 1.55 nachm., Wien West an 10.00, ab 10.15 nachm., Budapest an 7.00, ab 7.50 vorm., Bukarest an 8.00 vorm., und in der Gegenrichtung Bukarest ab 10.50 nachm., Budapest an 9.30, ab 10.20 nachm., Wien West an 8.55, ab 9.35 vorm., München an 6.17, ab 6.40 nachm., Stuttgart an 10.27, ab 10.37 nachm., Paris an 10.35 vorm. Gegenüber dem Fahrplan über die Arlberglinie bedeutet dies eine Abkürzung der Reisedauer von 4 Stunden 5 Minuten zwischen Wien und Paris, und von 5 Stunden 30 Min. zwischen Paris und Wien. In Wien wird der Anschluß an die über Passau nach und von Belgien und Holland verkehrenden D-Züge (D 54/55) erreicht.

— **Die Eisenbahntarife für Stahl und Eisen.** Der Seehafenausnahmetarif 35 ist bekanntlich durch die am 18. September eingetretene zehnprozentige Frachtermäßigung nicht mit berücksichtigt worden. Auf einen an das Reichsverkehrsministerium und die Reichsbahndirektion Altona gerichteten Antrag auf weitere Herabsetzung der Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs ist nachstehender ablehnender Bescheid der Reichsbahndirektion Altona ergangen: „Bei der Einführung des Ausnahmetarifs 35 sind die ermäßigten Frachtsätze dieses Tarifs, soweit sie zur Unterstützung der Industrie dienen sollten, der damaligen Lage der deutschen Eisen- und Stahlindustrie angepaßt worden. Durch die am 18. September 1924 eingetretene allgemeine Tarifermäßigung tritt in dieser Hinsicht keine Änderung ein. Soweit jedoch für einzelne Versandgebiete aus Wettbewerbsgründen über die der Industrie gewährten Ermäßigungen hinausgegangen worden ist, muß neuerdings berücksichtigt werden, daß Belgien die Forderung auf Übertragung der deutschen Seehafentarife auf den Antwerpener Weg gestellt hat. Eine weitere Ermäßigung der Wettbewerbsfrachten würde somit auch Antwerpen usw. zugute kommen. Dadurch ist aber der Zweck einer solchen Maßnahme verfehlt. Wir bedauern somit aus vorgenannten Gründen Ihrem Antrage auf Ermäßigung des A. T. 35 entsprechend der allgemeinen Tarifermäßigung nicht stattgeben zu können."

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 bis auf jederzeitigen Widerruf ist der Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach Ostpreußen in Kraft getreten. Der Tarif enthält ein besonderes Warenverzeichnis derjenigen Güter der Klassen A bis D, für welche Frachtermäßigungen gewährt werden. Die Fracht wird gemäß § 6 (1 und 3) der allgemeinen Tarifvorschriften berechnet nach den Entfernungen der Entfernungszeiger und für 15- und 10-Tonnen-Ladungen gekürzt um 10 % für Versandstationen in Rheinland-Westfalen, im Siegerland, Lahn- und Dillgebiet, um 15 % für Versandstationen in Oberschlesien.

— **Berlins Fremdenverkehr** weist im September d. J. gegen den voraufgegangenen Monat einen merklichen Zuwachs auf. Er ist von 100 676 auf 116 902, also um über 16 000 gestiegen. Darin macht sich die Wirkung der Messen und der allmählich nach Berlin wiederkehrenden Jahresversammlungen und Kongresse bemerkbar. Eine entsprechende Steigerung weist auch der Ausländerzuzug auf. An erster Stelle erscheint diesmal Rußland mit 2067, an zweiter Amerika mit 1410, es folgen Polen mit 1037, Österreich mit 958, England mit 818, Holland mit 739, Schweden mit 692, die Tschechoslowakei mit 529, Dänemark mit 454, die Schweiz mit 345, Ungarn mit 333 usw. Der Gesamtanteil des Ausländerzuzugs beläuft sich auf 11 250 Gäste.

— **Der amerikanische Besuch bei der Reichsbahn.** Zu Ehren der amerikanischen Verkehrsfachleute, die als Vertreter der größten amerikanischen Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften für zwei Tage auf ihrer Europareise in Berlin weilten, wurde von der Deutschen Reichsbahngesellschaft am 17. d. M. ein Festabend im Hotel Esplanade gegeben. Als die erste gesellschaftliche Veranstaltung der nunmehr privatwirtschaftlich geleiteten Reichsbahn dürfte dieser Empfang seine besondere Bedeutung haben. Dr. C. F. v. Siemens als Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begrüßte in Vertretung für den zurzeit auf einer Reise im Ausland weilenden Generaldirektor Oeser die zahlreichen Gäste in ihrer Landessprache. In knapper Rede zeichnete er die Beziehungen zwischen Verkehr und Kultur. Indem er den erfolgreichen Flug des Zeppelins von Deutschland nach Amerika als einen Markstein in der Entwicklung des Verkehrs bezeichnete, gab er der Hoffnung Ausdruck, daß diese Leistung ein glückverheißendes Zeichen sein möge für die Brücken, die der Verkehr von Land zu Land schlägt. Die Eisenbahn, die sich so überaus rasch entwickelt hat, trug Kultur und Zivilisation über die Schienen in die ganze Welt hinaus. Daher sind die für den Verkehr Arbeitenden die wichtigsten Träger der Kultur. Die Eisenbahn ist das Mittel gewesen für den größeren Teil der Menschheit, um in eigener Beobachtung fremde Zustände und Einrichtungen kennenzulernen, sie befähigte die Menschen, in persönliche Beziehungen miteinander zu treten. Ohne die Eisenbahn wäre auch die Verbreitung der Zeitungen unmöglich gewesen und ihr Einfluß nicht so wirksam. Der moderne Verkehr hat die soziale und politische Struktur verändert. Er hat der Menschheit ein weiteres Feld geöffnet, um Arbeit zu finden, er hat daher moderne Fabrikation ermöglicht und den Preis ihrer Erzeugnisse verringert. Durch Krieg und Nachkriegszeit hat sich der Verkehr zwischen Deutschland und den anderen Ländern beträchtlich verringert, aber wir hoffen, daß die Zeit wiederkehren wird, in der der Verkehr zwischen den Völkern in alter Weise wiederhergestellt und dadurch die Gesundung Europas gefördert wird.

Für die Gäste dankte Mr. Callovay von der „Baltimore und Ohio Railroad". Er bedauerte außerordentlich, daß die zur Verfügung stehende Zeit bei weitem nicht ausreiche, um die Sehenswürdigkeiten des Landes kennenzulernen. Insbesondere würde es schmerzlich empfunden, daß auch die Eisenbahntechnische Ausstellung in Seddin nicht besucht werden kann. Aber der Eindruck, den man von Berlin und von dem Besuch der Schlösser in Potsdam gewonnen habe, würde immer in Erinnerung bleiben, und so wäre es doch nicht vergeblich gewesen, auch nur wenige Tage in den Hauptstädten Europas zu verweilen. Der Zweck dieser Reise sei, eine größere Entwickelung des Transatlantischen Verkehrs vom Standpunkt des amerikanischen Touristen aus zu bewirken. Der nachhaltige Eindruck von dem Aufenthalt in Deutschland werde dazu beitragen, diesen Verkehr über den Ozean nach Europa und nach Deutschland zu stärken. Mit einem gemeinsam gesungenen Liede zu Ehren der deutschen Gastgeber schloß die herzliche Rede.

— **Winterflugplan Berlin-Königsberg.** Der Luftverkehr zwischen Königsberg (Pr.) und Berlin soll ohne Unterbrechung im Winter nach folgendem Plan durchgeführt werden: Berlin ab 10.00 vm., Danzig 2.00 bis 2.30, Königsberg an 3.45 nm., und Königsberg ab 9.00 vm., Danzig 10.30 bis 11.00, Berlin an 3.15 nm. Die Beförderung von und zu den Flughäfen erfolgt unentgeltlich mit Kraftwagen.

— **Rumänische Eisenbahnbauaufträge.** Der rumänische Staat baut zur Wiedereröffnung einer besseren Verbindung seiner nach dem Friedensschluß erworbenen Länder mit Alt-Rumänien seine Bahnnetze in erheblichem Umfange aus. Die Bauunternehmung Höller & Co. in Köln hat von dem rumänischen Ministerium jetzt einen Auftrag erhalten auf eine 70 km lange Verbindungsbahn in den Karpathen. Dazu gehören außer den Erdarbeiten und Hochspannungen die zahlreichen Kunstbauten, Stationen, Viadukte, Tunnel usw. Die Arbeit wird ungefähr drei Jahre in Anspruch nehmen.

— **Veräußerung von Binnenschiffen ins Ausland.** Nach der Verordnung des Bundesrats vom 20. Januar 1918 — RGBl. S. 40 — bedarf die Veräußerung oder die Verlegung des Heimatshafens von Binnenschiffen ins Ausland der Genehmigung des Reichskanzlers. Das gleiche ist in der weiteren Bekanntmachung vom 20. Januar 1918 — RGBl. S. 42 — für Aktien und sonstige Geschäftsanteile deutscher Schiffahrtsgesellschaften vorgeschrieben. Die Zuständigkeit in diesen Angelegenheiten hat bisher der Reichswirtschaftsminister wahrgenommen. Diese ist, soweit Binnenschiffahrt in Frage kommt, jetzt auf das Reichsverkehrsministerium — Abteilungen für Wasserstraßen — übergegangen, wohin etwaige Anträge zu richten sein würden.

— **Deutsche Verkehrskreditbank A.-G., Berlin.** Die Generalversammlung genehmigte mit allen gegen 122 307 Stimmen die Bilanz für 1923/24, die einen Reingewinn von 1 265 608 Bill. ℳ ausweist. Ein Vertagungsantrag sowie ein Antrag, eine Kommission zur Feststellung der Bewertung des Aktivvermögens einzusetzen, wurden mit allen gegen 122 307 Stimmen des Antragstellers abgelehnt. Sodann wurde mit demselben Stimmenverhältnis die vorgelegte Goldmarkbilanz, wonach das 1500 Mill. Papiermark betragende Aktienkapital auf 1 500 000 GM. umgestellt wird, genehmigt und gleichzeitig beschlossen, das neue Aktienkapital um 500 000 GM. auf 2 Mill. Goldmark zu erhöhen. Die neuen, ab 1. Juli 1924 gewinnberechtigten Aktien werden zum Kurse von 115 % von einem Konsortium unter Führung des Bankhauses S. Bleichröder mit der Verpflichtung übernommen, hiervon 250 000 GM. den Aktionären zum Bezuge anzubieten. In den Aufsichtsrat wurden neu hinzugewählt: Ministerialdirektor Holtze, Ministerialdirektor Jahn, Ministerialrat Dr. Scheu, sämtlich vom Reichsverkehrsministerium, Kommerzienrat Mellington-Hermann (Deutsche Bank), Geheimer Rat Dr. Frisch (Dresdner Bank), Direktor Otto Fischer (Kommerz- und Privat-Bank), Staatssekretär a. D. Bergmann, Direktor Bodenheimer (Darmstädter und Nationalbank) und Direktor Ritscher (Reichskreditbank). Zu sämtlichen Beschlüssen wurde von der Opposition Protest zu Protokoll gegeben.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Die Regierungsbauräte Wedell in Stolp (Pom.) als Werkdirektor zum Eisenbahnausbesserungswerk Jena, Schloder in München als Vorstand zur Eisenbahn-Maschineninspektion Passau, Mauerer in München zur Eisenbahnwerkstätteninspektion in Neu-Aubing, die Regierungsräte von Rauscher auf Weeg in Passau zum Tarifamt in München, Dr. jur. Weidner in München als Vorstand zur Eisenbahnbetriebsinspektion Passau, die Regierungsbaumeister Bockemühl in Jena nach Brandenburg West als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnwerk, Hirn in Leinhausen nach Nied als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk, Nibler in München als Vorstand (auftrw.) zur Eisenbahnmaschineninspektion Schweinfurt, Opel in München nach Ingolstadt als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk, Mühlbauer in Ludwigshafen zur Eisenbahn-Werkstätteninspektion I Kaiserslautern.

Überwiesen sind: Die Regierungsräte Dr. jur. Grübel von der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 München zur Gruppenverwaltung Bayern, Nusser von der Gruppenverwaltung Bayern als Vorstand zur Eisenbahnbetriebsinspektion 2 München, Dr. jur. Veh von der Reichsbahndirektion München zur Gruppenverwaltung Bayern, der Regierungsbaumeister Pfeufer von der Reichsbahndirektion Augsburg als Vorstand (auftrw.) zur Eisenbahn-Maschineninspektion Augsburg.

Österreich.

— **Erhöhung der Personentarife der Bundesbahnen.** Das Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben bei den österreichischen Bundesbahnen hat sich in den letzten Monaten verschoben; die Leistungen im Personenverkehr sind infolge der Urlaubszeit und infolge der Übernahme der Südbahn gestiegen, während der Frachtenverkehr infolge der allgemeinen Krise in der österreichischen Industrie eine erhebliche Verminderung aufweist. In den letzten Monaten ist der Frachtenverkehr auf den österreichischen Bahnen um 30 % zurückgegangen; während im März fast 360 Millionen Tonnenkilometer befördert wurden, betrug die Zahl der beförderten Frachten im August 250 Millionen Tonnenkilometer. In demselben Maße verminderten sich selbstverständlich die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre, die von 228 Milliarden im März auf 167 Milliarden im August zurückgingen.

In der nächsten Zeit droht aus der Durchrechnung der Tarife ein weiterer erheblicher Einnahmenausfall. Bisher mußte für Frachten, die von einer Staatsbahnstation nach einer Station der Südbahn befördert wurden, eine Gebühr bezahlt werden, die aus den zwei Frachtsätzen und den zweimal berechneten Nebengebühren bestand. Durch die Erstellung eines Frachtsatzes wird in der Zurechnung der Gebühren eine Ermäßigung erzielt, die der österreichischen Erzeugung zugute kommt, die aber in den Einnahmen der Bundesbahnen einen Ausfall von 100 Milliarden ergibt.

Dieses Mindererergebnis in den Einnahmen will die Bundesbahnverwaltung durch eine Erhöhung der Personentarife zum Teil gutmachen. Sie macht dabei geltend, daß die Personentarife auf den Bundesbahnen viel billiger seien als in allen anderen Ländern, und daß sie noch tief unter der Friedensparität stehen. Während die österreichischen Personentarife 60 % des Friedenspreises betragen, haben die Fahrpreise in Deutschland das anderthalbfache der Goldparität erreicht; in derselben Höhe bewegen sich die Fahrpreise in der Schweiz und in Italien. Auch die Fahrpreise auf den tschechoslowakischen Bahnen sind höher als die österreichischen. Die Bundesbahnverwaltung glaubt zu einer Erhöhung der Personenfahrpreise um so mehr berechtigt zu sein, als der Personenverkehr durchweg stark passiv ist und die kommerzielle Führung der Bundesbahnen die möglichste Herabsetzung des Ausfalles, der sich aus dem Personenverkehr ergibt, notwendig macht.

Über das Ausmaß der Erhöhung der Personentarife ist eine Entscheidung noch nicht getroffen; jedenfalls werden die erhöhten Preise vom 1. Januar 1925 an Geltung haben.

Gleichzeitig mit der Erhöhung der Personentarife wird auch eine Prüfung der Frachtentarife erfolgen, wobei jene Frachttafeln, die den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen, einer Änderung unterzogen werden sollen.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Die Geldmittel, die im Jahre 1924 für die Elektrisierung der Bundesbahnen zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 450 Milliarden Kronen, von denen der größte Teil für die Elektrisierungsarbeiten auf der Arlberg- und Salzkammergutstrecke verwendet wurde. Für das nächste Jahr soll das Elektrisierungsbudget mit Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage nur 260 Milliarden betragen, und mit der Einstellung dieses Betrages ist nur dann zu rechnen, wenn aus dem vom Völkerbunde für Investitionszwecke freigegebenen Teil der Völkerbundanleihe die entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen. Diese Summe wird genügen, um die noch notwendigen Elektrisierungsarbeiten bis Bludenz durchzuführen und mit den Arbeiten für die Linie Bludenz-Buchs oder Feldkirch-Bregenz zu beginnen, deren Fertigstellung insofern von Bedeutung sind, als dieser Teil der elektrisierten Bahnstrecke besonders erträgnisreich ist und auch die Elektrisierung der Schweizer Bahnstrecke bis Buchs, die nach den neuesten Nachrichten für Ende 1926 oder spätestens Anfang 1927 zu erwarten ist, den gleichzeitigen Abschluß der Arbeiten auf der österreichischen Strecke wünschenswert erscheinen läßt. Da für den Ausbau der Linie Bludenz-Buchs und den Anschluß nach Bregenz eine zweijährige Arbeitszeit vorgesehen ist, wird mit der Fertigstellung der Schweizer Strecke auch die österreichische Strecke von Innsbruck bis zur Schweizer Grenze voraussichtlich schon Ende 1926 elektrisiert sein. Die Ausschreibung der Arbeiten für diese Strecke ist im Gange, und in einigen Wochen werden die Angebote vorliegen, nach deren Vergebung sofort mit den Arbeiten begonnen werden soll.

Im Elektrisierungsamte der Bundesbahnen befaßt man sich mit dem Plane der Elektrisierung der Bahnlinien südlich und östlich von Innsbruck (die Brennerlinie und die Linie Innsbruck-Wörgl), für die das Achenseekraftwerk als Stromquelle in Betracht kommt; selbstverständlich werden diese Pläne nur dann durchgeführt werden können, wenn die hierzu erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen und wenn der von der „Tiwag“ (Tiroler Wasserkraftgesellschaft) geforderte Strompreis die Elektrisierung dieser Strecke vorteilhaft erscheinen läßt.

— **Gegenseitiger Haftpflichtversicherungsverband österreichischer Privatbahnen.** Nachdem der seit dem Jahre 1890 bestandene „Haftpflichtversicherungsverband der österreichischen Eisenbahnen“, der außer den Staatsbahnen auch alle größeren Privatbahnen umfaßt hatte, infolge des durch die Änderung der politischen Verhältnisse bedingten Ausscheidens der auf dem Gebiete der Nachfolgestaaten gelegenen Bahnen eine sehr bedeutende Schwächung erfahren hatte und schließlich nach der Übernahme des Betriebes der Südbahn durch die österreichischen Bundesbahnen mit dem Ende des Jahres 1923 aufgelöst worden war, haben sich die meisten Privatbahnen des heutigen Österreich einschließlich mehrerer im Betriebe der österreichischen Bundesbahnen stehenden Lokalbahnen zu einem neuen „Gegenseitigen Haftpflichtversicherungsverband österreichischer Privatbahnen“ auf einer gegenüber dem alten Verbande etwas geänderten Grundlage zusammengeschlossen. Der neue Verband hat den Grundsatz der gegenseitigen Haftung und des Umlageverfahrens beibehalten, die Versicherung jedoch auf gewisse

Sachschäden ausgedehnt und sieht die Gewährung von Vorschüssen an Bahnen, die einen größeren Unfall erleiden, vor.

Die Vollversammlung, in der der Verband gegründet wurde, fand am 15. Oktober d. J. in den Räumen der Eisenbahn Wien-Aspang statt und hatte das Ergebnis, daß 16 Bahnverwaltungen einschließlich der in ihrem Betrieb stehenden Bahnunternehmungen die Mitgliedschaft beim Verbande angemeldet und 6 Bahnen ihren Beitritt nach Behebung bestimmter Hindernisse (namentlich Regelung der bisherigen Anstaltsversicherungen) in nahe Aussicht gestellt haben. Zur geschäftsführenden Verwaltung wurde die Eisenbahn Wien-Aspang gewählt.

— Amtliches österreichisches Kursbuch. Von diesem vom Bundesministerium für Handel und Verkehr (Generaldirektion für das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen) herausgegebenen Behelfe für den Winterdienst 1924/25 ist die kleine Ausgabe bereits erschienen und kann gegen den Preis von 25 000 Kronen für jedes Stück sowohl in den Bahnhöfen als auch bei allen größeren Buchhandlungen und Verschleißstellen bezogen werden. Die Ausgabe enthält neben den für die Reisenden hauptsächlich in Frage kommenden allgemeinen Bestimmungen (Fahrkartenvorverkauf, Eisenbahnverkehrsordnung usw.) sämtliche Fahrpläne des Eisenbahn-, Schiffs-, Kraftwagen- und Luftverkehres in Österreich, die Tarife der Eisenbahnen sowie die Fahrpreise von Wien und den Landeshauptstädten nach Stationen des Inlandes. Die in den nächsten Tagen zur Ausgabe gelangende große Ausgabe des österreichischen Kursbuches bringt neben diesen Angaben noch die für den zwischenstaatlichen Fremdenverkehr in Betracht kommenden Eisenbahnfahrpläne des Auslandes.

— Rückkauf der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Nach einer Mitteilung der Generaldirektion der 1. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, deren Aktienbesitz von der österreichischen Regierung nach dem Umsturz an eine englische Reederei und Schiffahrtsgesellschaft verkauft wurde, nunmehr wieder durch ein zwischen der Danube-Navigations-Company in London und der 1. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft einerseits sowie durch das mit der Königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft andererseits abgeschlossene Abkommen seit dem 1. Oktober im Besitz der letztgenannten beiden Gesellschaften. Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird als selbständiges Unternehmen mit dem Direktionssitz in Wien weitergeführt.

— Die Kohlenförderung Österreichs. Die inländische Kohlenförderung im August 1924 betrug 12 578 t Steinkohle und 220 604 t Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt: Niederösterreich mit 24 627 t, Steiermark mit 124 134 t, Kärnten mit 9163 t, Oberösterreich mit 36 376 t, Tirol mit 2790 t und das Burgenland mit 36 092 t. Die Förderung ist um 1575 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monate Juli 1924 ergibt sich eine Steigerung der Förderung von 5665 t.

Ungarn.

— Der Güterverkehr der Staatsbahnen betrug im September d. J. 130 810 Wagenladungen. Dies bedeutet gegen den vorigen Monat eine Vermehrung um 5,3 % und gegen September 1923 eine Verminderung um 4,2 %. Von den Wagenladungen entfallen 11 176 auf Getreide, 2745 auf Mehl, 1735 auf Kartoffeln, 6585 auf Rüben, 27 882 auf Kohle, 8934 auf Holzwaren, 21 162 auf Stückgut und 25 284 auf Baumaterial.

— Der direkte ungarisch-schweizerische Personen- und Gepäckverkehr wird zwischen Budapest-Ostbahnhof einerseits und zwischen Basel, Bern, Genf und Zürich durch Österreich anderseits voraussichtlich schon am 1. November ins Leben treten. Mit Rücksicht auf die Verbindungsschwierigkeiten in Wien wird am Budapester Ostbahnhof Gepäck nur zu solchen Eilzügen aufgenommen, die nach Basel und Genf direkte Personenwagen mitnehmen.

— Der Orient-Expreß über Budapest wird vom 4. November an wieder über Straßburg, München, Salzburg verkehren. Diese neue Linie wird die Fahrzeit um 5 Stunden verkürzen. Nimmt man noch in Betracht, daß die beteiligten Eisenbahnen auch die Fahrpreise herabsetzen, so wird es zweifellos, daß der eine viel längere Strecke durchfahrende Simplon-Expreß im Orient-Expreß einen ernsten Wettbewerber bekommt.

— Der Wettbewerb der ungarischen Schiffahrtsgesellschaften. Durch ein Abkommen, das zwischen der Danube Navigation Co. in London einerseits und der Königlich-Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. sowie der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft anderseits abgeschlossen wurde, sind die gesamten Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, die sich bis zum Jahre 1920 im Besitze der österreichischen Regierung befunden hatten und nach dem Umsturz an eine englische Finanz- und Reedereigruppe verkauft wurden, mit dem 1. Oktober 1924 in den Besitz der beiden letztgenannten Schiffahrtsgesellschaften übergegangen. Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft wird auch weiterhin als selbständiges Unternehmen weitergeführt. Mit Rücksicht darauf, daß die ersten zwei erwähnten Gesellschaften in gewissem Maße zu dem englischen River-Syndikat gehören, ist der Wettbewerb an der ungarischen Donau hinfällig geworden.

Niederlande.

— Kohlenverkehr im Rotterdamer Hafen. Die deutsche „Reparations“kohle für Italien, die jetzt teilweise über Antwerpen und teilweise über Rotterdam ausgeführt wurde, soll nach Übereinkunft mit dem Deutschen Kohlensyndikat von Ende Oktober ab nur noch über Rotterdam gehen.

— Die Pläne für den Bau eines Tunnels unter dem Ij in Amsterdam nehmen jetzt greifbare Gestalt an; es ist beabsichtigt, den Tunnel an beiden Seiten mit spiralförmigen Eingängen zu versehen, so daß auch die Straßenbahnen durch ihn hindurchgeführt werden können.

— Hamburg-London über Hannover-Hoek van Holland. Der Berlin-London Expreß stellt z. Z. die schnellste Verbindung zwischen Hamburg und London her, und zwar ab Hamburg 12.22 mittags (statt 11.08 vorm. über Bremen-Osnabrück), an Hannover 3.30 nachm., ab Hannover 4.07 nachm., an London über Hoek van Holland 8.38 nachm. Ebenso umgekehrt ab London 8.30, an Hamburg über Hannover (1.56—2.12 nachm.) bereits 5.13 statt 6.05 vorm. über Bremen.

— Warschau-London über Hoek van Holland. Die wieder eingelegten D-Züge 11/12 Warschau-Ostende und Paris schaffen in Verbindung mit dem Berlin-London Expreß 3mal wöchentlich die schnellste Verbindung mit London nach folgendem Fahrplan: Warschau ab 9.25 abends, Berlin Schles. Bhf. an 11.50, ab 12.10, an London über Hoek van Holland-Harwich 8.38, während die Ankunft in London über Ostende erst 4.30 nachm., über Calais 7.15 abends erfolgt; gleicherweise wird in Berlin der Anschluß von Riga ermöglicht: ab Riga 8.00, ab Eydtkuhnen 9.10 abends, an Berlin Schles. Bhf. 11.10. Ebenso günstig liegen die Fahrzeiten in der anderen Richtung: ab London über Harwich-Hoek van Holland 8.30, an Berlin Schles. Bhf. 5.59 statt 2.00 über Dover-Ostende oder 4.00 über Dover-Calais-Köln. Weiter ab Schles. Bhf. 6.20 abends, an Warschau 8.52, sowie ab Schles. Bhf. 7.12 abends, an Eydtkuhnen 8.32, an Riga 10.00 abends.

Übrige europäische Länder.

— Der schwedische Außenhandel (vgl. V.-Ztg. S. 612). Die Aktivität der schwedischen Handelsbilanz hat auch im Juli und August angehalten. Der Wert der Einfuhr bzw. Ausfuhr in Millionen Kronen beträgt:

	Einfuhr	Ausfuhr	Überschuß
Juli	122,6	124,6	2,0
August	113,6	125,8	12,2
Januar/August	900,4	758,1	— 142,3

Gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres ist der Wert der Einfuhr von Januar bis August um 63,6 Mill. Kronen, der der Ausfuhr aber sogar um 86,9 Mill. Kronen gestiegen.

— Steigerung des schwedischen Erzverkehrs. Von wie großer wirtschaftlicher Bedeutung die Befreiung des Ruhrgebietes von allen Hemmungen auch für Schweden ist, ergibt sich aus den Zahlen des nordschwedischen Erzverkehrs; denn der bedeutendste Abnehmer dieses über Narvik oder Luleå zur Verschiffung gelangenden Erzes ist das Rheinland (Westfalen). Im August d. J. sind 543 233 t über die nordschwedische „Erzbahn“ (Luleå-Riksgräusen mit Anschluß nach Narvik) befördert worden. Die Frachteinnahmen betragen 1,4 Mill. Kronen. Man muß bis in den Juli 1914 zurückgehen, um eine noch höhere Ziffer des beförderten Erzes zu finden.

Nach den Mitteilungen der Erzgesellschaft Luossavaara-Kirunavaara ist für das Jahr 1925 mit der Beförderung von etwa 6 Mill. Tonnen Erz, hauptsächlich nach Narvik (4,5 Mill. Tonnen) zu rechnen.

— Die Eisenbahnverbindungen Südoberschlesiens mit Polen erwiesen sich nach der neuen Grenzziehung bekanntlich als vollkommen unzureichend, vor allem, um den Abtransport der Gruben- und Hüttenerzeugnisse zu bewältigen, so daß monatelang die allerschwersten Verkehrsstörungen auftraten. Aus diesem Grunde mußte die Warschauer Regierung alsbald den Bau verschiedener neuer Verbindungsstrecken sowie auch die Erweiterung und Neuanlage von Güterbahnhöfen in Erwägung ziehen. Wie die Ostd. Wirtschafts-Ztg. mitteilt, verzögerte sich indessen die Inangriffnahme von Bauten hauptsächlich aus finanziellen Gründen. Über die einzelnen Pläne ist in den letzten beiden Jahren wiederholt ausführlich berichtet worden, inzwischen sind einige der projektierten Linien bereits ausgeführt worden bzw. schon im Bau begriffen. Es handelt sich dabei um folgende: 1. Die Linie Makoschau (Makoszowy)-Miserau (Mizerow) zur Umgehung von Gleiwitz; 2. Bismarckhütte-Kochlowitz zur Erleichterung des Warenverkehrs von Polnisch-Oberschlesien nach Norden; 3. Bluschau (Bluszczow)-Hohenbirken (Brzezie). In nächster Zeit wird die Linie Warschowitz (Warszowice)-Chybi für den Verkehr bereits freigegeben. Sie verbindet das Teschener Schlesien mit Polnisch-Oberschlesien und ist deshalb von großer Bedeutung für die Ausfuhr oberschlesischer Kohle nach dem Teschener Gebiet sowie nach Galizien. Außerdem werden mehrere Stationen neu gebaut oder erweitert. Hierbei handelt es sich vornehmlich um solche auf der Linie Seibersdorf (Zebrzydowice)-Dziedzice-Teschen (Cieszyn) sowie die Station Morgenroth (Chebzie). Außerdem wird der Bau der sogen. „Kohlenlinien" vorbereitet, die Polnisch-Oberschlesien mit Posen ohne Durchquerung deutschen Gebietes verbinden sollen. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Linie Stahlhammer (Kalety)-Polnisch-Herby als ersten Teil der Verbindung Kattowitz-Kalety-Wielun-Wieruszow.

— Die Kommerzialisierung der Staatsbahnen in der Tschechoslowakei. Durch ein Gesetz vom Jahre 1922 wurde bestimmt, daß eine Reihe von Betrieben, Anstalten und Einrichtungen des Staates, die nicht überwiegend Verwaltungszwecken dienen, nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet werden sollen. Erst dieser Tage ist die Durchführungsbestimmung zu diesem Gesetze erschienen, welche zunächst alle in Frage kommenden Betriebe taxativ aufzählt. Zu ihnen gehören unter anderen die Staatsbahnen, die Post, die staatlichen Wälder und Güter, das Preßbureau u. s. f. Diese Unternehmungen sind so zu verwalten, daß sie unter möglichst vollkommener Erfüllung ihrer volkswirtschaftlichen Aufgabe und unter Beachtung der allgemeinen öffentlichen Interessen nach den Grundsätzen eines ordentlichen Kaufmannes geführt werden. Sie haben insbesondere alle Ausgaben einschließlich der angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals, aus den aus ihrer Unternehmertätigkeit fließenden Einnahmen zu decken. Nur, wenn es wichtige Staatsinteressen erfordern, kann die Regierung Ausnahmen bewilligen.

Wenn im Staatsvoranschlag bei einzelnen Unternehmungen Gesamtausgaben oder -einnahmen eingestellt sind, so müssen sie im Rahmen dieser Vorschläge wirtschaften; etwaige Fehlbeträge in einem Jahre sind mit Bewilligung der obersten Verwaltungsinstanz und des Finanzministers durch kurzfristige Anleihen bczw. erst in zweiter Linie durch Staatsvorschüsse zu beschaffen.

Die Regel ist, daß alle Einnahmen und Ausgaben im Postscheckverkehr erfolgen. Der Auslandzahlungsverkehr erfolgt durch die Devisenabteilung des Bankamtes oder durch das Postscheckamt.

Für jedes Unternehmen wird ein Verwaltungskollegium errichtet, welches dem betreffenden Minister untersteht und das aus 3 bis 12 stimmberechtigten Mitgliedern besteht, von denen eines der Finanzminister aus den aktiven Beamten des Finanzministeriums ernennt, während die anderen Mitglieder entweder vom Fachminister aus den aktiven Beamten oder auch bis zur Hälfte aus hervorragenden Fachmännern (Nichtbeamten) bestellt werden. Der Minister ernennt auch den Vorsitzenden des Verwaltungskollegiums, das mindestens einmal im Monat Sitzung abhalten wird. Für die Beamten und Bediensteten bleibt ihre Dienstordnung und die Vorschriften über ihre Bezüge gewahrt, insoweit sie nicht durch diese Verordnung abgeändert werden. Der systemisierte Stand der Angestellten darf nicht erhöht werden. Die Zahl der Lohnarbeiter ist dem wirklichen Bedarf anzupassen. Eine Erhöhung der Zahl der Arbeiter darf nur aus wirtschaftlichen Gründen erfolgen und muß durch höhere Einnahmen gedeckt sein.

Durch diese Maßnahmen werden nun auch die tschechoslowakischen Staatsbahnen auf eine kaufmännische Basis gestellt, wie dies bereits in Deutschland und in Österreich geschehen ist. Die Neuorganisierung, die nach der besprochenen Verordnung am 1. Januar 1925 Platz greifen wird, soll eine ökonomische Leitung in allen Zweigen der Eisenbahnverwaltung herbeiführen. Diese ist nunmehr gezwungen, insbesondere die Personalausgaben, die ja die größte Ausgabepost bildeten und die wesentlich zum Fehlbetrag beitrugen, auf ein Maß herabzusetzen, das nur durch die erzielten Einnahmen seine Deckung findet.

— Eine Untergrundbahn für Rom. Nach Zeitungsnachrichten hat eine italienisch-französische Unternehmergesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb von Untergrundbahnen auf dem linken Tiberufer bekommen. Es ist zunächst geplant der Bau einer Linie vom Fuß des Monte Mario über die Piazza del Popolo und Piazza Colonna zum Hauptbahnhof und zum Lateranplatz.

— Neuer Werftkonzern für Spanien. In Spanien hat sich unter dem Namen La Naval de Levante ein großer Teil der an der Mittelmeerküste liegenden Werften zu einem Konzern vereinigt. Zu ihm gehört auch die Firma Krupp mit ihrer in Valencia belegenen Werft. Die neue Gründung bezweckt den Bau von Handels- und Kriegsschiffen sowie die Herstellung von Lokomotiven und anderen industriellen Erzeugnissen.

— Büropersonal bei den amerikanischen und englischen Eisenbahnen. Bei den amerikanischen Eisenbahnen hat die Zahl der Angestellten im inneren Dienst in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Verkehrsleistungen sind zwar auch gestiegen, und die früheren und jetzigen Kopfzahlen der Angestellten im Bürodienst dürften ungefähr dem Verhältnis der Tonnenkilometer damals und jetzt entsprechen. Bei der Gesamtzahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen und ebenfalls bei einzelnen anderen Zweigen des Eisenbahndienstes ist jedoch die Verkehrsleistung, bezogen auf den Kopf der Bediensteten, im allgemeinen gestiegen, so daß ein Vergleich zu Ungunsten des Bürodienstes ausfällt. Bei den Eisenbahnen von England, Irland und Schottland wurden am 31. Dezember 1907 58 503 erwachsene, über 18 Jahre alte Personen und 10 672 jugendliche, unter 18 Jahre alte Personen im Bürodienst beschäftigt. Männliche und weibliche Bedienstete sind dabei zusammengezählt. Diesen 69 175 Personen standen im März 1921, dem letzten Zeitpunkt, für den eine Statistik vorliegt, ein Heer von Büroarbeitern von 93 373 Köpfen gegenüber. Die Zunahme in 14 Jahren hat also 24 198 Köpfe oder fast genau 35 % betragen. Ganz einwandfrei vergleichbar sind diese Zahlen nicht, da die Grundsätze für die Aufstellung der Statistik sich mittlerweile verschoben haben; aber selbst unter Berücksichtigung dieses Umstandes kann wohl gesagt werden, daß die Zunahme in der Zahl der Bürokräfte die Steigerung des Verkehrs übertroffen hat. Von der Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu Gruppen wird eine Verminderung der Büroarbeit erwartet, und der sich ständig verbreitende Gebrauch von Rechen-, Zähl- und ähnlichen Maschinen wird weiter den Erfolg haben, Büropersonal entbehrlich zu machen. Trotzdem scheint es nötig, daß gerade im Bürodienst Maßnahmen getroffen werden, durch die die Leistungen des einzelnen gesteigert werden.

Fremde Erdteile.

— Fünfzigjähriges Bestehen der Atjehkleinbahn. Am 27. September 1924 waren 50 Jahre vergangen seit dem Tage, an dem der erste Spatenstich getan wurde zum Bau der Eisenbahn, die den nördlichsten Punkt von Sumatra durch die Halbinsel Atjeh (Atschin) hindurch mit dem durch die Tabakkultur bekannten Bezirk von Deli verbinden sollte. Wenn auch die erste kurze Teilstrecke der aus militärisch damals wohl wichtigeren Gründen als aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten gebauten Linie bereits am 12. August 1876 von der Lagune bei Olee Lheue nach Koeta Radja eröffnet werden konnte, so stellte sich gleichwohl bald heraus, daß an die Weiterführung der Strecke in der Javaspur (1067 mm) nicht zu denken war, da der große Landweg von Koeta Radja nach Lam Baro, der die Bahn aufnehmen sollte, nur 6 m breit und daher für eine so breite Spur nicht geeignet war. Der Übergang zur Schmalspur von 750 mm und die durch das unwegsame gebirgige Gelände hervorgerufene Änderung der Baupläne hatte zur Folge, daß die Strecke Koeta Radja-Lam Baro erst nach Überwindung großer geldlicher Schwierigkeiten durch den holländischen Staat am 1. August 1884 eröffnet werden konnte. Die militärischen Schwierigkeiten der folgenden Jahre ließen den Weiterbau der eigentlichen Linie ganz zum Erliegen bringen, die Zusammenlegung der Truppen um Koeta Radja veranlaßte jedoch den Bau einiger Kleinbahnringlinien mit Seitenstrecken, die 1891 insgesamt 39 km umfaßten. Erst 1897 wurden

dann Mittel für den Weiterbau bewilligt und noch im gleichen Jahre die Strecke Lam Baro-Gle Kambing und im November 1898 die Fortsetzung nach Seulimeum in Betrieb genommen. Geländeschwierigkeiten verzögerten weiter die Entscheidung über die Linienführung, und erst 1904 kam die Verlängerung der Bahn bis nach Idi zustande, der 1905 die Fortsetzung nach Langsar folgte. Dem Weiterbau stellten sich wieder die größten Schwierigkeiten entgegen, und erst 1912 konnte die Strecke Langsar-Kwala Simpang, 1914 die Verlängerung nach Soengei-Lipoet und 1915 die nach Semadan eröffnet werden. Inzwischen hatte die Deli-Eisenbahn ihre Linie von Pangkalan nach Besitang in Betrieb genommen, so daß die Verbindung der beiden Netze in nahe Möglichkeit gerückt wurde, aber erst 1919 wurde die Lücke durch die Betriebseröffnung der Kleinbahnstrecke Semadan-Besitang der Atjehbahn geschlossen, ein durchgehender Betrieb wurde dadurch jedoch nicht ermöglicht, da die Linien der sich hauptsächlich um Medan gruppierenden Delibahn in der Javaspur erbaut sind.

Die Gesamtlänge der Atjehkleinbahnen beläuft sich jetzt auf etwa 500 km, wobei allerdings einige Linien nur für den Güter-, andere nur für den Personenverkehr eingerichtet sind. Die Linie führt in Groß-Atjeh meist den Atjehfluß entlang und durch eine ziemlich dicht bevölkerte Gegend, die Berglinie dagegen führt durch ein unwegsames und schluchtenreiches Gelände, das wenig Verkehr aufbringen kann. So kann man sagen, daß die wirtschaftlichen Ergebnisse für die Bahn selbst nicht groß gewesen sind und auch in Zukunft kaum günstig zu werden versprechen. Die allgemeinen und moralischen Erfolge des Unternehmens gestatten aber den sicheren Schluß, daß Mühe und Geld sich für Mutterland und Kolonie reichlich gelohnt haben. N. R. Ct.

— **Von den amerikanischen Straßenbahnen.** Die amerikanischen Straßenbahnen sind im allgemeinen Eigentum von Gesellschaften, nur wenige von ihnen sind städtische Unternehmen. In San Francisco kommt der merkwürdige Fall vor, daß in einer Straße mit vier Gleisen die zwei äußeren Gleise der Stadt und die zwei inneren einer Gesellschaft gehören. Der Verkehr reicht aus, um die Wagen beider Unternehmen zu füllen. In Seattle und neuerdings in Detroit haben die Stadtverwaltungen die Straßenbahnen übernommen, in anderen Städten werden sie zwar von Gesellschaften, aber unter Aufsicht eines städtischen Kommissars betrieben.

Die amerikanischen Straßenbahnen haben ganz allgemein Wagen ohne Decksitze. Nur versuchsweise werden Wagen mit Decksitzen betrieben. Die Wagen wurden zunächst leicht gebaut, sind dann aber immer schwerer geworden. Neuerdings ist man zu leichteren Bauarten zurückgekehrt, und der leichte, einmännige Sicherheitswagen — one man safety car — hat weite Verbreitung gefunden. Dadurch, daß er mit einer Anzahl Vorrichtungen ausgestattet ist, die seine Bedienung erleichtern, ist der begleitende Schaffner entbehrlich geworden, und der Fahrer nimmt zugleich das Fahrgeld ein. Wesentlich ist dabei, daß er von seinem Platz aus auch die Türen schließen kann, denn in Amerika fährt die Straßenbahn mit geschlossenen Türen. Der Sicherheitswagen kann nicht anfahren, solange die Türen offen sind. Aufspringen auf den in Fahrt befindlichen Wagen ist also unmöglich.

Vor dem Kriege betrug allgemein der Fahrpreis auf den amerikanischen Straßenbahnen einheitlich auf beliebige Entfernung einen Nickel : 5 Cents. Das war für die Straßenbahngesellschaften erträglich, solange es sich um Pferdebetrieb und damit um kurze Entfernungen handelte. Mit der Verbreitung elektrischen Betriebes ging eine Verschmelzung kleinerer Unternehmen zu großen Hand in Hand. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ermöglichte zudem das Wohnen in größerer Entfernung von der Arbeitsstätte, ohne daß der Zeitverlust auf dem Wege von und zur Arbeit allzu groß geworden wäre. Infolgedessen stieg die Entfernung, auf die der einzelne Fahrgast die Straßenbahn benutzt, und die Zahl derjenigen, die sie nach kurzer Fahrt wieder verließen, wurde geringer. Der häufige Wechsel der Fahrgäste war es aber gerade, der den Straßenbahnbetrieb einträglich machte, und die Folge der Verschiebung in dieser Beziehung war, daß die Straßenbahnen mit einem Nickel für den Fahrgast nicht mehr auskamen. Dazu kamen Erhöhungen der Betriebskosten, verursacht durch Steigerung der Löhne und die allgemein in und nach dem Kriege einsetzende Teuerung. Infolgedessen beträgt der Straßenbahnfahrpreis heute allgemein 6 bis 10 Cents. Man kann allerdings Fahrkarten in größerer Zahl im voraus zu ermäßigtem Preis kaufen, und in manchen Städten wird davon so ausgiebig Gebrauch gemacht, daß den Straßenbahngesellschaften der Vorteil, der ihnen aus dem erhöhten Fahrpreis erwachsen sollte, fast ganz wieder verloren geht. In Seattle ist z. B. der Mindestfahrpreis 10 Cents; er hat den Erfolg gehabt, daß ein Verkehr auf nahe Entfernungen fast ganz unterdrückt worden ist, was der Straßenbahn nicht zum Vorteil gereicht.

Allgemeines.

— **Der Weltertrag des Fischfanges.** Der Handelsbericht der National City Bank, Neuyork, veröffentlicht auf Grund von Mitteilungen der „Fisch-Kommission" der Vereinigten Staaten Schätzungen über den Wert der in den Hauptländern der Welt gefangenen Fische und kommt, wie die Wirtschaftl. Nachrichten aus dem Ruhrbezirk mitteilen, nach den letzten zur Verfügung stehenden Angaben auf eine Gesamtsumme von annähernd 780 Mill. Dollar im Jahr. Eine kürzlich von dieser Fisch-Kommission aufgestellte Tabelle veranschlagt den Gesamtwert der gefangenen Fische in Japan auf 89 Mill. Dollar, in den Vereinigten Staaten auf 86, in Frankreich auf 85, Spanien 72, England und Wales 65, Rußland 50, Portugal 37, Griechenland 28, Kanada 28, Schweden 23, Schottland 19, Dänemark 15, Norwegen 14, Deutschland 11 und in den Niederlanden ebenfalls 11 Mill. Dollar.

Die Menge und der Wert der von den Gewässern der Welt gelieferten Fische hat sich seit dem Aufkommen moderner Methoden wesentlich erhöht. Das Kapital schenkt heutzutage dem Fischfang wie auch der Fischkonservierung und dem Fischhandel große Aufmerksamkeit. Das in den Vereinigten Staaten ausschließlich Alaskas im Fischfang allein angelegte Kapital ist von 38 Mill. Dollar im Jahre 1908 auf 60 Mill. Dollar gestiegen und der Wert der gefangenen Fische im gleichen Zeitraum von 54 auf 76 Mill. Dollar, obwohl die Anzahl der tatsächlich in der Fischindustrie beschäftigten Personen während dieser Jahre von 141 000 auf 115 000 zurückgegangen ist. Schätzungen für andere Länder zeigen eine ähnliche Zunahme des Ertragswertes wie des Anlagekapitals. Zu den Haupthilfsmitteln des modernen industrialisierten Fischfangs gehört der Schleppdampfer, der ein riesiges Schleppnetz mit einer mehr als 100 Fuß breiten Öffnung hinter sich herzieht, ferner Angelschnüre, die mehrere Meilen lang sind und von denen jede einige tausend Haken hat, und die großen Feutelnetze und Fallnetze.

Die Mehrzahl der gefangenen Fische kommt aus den Ozeanen, selbst in den Vereinigten Staaten, die mit ihren Seen und Flüssen größere Süßwassermengen als die meisten anderen Länder haben. Ein sehr großer Teil des Weltertrages wird an verhältnismäßig flachen Stellen in der Nähe der kontinentalen Küsten gefangen, die gewöhnlich als „Bänke" bezeichnet werden: die Neufundlandbänke, die Bänke der Nordsee und die Bänke bei Japan. Diese Bänke sind die Lieblingsfutterplätze der Fische, die oft aus großen Entfernungen dorthin kommen, und liefern einen großen Teil des Marktbedarfs, obwohl die Fischarten, welche die Küsten und die Süßwasserläufe zum Laichen aufsuchen, ebenfalls große Mengen ausmachen.

— **Eine Larve, die Kraftwerke angreift.** In einem Vortrag über die Bedeutung der Wasserbewegung in praktisch-biologischer Hinsicht, den J. Wilhelmi an der Gründungsversammlung der internationalen Vereinigung für theoretische und angewandte Limnologie in Kiel 1922 gehalten hat, wies der Vortragende auf die Larven der Dreissensia-Muschel hin, denen die Schleusen gute Ansiedelungsmöglichkeiten bieten, während sie in fließenden Gewässern zur Massenentwicklung keine ausreichende Ansatzmöglichkeit finden. Diese Larve kann den Wasserkraftwerken mit Betonanlagen bei Massenentwicklung unter den geschilderten Verhältnissen schweren Schaden zufügen, und es ist auch vor etwa zwei Jahren vorgekommen, daß ein großes Wasserkraftwerk, nämlich das Werk Glambocksee, durch die Larve der Dreissensia stillgelegt wurde, wie der Vortragende in dem in der Zeitschrift „Wasser und Gas" 1922 erschienenen Artikel über die Muschelplage im Kraftwerk Glambocksee für die Fachleute des näheren erörtert hat. Wie man neuerdings erfährt, soll die Larve der Dreissensia nun auch im Oberrhein unterhalb Basel mehrmals nachgewiesen worden sein.

Rechtspflege.

— **Das stärkere Recht der Mieterschutzverordnung gegenüber den Interessen des Reichsfiskus als Vermieter von Lager- und Speicherräumen.** Durch Vertrag vom 2. April 1907 hat die Preußische Staatsbahn (jetzt Reichseisenbahn) dem Kaufmann B. in Berlin einen Teil des ehemaligen Ostbahnhofs gegen Entgelt zur Benutzung für seinen Lager- und Speicherbetrieb überlassen. Zugleich wurden Zu- und Ableitungen der Eisenbahnfahrzeuge nach und von den Hallengleisen übernommen. Als der Reichseisenbahnfiskus diesen Vertrag zum 30. September 1921 kündigte, wandte B. sich an das Mieteinigungsamt 9 der Stadt Berlin, das die Kündigung für unzulässig erklärte. Der Eisenbahnfiskus erklärte trotzdem, daß er sich dem Beschlusse des Mieteinigungsamts nicht fügen wolle und die Zuführung von Wagen nach den Anschlußgleisen einstelle. Er beruft sich unter anderem darauf, daß es sich um keinen Miet-, sondern um einen Pachtvertrag handle, über den das Mieteinigungsamt nicht zu beschließen habe. Die von B. gegen den Reichseisenbahnfiskus

erhobene Feststellungsklage wurde vom Landgericht Berlin abgewiesen, dagegen hat der 17. Zivilsenat des Kammergerichts zu Berlin ausgesprochen, daß die Eisenbahn weder die Räumung der dem Kläger vermieteten Räumlichkeiten verlangen, noch die Zuleitung der Eisenbahnwagen einstellen dürfe. Dieses Urteil ist jetzt vom Reichsgericht unter Zurückweisung der Revision des beklagten Eisenbahnfiskus gebilligt worden.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Dem Kammergericht ist zunächst darin beizutreten, daß das zwischen den Parteien bestehende Vertragsverhältnis als Miete und nicht als Pacht anzusehen ist. (Pacht liegt nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts dann vor, wenn die Räume in ihrer baulichen Beschaffenheit und Ausstattung zur Einrichtung eines bestimmten Gewerbes und zur Erzielung von bürgerlichen Früchten geeignet sind.) Die Räume sind hier nur als Lagerräume überlassen und als solche auch benutzt worden. Die Kernfrage ist die, ob der § 2 der Mieterschutzverordnung, auf den das Kammergericht die Unwirksamkeit der Kündigung stützt, auf den gegenwärtigen Fall anwendbar ist, in dem es sich nicht um Räume handelt, die dem Wohnungsbedürfnis dienen, sondern für gewerbliche Zwecke in einem reichsfiskalischen Gebäude bestimmt sind. Allerdings läßt § 6 M.Sch.V.O. eine Anordnung der vorherigen Zustimmung zur Kündigung nur zu, wenn es sich um Wohnräume, Läden oder Werkstätten handelt. Wie aber das Reichsgericht schon ausgesprochen hat, gibt § 5a M.Sch.V.O. den Gemeindebehörden bei besonders starken Wohnungsmißständen die Ermächtigung, über den Rahmen des § 6 hinaus die Rechtswirksamkeit der Kündigung anderer Mieträume als Wohnräume, Läden oder Werkstätten von der vorherigen Zustimmung des Mieteinigungsamtes abhängig zu machen. Eine solche Verordnung hat der Magistrat zu Berlin am 12. Mai 1921 erlassen. In ihrem § 2 ist ganz allgemein bestimmt, daß Mieträume vom Vermieter rechtswirksam nur mit vorheriger Zustimmung des Mieteinigungsamts gekündigt werden dürfen und ein ohne Kündigung ablaufendes Mietverhältnis also auf unbestimmte Zeit verlängert gilt, wenn der Vermieter nicht vorher die Zustimmung des Mieteinigungsamts eingeholt hat. Auf dieser Vorschrift basiert die gegenwärtige Entscheidung. Der Umstand, daß der Reichsfiskus hier die rechtliche Stellung des Vermieters einnimmt und die Räume für reichsfiskalische Zwecke nötig hat, ist ohne Einfluß auf die Rechtswirksamkeit der Entscheidung des Einigungsamts. Denn der Fiskus hat beim Abschluß des Mietvertrages ein rein bürgerlich-rechtliches Geschäft getätigt. Von einem Eingriff in ein Hoheitsrecht des Reiches kann bei der Entscheidung des Mieteinigungsamtes keine Rede sein. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.) (III 757/23. — 15. Juli 1924.)

— **Kündigung der Wechselstube im Münchener Hauptbahnhof.** Auf Grund eines „Pachtvertrages" vom 3. April 1902, der wiederholt verlängert wurde, hatte die Reichseisenbahnverwaltung dem Bankgeschäft B. & Co. in München den Betrieb einer Wechselstube im Münchener Hauptbahnhof übertragen. Am 27. Juli 1922 kündigte die Reichsbahn den Vertrag für den 1. Januar 1923. Die beklagte Firma erachtete diese Kündigung für wirkungslos, weil das Mieteinigungsamt die Genehmigung nicht erteilt hatte. Die Klage der Reichseisenbahnverwaltung auf Räumung wurde vom Landgericht München abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat aber das Oberlandesgericht München nach dem Klageantrage erkannt und die Beklagte zur Räumung der Wechselstube verurteilt. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts München ist jetzt vom Reichsgericht bestätigt worden. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird unter anderem ausgeführt, daß der Vertrag nicht als allgemeiner Mietvertrag — und das ist der springende Punkt, weil sonst die Erlaubnis des Mieteinigungsamts zur Kündigung erforderlich wäre — anzusehen ist. Die Klägerin hat vielmehr die Eingliederung einer Wechselstube in das Bahnhofsgebäude für geboten erachtet und der Beklagten den Betrieb des Bankgewerbes in der ausdrücklichen Beschränkung auf das Geldwechselgeschäft gestattet, zugleich aber die Beklagte ihren Weisungen unterworfen. Namentlich mußte die Beklagte das Geschäft zu ganz bestimmten Zeiten offenhalten; sie war zur Führung des Geschäfts der Klägerin gegenüber verpflichtet. Diese Bindung, der sich die Beklagte der Klägerin gegenüber unterworfen hat, ist ein Element des Dienstvertrages, der neben dem Pachtvertrag in Erscheinung tritt. Endlich ist aber in der bloßen Raumüberlassung eine dem Mietvertrag entsprechende Gestaltung zu erblicken. Wie das Oberlandesgericht angesichts des Sachverhalts zutreffend hervorhebt, war das Wesentliche an dem Vertragsverhältnis die Gestattung des Gewerbebetriebs, mit welcher Befugnis die Pflicht der Beklagten zur Führung des Betriebes Hand in Hand ging. Ohne Rechtsirrtum hat nach alledem das Oberlandesgericht den Vertrag als einen gemischten Vertrag gekennzeichnet, in welchem keinesfalls das Element der Miete dergestalt überwiegt, daß darum das Rechtsverhältnis im ganzen den Rechtsregeln von der Miete zu unterstellen wäre. Die Kündigung seitens der Klägerin ist deshalb auch ohne Genehmigung des Mieteinigungsamts als berechtigt anzusehen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

— **Wie gestaltet sich die Ersatzpflicht der Bahn bei Verlust eines Privatgüterwagens?** Die Firma B. in Hohenlimburg hatte von der Firma O. & K. einen Eisenbahnwagen gekauft, um ihn als Privatgüterwagen zu benutzen. Der Wagen wurde zur vorschriftsmäßigen Untersuchung frachtpflichtig von Nienburg nach Witten-Ost an die Eisenbahnwerkstatt gesandt. Weil der Wagen ohne Begleitpapiere ankam, sandte ihn die Eisenbahnwerkstatt nach Nienburg zurück, von wo er am selben Tage mit Begleitschein wieder nach Witten auf den Weg gebracht wurde. Von da an fehlt jede Spur des Wagens, der als verloren gilt. Die Firma B. verlangt Schadenersatz von der Reichsbahn und hat deshalb Klage erhoben. Die beklagte Reichsbahn hat im April 1920 rund 9500 ℳ gezahlt. Die Klägerin verlangt einen der Geldentwertung entsprechenden höheren Betrag.

Landgericht Magdeburg und Oberlandesgericht Naumburg haben die Klage abgewiesen. Auf die Revision der Klägerin hat das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist hierzu folgendes unterrichtend: Irrtümlich ist die Auffassung des Oberlandesgerichts, daß der Frachtvertrag mit der ersten Ankunft des Wagens bei der Eisenbahnwerkstatt Witten bereits seine Erledigung gefunden hätte. Die Eisenbahnwerkstatt hat den Wagen nicht angenommen, sondern ihn wieder nach Nienburg zurücklaufen lassen, von wo aus er wieder umgehend bahnseitig mit Begleitscheinen nach Witten auf den Weg gebracht wurde. Bei diesem Tatbestande kann von einem frachtfreien Leerlauf des Wagens im Sinne des § 11 Abs. 2 der bahnamtlichen Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen keine Rede sein. Der Verzug der Bahn mit der Zahlung ist erwiesen, da ihr bereits am 5. Februar 1920, als die Klägerin an Zahlung mahnte, bekannt war, daß die Nachforschungen nach dem Wagen erfolglos geblieben waren. Zu beanstanden ist endlich die Auffassung des Oberlandesgerichts, daß die Beklagte nach „damaligem Rechte" im Gegensatz zum heutigen Recht zur Aufwertung nicht verpflichtet gewesen sei. Das Recht, die Rechtsnorm, ist nicht geändert worden. Nur die Rechtsprechung hat sich in der allmählich durchgedrungenen Erkenntnis gewandelt, daß der Satz Mark sei gleich Mark ein Unrecht bedeutet und daß es gegen Treu und Glauben verstößt, wenn ein Schuldner seine Schuld mit einer gleichen Summe des erheblich entwerteten Papiergeldes begleichen will. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

Bücherschau.

— **Die neuen Gesetze über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.** Nachdem am 30. August d. J. auf Grund des Dawes-Gutachtens das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit seinen beiden Nebengesetzen, der Gesellschaftssatzung und dem Reichsbahn-Personalgesetz vom Reichstage angenommen worden sind, ist die Umwandlung der Reichsbahn aus einem reinen Reichsinstitut in eine privatwirtschaftliche Gesellschaft vollzogen worden. Hiermit sind naturgemäß weitreichende Wirkungen verbunden, die jedermann, der die Eisenbahn, sei es als Verfrachter, sei es als Reisender, benutzt, berühren. Die neuen privat- und öffentlich-rechtlichen Verhältnisse, welche die Schaffung der Reichsbahngesellschaft mit sich bringen, werden nicht nur die Behörden, Firmen und privaten Bahnverwaltungen interessieren, auch das große Personal der Reichsbahngesellschaft selbst wird sich über die Neuordnung ihrer Verwaltung unterrichten wollen. Diesem Zwecke soll eine dreisprachliche Handausgabe der erwähnten Gesetze dienen, die im Verlage von Georg Stilke, Berlin, erschien und von dem Geheimen Regierungsrat Hans Schulze im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe mit Anmerkungen versehen wurde. Der Verfasser hat im Auftrage seiner Regierung an den Verhandlungen des Organisationsausschusses für die Reichsbahn teilgenommen und ist daher über alle einschlägigen Fragen wohl unterrichtet. Er hat sich bemüht, durch kurzgefaßte, auf seiner Kenntnis der Theorie und Praxis begründete Erläuterungen die Bedeutung und Tragweite der einzelnen Vorschriften zu klären und das allgemeine Verständnis der Gesetze zu erleichtern. — Das Buch umfaßt 159 Seiten und kostet in Ganzleinen gebunden 4 ℳ.

— **Taten der Technik.** Ein Buch unserer Zeit. Herausgegeben von Hanns Günther (W. de Haas). In 20 Lieferungen mit 20 farbigen Tafeln, 38 ganzseitigen Porträts und mehreren hundert teils ganzseitigen Bildern im Text. Verlag von Rascher & Cie., A.-G., Zürich und Leipzig. 1922/23/24.

Mit den Lieferungen 16 bis 20 ist nun auch der zweite Band und damit das Sammelwerk einstweilen abgeschlossen, dessen Vorzüge in Nr. 6 des Jahrgangs 1923 und Nr. 17 des laufenden Jahrgangs an dieser Stelle gebührend gewürdigt worden sind. Heft 16 bringt den Schluß der Güntherschen Abhandlung „Im Reiche der Radiotechnik". Es folgt eine groß angelegte Aufsatzreihe aus der Feder von Dr. Colin Roß und Hanns Günther. Vorerst wird der Bergbau unter den Stichworten „Die Schätze der Erde" behandelt. Rückschauend wird der Leser mit den im Altertum und im Mittelalter üblichen einfachsten Formen des Bergbaues bekannt gemacht; danach beschränkte sich bis ins 17. und 18. Jahrhundert hinein aller Bergbau ausschließlich auf Erze und Steine. Die heutzutage unentbehrliche Kohle ruhte also noch ungenutzt in der Erde, da letztere sich erst mit Hilfe von Dampfmaschine und Dynamit erfolgreicher anbohren ließ. Elektrizität, Preßluft und Druckwasser traten als neue Hilfsmittel hinzu. Durch den immer mehr vervollkommneten Bergabbau entstanden nach und nach unterirdische Bauten von riesigen Ausmaßen; durch diese „Unterirdischen Städte", durch deren viel verschlungenen Straßen und Plätze ist uns das Werk ein zuverlässiger Führer. Vorerst sind die Einrichtungen eines Steinkohlenbergwerks und dann die Eisenerzgruben behandelt. Bekanntlich wird nur ein Teil der Eisenerze gleich der Kohle in unterirdischen Gruben gewonnen; an vielen Orten tritt das kostbare Erz, zu gewaltigen Bergen von fast reinem Metall aufgetürmt, frei zutage; es wird gezeigt, wie es in großen Tagbauen gewonnen werden kann, nachdem erklärt ist, wie aus dem Erz das Eisen gewonnen wird, verbreitet sich das Werk in anregender Weise über das Thema „Wie die Werkstatt wurde". Man lernt den Entwicklungsgang von der Werkstätte des Pharaonischen Zeitalters bis zum modernsten Eisenhüttenwerk kennen. Wertvoll hierbei ist u. a. die als Tafel beigegebene schematische Darstellung der heutigen Eisen- und Stahlerzeugung. Den Hochofenwerken ist ein besonderer Abschnitt unter dem Stichwort „Die Feuerburg", den Gießereien ein Abschnitt unter den Kennworten „Vom fließenden Stahl" gewidmet. Weiter werden die vielgestaltigen Einrichtungen der Walzhütten und Maschinenfabriken erläutert. Auch an „Die Wiege der Schiffe", in die Schiffswerften werden wir geführt und lernen den Werdegang der Ozeanriesen von der Entwurfszeichnung bis zum Stapellauf kennen. Lehrreiche Bilder unterstützen auch hierbei das geschriebene Wort aufs beste, wie denn überhaupt der Bilderreichtum des Sammelwerks hervorzuheben ist.

In dem Abschnitt „Die Helfer des Menschen" wird das Wasserrad im Wasserkraftwerk behandelt und mit Recht als „aussterbende Kraftmaschine" bezeichnet. Man erfährt dann viel bemerkenswertes „Aus der Kindheit der Dampfmaschine" und wird im Schlußabschnitt mit den „Riesen und Zwergen", nämlich den Großdampf- oder Großgasmaschinen und den kleinsten Elektromotoren für den Hausgebrauch bekanntgemacht.

An künstlerisch ausgeführten farbigen Bildern sind den letzten Lieferungen beigegeben: Als Tafel VI „Abstich eines Hochofens"; Tafel VII „Im Thomas Stahlwerk"; Tafel VIII „Dampfhammer"; Tafel IX „Schiff im Bau" und Tafel X „Großgasmaschinenhalle".

Der Schlußlieferung ist ein auf beide Bände bezugnehmendes Namen- und Sachverzeichnis angehängt, und das ist zu begrüßen; denn ohne dem würde es in manchen Fällen recht umständlich sein, den gewünschten Gegenstand oder das in Frage kommende Stoffgebiet zu finden. Dies gilt insbesondere für die drei Schlußkapitel mit ihren Unterabschnitten, deren Überschriften in diesem Sinne durchaus nicht glücklich gewählt sind; wer z. B. sich über Dampfhämmer unterrichten will, dürfte kaum auf die Idee kommen, im Abschnitt „Im Reiche der tausend Räder" zu suchen, oder, wer sich mit den Walzwerken bekannt machen will, dürfte wohl kaum in dem Abschnitt „Unter feurigen Schlangen" nachschlagen, wenn ihn nicht das Sachverzeichnis auf die richtige Spur leiten würde. In der Neuauflage wäre diesem Mangel insofern abzuhelfen, daß den Überschriften der Schlußkapitel ergänzende Untertitel beigegeben werden.

Das Sammelwerk konnte selbstverständlich nur einen kleinen Ausschnitt aus dem Riesenreiche der Technik geben. Das Eisenbahnwesen ist leider recht kurz dabei weggekommen; auch dies wäre in einer Neuauflage oder in einem Folgebande nachzuholen. Die Eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung in Berlin und Seddin war so recht geeignet, den Mitarbeitern des Sammelwerkes Anregungen zu Abhandlungen über die letzten großen Taten der Technik, an denen auch sicherlich die Allgemeinheit lebhaftesten Anteil nimmt, zu geben; zu denken ist hierbei z. B. an die erste deutsche Turbinenlokomotive oder an die großen Diesellokomotiven, das selbsttätige Signalsystem usw. Im großen Ganzen hat das nunmehr einstweilen abgeschlossene Günthersche Sammelwerk alle gehegten Erwartungen erfüllt. Die außerordentlich zahlreichen und sehr gut ausgeführten Bilder und Tafeln unterstützen den Text aufs beste. Nicht weniger als 38 ganzseitige Porträts und die diesen beigegebenen knapp gehaltenen Begleittexte machen mit dem Lebensgang und Lebenswerk berühmter Ingenieure und Industrieführer bekannt. Ein hervorstechendes Merkmal des Werkes ist die durchweg fesselnde Schreibweise, die sich himmelweit von dem gefürchteten, meist mit trockenen Daten gespickten Kathederdeutsch so mancher Fachgelehrten entfernt und auf diese Weise vor allem den Laien gewissermaßen spielend mit den großen technischen Glanzleistungen der Neuzeit bekannt macht. Die Absicht der Herausgeber, mit dem Werke ein technisches Volksbuch im wahren Sinne des Wortes zu schaffen, darf nach alledem als geglückt betrachtet werden. W. M.

— Wegele: **Die Linienführung der Eisenbahnen.** Mit 58 Abbildungen. Sammlung Göschen; Band 623.

Nach einer kurzen Einleitung, in der die geschichtliche Entwicklung der Verkehrswege bis zu den Eisenbahnen, deren Einteilung nach den verschiedenen Gesichtspunkten, die Bahngestaltung und die geltenden Vorschriften berührt sind, wird in den zwei Hauptabschnitten „leitende Grundsätze" und „Vorarbeiten" das Thema behandelt.

Unsere Zeit ist erfüllt von dem Ruf nach Wirtschaftlichkeit, größter Sparsamkeit. Dies gilt in besonderem Maße von dem größten Unternehmen, der Eisenbahn; auch hier muß Wirtschaftlichkeit des Betriebes oberste Richtschnur sein. Dem ist auch vom Verfasser Rechnung getragen. Die wirtschaftlichen und technischen Grundregeln und unter diesen wiederum die betriebstechnischen, nehmen den größten Raum ein. Der Abschnitt über die Zugwiderstände, die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse verdient besonders hervorgehoben zu werden. In gleicher Weise ist unter den allgemeinen Vorarbeiten der Abschnitt über die Ermittlung und Verteilung der Erdmassen als in der Regel ausschlaggebender Faktor für die Gesamtkosten des Bahnbaues besonders betont. Die Bestimmungen, die von der Verwaltung hinsichtlich der Bestandteile des allgemeinen und ausführlichen Entwurfes erlassen sind, sind gleichfalls aufgeführt. Ein 4. Abschnitt behandelt noch kurz die Ausführung des Baues.

In dem engen Rahmen eines Göschenbändchens hat somit der Verfasser das umfangreiche und volkswirtschaftlich wichtige Gebiet übersichtlich kurz bearbeitet. Wenn auch in nächster Zeit kaum neue Bahnlinien zur Ausführung gelangen werden, so wird doch gerade die Notwendigkeit sparsamsten Betriebes zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit mancher Teilstrecken zwingen, wobei es auch dem Fachmann willkommen ist, kurz zusammengefaßt die maßgebenden Gesichtspunkte nachlesen zu können. Den Studierenden der Technischen Hochschulen kann das Büchlein nur wärmstens empfohlen werden. Saurler.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz „Eröffnung der Raumabahn" in Nr. 42 muß es auf S. 816 (vorletzte Zeile) statt Anschlußwagen heißen Aussichtswagen.

Der neue Distriktschef in Drontheim heißt nicht Major Rund, sondern Major Ruud (vgl. Nr. 42, S. 822 unten).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. November 1924 wird der an der Strecke Grävenwiesbach-Weilburg gelegene Haltepunkt Weilmünster Kurhaus, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und für die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen, Kisten usw. eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Weilmünster Kurhaus liegt von Audenschmiede 1,70 km und von Weilmünster (Oberlahnkreis) 2,40 km entfernt. (1192)

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 15. Oktober 1924.

Reichsbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 7. Oktober d. J. verstarb in Eutin

s. Exc. Staatsminister a. D.

Otto Graepel

von 1899 bis 1915 Präsident der Großh. Eisenbahn-Direktion Oldenburg.

Die Oldenburgischen Staatsbahnen verdanken der erfolgreichen Leitung des Verstorbenen lange Jahre glücklichster Entwickelung. Er war wegen seiner vollen Hingabe an seinen Beruf ein leuchtendes Vorbild. Von seinen Untergebenen wurde er als gerechter und wohlwollender Vorgesetzter hoch geachtet.

Sein Andenken wird fortleben.

Der Präsident (1199)
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Oldenburg.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung des Personenhaltepunktes Flinkow.

Der durch Bekanntmachung in Heft 4 vom 24. Januar d. J. geschlossene Personenhaltepunkt Flinkow (Strecke Stolp-Stolpmünde) ist ab 1. November d. J. wieder unbesetzter Haltepunkt für den Personenverkehr. Es halten bis auf weiteres die Personenzüge 936 und 941.

Fahrkarten verkaufen die Zugführer.

Stettin, den 18. Oktober 1924. (1191)
Reichsbahndirektion.

4. Wagenstandgelder.

Erhöhung der Wagenstandgeldsätze für Wagen, die mit Kartoffeln beladen nicht innerhalb der standgeldfreien Zeit zur Beförderung aufgegeben werden.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden gemäß § 63 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 20. Oktober 1924 bis auf weiteres auf den Bahnhöfen der Reichsbahndirektion Osten für Wagen, die mit Kartoffeln beladen, nicht innerhalb der standgeldfreien Ladezeit zur Beförderung aufgegeben werden, die Wagenstandgelder auf das Dreifache der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht.

Frankfurt (Oder), 16. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion Osten. (1194)

5. Güterverkehr.

Tfv. 9 Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußischen-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 wird die Station Tragheimer Palve als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr in den obenbezeichneten Tarif einbezogen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Oktober 1924. (1195)
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Tarifentfernungen bestimmter württembergischer Nebenbahnstationen um 5 km gekürzt.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 18. Oktober 1924. (1197)
Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1924 treten dem Ausnahmetarif 13 die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit allen Stationen und die Nebenbahn Waldhof-Sandhofen, dem Ausnahmetarif 16 die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit allen Stationen, dem Nottarif die Nebenbahn Waldhof-Sandhofen bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bei.

Berlin, den 18. Oktober 1924. (1196)
Reichsbahndirektion.

Reichs- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 wird die Station Mannheim Kolonie der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Oktober 1924. (1198)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Am 20. Oktober 1924 wird der Nachtrag XXIV herausgegeben. Er enthält Frachtsätze für den Binnen- und Übergangsverkehr der schmalspurigen Linien für verschiedene im Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, enthaltene Ausnahmetarife. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung bezogen werden, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 18. Oktober 1924. (1193)
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Dienstkohlenausnahmetarif.

Die Zuschlagsentfernung der Andaluzja Kopalnia an die Mutterstation Szarlej beträgt mit Gültigkeit vom 1. Okober 1924 ab = 6 km. Im Tarif zu C beträgt die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Entfernung bis zur Landesgrenze bei Radzionków vom gleichen Zeitpunkt ab nicht 10 km, sondern 15 km.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Oppeln, den 12. Oktober 1924. (1186)
Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif. (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses.)

Die Station Ulm ist als Tränkanstalt für alle Tiergattungen eingerichtet worden. Für die Überführung der Viehwagen nach und von der Tränkansalt werden mit sofortiger Gültigkeit Gebühren von 5 bzw. 7,50 Goldmark erhoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Oktober 1924. (1189)
Reichbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

In dem Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif Teil I vom 1. X. 24 sind folgende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen. Er ist zu ändern:

Seite 33. § 13. In der vorletzten Zeile „15 v. H." in „5 v. H.".

Seite 37. In § 26 (niederl. Strecke) unter (1) b), zweite Zeile „§ 20 und § 21" in „§ 26 und § 27" und unter 3, zweite Zeile „§ 22" in „§ 28".

Seite 38. In § 28 (2) (niederl. Strecke) unter 1 c), dritte Zeile „um 5 v. H." in „um 10 v. H."

Seite 44. In § 42 unter 6, vierte Zeile „Spalte 17" in „Spalte 15".

Seite 47. In § 45 (4), zweite Zeile „§§ 19 und 27" in „§§ 26 u. 27".

Außerdem ist zuzusetzen: in der Gütereinteilung in der Tarifstelle I Eisen und Stahl usw. bei Ziffer 23 noch die Erläuterung: „Verzinkte Fässer gehören zur deutschen Klasse A."

Köln, den 14. Oktober 1924. (1187)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1924: Aufnahme von Vohwinkel in den A. T. 52 (Papier und Pappe), von Neu-Ulm in den A. T. 58 (Reis usw.), von Brohl, Eschweiler Tal, Gießen, Mehlem, Niederdollendorf und Urmitz in den A. T. 61 (Feuertonwaren usw.).

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Oktober 1924. (1190)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1924: Aufnahme von chinesischer Baumwolle in den Abschnitt b) des Warenverzeichnisses des A. T. 31a; Aufnahme von Dresden Elbufer Altstadt, Ruhla und Thal (Thür.) in den A. T. 33; von Dresden Elbufer Altstadt in den A. T. 33a; von Altstadt b. Geislingen, Freiburg Süd, Ortenberg (Baden) in den A. T. 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Oktober 1924. (1188)
Reichsbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterial.

Gebrauchte Zahnstangen-Winden — überzählige Lokomotivwinden — mit Stahlblechmantel, voller Klaue, stumpfem Horn, doppelt übersetzt, Tragkraft 12, 15 u. 20 t, zu 25, 32 bzw. 35 ℳ frei Reichsbahn-Bestimmungsstation abzugeben. Ebenso schwere Ketten, 4½—5 m lang, 100 kg zu 20 ℳ. (1185)

Deutsche Reichsbahn
Maschinenamt Gießen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44. Berlin, den 30. Oktober 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Anlagekapital und Ertrag.

Von Oberregierungsrat Riedenauer, Würzburg.

Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hat in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1921 die Erwartung ausgesprochen, daß im folgenden Jahre eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse eintreten und daß die Betriebszahl wieder unter 1,0 sinken werde. Diese Erwartung hat sich erfüllt, die Betriebszahl ist von 1,085 auf 0,981, also um 10% zurückgegangen, nachdem sie noch im Jahre 1920 den hohen Wert von 1,728 erreicht hatte. Sie übersteigt immer noch erheblich die Zahl 0,70 des Jahres 1913, läßt sich aber im einzelnen mit dieser Zahl vergleichen, wenn man sie in gleicher Weise wie im Heft 18 des Vorjahres geschehen, auf den Wert 0,70 zurückführt.

Die persönlichen Ausgaben Titel 1—12 sind noch bedeutend stärker als im Jahre 1921, mit 0,290 auf 0,172 im Jahre 1922, unter die Friedensausgaben des Jahres 1913 mit 0,348 herabgegangen. Diese starke Einschränkung des Personalstandes und seiner Kosten, die ein Mißverhältnis zwischen Lohn- und Preisbildung ausdrückt, dürfte wohl im Jahre 1922 zugunsten der Sachausgaben ihre untere Grenze erreicht haben. Der natürliche Zusammenhang von Preis- und Lohnbildung ist z. B. im Heft 4 des Jahres 1922 und Heft 2 des Jahres 1923 der Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik dargelegt. Von den Sachausgaben ist der Anteil der Betriebsstoffe Titel 13 infolge der allgemeinen Preissteigerung auf 0,157, also ziemlich stark gestiegen, noch stärker aber der Anteil der Unterhaltung der Betriebsmittel auf 0,263, worin sich wohl infolge der bekannten großen Abwirtschaftung durch den Kriegsbetrieb eine obere Grenze darstellen wird. Die Unterhaltung der Bahnanlagen Titel 14 stand im Jahre 1922 mit dem Anteil von 0,064 noch ganz auf dem gleichen Tiefstand wie im Jahre 1921, so daß die spätere Nachholung der Kriegsschäden im Interesse des sicheren Betriebes eine zwingende Notwendigkeit war und noch ist. Für gewöhnliche und außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung von Tief- und Hochbauten sind seitdem wesentlich größere Aufwendungen gemacht worden.

Der Schuldendienst mußte zwar unter diesen Verhältnissen noch ganz zurücktreten, wie aus Kap. 2 mit 2390 Milliarden und Kap. 4 mit 39 Milliarden zu ersehen, doch zeigt die abnehmende Spannung der Betriebszahlen der Jahre 1921 und 1922 bereits an, daß in nächster Zeit dem Verhältnis von Betriebsausgaben und Schuldendienst, von Anlagekapital und Ertrag wieder die gebührende Beachtung geschenkt werden muß. Wie vom Verfasser in Heft 63/64 des Jahres 1918 dieser Zeitung dargelegt wurde, ist dieses Verhältnis durchaus kein willkürliches, sondern bemißt sich nach einer oberen oder unteren Grenze, je nachdem der staats- oder privatwirtschaftliche Gesichtspunkt in den Vordergrund tritt. Beschränken wir uns der Kürze halber auf die zwei einfachsten Fälle, daß die Einnahmen dem einfachen Anlagekapital direkt, die Ausgaben dem einfachen Kapital umgekehrt oder dem Quadrat des Kapitals direkt proportional sind, so läßt sich für beide Fälle der größte Betriebsüberschuß und das diesem entsprechende privatwirtschaftlich günstige Kapital oder die entsprechende günstige Betriebsausgabe in der früher gezeigten Weise ableiten und darstellen. Wird nach diesen beiden Möglichkeiten die Bauwürdigkeit bemessen, so kann im ersten Fall von festgegebenen Einnahmen, im zwei-

ten Fall davon ausgegangen werden, daß der Verkehrsumfang oder die Jahresleistung des Betriebs dem Anlagekapital sich anpaßt. Im ersten Fall entspricht der größte Betriebsüberschuß zugleich nach der allgemein üblichen Annahme dem kleinsten Aufwand von Baukosten und Tilgung.

Die Bemessung des Anlagekapitals nach dem absolut größten Überschuß ist aber nicht die einzig mögliche Art der Gewinnbildung. Kaufmännischer Gepflogenheit entspricht es vielmehr, den relativ größten Überschuß im Verhältnis zum Kapital oder die größte Rente zu beanspruchen, die das Kapital abwerfen kann. Dieser Forderung kann in beiden Fällen nur durch passende Abminderung des Kapitals Rechnung getragen werden, womit sich dann die untere Grenze des günstigen Kapitals ergibt. Unter Bezug auf die mit einer Kritik der kommerziellen Trassierung Launhardts verbundenen Ausführungen in Heft 39/40 des Jahres 1923 der verkehrstechnischen Woche muß hier angefügt werden, daß innerhalb dieses Spielraumes für die Bemessung des Kapitals natürlich die Anlage und Ausführung des Unternehmens etwas verschieden sein kann, ohne mit der allgemeinen privaten Wirtschaftlichkeit in Widerspruch zu kommen. In beiden Fällen besteht endlich noch eine obere und untere Grenze des Anlagekapitals nach staatswirtschaftlichen Rücksichten, wenn die Betriebsausgaben oder der Zinsendienst den größeren Einfluß in den Gesamtausgaben erhalten und von diesen die Gesamteinnahmen aufgebraucht werden.

Im Jahrgang 1918 dieser Zeitung wurde ferner entwickelt, daß aus dem Verlauf der Betriebslinie für Einnahmen, Ausgaben und Kapital sich Anhaltspunkte gewinnen lassen, nicht nur in einem Gründungsjahr, sondern in einer Reihe von Geschäftsjahren das günstige Maß der Betriebsausgaben nebst Tilgung und des Überschusses zu beurteilen. Aus der Anwendung der früher gewonnenen Grundformen der beiden Fälle ergibt sich, daß je nach der absoluten oder relativen Zu- und Abnahme der Einnahmen, Ausgaben und Tilgung der Anteil des Kapitals an den Einnahmen und Ausgaben selbst bestimmt verschieden ist. Es kann davon ausgegangen werden, daß festes Kapital im vollen Betrag die Einnahmen und Ausgaben beeinflußt, mit veränderlichem zunehmenden Kapital aber der Einfluß desselben auf Einnahmen und Ausgaben abnimmt.

Diese Beziehungen sind am besten aus praktischen Beispielen des Betriebes zu erkennen, wozu aber, wie Eingangs ausgeführt, die bisherigen Betriebsergebnisse der Reichsbahn noch nicht geeignet sind. Man ist gezwungen, auf praktische Fälle der Vorkriegszeit zurückzugreifen, es mögen daher die Betriebsjahre 1902 bis 1908 der vormaligen bayerischen Staatsbahn zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit herangezogen werden.

Jahr	Verzinsung	Zunahme	in ‰	Einnahme	Zunahme	in ‰	Ausgabe	Ist-Zunahme	in ‰	Soll-Zunahme	Ist- Überschuß	Soll- Überschuß
1902	38,4	—	—	169,7	—	—	129,6	—	—	—	—	—
1903	40,1	2,1	56	176,1	6,4	38	133,5	3,9	30	3,9	2,5	2,5
1904	44,2	4,1	100	184,7	8,6	49	141,6	8,1	60	4,7	−1,1	2,3
1905	46,5	2,3	52	175,1	10,4	56	145,3	3,7	21	5,3	3,3	1,7
1906	47,3	0,8	17	208,0	12,9	66	155,1	9,8	68	2,5	5,6	12,9
1907	48,4	1,1	23	213,2	5,2	25	161,7	6,6	43	1,4	3,1	8,3
1908	51,5	3,1	64	219,7	6,5	31	170,0	8,3	51	3,4	−1,8	3,1

In der beigefügten Tabelle sind zunächst die Verzinsung, die Einnahmen und Ausgaben in Millionen Mark nach dem Jahresbericht der bayerischen Staatsbahn für 1913 je mit ihrer absoluten und relativen Zunahme aus dem Verlauf der Betriebslinie in jedem Jahr enthalten. Die Kapitalbeträge selbst sind nicht von Belang, sondern der wirkliche Zinsaufwand, der hier durchschnittlich einem Zinsfuß von etwa 2,8 % entspricht. Den angefallenen Betriebsausgaben sind die jeweiligen Pensionszahlungen zugeschlagen. Die Auswertung der Gleichungen kann beliebig entweder das Anlagekapital oder die Betriebsausgaben zum Ausdruck bringen. Man wird in der Regel die günstige Bemessung der Ausgaben vorziehen und, ohne auf die Berechnung im einzelnen einzugehen, hiernach den doppelten Betrag der mit dem Kapital veränderlichen Ausgaben als den Rest der mit dem Kapital veränderlichen Einnahmen nach Abzug der Verzinsung finden (50—90% der Gesamteinnahmen je nach Kapitalmehrung), wobei der Einfluß des Kapitals auf die Ausgabe nur etwa halb so groß (20—50%) wie auf die Einnahmen ist. In der Tabelle ist der wirklichen Zunahme der Ausgaben (Iststand) die den wirklichen Kapitalstand entsprechende günstige Zunahme der Ausgaben (Sollstand) gegenübergestellt. Es zeigt sich, daß nur im Jahre 1905 die Betriebsausgaben zur Erreichung des besten Überschusses hätten etwas größer sein dürfen (5,3), als sie wirklich waren (3,7), somit also hinter dem wirklichen Bedarf des Betriebes zurückgeblieben sind, wie er bei dem geringen Stande des Kapitals hätte sein sollen. In allen anderen Jahren haben die Ausgaben den Sollstand ziemlich stark überschritten, besonders in den Jahren 1906/07, weil sich hier die geringe Kapitalmehrung mit steigender Staffel, also sehr stark zu ungunsten der Ausgaben, geltend macht. Durch entsprechende Einsparungen wäre ein viel günstigerer Überschuß erzielt worden, wie sich aus dem Vergleich der Ist- und Sollüberschüsse in der Tabelle ersehen läßt. Vor allem würden in den Jahren 1904 und 1908 keine Fehlbeträge entstanden sein. Im allgemeinen geht auch aus der Rechnung hervor, daß die Ist- und Sollstände der Ausgaben nur etwa 2—3% von einander abweichen, womit bewiesen wird, daß die aufgestellten Gleichungen zu brauchbaren Beziehungen und Ausmaßen der wichtigsten Wirtschaftsgrößen führen können.

Im Gegensatz zu dem hier angenommenen regelmäßigen Fall der fortschreitenden Betriebsentwicklung, bei welcher die Einnahmen und Ausgaben mit dem Kapital zunehmen, steht der Fall eines nahezu stetigen Betriebs, in welchem die Ausgaben mit Zunahme des Kapitals abnehmen. Hier sind daher umgekehrt die vom Kapital abhängigen Ausgaben gleich dem Rest der Verzinsung nach Abzug der veränderlichen Einnahmen zu setzen, woraus folgt, daß die Ausgaben, da dieser Teil der Einnahmen in der Regel die Verzinsung übersteigen wird, jährlich abnehmen müssen. Auch dieser Fall ist am besten zu erkennen durch Anwendung auf dasselbe praktische Beispiel, wenn auch hier wieder die angefallenen Einnahmen und die wirkliche Verzinsung für die einzelnen Jahre beibehalten werden. Entsprechend dem wachsenden Kapital zeigt sich nach gesonderter Rechnung, daß der größte Überschuß nur bei Abnahme der Ausgaben um etwa 2—5% möglich ist, am größten im Jahre 1904, wo die Zunahme des Kapitals 10 % betrug, am kleinsten in den Jahren 1906/07 wegen der geringen Zunahme des Kapitals um rund 2%. Auch für diesen Betriebsfall ist damit ein anschauliches zahlenmäßiges Bild der wirtschaftlichen Beziehungen gegeben.

In den Ausführungen der Zeitschrift des Deutschen Architekten- und Ingenieurverbandes 1913 ist noch darauf hingewiesen, daß sich das Verhältnis von staats- und privatwirtschaftlichem Interesse neben den Abschlüssen der Staatsbahn besonders im Geschäftsgang der staatlichen Nebenbahnen und der Privatbahnen erkennen läßt. Die Staatsbahnen im ganzen sind mit der Zeit immer mehr zu privatwirtschaftlicher Finanzgebahrung übergegangen, wie sich aus den obigen zahlenmäßigen Nachweisen ergibt. In noch höherem Maße steht dies zu erwarten bei der Umwandlung der Reichsbahn in die neue Reichsbahngesellschaft, welche gezwungen sein wird, für ihr Anlagekapital von 2 Milliarden Vorzugsaktien 13 Milliarden Stammaktien und 12 Milliarden Schuldverschreibungen einen möglichst günstigen Ertrag zu erzielen und nachzuweisen.

Reichsbahn und kaufmännische Buchhaltung.

Von **Dr. Guido Fischer,** Mannheim.

Die von der Reichsregierung seit der Stabilisierung unserer Reichsmark neu befolgte Finanzpolitik zwingt auch die Verkehrsunternehmungen des Reichs, selbständig auf eine rationelle Betriebsführung zu sehen, somit die Ausgaben den Einnahmen anzupassen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll bei der deutschen Reichsbahn neben anderen verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen auch der Geist kaufmännischen Handelns und Denkens dem bisher rein kameralistischen Unternehmen eingeflößt werden. In diesem Zusammenhange taucht dabei die Frage auf, wie sich das gesamte Rechnungs- und Kalkulationswesen diesen Neuorganisationen anpassen läßt. Denn nichts wäre verfehlter, als das Alte, das sich in vielen Dingen bewährt hat, und auch in neuen Verhältnissen wieder bewähren wird, ohne weiteres über Bord zu werfen und dafür eine ganz neue Einrichtung zu schaffen, mit der sich der ganze Betrieb erst vertraut machen muß. Daher soll hier die Frage untersucht werden, ob es nicht möglich wäre, das bestehende kameralistische Rechnungswesen der Reichsbahn mit dem kaufmännischen Buchungsprinzip in Einklang zu bringen. Auf Grund meiner langen theoretischen und praktischen Arbeiten im Eisenbahnwesen glaube ich, diese Fragen bejahen zu können.

Wenn die kaufmännische und die kameralistische Buchführung in ihrem System vereinigt werden sollen, so ist dabei wünschenswert, daß die Vorteile dieser beiden Systeme möglichst weitgehend gewahrt bleiben. Es sind daher folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1. Die Übersichtlichkeit und die Klarheit der kameralistischen Wirtschaftsführung muß beibehalten werden, 2. eine Rentabilitätsrechnung, welche sich nur bei der kaufmännischen doppelten Buchführung systematisch durchführen läßt, wäre möglich zu machen, 3. durch die durchzuführenden Neuorganisationen darf der Buchhaltungsbetrieb nicht umständlich und weitgreifender werden, sondern ist, wenn möglich, zu vereinfachen, 4. die Notwendigkeit der Umschulung des Beamtenkörpers ist auf das geringste Maß herabzudrücken.

Diese 4 Gesichtspunkte lassen sich aber nur dann voll und ganz verwirklichen, wenn die Bewirtschaftung der Reichsbahn ganz aus dem zwangsläufigen Etatswesen bisheriger Art losgelöst wird. Keineswegs kann ein so großer Wirtschaftsbetrieb, wie es die Reichsbahn ist, völlig auf das Etatswesen verzichten. Es muß immerhin zu Beginn einer Wirtschaftsperiode ein Finanzplan, oder wie es im finanztechnischen Sinn heißt, ein Haushaltplan vorhanden sein, nach dem die Wirtschaftsführung durchgeführt wird; es wird auch eine Kontrolleinrichtung notwendig werden, um die richtige Durchführung dieses Haushaltplanes verfolgen zu können. Diese beiden etatsrechtlichen Notwendigkeiten dürfen aber keineswegs so starr und unverrückbar werden, daß sie den ganzen Betrieb lähmen. Die Etatsaufstellung muß somit bleiben, doch ist durch zahlreiche Dispositionsfonds den einzelnen Direktionsvorständen weitgehende Freiheit für die Entscheidung rasch notwendig werdender Fälle zu geben. Und an die Stelle der bisher staatlichen Rechnungslegung kann ohne weiteres das zwangsläufige Kontrollsystem der kaufmännischen doppelten Buchführung treten, das dann noch durch einzelne persönliche Revisionen ergänzt werden kann.

Es ist daher in diesem Zusammenhang jetzt noch die Frage zu lösen, wie das kameralistische Buchführungssystem selbst der kaufmännischen doppelten Buchhaltung angepaßt werden kann. Keineswegs läßt sich in diesem engen Rahmen eine detaillierte Angabe über die Umgestaltung der einzelnen Buchungsgruppen und Buchungsaufgaben geben*). Hier kann es sich nur darum handeln, in großen Zügen die Gesichtspunkte zu beleuchten, nach denen diese Detailumgestaltung durchgeführt werden muß.

Das gesamte Rechnungswesen der Reichsbahn kann man in mehrere Teile gliedern. Zunächst sind es die verschiedenen Eisenbahnstationen, die sowohl durch die bei ihnen erzielten Einnahmen aus der Personen-, Gepäck- und Güterabfertigung, wie auch durch die notwendig werdenden Ausgaben persönlicher und sachlicher Art gezwungen sind, all diese Finanztransaktionen aufzuzeichnen und sie damit klarzulegen. Neben den Stationen kommen aber auch die übrigen Reichsbahnbehörden in die Lage, Geld bewirtschaften zu müssen und daher Kontrollbuchungen vorzunehmen. Zur Vereinfachung der folgenden Ausführungen sollen von diesen verschiedenen Reichsbahnbehörden nur die Direktionen herausgegriffen werden, da diese die wichtigsten Sammelpunkte für die gesamte Finanzgebarung der Reichsbahnbezirke bilden.

Die bestehende Art der Verbuchungen bei einer Reichsbahnstation kennt auch bisher schon zwei Verbuchungswege: Die Buchungsarbeiten zur Durchführung der Rechnungslegung und die Kassenbuchführung. 1. Beide Rechnungswege sind aber entsprechend dem kameralistischen Prinzip, das nur eine Einnahme- und Ausgabe-Verrechnung kennt, dagegen das Festhalten des Vermögensstandes, der Erfolgsbewegung und des Erfolgsresultats unberührt läßt, reine Bestands-Verrechnungen. Es muß daher, um zur kaufmännischen doppelten Buchführung zu gelangen, noch eine Erfolgsrechnung eingeschaltet werden.

Dies läßt sich am leichtesten erreichen, wenn man die bisherige Rechnungslegung, welche ja auch jetzt schon die einzelnen Einnahmearten getrennt erfaßt, in eine Erfolgsrechnung umwandelt. Es würden somit die verschiedenen Schaltereinnahmen als Verkehrserträgnisse in Erscheinung treten. Dabei könnte die bisherige Form der Buchungseinteilungen und Verbuchungsart beibehalten werden, damit der Zusammenhang mit der bisherigen Form gewahrt bleibt und somit die neue Arbeit erleichtert. Als weitere Erfolgsverbuchungen wären aber auch außerdem die bisher in der Stationskasse bzw. Abfertigungskasse geführten Aufzeichnungen über die sowohl für eigene Rechnung der Stationen wie auch vertretungsweise für die Direktionen vorgenommenen Ausgaben anzuziehen. Auch hierbei läßt sich die bestehende Form wahren, nur daß eben je aus Ausgabe-Einträgen Kostenbuchungen werden.

Für die Bestandsbuchungen, die ja ebenfalls in der kaufmännischen Buchhaltung notwendig werden, läßt sich die Einrichtung der derzeitigen Kassenverbuchungen ohne weiteres übernehmen. Zweckmäßigerweise sind aber die synchronistischen Tabellenjournale derart auszubauen, daß für die verschiedensten Erfolgsbücher schon die entsprechenden Gegenspalten mit angegeben sind. Außerdem wäre eine Regelung dahingehend noch zu treffen, daß auch die Kreditgeschäfte aufgezeichnet werden können. Zu diesem Zweck sind die Buchungen über die Frachtstundungen so auszubauen, daß sie einem kaufmännischen Kontokorrent gleichkommen. Vieler Neuerungen bedarf es aber auch hierbei nicht.

Somit wären die für das kaufmännische Buchungssystem notwendig werdenden zwei Grundbuchungsreihen gegeben: die Erfolgs- und die Bestandsgrundbücher. Letztere sind schließlich je nach der Einrichtung des Buchhaltungssystems noch zu ergänzen durch Konten über die verschiedenen Bestandswerte, über die eine Station verfügt. Neu einzurichten wären nur auf der Station noch ein Sammeljournal und das Hauptbuch. Im letzteren müßten für alle die einzelnen Grundbücher und Journalspalten Konten errichtet werden. Damit in letztere nur die Sammelergebnisse bestimmter Perioden, am zweckmäßigsten der verschiedenen Monate, gelangen würden, wären im Sammeljournal

*) Näheres in meiner Broschüre: Reichsbahn und kaufmännische Buchführung. Verlag Spaeth & Linde, Berlin C. 2.

die Einzelbuchungen in Monatssumme zusammenzuziehen. Wenn die Kassenjournale entsprechend weitgehend ausgestaltet werden, ist laufend für das Sammeljournal nur noch ganz geringe Auszieharbeit zu leisten, da ja die Monatssumme schon aus den einzelnen Spalten dieser Kassenjournale ersichtlich werden. Kontrolliert werden sie dann ohne weiteres mit den Ergebnissen der Erfolgsgrundbücher.

Der Abschluß des Hauptbuchs am Jahresende vollzieht sich jetzt nach rein kaufmännischen Grundsätzen mit Saldoüberträgen in das Bilanzkonto und das Gewinn- und Verlustkonto. Je nach Bedarf kann das daraus erzielte Ergebnis in einer einfachen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung den vorgesetzten Stellen vorgelegt werden, oder es lassen sich auch ausführlichere Meldungen mit Angaben der Umsatzzahlen, wie sie beispielsweise in der kaufmännischen Probebilanz ersichtlich werden, durchführen.

Bei einer derartigen Neuorganisation des Buchhaltungssystems sind kaufmännische Buchhaltungskenntnisse erst für diejenigen Beamten notwendig, die die Zusammenstellungsbuchungen im Journal und den Abschluß im Hauptbuch vornehmen. Denn erst an diesen Stellen treten die kaufmännischen Grundideen der Buchungssätze und der Kontenanrufe in Erscheinung. Alle anderen Buchhaltungsarbeiten in den Grundbüchern dagegen können in der bisherigen Form weiterlaufen.

Auch bei der Buchhaltung einer Reichsbahndirektion kann die fehlende Erfolgsrechnung eingeschaltet werden, ohne daß irgendwelche neue Bücher eingeführt werden müßten. Bei dem bisher bestehenden System finden wir zwei Bücherreihen in der Kassenbuchführung, die allerdings dieselbe Natur aufweisen: die Kasse-Tagebücher und die Kasse-Hauptbücher. In ersterem werden die Kassevorfälle chronologisch, in letzteren auseinandergezogen nach der Haushaltplaneinteilung (Kapitel, Titel usw.) eingetragen. Lassen wir in den Kasse-Tagebüchern die Bestandsrechnungen, so kann ohne weiteres in den Kasse-Hauptbüchern die Erfolgsrechnung durchgeführt werden. Dort werden nur die entsprechenden Einnahme- und Ausgabearten in Ertrags- und Kostenbuchungen umgewandelt. Dabei wäre nur die notwendig werdende Seitenvertauschung vorzunehmen. In den Kasse-Tagebüchern bleiben daher die Einnahmen- und Ausgabenbuchungen bestehen. Zweckmäßigerweise könnte dabei in Anlehnung an die Form der Stationsbuchhaltung auch bei diesen Kasse-Tagebüchern die synchronistische Spaltenordnung gewählt werden, um eine leichtere Monatsabrechnung zu erhalten.

Für die weitere Ausgestaltung der Direktionsbuchhaltung gilt dasselbe, was schon bei der Stationsbuchhaltung ausgeführt wurde. Zu ergänzen sind diese Kasse-Tagebücher, die ja in der neuen Form die bestehenden Buchungen aufzunehmen haben, noch um Aufzeichnungen der Kreditgeschäfte und Anlagevermögen. Unter ersteren können hiermit auch die verschiedenen Stationsablieferungen und Verrechnungen detailliert erfaßt werden, und es lassen sich hiermit die dazu schon jetzt vorhandenen Bücher ohne weiteres verwenden. Zu vereinigen wären damit noch die Aufzeichnungen über das Stundungswesen. Ganz neu zu errichten sind dagegen die Verbuchungen für die verschiedenen Vermögenswerte, über die die Direktion verfügt. Doch ist dies mehr eine Bewertungsfrage als ein buchtechnisches Problem. Die Abschlußbuchungen laufen ebenfalls wieder über ein Sammeljournal zum Hauptbuch. Beide sind rein kaufmännische Bücher, und es gilt für sie dasselbe, was wir auch bei der Stationsbuchhaltung gesehen haben.

Da zur Ausgestaltung der kaufmännischen Buchhaltung bei der Direktion die schon bestehende Kassenbuchführung genügt, kann das heute so viel Arbeit kostende Rechnungslegungswerk bedeutend vereinfacht werden und braucht nur soweit beibehalten werden, als es unbedingt für die Etatsarbeiten notwendig ist. Es läßt sich somit bei einer Direktion gleichzeitig mit der Gewinnung einer Erfolgsberechnung außerdem noch eine bedeutende Arbeits- und somit auch Personalersparnis erreichen.

In kurzen Zügen habe ich im vorstehenden zu zeigen gesucht, daß ohne besondere Schwierigkeiten das kaufmännische Buchhaltungsprinzip aus den schon bestehenden Formen der Kameralbuchhaltung gewonnen werden kann. Selbstverständlich wären diese Ausführungen noch weitgehend zu detaillieren, um alle die Entwicklungsmöglichkeiten bis zu den kleinsten Einzelheiten aufzudecken. Doch es ist nicht die Aufgabe dieser Zeilen gewesen, zu zeigen, wie sich die Durchführung dieser Umstellung ermöglichen läßt, sondern nur darauf hinzuweisen, daß eine solche Umstellung mit wenigen Mitteln möglich ist.

Der Stand der deutsch-italienischen und deutsch-nordischen Gütertarifverhandlungen.

Am 23., 24. und 25. September 1924 fand in Venedig die 11. deutsch-italienische Gütertarifkonferenz statt, daran schloß sich am 26. und 27. die 3. nordisch-italienische Gütertarifkonferenz an. Die Numerierung der Konferenzen läuft im Verkehr Deutschland-Italien von der Zeit der Wiederaufnahme des Verkehrs, die zwischen Deutschland und Italien gegen Ende des Jahres 1919 stattfand; die Verhandlungen zwischen den nordischen Ländern und Italien wegen Ermöglichung der direkten Abfertigung und Schaffung eines direkten Tarifes sind erst im Juni 1923 aufgenommen worden.

1. Für den Güterverkehr Deutschland-Italien ist schon im Jahre 1921 wieder ein erster direkter Tarif ausgegeben worden. Dieser Tarif war aber auf wenige Güter, hauptsächlich Lebensmittel zur Ausfuhr aus Italien beschränkt. Dieser erste Versuch eines direkten Tarifes war zwar recht interessant, aber die Aufrechterhaltung des Tarifs gegenüber den Währungsschwierigkeiten zuerst in Österreich, dann in Deutschland erforderte fortgesetzt außergewöhnliche Maßnahmen. Als im August 1923 die deutsche Reichsbahn dazu überging, den Frankierungs- und Überweisungszwang einzuführen, war er wertlos geworden. Er wurde am 5. November 1923 außer Kraft gesetzt.

Schon viel früher, bald nach der Ausgabe des Lebensmitteltarifs, machte sich bei den regen Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien auch das Bedürfnis nach direkten Frachtsätzen für andere Güter, vor allem für Eisen und Stahl, Kohle, Chemikalien u. ä. geltend. Es begannen deshalb schon im Frühjahr 1922 die Verhandlungen wegen Ausgabe eines erweiterten Tarifes, der wenigstens für die wichtigsten Güter wieder direkte Frachtsätze bringen sollte.

Die Zeitumstände waren aber immer stärker als der Wille der Eisenbahnverwaltungen, hier möglichst bald wieder zum Friedensstand zurückzukehren. Die Währungs- und Wirtschaftsverhältnisse der Nachkriegszeit stellten diese immer wieder vor neue Probleme, die vor Ausgabe eines Tarifes zu lösen waren. Beispielsweise sei nur erwähnt, daß in einem Güterverkehr über drei und mehr Länder wie im deutsch-italienischen Güterverkehr, bei welchem neben den Endbahnen Italien und Deutschland noch die Schweiz, Österreich, die Tschechoslowakei und Jugoslawien als Durchgangsbahnen beteiligt sind, allein schon die Währungsfrage, die Fragen der Abrechnung und Saldierung, die unter dem Einfluß der fortgesetzten Währungsschwankungen standen, die schwersten Entscheidungen für die internationalen Tarifverhandlungen brachten.

Unter den wechselnden Verhältnissen zogen sich daher die Verhandlungen durch mehrere Konferenzen. Die 11. Konferenz zu Venedig hat einen gewissen Abschluß gebracht, als man hier sich über die wichtigsten Fragen einigen konnte. Solche Fragen waren beispielsweise die Frage der Währung des Tarifes. Hier kam man überein, bis zur Klärung der neuen deutschen Währung die Lira als Tarifwährung einzustellen.

Schwierig war auch die Entscheidung über die Form und An-

lage des Tarifes. Vor dem Kriege hatte zwar im Verkehr mit Italien eine Teilung des Verkehrs nach den Übergängen über Gotthard mit Simplon, Brenner und Pontebba bestanden. Aber man hatte sich damals geeinigt, Tarifkämpfe auszuschließen und gewisse Verkehrseinnahmen gemeinschaftlich zu teilen. Die Tarife waren aber einheitlich für die drei Wege: Es bestanden sonach gemeinsame reglementarische Bestimmungen, eine gemeinsame Klassifikation, gemeinsame Bezeichnung und Numerierung der Ausnahmetarife u. a. In der Nachkriegszeit waren die Tarife der einzelnen Länder, die früher wie z. B. in Deutschland und in der Schweiz sich ziemlich nahe standen, sehr verschieden geworden. Die Verhältnisse waren noch dadurch erschwert, daß man statt mit zwei Durchgangsländern nun mit vier Durchgangsländern, neben Österreich und der Schweiz auch noch mit Jugoslawien und der Tschechoslowakei zu rechnen hatte. Dadurch war auf dem Ostwege, d. h. über Tarvis und Brenner, die Regelung der Klassifikation schwieriger als auf dem Westwege über den Gotthard und Simplon. Es war daher die Ordnung für den letzteren Weg, wenn man beide Wege getrennt geregelt hätte, leichter als für den Ostweg und leichter als für beide Wege zusammen. Erst nach langen Verhandlungen kam man zu einer Einigung auf der geschichtlich gegebenen Form. Entscheidend war schließlich die Überzeugung der Mehrzahl der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, daß man sowohl den Abfertigungsstellen als auch den Verfrachtern die Handhabung des Tarifes und namentlich die Untersuchung über die billigsten Beförderungswege durch einen Tarif mit gleicher Klassifikation und gleicher Numerierung der Ausnahmetarife erleichtern würde.

Eine recht schwierige Entscheidung war auch die Stellungnahme zur Wiedereinführung der früheren Reexpeditionsbestimmungen. Bekanntlich war im früheren deutsch-italienischen Güterverkehr die Neuaufgabe in den schweizerisch-italienischen und österreichisch-italienischen Grenzstationen für Kohle und Eisen und Stahl zu den direkten Frachtsätzen für die außeritalienischen Strecken zugelassen. Während ein Teil der Eisenbahnverwaltungen diese Bestimmungen nur im früheren Ausmaß wiederhergestellt wissen will, verlangt ein anderer Teil, die Reexpedition unbeschränkt, also für alle Güter ohne Auswahl zuzulassen.

Eine besondere Regelung im kommenden deutsch-italienischen Gütertarif fordern auch die Tarife für Triest und für Venedig. In der Vorkriegszeit bestanden die sog. adriatischen Tarife von Triest, Rovigno, Pola und Fiume mit Österreich-Ungarn und Deutschland. In den Friedensverträgen von St. Germain und Trianon hat der Triester Verkehr eine besondere Stellung durch die Bestimmung erhalten, daß die Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns gehalten waren, das alte Tarifregime mit der Adria wiederherzustellen. Infolge des Währungsverfalles in Österreich und infolge beharrlicher Abneigung der Jugoslawen, bei der Regelung dieses Verkehrs mitzuwirken, hat dies zwar lange Zeit Schwierigkeiten bereitet. Aber schließlich gelang es doch, wieder für Triest Tarife mit Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und Polen herauszubekommen, welche sehr starke Ermäßigungen gegenüber den Binnentarifen der betreffenden Länder brachten. Im Umbehandlungsweg könnten diese Taxen auch für den Verkehr mit Deutschland nutzbar gemacht werden. Ein Tarif Deutschland mit Italien wäre unvollständig, wenn er nicht auch den Verkehr mit den adriatischen Häfen, welche für Südbayern und für das südlichste Sachsen die günstigsten Verbindungen nach dem Meere bei Ausfuhr nach der Levante und dem ferneren Osten bieten, berücksichtigen würde.

Man kam deshalb überein, im deutsch-italienischen Güterverkehr gesonderte Stationsfrachtsätze für Triest, Rovigno, Fiume in einem Anhang aufzustellen; diese Frachtsätze werden auf Grund der Taxen der adriatischen Tarife mit Österreich und der Tschechoslowakei gebildet werden. Diese letzteren Tarife sind gegenwärtig selbst noch in Umarbeitung.

Die starken Ermäßigungen der Taxen für Triest haben solche Anziehungskraft, daß dadurch der Verkehr für das Triest naheliegende Venedig stark beeinflußt wird. Venedig hat sich dadurch beschwert gefühlt und gefordert, daß wenigstens für das Gebiet an der Linie Brenner-Kufstein-München-Nürnberg eine Gleichstellung der Venetianer Frachtsätze mit den Triestinern erfolgen müsse. Diese Forderung soll durch Regulierung der Venetianer Taxen nach Maßgabe der Triester Frachtsätze für ein bestimmtes süddeutsches Gebiet erfüllt werden. Die Ermäßigungen werden auf Rechnung der italienischen und österreichischen Anteile gehen.

Außer diesen größeren Fragen hat die Tagesordnung noch eine Fülle von weiteren Vorschlägen für die Neuregelung des Verkehrs enthalten. Beispielsweise ist dort auch schon die Schaffung eines förmlichen Verbandes mit Verbandsstatuten angeregt worden.

Da am deutsch-italienischen Güterverkehr alle Verwaltungen des zentralen Mitteleuropa beteiligt sind, so ist erklärlich, daß gerade dieser Verband sich dazu eignet, grundsätzliche Fragen dieses Verkehrs zu regeln. Die Arbeiten dieses Verkehrs dürfen deshalb auch allgemeines Interesse beanspruchen.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Italien und Deutschland sind schon vor dem Kriege sehr stark gewesen. Denn Deutschland ist das Land, in welchem Italien seine Agrarprodukte am besten absetzen kann, umgekehrt muß Deutschland auch nach Italien exportieren können, um dort einkaufen zu können. Die Regelung des Güterverkehrs dieser beiden Länder hat daher größte volkswirtschaftliche Bedeutung für die beiden Länder, ebenso aber auch für die Eisenbahn der Durchgangsländer, weil diesen dadurch erhebliche Gütertransporte zugeführt werden.

2. Der Verkehr Italien mit den nordischen Ländern war vor dem Kriege noch nicht durch besondere Abmachungen und Tarife geregelt. Italien hat für den Ausfall seines Absatzes während des Währungsverfalles in Deutschland versucht, seine Lebensmittelausfuhr in den nordischen Ländern unterzubringen. Dieser Verkehr hat sich auch teilweise gut eingeführt. Im letzten Jahr hat die Schiffahrt wenigstens im Verkehr nach Norwegen und Schweden dem Eisenbahnverkehr über Deutschland wesentliche Mengen entzogen.

Die an diesem Verkehr beteiligten Bahnen können diesen Verkehrsverlust unmöglich ruhig hinnehmen. Die Aufnahme des Wettbewerbs durch Übernahme der Schiffahrtstaxen wird sich allerdings nicht ermöglichen lassen; denn diese Schiffahrtssätze sind bei dem reichlichen Angebot von Schiffsraum gegenwärtig stark gedrückt. Die Eisenbahnbeförderung bietet aber für den Lebensmittelverkehr doch verschiedene Vorteile, so daß es nicht aussichtslos erscheint, bei entsprechender Ermäßigung der bisherigen hohen Bahnfrachten die Transporte für den Landweg zu gewinnen. Diese Frage war die wichtigste, welche die dritte nordisch-italienische Konferenz in Venedig zu beraten hatte.

Daneben waren aber noch andere Fragen, wie Einführung eines Umbehandlungstarifes u. a., zu entscheiden. In Schweden besteht zurzeit noch die gesetzliche Bestimmung, daß die Fracht für die schwedische Strecke in Schweden zu zahlen ist. Die deutsche Reichsbahn hatte bis September im deutsch-italienischen Verkehr noch den Überweisungs- und Frankierungszwang. Bei dieser Sachlage konnten Sendungen aus Italien nach dem Norden oder in der umgekehrten Richtung nicht direkt, sondern nur durch Neuaufgabe, also unter Vermittlung von Spediteuren verschickt werden. Durch die Beseitigung des Frankierungs- und Überweisungszwanges im deutsch-italienischen Verkehr, in welchem die Reichsbahn zuerst wieder zur vollen Frankierungsfreiheit zurückgekehrt ist, war hier die Möglichkeit gegeben, wieder direkt von Italien nach dem Norden aufgeben zu können. Dieser Verkehr wird voraussichtlich schon ab 1. November durch eine besondere Kundmachung geregelt werden können. Daneben besteht die Absicht, für die wichtigsten Güter dieses Verkehrs schon in allernächster Zeit direkte Frachtsätze zu veröffentlichen.

Aus dieser nur ganz summarischen Darstellung ergibt sich in großen Zügen ein Bild der Tätigkeit der Venediger Konferenz und ihrer Bedeutung für den Verkehr Italiens mit Deutschland und mit dem Norden. Die Verhandlungen boten eine Fülle des Interessanten. Beispielsweise hat sich ein Verhandlungsteilnehmer, der sowohl die Konferenz von Portorose, Barcelona, Genua, ferner die Berner Revisionskonferenz mitgemacht hat und Mitglied des Völkerbundausschusses für Verkehrsfragen ist, dahin ausgesprochen, daß man in solchen zentralen Verbänden Mitteleuropas leichter gewisse umfassende Probleme des europäischen Verkehrs, wie gemeinsame Güterklassifikation usw., lösen könne als in den großen Konferenzen der Diplomaten und des Völkerbundes.

Der reichliche Beratungsstoff ließ zwar wenig freie Zeit für die Konferenzteilnehmer. Diese Zeit wurde ausgefüllt durch Besichtigung der Hafenanlagen in Venedig und Triest, die für alle Teilnehmer außerordentlich interessant war. Daneben haben sowohl die städtischen Behörden von Venedig als auch die Schiffahrtsgesellschaften in Triest den Konferenzteilnehmern eine Gastfreundschaft gezeigt, welche diesen die Konferenztage und den Aufenthalt in Venedig und Triest dauernd in der angenehmsten Erinnerung erhalten wird. Schwarz.

Gerichtsgebührenfreiheit auch für die Reichsbahngesellschaft.

Von Regierungsrat **Mantey**, Erfurt.

Von den Wandlungen, die die ehedem staatsfiskalischen Bahnen Deutschlands durchgemacht haben — Übergang von den Staats- zu den Reichseisenbahnen (Reichsgesetz vom 30. 4. 20), selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen (Verordnung vom 10. 2. 24 RGBl. I Seite 57), Reichsbahngesellschaft (Gesetz vom 30. 8. 24, RGBl. II Seite 272) — scheinen die ersten beiden im Vergleich zur letzten nur mehr oder weniger Fassadenänderungen gewesen zu sein, so daß man nunmehr erwartet, rechtlich überall Neuland vorzufinden. Auf die Frage der Gerichtsgebührenfreiheit, die innerhalb der großen Perspektive auf den ersten Blick zwar nur nebensächlich erscheint, tatsächlich aber eine „Kapitalfrage" ist, trifft diese Erwartung nicht zu. Vielleicht ist sie nur ein Beispiel dafür, daß grundsätzlich nicht Neuland, sondern alter Boden nur mit neuem Aufwuchs zu erwarten sein dürfte.

Vor Inkrafttreten der Verordnung vom 12. 2. 1924 waren die Deutschen Reichseisenbahnen vermögensrechtlich unzweifelhaft Reichsfiskus und als solcher von Gerichtsgebühren gesetzlich befreit. Denn § 90 (vgl. § 98 alter Fassung) des Deutschen Gerichtskostengesetzes bestimmt: „Von der Zahlung der Gebühren sind befreit das Reich in dem Verfahren vor den Landesgerichten . . . .". In Übereinstimmung damit bestimmt § 8 des Preuß. Gerichtskostengesetzes: „Von der Zahlung der Gerichtsgebühren sind befreit der Fiskus des Deutschen Reichs und des Preußischen Staats sowie alle öffentlichen Anstalten und Kassen, welche für Rechnung des Reichs oder des Staates verwaltet werden" (vgl. ferner beispielsweise die entsprechenden Bestimmungen in Artikel 100 Ziff. 2 des hessischen Gerichtskostengesetzes und §§ 8 und 10 der Thüringischen Gerichtskostenverordnung vom 12. 9. 22).

Bestritten, jedoch von der überwiegenden Meinung in der Rechtsprechung bejaht, war die Frage der Gerichtsgebührenfreiheit des mit der Verordnung vom 12. 2. 24 geschaffenen „Unternehmens Deutsche Reichsbahn". Das Amtsgericht in Stuttgart bejahte sie im Beschluß vom 7. 4. 24 deshalb, weil das Unternehmen (aus im einzelnen hier nicht interessierenden Gründen) Reichsfiskalstelle sei. Das höchste Preußische Gericht, das Kammergericht, verneinte zwar die Frage, ob das Unternehmen Fiskalstelle sei, in den Beschlüssen — 12 U 2368/24 und 12 U 2639/24 —, beide vom 9. 4. 1924, bejahte jedoch die Frage der Gebührenfreiheit deshalb, weil das Unternehmen lediglich für Rechnung des Deutschen Reichs geführt wurde und weil mit Rücksicht darauf die Bestimmungen in § 6 der Verordnung vom 12. 2. 24 dahin auszulegen seien, daß dem Unternehmen auch das Privilegium des Deutschen Reichs auf Gerichtsgebührenfreiheit zustehe. Der erwähnte § 6 lautet in Absatz 2: „Die für die Reichsverwaltung bestehenden Gesetze und Verordnungen gelten als solche für das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht. Der Inhalt der Vorschriften ist aber so lange und so weit anzuwenden als die Reichsregierung ihre Anwendung nicht aufhebt." Der Absatz 3 des § 6 lautet: „Zu Steuerleistungen und sonstigen Abgaben ist das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht in weiterem Umfang heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den jetzt geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt." Offenbar hat die Entscheidung des Kammergerichts den Absatz 2 zugrunde gelegt. So stützte sich auch Decker (Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, S. 211) auf den Absatz 2 des § 6. Gegen die Heranziehung des Abs. 3 zur Begründung der Gebührenfreiheit des Unternehmens hat sich das Oberlandesgericht Darmstadt im Beschluß vom 14. 7. 24 — U 82/24 — gewendet und auch im übrigen dem Unternehmen die Gebührenfreiheit deshalb abgesprochen, weil sich aus den §§ 1 Abs. 1, 6 Abs. 1, 8 Abs. 2 u. 1 ergebe, daß das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht wie seither die Reichseisenbahnen von Gerichtsgebühren befreit sein solle. Das Oberlandesgericht in Düsseldorf hat mit Beschluß vom 20. 5. 24 — 7 U 154/24 — kurz dahin entschieden, daß das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nach den Vorschriften des Preuß. Gerichtskostengesetzes Gebührenfreiheit genösse. Im Schrifttum hat noch Finger (Verkehrsrechtliche Rundschau 1924, S. 115) sich dahin ausgesprochen: „Wenn auch die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen Forderungsrechte und Schulden des Reichs auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen sind, so kann das nicht zur Folge haben, daß dem neuen Unternehmen die Vorrechte zustehen, die dem Reich lediglich in seiner Eigenschaft als Reichsfiskus zugestanden haben."

Keine der genannten Ausführungen der Rechtsprechung und des Schrifttums hat sich mit § 3 Abs. 1 der Verordnung vom 12. 2. 24 befaßt. Die vorerwähnten Gründe Fingers, die den Übergang der „Forderungsrechte und Schulden" des Reichs auf das Unternehmen Deutsche Reichsbahn berühren, gingen offenbar vom Absatz 2 Satz 1 des § 3 der Verordnung aus: „Alle Forderungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche Reichsbahn über." Der unbeachtet gelassene Abs. 1 des § 3 lautet aber: „Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn umfaßt die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten . . ." Unter „Rechten" im Sinne dieses Absatz 1 sind alle nicht zu den Forderungsrechten gehörenden Rechte zu verstehen, wie sich aus der besonderen Behandlung der letzteren in Abs. 2 Satz 1 des § 3 ergibt. Zu den „Rechten" des Abs. 1 gehören damit vor allem öffentlich-rechtliche Rechte (vgl. auch Kittel, der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen — Reichsgesetz vom 30. 4. 1920 — zu § 12). Eines dieser öffentlich-rechtlichen Rechte des Reichseisenbahnfiskus vor der Verordnung vom 12. 2. 24 war auch das Recht der Gebührenfreiheit. Dieses ging also auf das Unternehmen Deutsche Reichsbahn durch § 3 Abs. 1 der Verordnung vom 12. 2. 24 mit über.

Inhaltlich die gleiche Bestimmung, wie in § 3 Abs. 1 der Verordnung war bereits in § 1 Abs. 2 des Staatsvertrags enthalten: „Das Reich übernimmt das Eisenbahnunternehmen jedes Landes

als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten." Ihrer besonderen Hervorholung bedurfte es zur Begründung des Rechts auf Gebührenfreiheit der durch den Staatsvertrag geschaffenen Reichseisenbahnen jedoch nicht; denn deren Gebührenfreiheit ergab sich ohne weiteres aus der Tatsache, daß die Reichseisenbahnen des Staatsvertrages in vermögensrechtlicher Hinsicht unstreitig Reichsfiskus waren. Erst das Unternehmen Deutsche Reichsbahn hatte die Stütze des § 3 Abs. 1 der Verordnung vom 12. 2. 24 nötig, weil streitig wurde, sowohl ob das Unternehmen Fiskalstelle, wie ob es eine für Rechnung des Reichs verwaltete öffentliche Anstalt sei (§ 8 preuß. GKG.).

Der Gesetzgeber des Reichsbahngesetzes hat nun dessen § 5 Abs. 4 so gefaßt, daß mit dem Betriebsrecht sowohl alle mit den Reichseisenbahnen wie alle mit dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbundenen Rechte und Pflichten auf die Reichsbahn-Gesellschaft übergehen. Selbst wenn man also, wie das Oberlandesgericht Darmstadt, das Recht der Gebührenfreiheit dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht zusprechen will, so daß mithin ein solches Recht von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn weder auf Grund des § 5 Abs. 4 Reichsbahngesetzes noch auf Grund § 43 daselbst in Verbindung mit § 1 Abs. II Staatsvertrages auf die Reichsbahngesellschaft übergehen könnte, so muß man doch den unmittelbaren Übergang dieses Rechts von den Reichseisenbahnen des Staatsvertrages auf die Gesellschaft anerkennen. Es bedarf daher keines Versuchs der Ableitung der Gebührenfreiheit etwa aus § 17 Reichsbahngesetzes, wonach der Reichsbahngesellschaft die öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Unternehmens Deutsche Reichsbahn zustehen. Diese Bestimmung bedeutet nicht den Übergang öffentlich-rechtlicher Rechte, sondern regelt die Zuständigkeit zur Ausübung der Staatsgewalt (s. auch „Begründung" des Gesetzes zu § 17).

Es kann ferner unerörtert bleiben, ob die Gebührenfreiheit des Reichsbahngesetzes etwa aus § 16 Abs. 3 Satz 1 des Reichsbahngesetzes: „Die für die Eisenbahnen allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen sind auf die Gesellschaft insoweit anzuwenden, als sie diesem Gesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen" herzuleiten ist, einer Bestimmung, die eine gewisse Analogie aufweist mit § 6 Abs. 2 der Verordnung vom 12. 2. 24, aus der sowohl das Kammergericht wie Decker das Recht auf Gebührenfreiheit des Unternehmens Deutsche Reichsbahn folgerten.

Das die Gerichtsgebührenfreiheit der Reichsbahngesellschaft bejahende Ergebnis der vorstehenden Ausführungen wird durch die Erwägung gestützt, daß die Gesellschaft mit Rücksicht auf die ihr nach § 17 des Reichsbahngesetzes zuerkannten Hoheitsrechte einen Teil der öffentlichen Ordnung des Reichs bildet, daß sie ferner nur fiduziarische Verwalterin des dem Reich nach § 6 des Reichsbahngesetzes weiterhin gehörenden Reichseisenbahnvermögens (Grund und Boden, rollendes Material, sonstiges Inventar) ist und bis zur Höchstgrenze zu den Kosten der Reparationen herangezogen werden soll, sowie daß das Reich schließlich nach § 8 Abs. 6 der Gesellschaftssatzung die Zahlungen der Gesellschaft gewährleisten muß. Es kann daher nicht Wille des Gesetzgebers gewesen sein, die Gesellschaft mit einem die Deutsche Reichsbahn bisher nicht drückendem Posten zu belasten, zumal bei einem Gang durch das Reichsbahngesetz Schritt für Schritt der Grundgedanke der bisherigen Entwicklung hervorspringt, nichts aufzugeben, was auch der neuen Verwaltung und damit letzten Endes dem Reich selbst nur Vorteile bringen kann.

Beschleunigung des Wagenumlaufes*).

Von Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Reg.-Baurat, Berlin.

Jeder, der sich einmal eingehend mit der schwierigen und verwickelten Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufes beschäftigt hat, weiß, daß sie nicht aus einem Punkte zu kurieren ist. Wie bei einem Eisenbahnunfall meist mehrere ungünstige Momente zusammentreffen, so wird auch der Wagenumlauf durch eine ganze Reihe von Umständen nachteilig beeinflußt. In meinem Aufsatz über die Beschleunigung des Wagenumlaufes (Jahrgang 1924, Heft 15) wollte ich neben einem kurzen Überblick über die großen Unterschiede in den Laufzeiten der Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug- und Güterzugpendelwagen in der Hauptsache nur, wie ich ausdrücklich erwähnte, die Frage genauer untersuchen, wie der Wagenumlauf, nämlich erstens die Be- und Entladung, zweitens der Aufenthalt auf den Zugwechselstationen und drittens der eigentliche Wagenumlauf besser und gründlicher überwacht werden könnte. Alle übrigen mit dem Wagenumlauf zusammenhängenden Fragen habe ich daher nur kurz gestreift.

Zur besseren Überwachung des Wagenumlaufes hatte ich für die drei erwähnten verschiedenen Teile des Wagenumlaufes drei gesonderte Überwachungsarten vorgeschlagen. Bei dem ersten Teile bei der Be- und Entladung der Wagen waren Meldungen vorgesehen, die ich mit meinen guten Erfahrungen bei der Überwachung des Wagendienstes im Kriegsbetriebe mit begründete. Bei den Vorschlägen für die Überwachung des Aufenthaltes auf den Zugwechselstationen und des eigentlichen Wagenlaufes waren Erfahrungen aus dem Militärbetriebe nicht herangezogen.

In einer Besprechung meines Aufsatzes durch Herrn Regierungsrat Jösch (Jahrgang 1924, Nr. 28) werden die von mir gemachten Vorschläge über die Überwachung des Wagenumlaufes mit der Bemerkung abgelehnt, „daß es ausgeschlossen sein dürfte, aus dem im Militärbetriebe gesammelten Erfahrungen Schlüsse auf die Verbesserung des Wagenumlaufes im Friedensbetriebe zu ziehen". Dazu möchte ich kurz bemerken, daß sich die von mir gemachten Vorschläge nicht allein auf meine Erfahrungen im Kriegsbetriebe, sondern auch auf Studien vor und nach dem Kriege stützen.

Ich möchte es aber auch nicht unwidersprochen lassen, daß man aus dem im Militärbetrieb gesammelten Erfahrungen keine Schlüsse auf Maßnahmen des Wagenumlaufes im Friedensbetrieb ziehen könnte und daß beim „Militärbetrieb die Beschleunigung des Wagenumlaufes nur insofern eine Rolle spielte, als es sich darum handelte, das überschüssige Leerwagenmaterial sobald als möglich nach der Heimat abzuschieben". Nachdem auf dem westlichen Kriegsschauplatz feste Verhältnisse eingetreten waren, wurden nicht nur die überschüssigen Leerwagen nach der Heimat abgeschoben, sondern es waren auch im großen Umfange Wagen im besetzten Gebiet zu beladen. Ich möchte z. B. nur erwähnen, daß im Bezirk der M. E. D. I unmittelbar hinter der Front im Kohlenbecken von Douai täglich 400 Wagen mit Kohle beladen wurden. Aber natürlich spielte die Ausladung bei den großen aus Deutschland eingehenden Mengen von Munition und Verpflegung eine größere Rolle. Als Beispiel dafür, welche Schwierigkeiten bei solch ungewöhnlich großem Wageneingang entstanden, möchte ich eine Episode aus der Märzoffensive im Jahre 1918 heranziehen:

Ich leitete damals ein Militärbetriebsamt unmittelbar hinter der Angriffsfront. Es gingen zeitweise weit mehr Wagen ein, als die kleinen Frontbahnhöfe verarbeiten konnten.

*) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Nr. 15, Nr. 28 und Nr. 52.

Ich hatte den Bahnbeauftragten gebeten, den Zulauf an beladenen Wagen für einen meiner Bahnhöfe einzuschränken, für schnellere Entladung zu sorgen und andere Bahnhöfe zur Entladung heranzuziehen. Bei der örtlichen Besichtigung war er überrascht, daß es auf dem Bahnhof nicht schlimmer aussah. Dies war darauf zurückzuführen, daß ich dem Bahnhof nur so viel Wagen zuleitete, wie er verarbeiten konnte. Die übrigen Wagen wurden aus den Zügen auf vorhergehenden Stationen ausrangiert und erst nach vorn geführt, wenn im Bahnhofe Platz war. Ohne eine gründliche Überwachung des Wagenumlaufes, wie ich sie im Archiv für Eisenbahnwesen in meinem Aufsatze über Betriebsstockungen beschrieben habe, wäre ich hierzu nicht in der Lage gewesen und es wären zweifellos Stockungen eingetreten. Man sieht daraus, es handelte sich beim Wagendienst nicht nur um die Abbeförderung überschüssiger Leerwagen, und man kann auch aus dem Kriegsbetrieb für den Friedensbetrieb lernen.

Die Wagenübergangspläne haben dann aber weiter den Mangel, daß sie bei starkem Wageneingang, Störungen usw. nicht durchführbar sind. Aber was geschieht, wenn die Pläne durch Unaufmerksamkeit oder Interesselosigkeit der Bediensteten nicht eingehalten werden? Oder wenn sie nicht eingehalten werden können, weil die Züge überlastet oder zu spät eintreffen? Die Wagen bleiben in solchen Fällen einfach stehen und werden mit dem nächsten Zuge abbefördert oder später laderecht gestellt, ohne daß es irgendwie verfolgt wird, während es bei Durchführung meiner Überwachungsvorschläge sofort bemerkt werden würde. Als Beispiel, wie sehr noch Beladung und Wagenlauf harmonischer zusammenarbeiten könnten, möchte ich die drei (Nr. 15, S. 264) von mir angeführten Skizzen über die Zeitdauer der Beladung eines Wagens auf einem kleinen, mittleren und großen Bahnhof erwähnen. Die bei meinen früheren Bahnhöfen beliebig herausgegriffenen Ladezeiten zeigen, wie außerordentlich lange Zeit hierfür nötig war. In den ergänzten

Güterwagenbeladung.

—— jetzige Beladezeit
------- verkürzte " " "

Kleiner Bahnhof. Ladestrasse. 25 Std. (11 Std.)

Mittlerer Bahnhof. Anschlussgleis. 30 Std. (15 Std.)

Grosser Bahnhof. Anschlussgleis. 40 Std. (16 Std.)

Stunde — Nacht

Skizzen ist gezeigt, wie 12 und mehr Stunden gespart werden, wenn sich Laderechtstellung, Beladung und Abholung der Wagen dem Zuglauf besser anpassen. Fahrplan, Rangierdienst, Laderechtstellung, Be- und Entladung müssen gegeneinander abgestimmt sein. Ohne ein engeres Zusammenarbeiten mit den Versendern, nur durch eine schematische Festsetzung der Ladezeit (7., 13., 21. Stunde) wird dies natürlich nicht möglich sein. Die Ladezeiten müssen sich zum Teil nach den Zügen richten. Überhaupt wird es darauf ankommen, daß die Interessenten und das Eisenbahnpersonal die Wichtigkeit der schnelleren Wagenumläufe mehr als bisher einsehen.

Herr Reg.-Rat Jösch wendet sich dann gegen meinen nebenbei erwähnten Vorschlag, Betrieb und Verkehr enger zusammenzufassen. Er lehnt diesen Vorschlag ab, weil sonst wieder ein Zustand geschaffen würde, wie er vor 25 Jahren bestanden hätte. Ich habe die Gründe, aus denen heraus ich für eine Vereinigung von Betrieb- und Wagendienst, nicht des gesamten Verkehrsdienstes, in den drei Instanzen Bahnhof, Amt und Direktion für zweckmäßig halte, wiederholt, zuletzt in der Verkehrstechnischen Woche (1921, Nr. 8) dargelegt und möchte es daher nicht noch einmal eingehend begründen. Den alleinigen Grund, daß eine ähnliche Organisation früher bestanden hat, kann ich als Ablehnung unter den heutigen ganz anderen Betriebs-, Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnissen nicht als entscheidend anerkennen.

Neuerdings spricht sich auch Herr Regierungsbaurat Dr. Derikartz in der Verkehrstechnischen Woche für die Übertragung des Wagendienstes an die Betriebsämter aus. (V. W. 1924, Heft 38).

Es ist weiter in meinem Aufsatze der Satz beanstandet, daß Beladung, Bedienung, Wagenlauf und Entladung nicht immer harmonisch zusammen abgestimmt seien. Ich muß leider betonen, daß ich durch die Entgegnung meine Ansicht nicht habe ändern können. Gewiß ist durch die Wagenübergangspläne und Wagenbedienungspläne festgelegt, wie die Wagen von einem zum anderen Zuge übergehen sollen, und die Anschlüsse zu bedienen sind. Gewiß bieten sie ein Mittel, den Wagenübergang und den Aufenthalt der Ortswagen auf den Bahnhöfen zu überwachen. Aber als einziges Mittel hierfür genügen sie nicht. Denn einmal sind die Wagenübergangspläne meist nur den örtlichen Zugverbindungen angepaßt. Die besten örtlichen Verbindungen brauchen bei weiten Wegen und öfterem Zugwechsel aber noch durchaus nicht den besten Verbindungen zu entsprechen. Es kann sehr wohl der Fall sein, daß ein Wagen, der in einen späteren Zug mit günstigeren Wagenübergängen eingestellt wird, schneller zum Ziel kommt. Jeder, der weite Reisen macht, weiß, daß es darauf ankommt, die Züge mit den besten Anschlüssen zu benutzen, und daß es keinen Zweck hat, mit einem Zug, der vorher abfährt, zu fahren. Das gleiche gilt aber auch für den Wagenumlauf. Es genügt nicht nur, die besten örtlichen Anschlüsse festzustellen. Es muß die beste Verbindung „das Soll" für den ganzen Wagenlauf von der Beladung, der Abgangsstation, bis zur Entladung, der Zielstation, ermittelt werden.

Ich komme nun zu den Ausführungen über die Pendelzüge und Selbstentladewagen. Die großen Vorteile des Pendelverkehrs werden von Herrn Reg.-Rat Jösch anerkannt. Der Verfasser spricht dann aber nur von Pendelzügen mit Selbstentladewagen. Es wird übersehen, daß ich nicht nur von Pendelzügen, sondern auch von den Vor- und Nachteilen der Pendelwagen sprach, die jetzt schon (z. B. im Herbst während der Rübenernte) verwendet werden. Bei ihnen ist natürlich der Wagenumlauf, da hier Selbstentladewagen nicht benutzt werden und die Beladung längere Zeit dauert, nicht so groß wie bei der Einführung von Pendelzügen. Aber die Benutzung solcher Pendelwagen zeigt wieder, wie durch das Anpassen der Be- und Entladung an den Fahrplan und das engere Zusammenarbeiten mit den Interessenten eine wesentliche Beschleunigung des Wagenumlaufes möglich ist.

Den Ausführungen des Verfassers, daß die Selbstenladewagen nur in beschränktem Maße in Deutschland möglich sind, möchte ich mich anschließen (vgl. Organ 1919, Heft 23). Nicht so allgemein zustimmen kann ich dagegen seiner Ansicht, daß 50-Tonnen-Wagen zweckmäßiger wären als 20-Tonnen-Wagen. Es würde zu weit führen, hier auf diese Frage weiter einzugehen. Ich möchte mich hier deshalb nur auf die Ausführungen des Herrn Oberbaurats Lauer beziehen, der unter Berücksichtigung meiner Arbeit über die Beförderung von Massengütern (Organ 1919, Heft 23/24) die Vor- und Nachteile der 50-Tonnen-Wagen eingehend untersucht hat und besonders die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der 50-Tonnen-Wagen kritisch beleuchtet.

Zum Schluß möchte ich noch auf eine Abhandlung über den

englischen Güterverkehr verweisen (Jahrg. 1924, Nr. 2), in dem dargelegt wird, wie durch eine genauere Überwachung des Wagenlaufes durch die Betriebsleitungen eine wesentliche Verbesserung des Wagenumlaufes erreicht worden ist. Die in England neuerdings nach dem Kriege durchgeführte Überwachung des Wagenlaufes bewegt sich in ähnlicher Richtung, wie die von mir gemachten Vorschläge.

Auch die Arbeit des Herrn Regierungsbaurat Kümmell im Archiv für Eisenbahnwesen über Verschiebebahnhöfe zeigt die Notwendigkeit der genaueren Wagenüberwachung (Archiv 1923, Heft 3).

Im übrigen glaube ich auch, daß die von mir vorgeschlagenen Meldungen und Aufschreibungen nicht so viel Arbeit machen, wenn sie in dieser oder ähnlicher Form erst eingeführt sind, wie es vielleicht scheint. Es muß meiner Ansicht nach das Ziel sein, den Wagenlauf ähnlich wie den Fahrdienst zu überwachen, um bestehende Mängel aufzudecken und zu beseitigen und einen schnelleren Wagenumlauf zu erreichen.

Von den indischen Eisenbahnen.

In Britisch-Indien gibt es bekanntlich Staats- und Privatbahnen, und bei beiden Arten kommt Staats- und Privatbetrieb vor. Obgleich Indien weit entfernt von den Schauplätzen des Weltkrieges liegt, ist sein Eisenbahnwesen doch von den Erschütterungen, die der Krieg mit sich gebracht hat, nicht verschont geblieben. Schon seit einiger Zeit sind Erörterungen betreffs einer Neuordnung des indischen Eisenbahnwesens angestellt worden, und man hat unter anderem Sir W. Acworth, der sich in England großen Ansehens als eine Autorität in Eisenbahnfragen erfreut und neuerdings auch in deutschen Fachkreisen eine bekannte Persönlichkeit geworden ist, berufen, um ein Gutachten über die einschlägigen Fragen abzugeben. Neuerdings hat man sich dazu entschlossen, den Haushalt der indischen Staatsbahnen vom allgemeinen Staatshaushalt zu trennen. Ein Ausschuß der gesetzgebenden Versammlung hatte diese Trennung zunächst abgelehnt. Diese Entschließung erregte aber große Entrüstung, und nachdem ein Vermittelungsvorschlag gemacht worden ist, wonach die Eisenbahnen 1 % ihres Anlagekapitals zu allgemeinen Staatszwecken beitragen sollen, hat der Ausschuß seine Entschließung umgestoßen und der Trennung zugestimmt. Die Eisenbahnen werden dadurch in diesem Jahre mit 3,4 Mill. Pfd. Sterl. belastet. Politische Gesichtspunkte haben bei dieser Entscheidung eine Rolle gespielt, und es scheint in der Eisenbahnfrage ein Gegensatz zwischen den Ansichten der eingeborenen Inder und der englischen Vertreter zu bestehen. Die gesetzgebende Versammlung in Simla hat im September den Vorschlag, den ihr der Ausschuß gemacht hat, Staats- und Eisenbahnhaushalt zu trennen, angenommen. Voraussetzung ist dabei, daß die Ostindische Eisenbahn, die Große Indische Peninsula-Eisenbahn und andere Staatsbahnen in der Hand des Staates bleiben. Ihre Übertragung an ein Privatunternehmen wird von der Genehmigung durch die gesetzgebenden Körperschaften abhängig gemacht. Die Regierung hat zugestimmt, daß die indischen Eisenbahnen schleunigst „indianisiert“ werden sollen, daß namentlich eingeborene Inder in den Verwaltungsrat berufen werden und daß alle Lieferungen für die Eisenbahnen durch eine staatliche Beschaffungsstelle vergeben werden. Die Losung des Tages ist also: die indischen Eisenbahnen für Indien, und man will sich in weitgehendem Maße von der Bevormundung durch England freimachen. In England ist man damit natürlich gar nicht einverstanden, denn man sieht die indischen Eisenbahnen als ein bevorzugtes Absatzgebiet für die Erzeugnisse der englischen Lokomotiv- und Wagenbauanstalten und sonstigen Fabriken für Eisenbahnbedarf an; man fürchtet in England von dem Überwiegen des einheimischen Einflusses, daß die Eisenbahnen Indiens in Zukunft ihren Bedarf möglichst im Lande decken werden, und man ist in Indien bestrebt, die einschlägigen Zweige des Gewerbes so zu entwickeln, daß sie dazu imstande sind. Wo sie aber den Anforderungen nicht entsprechen können, wird man Lokomotiven, Wagen, Brücken, Oberbau usw. da bestellen, wo diese Gegenstände am vorteilhaftesten zu haben sind, und das ist nicht immer in England. So erregt es z. B. schon jetzt in England großes Mißvergnügen, daß Lieferungen für die Eisenbahnen von Burma nach Deutschland gegeben worden sind (s. a. Nr. 39 dieser Zeitung vom 25. September 1924). Die zuständige Stelle erklärt aber, sie habe Anweisung gehabt, ihre Bestellungen dorthin zu richten, wo am billigsten geliefert wird. Das niedrigste englische Angebot (für einen Lokomotivkessel?) war aber 3893 £, während der deutsche Lokomotivbau schon für 2450 £ zu liefern bereit war. Daß unter diesen Umständen die Lieferung nach Deutschland vergeben wurde, kann nicht Wunder nehmen. Der englische Lokomotivbau wies in seiner Eifersucht darauf hin, daß es zweifelhaft sei, ob Deutschland in bezug auf die Lieferfristen genügend zuverlässig sein würde, und es wird Sache der deutschen Lieferwerke sein, ihre Leistungsfähigkeit zu zeigen und ihre Aufträge rechtzeitig zu erfüllen. W.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 8. und 9. Oktober 1924 in Berchtesgaden abgehaltenen 136. gemeinsamen Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

1. Die vorübergehend gültige Bestimmung zu § 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften besagt, daß in den Fällen, wo die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg stellt, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde zu legen ist. Es war beantragt, diese Bestimmung derart einzuschränken, daß eine Anrechnung der Hauptklassen für das Ladegewicht nur dann stattfinden soll, w e n n d e r W a g e n f ü r m i n d e s t e n s 15 000 kg b e s t e l l t w a r, die Eisenbahn also statt eines 15-t-Wagens einen solchen mit geringerem Ladegewicht stellt. Der Antrag, der für die Interessenten gegenüber dem heutigen Zustande eine Verschlechterung bedeutet hätte, wurde aber abgelehnt.

2. Ein Antrag betreffend Aufnahme von Eiern in das Verzeichnis der zur Beförderung in Privatwagen zugelassenen Güter sowie Zulassung von Kühlgütern zur Beförderung in großräumigen Privatwagen wurde dem Privatwagen-Unterausschuß zur weiteren Prüfung überwiesen.

3. Der erste Satz der Anmerkung zu Ziffer 13 des Verzeichnisses I (der sperrigen Stückgüter) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B läßt Korbwaren nur dann vom Sperrigkeitszuschlage frei, wenn sie v o l l s t ä n d i g ineinandergesetzt sind. Diese Fassung hat zu Unzuträglichkeiten geführt, zu deren Beseitigung der fragliche Satz gestrichen werden soll. Infolgedessen bleibt das Sperrigkeitsverzeichnis künftighin auf solche Korbwaren beschränkt, die nicht in Kisten verpackt oder ineinandergesetzt oder zusammengeklappt sind. Außerdem werden in das Sperrigkeitsverzeichnis neu aufgenommen: „Jagdschutzhütten aus Maschendraht.“ Endlich wird in dem genannten Verzeichnis die Ausdrucksweise: „Sessel und Stühle . . „ ausgenommen zerlegte“ ersetzt durch „Sessel und Stühle . . .“ ausgenommen zerlegte oder zusammengeklappte.“

4. In das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) werden neu aufgenommen:

a) Dezimalwagen, hölzerne.
b) Rohdachpappe im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr.

5. Ein Antrag, Grubenschwellen in Längen von 5—6 m und Weichenschwellen in Längen von 6,50 m durch Aufnahme in das Verzeichnis III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zuzulassen, wurde abgelehnt.

6. In das Verzeichnis IV — der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter — werden neu aufgenommen:

a) Gerbstoffstreckmittel, flüssige.
b) Tetrachlorkohlenstoff.

7. In die ermäßigte Stückgutklasse wird neu aufgenommen: „Ammoniakgas, verflüssigtes."

8. Um auszuschließen, daß Decken und Seile aus Stroh entgegen der Absicht des Tarifs nach der ermäßigten Stückgutklasse abgefertigt werden, wird die Fassung der Ziffer 92 des Warenverzeichnisses dieser Klasse: „Stroh, wie in Klasse E genannt" ersetzt durch: „Stroh von Weizen, Spelz, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Ripsenhirse, Buchweizen, Hülsenfrüchten, Raps, Rübsen, Rüben, Gras und Klee, auch zerkleinert."

9. Die weitere Nachprüfung der Tarifierung chemischer Erzeugnisse führte zu folgendem Ergebnis:

a) In die Klasse B werden folgende bisher zur Klasse A gehörige Güter versetzt:
Ammoniumbikarbonat (Hirschhornsalz);
Arsenmehl, auch Arsenikglas;
Formaldehyd;
Oxalsäure;
Reinanthrazen;
Zinkchlorid (Chlorzink).

b) Der augenblicklich nur im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr der Klasse B zugewiesene, sonst unter Klasse A fallende Kalisalpeter wird allgemein durch die Neubildung der Stelle „Kalisalpeter, roh" in die Klasse C aufgenommen. Gleichzeitig wird „Kalisalpeter, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt" in die Klasse E eingereiht.

c) Aus Klasse A nach Klasse C detarifiert werden:
Ammonsalpeter, roh;
Natriumnitritlauge;
Natron, phosphorsaures und saures phosphorsaures (Natriumphosphat und Natriumbiphosphat);
Schwefelkohlenstoff.

d) „Natron, unterschwefligsaures (Antichlor)" und „Natron, einfach- und doppelschwefligsaures, letzteres fest und flüssig, im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr" werden aus Klasse C in Klasse D versetzt, ebenso Chlorkalzium aus Klasse D in Klasse E und Chlorkalziumlauge aus Klasse E in Klasse F.

e) In die Klasse E (bisher Klasse A) und zugleich in das Verzeichnis der Kesselwagengüter wird neu aufgenommen: „Ammonsulfatlauge" (Abfallauge der Gewinnung von Salpetersäure).

f) Die Tarifstellen „Soda" und „Sodalauge" werden aus Klasse C in Klasse D versetzt.

g) In die Klasse E kommt folgende neue Stelle: „Abfallschwefelsäure der Mineralöl- und Teerölraffination im Versand von Mineralöl- und Teerölraffinerien."

h) Die Stellen „Erdfarben" und „Eisenoxyd" der Klasse E werden dahin erweitert, daß auch Mischungen mit Erdfarben und anderen mineralischen Stoffen der Klassen E und F Frachtberechnung nach Klasse E erhalten sollen. Die Anträge, Erdfarben, wie in Klasse E genannt, in die ermäßigte Stückgutklasse aufzunehmen, Koks aus Schieferkohlen aus Klasse E in die Klasse F zu versetzen sowie Farblacke und Chromfarben in Wasserteig beim Versand an deutsche Buntpapierfabriken aus Klasse A in Klasse C oder D zu versetzen, wurden abgelehnt.

i) Für unvergällten Spiritus, der nach der Beförderung auf der Eisenbahn nachweisbar vergällt worden ist, wird ein Rückvergütungstarif eingeführt. Zu dem Zweck erhält die Tarifstelle „Spiritus" der Klasse C folgende Anmerkung:
„Für unvergällten Spiritus wird im Rückvergütungsweg Frachtberechnung nach Klasse C gewährt, wenn durch Vorlage steueramtlicher Bestätigungen nach dem Ermessen der Eisenbahn nachgewiesen wird, daß die Frachtbriefsendung im Betriebe des Empfängers unter steueramtlicher Überwachung nachträglich vollständig oder unvollständig vergällt und zu gewerblichen Zwecken verwendet worden ist. Die Erstattungsanträge nebst den Frachtbriefen und den erforderlichen steueramtlichen Belegen sind innerhalb 6 Monaten nach Eingang der Sendung bei der der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahnverwaltung einzubringen."

k) Die Beschlußfassung über einen Antrag, für Steinsalz zu Zwecken der chemischen Industrie eine Abtarifierung vorzunehmen, wurde vertagt.

10. „Naphthalin, gereinigt" wird aus Klasse C in Klasse D und „Naphthalin, roh" aus Klasse D in Klasse E versetzt. (Die Beschlußfassung über einen Antrag, Rohnaphthalin zur Beförderung in Privatwagen zuzulassen, wurde vertagt.)

11. Eine Änderung der Tarifierung von Graphit wurde abgelehnt.

12. Die Frage, ob für Holz und Holzwaren besondere Ausfuhrvergünstigungen eingeführt werden sollen, wurde vertagt.

13. Ein Antrag, die Tarifierung von Furnieren zu ändern, wurde abgelehnt.

14. „Holzsandalen, Holzschuhe, Holzpantoffel und Holzgaloschen, sämtlich auch in Verbindung mit Leder oder anderen Stoffen" werden aus Klasse A in Klasse C (Tarifstelle „Holzwaren") versetzt.

15. Für hölzerne Fenster- und Türrahmen soll die Klasse C auch dann angerechnet werden, wenn sie zum Schutze gegen Fäulnis getränkt sind.

16. „Gestelle für Akkumulatoren, auch zerlegt, gehobelt oder gestrichen" werden künftighin als „Holzwaren" der Klasse C angesehen.

17. Trockenrahmen zum Trocknen frischer Mosaikplatten werden den Holzwaren der Klasse D zugewiesen und dadurch mit Ziegeltrockenrahmen tarifarisch auf eine Stufe gestellt.

18. Ein Antrag, Buchenscheit-, Reiser- und Knüppelholz bis 1,3 m Länge aus Klasse E in Klasse F zu versetzen, wurde abgelehnt, ebenso ein Antrag, Holzkohle aus Klasse E in Klasse F zu übernehmen und Holzkohlenbriketts in den Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) einzubeziehen. Um aber im Tarif zum Ausdruck zu bringen, daß Holzkohle, die für bestimmte Zwecke nochmals geglüht worden ist, nicht als weiter verarbeitete Holzkohle anzusehen, sondern nach Klasse E zu verfrachten ist, erhält die Stelle „Holzkohle" in Klasse E folgende Fassung: „Holzkohle, auch gemahlen oder in Pulverform, auch geglüht, sonst nicht weiter bearbeitet".

19. Einem Antrage auf Gewährung von Frachtvergünstigung für Reisstärke im Falle der Ausfuhr wurde nicht stattgegeben. Auch die Weiterverfolgung der Frage, ob für Reis zur Stärkeherstellung ein Ausnahmetarif eingeführt werden soll, wurde abgelehnt.

20. Gleichfalls abgelehnt wurde ein Antrag, für Hanfbindfaden, Hanfgarne und Hanfwerggarne zur Ausfuhr von Breslau über Hamburg, Bremen und Stettin sowie über die trockene Grenze eine Frachtermäßigung einzuräumen.

21. Ein Antrag auf Einräumung einer Tarifvergünstigung für bestimmte Juteerzeugnisse im Binnenverkehr und im Falle der Ausfuhr fand nicht die Zustimmung der Versammlung. Aber die Frage, ob für Jute entweder durch die deutsche Gütereinteilung oder durch einen Ausnahmetarif eine Frachtvergünstigung gegeben werden soll, bleibt weiterer Prüfung vorbehalten.

22. für Spat und zwar: „Fluß-, Kalk- und Schwerspat, auch gemahlen, im Falle der Ausfuhr und Durchfuhr" wird künftighin statt der Klasse E die Klasse F angerechnet.

23. Die Versetzung von Asphaltpapier und Teerpapier aus Klasse A in Klasse B wurde abgelehnt.

24. Der Versetzung von Braunkohlenbenzin aus Klasse A in Klasse C wurde nicht zugestimmt. Es soll aber der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn die Einführung eines Ausnahmetarifs empfohlen werden, der ab den Gewinnungsstellen des Braunkohlenbenzins gelten und Frachtberechnung nach Klasse C vorsehen soll.

25. Aus Anlaß der weiteren Überprüfung der Eisentarifierung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) Abfallspäne, wie in Ziffer 1 der Klasse E der Stelle „Eisen und Stahl" genannt, werden fortan von der Bestimmung des § 6 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften, wonach bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 15 t der Frachtberechnung nach den Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde zu legen ist, ausgenommen.

b) Fahrradfelgen, Schutzbleche für Fahrräder und Metallbettstellen werden in das Verzeichnis der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter aufgenommen.

c) In Ziffer 9 a) der ermäßigten Stückgutklasse soll die Stelle „Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke, nicht zusammengesetzt, unter 100 kg Einzelgewicht, unbearbeitet oder nur zum Zwecke der Stoffprüfung roh vorbearbeitet" ersetzt werden durch die Fassung: „Guß-,

Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke, wie in dieser Stelle der Klasse B genannt".

d) Bodenfräsmaschinen mit eingebauter Kraftquelle, gebrauchte, werden in die Klasse E (Ziffer 6 der Stelle „Eisen und Stahl") aufgenommen.

e) Die beantragte Versetzung von Brauereitanks und Gärbottichen (auch innen emailliert, auch abgedichtet) aus Klasse A in Klasse B wurde abgelehnt.

f) Die Ziffer 4 der Klasse C in der Stelle „Eisen und Stahl" erhält folgende Fassung:
„Draht,
a) soweit nicht in Klasse D genannt, auch verzinkt, galvanisch verkupfert, lackiert;
b) verzinnt."

g) „Eisenkörbe, neu", werden in die Klasse B der Stelle „Eisen und Stahl" aufgenommen.

h) Die Ziffer 11 der Klasse B erhält die Fassung: „Holländer-Walzen- und Grundwerkmesser. Grundwerke, aus mehreren Grundwerkmessern zusammengesetzt, gehören zur Klasse A".

i) In die ermäßigte Stückgutklasse (Ziffer 9a) werden neu aufgenommen:
„Hufeisen aus Temperguß, auch mit Taueinlage".

k) Die Versetzung emaillierter gußeiserner Kochgeschirre in die Klasse B wurde abgelehnt.

l) In die Klasse B und in die ermäßigte Stückgutklasse werden versetzt: „Papierisolierröhren mit Mantel aus Eisen oder Stahl, dieser auch mit anderen Stoffen, ausgenommen edle Metalle, überzogen.

m) In den Ziffern 8 a) der Klasse B und 9 a) der ermäßigten Stückgutklasse wird das Wort „Gelenkriemenverbinder" ersetzt durch: „Riemenverbinder".

n) Die Ziffer 10 der Klasse D „röhrenförmige Eisen- und Stahlwaren" wird dahin erweitert, daß auch genietete Kesselmäntel den gewalzten und geschweißten Kesselmänteln gleichgestellt werden.

o) „Hacken, Schaufeln, Spaten, sämtlich auch lackiert, auch mit Holzstiel versehen", werden in die Klasse B und die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen.

p) Abgelehnt wurde ein Antrag, Drahtseilbahnen, Seil- und Kettenförderungen, Elektrohängebahnen usw. unter die Teile von Eisenbauwerken der Klasse C einzureihen.

q) Ebenso wurde es abgelehnt, für ausländische Eisenbahnfahrzeuge, die zur Instandsetzung an deutsche Maschinenbauanstalten geschickt und nach erfolgter Ausbesserung zurückgeschickt werden, eine Tarifvergünstigung einzuführen.

26. Unter die Fette und Öle der Klasse B werden neu aufgenommen: „Babassuöl, Palmbutter, Palmfett, Palmkernbutter und Sojaöl". Ferner wird hinter dem Wort „Leinöl" zugesetzt: „auch gekocht (Leinölfirnis)". Die Ausdehnung der Tarifstelle allgemein auf „gekochte" Fette und Öle wurde abgelehnt. Für „gehärtete" Fette und Öle wird die Frachtbriefbezeichnung „Hartfett" zugelassen.

27. Flaschenverschlüsse aus Porzellan, auch in Verbindung mit anderen Stoffen (bisher Klasse A), werden unter die Tonwaren der Klasse B aufgenommen.

28. „Formpuder (Modellpuder)" wird als besondere Stelle in Klasse C aufgenommen.

29. In die Stelle „Glas" der Klasse C werden neu aufgenommen: „Glaswalzen, hohle". Gleichzeitig wird dieses Gut zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassen.

30. Ein Antrag, Knochen aus Klasse E in Klasse F und Malzstaub aus Klasse A in E zu versetzen, wurde abgelehnt.

31. Papier, aus 2 oder mehr Papierbahnen geklebt, auch geglättet, wird in die Stelle „Papier" der Klasse B aufgenommen.

32. „Pelzabfallstücke, zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt", werden in die Klasse E aufgenommen.

33. Scherben von Tonwaren werden aus Klasse E in die Klasse F versetzt.

34. Die Ziffer 2 der Stelle „Salze" der Klasse E erhält folgende neue Fassung:

„Erzeugnisse aus Kali- und Magnesiasalzen, folgende:
a) Chlorkalium, ungereinigt;
b) Kalisalze, auch kalziniert, mit einem Gehalt von über 42 % reinem Kali, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt;
c) Chlormagnesium;
d) Schwefelsaure Magnesia (Bittersalz).
Gemenge der vorstehend unter Ziffer 2 aufgeführten Salze usw. wie bisher."

Gleichzeitig erhält die Ziffer 2 der Stelle „Salze" der Klasse F folgende neue Fassung:

„Erzeugnisse aus Kalisalzen, folgende:
a) Kalisalze, auch kalziniert, bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt (Kaliammonsalpeter, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt, siehe die besondere Stelle in Klasse E).
b) Kieserit in Blöcken usw. wie bisher".

35. „Schreibkreide (Schulkreide), auch farbige" wird aus Klasse A in die Klasse C versetzt.

36. Leichen dürfen künftighin nicht mehr auf Beförderungsschein, sondern müssen auf Eilfrachtbrief aufgeliefert werden.

Die Beschlüsse, die sämtlich als äußerst dringlich erklärt worden sind, werden, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich zum 1. Dezember 1924 durchgeführt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verlegung der Geschäftsräume der Oberbetriebsleitung Ost.** Die Geschäftsräume der Oberbetriebsleitung Ost in Berlin sind am 27. Oktober d. J. nach dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35/36, verlegt worden.

— **Reisesparkarten.** Die von der Deutschen Reichsbahn s. Z. eingeführten Reisesparkarten werden vom 1. November d. J. ab nicht mehr ausgegeben. Die Gültigkeit der bisher ausgegebenen Karten erlischt am 31. Dezember d. J. Später werden sie nicht mehr eingelöst.

— **Zum Paßzwang.** Vom Auswärtigen Amt in Berlin erhält der Internationale Hotelbesitzerverein auf seine dringenden Eingaben an die Deutsche Reichsregierung zur Befreiung des internationalen Reiseverkehrs in der Paß- und Sichtvermerksangelegenheit folgende Mitteilung: „Das Auswärtige Amt ist im Einvernehmen mit dem Reichsministerium des Innern in Würdigung der Bedeutung des Reiseverkehrs Deutschlands mit dem Ausland dauernd bemüht, die Paß- und Sichtvermerksbestimmungen nach Möglichkeit zu mildern. Es wird auch angestrebt, im Einvernehmen mit den Regierungen der für den deutschen Handelsverkehr in erster Reihe in Betracht kommenden fremden Staaten einen gegenseitigen Abbau, wenn möglich auch die völlige Beseitigung des bestehenden Paß- und Sichtvermerkzwangs und der damit verbundenen Gebührenbelastung herbeizuführen. Das Auswärtige Amt behält die in dieser Hinsicht sich bietenden Möglichkeiten im Auge und wird sie gegebenenfalls in der angegebenen Richtung verwerten."

— **Keine Devisenzahlungen mehr im Eisenbahnfrachtverkehr.** Für die Bezahlung der Frachten aus dem Güter- und Tierverkehr hatte die Reichsbahn bisher auch ausländische Zahlungsmittel zugelassen. Da ein Bedürfnis hierfür nicht mehr besteht, sollen von jetzt ab Devisen und Noten zur Frachtbegleichung nicht mehr angenommen werden.

— **Forderungen der Gewerkschaften auf Lohn- und Gehaltserhöhung.** Die in diesen Tagen stattgefundene Besprechung zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den Gewerkschaften wegen Lohnerhöhungen verlief ohne Ergebnis. Es wurde von dem Vertreter der Reichsbahngesellschaft darauf hingewiesen, daß bei der Höhe der der Reichsbahn auferlegten Verpflichtungen zurzeit eine weitere Belastung der Ausgaben durch Lohnerhöhungen nicht angängig sei, ohne die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ernstlich zu gefährden. Weiterhin sei zu berücksichtigen, daß die Privatindustrie keine höheren Löhne zahlt. Die Reichsbahngesellschaft kann aber keine Lohnpolitik treiben, die mit der gesamten Wirtschaftslage nicht im Einklang steht.

Infolge Auflösung des Reichstages sind auch die Verhandlungen zwischen der Regierung und den Beamtenorganisationen nicht weiter gediehen. Die Regierung hat aber angeordnet, daß die Novemberbezüge bereits am 29. Oktober gezahlt werden.

— Schnellbahn Köln-Dortmund. Über einen Vortrag, der vor dem rheinisch-westfälischen Provinzialausschuß über das Schnellbahnprojekt Köln-Dortmund gehalten wurde, wird, wie wir der B. B. Ztg. entnehmen, berichtet, daß das Projekt genehmigt ist und 44 Techniker mit dessen Ausarbeitung beschäftigt sind. Im Wege einer Anleihe sollen die Kosten von 260 Millionen beschafft werden. Die Schnellbahn, die teils oberirdisch, teils unterirdisch geführt und 1932 dem Verkehr übergeben werden soll, würde die Fahrt von Dortmund nach Köln in 70 Minuten ermöglichen.

— Einstellung von Bediensteten bei der Regie und Rückkehr Ausgewiesener ins besetzte rheinische Gebiet. Nach den vorliegenden Meldungen sind bei der Regie eingestellt:

Beamte der Besoldungsgruppen I—V	8 481	(8 323)
„ „ „ VI—IX	1 995	(1 968)
„ „ „ X	—	—
Arbeiter	12 841	(12 824)
zusammen	23 317	(23 115)

d. s. rund 58,3 % (57,8 %) des früher in der belgisch-französischen Besatzungszone beschäftigten Personals. Die in Klammern angegebenen Zahlen kennzeichnen den Stand der Vorwoche. Es sind daher 202 Bedienstete mehr eingestellt worden.

Die Regie stellt seit einigen Tagen an vielen Stellen deutsches Reichsbahnpersonal als Ersatz für abrückende französische und belgische Kräfte ein. Die Zahl der in den letzten Tagen übernommenen Kräfte wird — soweit wir übersehen können — die bis jetzt gemeldeten 202 Bediensteten noch überschreiten.

Rückkehr Ausgewiesener: Von den ausgewiesenen 3506 Bediensteten (2289 Beamte, 1217 Arbeiter) sind bisher insgesamt 2625 (1691 Beamte, 934 Arbeiter) zurückgekehrt. Davon sind bei der Regie 413 Bedienstete (224 Beamte, 189 Arbeiter) eingestellt worden.

— Eröffnung der Strecke Uelzen-Dannenberg. Der an dieser am 16. Oktober d. J. eröffneten Strecke (vgl. Nr. 38, S. 733 und Nr. 41, S. 802) liegende Bahnhof 4. Klasse Carwitz dient nur dem Personenverkehr.

— Triebwagenverkehr der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, über deren unzureichende Bedienung des Verkehrs in anhaltischen Kreisen viel geklagt wurde (eine Zeitlang verkehrten nur 2—3 Zugpaare am Tage auf dieser Strecke), läßt zurzeit bei der Dessauer Waggonfabrik einen Triebwagen fertigstellen, um ihn auf ihrer Strecke Dessau-Wörlitz einzusetzen. Er wird 60 Sitz- und 20 Stehplätze aufweisen, mit Rohölmotor betrieben und bereits Ende November in den Verkehr gesetzt werden. Die Verwaltung will dadurch 8 Zugpaare täglich fahren, also eine erhebliche Verkehrsverbesserung durchführen.

— Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Die Gesellschaft beantragt die Umstellung des Aktienkapitals von 2 Millionen P.-M. auf 1 Mill. G.-M. und begründet dies mit den während der Inflationszeit entstandenen Substanzverlusten. In der Goldmarkeröffnungsbilanz vom 1. April d. J. ist die Bahnanlage mit 2,12 Mill. G.-M. (bisher 3,91 Mill. P.-M.) bewertet. Das Berichtsjahr schloß mit einem Verlust von 54 341 Bill. Mark ab; in der übelsten Inflationszeit wurde der Betrieb auf einer unwirtschaftlichen Strecke vorübergehend gänzlich eingestellt und der Personalbestand der Bahn um rund ein Viertel vermindert. Seit Anfang Februar d. J. sei eine leichte Besserung des fast zum Erliegen kommenden Verkehrs zu verzeichnen.

— Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn A.-G. Die Gesellschaft schließt das Berichtsjahr mit einem Überschuß von 121 558 Bill. Mark, wovon 90 184 Bill. ℳ als Rücklage für den Erneuerungsfonds und 3542 Bill. ℳ als Rücklage für den Spezialreservefonds verwandt werden sollen, während der Rest dem Konto Aufwertungssteuer für Teilschuldverschreibungen bzw. dem Gehaltsausgleichsstock gutgeschrieben werden sollen. Es wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr mehrere neue Anschlußgleise und Umbauten an Bahnhöfen vorgenommen. Größere Schneefälle und Schneeverwehungen führten zu einer längere Zeit andauernden Stillegung des Betriebes. Der Personen- und Güterverkehr ist gegenüber dem Vorjahre nicht unwesentlich zurückgegangen. Es wurden befördert: 299 120 Personen und 245 381 t Güter gegen 429 115 Personen und 310 872 t Güter im Vorjahre. Der Grenzverkehr mit Polen über Wehrse hat sich auch in diesem Geschäftsjahr nicht in der erwünschten Weise entwickelt.

— Westfälische Landes-Eisenbahn. Das die Monate April bis Dezember umfassende Geschäftsjahr 1923 erbrachte Betriebseinnahmen von 563 277 Bill. ℳ, denen Betriebsausgaben von 496 784 Bill. ℳ gegenüberstehen, so daß ein Überschuß von 66 493 Bill. ℳ verbleibt. Nach Abzug der Rückstellungen und Verzinsungen ergibt sich ein Reingewinn von 108 Bill. ℳ, wovon 5 Bill. ℳ der Rücklage B überwiesen werden, während der Rest von 103 Bill. ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird. Bei der Westfälischen Nordbahn beträgt der Betriebsüberschuß 2908 Bill. ℳ. In der Bilanz der Westfälischen Landeseisenbahn erscheinen u. a.: Bahnanlagen 4218 Bill., Bestände 115 536 Bill., Schulden 171 214 Bill., Gläubiger 16 690 Bill., sonstige Verpfichtungen 212 738 Bil. ℳ.

— Ein neues Wohnungsgeld-Verzeichnis. Durch W. T. B. wird gemeldet: Im Reichsfinanzministerium ist im Benehmen mit den Ländern ein neues Ortsklassenverzeichnis für die Beamten auf der Grundlage der Wohnungsmiete aufgestellt worden, das dieser Tage im Reichsbesoldungsblatt veröffentlicht wird. Das bisherige aus dem Jahre 1922 stammende Verzeichnis war auf den Teuerungsverhältnissen aufgebaut. Es hat sich nicht bewährt, weil praktisch die Unterschiede der Teuerung von Ort zu Ort nicht zu erfassen sind und das Verzeichnis mangels einer festen Grundlage nirgends Befriedigung und Beruhigung auslöste. Von allen Seiten wurde damals die Rückkehr zum früheren System des Wohnungsgeldes verlangt, insbesondere hat sich auch der Reichstag in mehrfachen Entschließungen für die beschleunigte Einführung eines Ortsklassenverzeichnisses auf der Grundlage der Mieten ausgesprochen. Es war beabsichtigt, den ganzen Fragenkreis im Reichstag zur Erörterung zu bringen. Durch die Auflösung des Reichstags ist das verhindert worden. Da es wegen der bereits fortgeschrittenen Angleichung der Mieten an die Friedensmieten und der weiteren Steigerungen nicht mehr möglich war, mit der Umstellung des Systems noch längere Zeit zu warten, mußte das neue Verzeichnis im Wege der Ermächtigung in Kraft gesetzt werden.

Die Unterlagen für das neue Verzeichnis sind durch Erhebungen innerhalb der Beamtenschaft gewonnen worden. Die Erhebung hat sich insgesamt auf etwa 600 000 Beamte erstreckt. Die Unterlagen sind also denkbar breit und haben es ermöglicht, die Einstufung der einzelnen Orte auf eine durchaus sichere Grundlage zu stellen. Die unterste Klasse E fällt künftig fort. Anderseits mußte für einzelne Orte eine besondere Klasse geschaffen werden. Herabstufungen haben sich bei der Umstellung des ganzen Systems natürlicherweise nicht vermeiden lassen. In solchen Fällen werden die Beamten eine besondere Entschädigung erhalten. Übrigens kommen in zahlreichen Fällen, auch abgesehen von dem Wegfall der Klasse E, Höherstufungen vor. Gleichzeitig mit dem neuen Verzeichnis gelangt eine neue erhöhte Wohnungsgeldskala zur Einführung, die das Wohnungsgeld den zu erwartenden Mietssteigerungen anpaßt. Mit den Beamtenverbänden ist es leider zu einer Einigung nicht gekommen, weil die Verbände trotz der Mangelhaftigkeit des bisherigen Verzeichnisses für die Beibehaltung des alten Systems waren.

— Zweite Ausgabe des Reichskursbuches. Mit der Übernahme der zurzeit in Regiebetrieb befindlichen Eisenbahnstrecken durch die Reichsbahn ist eine erhebliche Erweiterung des Fahrplans dieser Strecken in Aussicht genommen. Dies bedingt die Herausgabe einer zweiten Winterausgabe 1924/25 des Reichskursbuches, die Ende November erscheinen wird. Der Preis ist für das Stück auf 6,50 ℳ festgesetzt worden. Sofortige Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen.

— Vorlesungen an der Universität. Der Wirkl. Geheime Rat Dr. von der Leyen wird im Winterhalbjahr 1924/25 an der Berliner Universität Vorlesungen halten über: „Deutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht, verbunden mit Übungen". Dabei wird er besonders die neuesten Vorgänge auf dem Gebiete des internationalen Rechts behandeln. Die Vorlesungen werden am Montag, Dienstag und Donnerstag von 10 bis 11 Uhr im Hörsaal 51 stattfinden. Beginn am Donnerstag, den 30. Oktober.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr im 1. bis 3. Vierteljahr 1924. Die Stabilisierung der deutschen Währung und das Darniederliegen der deutschen Wirtschaft haben zur Folge gehabt, daß der Hamburger Seeschiffsverkehr gegenüber dem vergangenen Jahr wenigstens im Eingang einen gewissen Rückgang zeigt. Diese rückläufige Bewegung ist eingetreten, obwohl mit allen Mitteln versucht ist, die Hafenkosten herunterzudrücken. Zu der zunächst vorgenommenen Verbilligung der Kaigebühren, die von der Ladung zu zahlen sind, sind in letzter Zeit auch die vom Schiff zu zahlenden Raumgebühren herabgesetzt worden. Diesen Maßnahmen mag zugeschrieben werden können, daß der Schiffsverkehr sich noch über dem Vorkriegsumfang hat halten können.

Es ergaben sich folgende Zahlen:

		angekommen		abgegangen	
		Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
Jan.—Sept.	1924	9 069	11 297 190	10 850	11 547 005
	1923	10 132	11 644 065	12 357	11 204 551

Der Rückgang beträgt also im Eingang rd. 343 000 N.-Reg.-T.,

um dieselbe Zahl übersteigt auf der andern Seite der Ausgang den der gleichen Zeit des Vorjahres.

Zum Vergleich mag darauf hingewiesen werden, daß in denselben ersten neun Monaten des Jahres 1924 der Eingang in Antwerpen um 1 095 347 N.-Reg.-T. und in Rotterdam sogar um 2 530 443 N.-Reg.-T. gegen die gleiche Zeit des Vorjahres gestiegen ist. Damit hat Antwerpen Hamburg um rd. 593 000 N.-Reg.-T. überflügelt.

— **Neues deutsch-tschechisches Kohlenhandelsabkommen.** Wie der „Deutsche Handelsdienst" erfährt, haben die kürzlichen Verhandlungen über die Neuregelung des Kohlenhandels zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland nunmehr ihren Abschluß gefunden. Der bisherige provisorische Vertrag, der seine Gültigkeit verliert, ist in seinen wichtigsten Bestimmungen unverändert geblieben und wurde bis Dezember d. J. verlängert. Falls die Kündigung bis zu dieser Zeit nicht erfolgt, tritt eine Verlängerung bis Ende März 1925 ein. Der bisherige Vertrag war vornehmlich für das böhmische Braunkohlenrevier von Nutzen. Das Ostrauer Revier fühlte sich dagegen benachteiligt, da der Anteil für die Einfuhr reichsdeutscher Steinkohlen nach der Tschechoslowakei mit monatlich 80 000 t zugestanden werden mußte, weil die böhmische Braunkohlenindustrie einen Anteil von monatlich 160 000 t verlangte. Die deutschen Vertreter beharrten auch bei den jetzigen Verhandlungen auf der Forderung, daß für zwei aus der Tschechoslowakei nach Deutschland ausgeführte Tonnen Braunkohle eine Tonne deutscher Steinkohle in die Tschechoslowakei eingeführt werden dürfe. Es kam schließlich eine auch die Ostrauer Grubenbesitzer befriedigende Vereinbarung zustande, die die Erhöhung des Ausfuhranteils tschechoslowakischer Kohle nach Deutschland um die Hälfte der bisherigen Zahl vorsieht. Eine Neuerung ist die Einführung eines begrenzten Anteils für die Einfuhr von Koks aus Deutschland.

— **Gemeinsames Verkehrsbureau der Ruhrhandelskammern.** Das seit 1920 bestehende Verkehrs- und Tarifbureau der Industrie- und Handelskammer zu Essen ist mit dem 1. Oktober d. J. von den Industrie- und Handelskammern der Ruhrarbeitsgemeinschaft unter dem Namen „Verkehrs- und Tarifbureau der Industrie- und Handelskammern der Ruhrgemeinschaft" (die Kammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg, Wesel, Essen und Münster) übernommen worden. Die Geschäftsstelle befindet sich nach wie vor bei der Industrie- und Handelskammer zu Essen.

— **Der deutsche Außenhandel im September 1924.** Da im September die Zollstellen im besetzten Gebiet noch nicht wieder von deutschen Beamten übernommen waren, blieb auch, wie die B. B. Ztg. berichtet, im September die statistische Erfassung der Ein- und Ausfuhr des besetzten Gebietes unvollkommen. Die Handelsstatistik enthält deshalb die gleichen Fehlerquellen wie in den Vormonaten. Die nachstehenden Zahlen können daher nur mit Vorbehalt mitgeteilt werden. Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß sie n i c h t gestatten, e i n e e i n w a n d f r e i e B i l a n z des Außenhandels zu ziehen.

Es betrug die

E i n f u h r (nach Gegenwartswerten in 1000 Gm.):

	Sept. 1924	Aug. 1924	Jan.-Sept. 1924
I. Lebende Tiere	7 934	4 945	60 540
II. Lebensmittel und Getränke	206 684	152 426	1 544 229
III. a) Rohstoffe	223 901	148 317	2 575 793
III. b) Halbfertige Waren	58 537	42 371	587 814
IV. Fertige Waren	121 436	89 142	1 275 735
V. Gold und Silber	4 930	11 023	65 836
Zusammen	623 422	448 224	6 109 947
A u s f u h r :			
I. Lebende Tiere	1 550	1 957	6 928
II. Lebensmittel und Getränke	34 543	50 398	284 465
III. a) Rohstoffe	40 607	43 835	295 281
III. b) Halbfertige Waren	42 766	37 054	297 413
IV. Fertige Waren	442 822	454 687	3 658 015
V. Gold und Silber	1 768	1 430	11 903
Zusammen	564 056	589 361	4 554 005

Im September ist im deutschen Außenhandel wieder ein Umschwung eingetreten: die E i n f u h r, die sich in den drei vorangegangenen Monaten (Juni, Juli, August) ständig verminderte, ist wieder erheblich gestiegen; die A u s f u h r ist dagegen l e i c h t z u r ü c k g e g a n g e n. Wenn auch die Einfuhrsteigerung recht beträchtlich ist (um 15,2 Gm. gegenüber dem Vormonat), so bleibt die absolute Höhe der Einfuhr im September mit rd. 623,4 Mill. Gm. doch noch erheblich hinter dem Monatsdurchschnitt des 1. Halbjahres 1924 (746,9 Mill. Gm.) zurück. Fast ebenso beträchtlich liegt die Ausfuhr im September mit rd. 564,1 Mill. Gm. trotz des Rückgangs (um etwa 25,3 Mill. Goldmark) gegenüber dem Vormonat über dem Monatsdurchschnitt des 1. Halbjahrs 1924 (471,2 Mill. Gm). Die Bilanz der durch die Statistik erfaßten Ein- und Ausfuhr weist im September eine P a s s i v i t ä t v o n r u n d 59,4 M i l l. G m. auf. Die Einfuhrsteigerung gegenüber dem Vormonat erstreckt sich hauptsächlich auf Lebensmittel (um rd. 54,3 Mill. Gm.), Rohstoffe und halbfertige Waren (um rd. 91,8 Mill. Gm.) und Fertigwaren (um rd. 32,3 Mill. Gm.). Der Ausfuhrrückgang entfällt hauptsächlich auf Lebensmittel und Getränke (15,9 Mill. Goldmark) und Fertigwaren (11,9 Mill. Gm.).

— **Fünfzig-Jahrfeier des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.** Dieser Verein beging am 21. Oktober im großen Sitzungssaal des vormaligen preußischen Herrenhauses zu Berlin in Anwesenheit vieler Mitglieder aus dem Reich und einer großen Anzahl von Ehrengästen die Feier seines 50jährigen Bestehens. In seiner Begrüßungsrede wies der Vorsitzende Justizrat Dr. Wilhelm M e y e r - I l s e d e darauf hin, daß der Verein in Befolgung des von ihm vertretenen Grundgedankens „nur Einigkeit macht stark" die Interessen der gesamten deutschen Eisenindustrie von jeher vertreten habe, sowohl der Eisen schaffenden als auch der Eisen verarbeitenden. Der Geschäftsführer, Reichstagsabgeordneter Dr. R e i c h e r t gab in seiner Festrede „Deutschlands Eisenwirtschaft und der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller" in großen Linien ein Bild über die Geschichte der deutschen Eisenwirtschaft seit 1844.

— **Festsitzung der Verwaltungsakademie Berlin.** Den fünften Jahrestag ihres Bestehens beging die Verwaltungsakademie Berlin am 27. Oktober d. J. durch eine würdevolle Feier in der neuen Aula der Universität. Eine Reihe von Vertretern der Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden war erschienen, ferner Abordnungen Berliner und auswärtiger Hochschulen sowie Gäste aus Finnland, Holland und der Schweiz. Der große Raum der Aula war bis auf den letzten Platz besetzt. Der Vorsitzende der Verwaltungsakademie, Reichsminister a. D. S c h i f f e r, begrüßte die Erschienenen und wies in seiner eindrucksvollen Rede darauf hin, daß die Verwaltungsakademie als ein von deutschen Beamten geschaffenes deutsches Unternehmen berufen sei, dem n a t i o n a l e n Gedanken innerhalb ihres Wirkungskreises zu dienen. Dieser deutsche Charakter werde dadurch nicht beinträchtigt, daß sie den Austausch ihrer Erfahrungen mit den Beamten des Auslandes pflege. Redner schilderte die mühevolle Arbeit der verflossenen Jahre. Mehr als je würden jetzt zum Heil des Vaterlandes an den Beamten die höchsten Anforderungen gestellt.

In seiner Festrede sprach Professor Dr. H ö t z s c h von der Universität Berlin über „S t a a t u n d B e a m t e n s c h a f t". In einer historischen Betrachtung über die Entwicklung des Berufsbeamtentums kam er zu dem Schluß, daß die in erster Linie von den Hohenzollern geschaffene preußische Beamtenschaft, aus der sich die deutsche Beamtenschaft entwickelt habe, das festeste Bindeglied für die Einheit des Reiches ist und bleiben wird.

Wir behalten uns vor, auf diese inhaltsvolle und fesselnde Festrede zurückzukommen.

— **Wechsel in der Pressestelle der Reichsbahn-Gesellschaft.** Zum Leiter der Pressestelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist der Regierungsrat Dr.-Ing. Dr. rer. pol. B a u m a n n ernannt worden. Der bisherige Leiter, Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. S t e u e r n a g e l, legt sein Amt nieder, um sich anderen wichtigen Aufgaben in der Hauptverwaltung der Reichsbahn zu widmen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft sind v e r s e t z t: die Oberregierungsbauräte Gustav M e y e r in Münster (Westf.) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), C h a u s s e t t e in Magdeburg als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover, P o n t a n i in Elberfeld als Mitglied zur Reichsbahndirektion Breslau, E c k h a r d t in Dortmund als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Hagen (Westf.) und G a e d i c k e in Cassel als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, z. Z. in Hamm, — der Oberregierungsrat D y e s in Oppeln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), — die Regierungsräte K l i g g e in Emden als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt 2 Coblenz, Dr. jur. K n e s e in Wittenberge als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, W e n z e l in Gera (Reuß) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, S p a n g e n b e r g in Hannover als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Hameln, Dr. jur. N o n w e i l e r in Braunschweig zur Reichsbahndirektion Elberfeld, C o n s b r u c h in Halle (Saale) als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Braunschweig, G l ü n i c k e in Oppeln als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Wittenberge, P r a n g in Königsberg (Pr.) als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Gera (Reuß), Dr. jur. W i c k in Köln als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Altena (Westf.) und

Gamm in Schwerin (Meckl.) zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.); die Regierungsbauräte Urban in Cassel als Mitglied zur Reichsbahndirektion Magdeburg, Frings in Coblenz als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt 1 Paderborn, Vibrans in Dessau als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt 2 Stendal, Ludwig Hoffmann in Darmstadt als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Wiesbaden, Haegert in Tilsit als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Insterburg, Wangnick in Insterburg als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Wittenberg, Hebbel in Weißenfels als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Dr.-Ing. Osthoff in Duisburg als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Cottbus, Karl Stratthaus in Brandenburg West als Werkdirektor zum Eisenbahnausbesserungswerk Cassel, Unruh in Eisenach als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Weißenfels, Karl Weber in Braunschweig als Vorstand zur Maschinenverwaltung Oldenburg, Martens in Wittenberge als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Harburg, Karl Sauer in Frankfurt (Main) als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Darmstadt, Roeder in Oldenburg als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Cassel und Stephan in Darmstadt als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt Worms, — der Eisenbahnamtmann Groos in Oppeln zur Reichsbahndirektion Hannover — und der Regierungsassessor Dr. jur. Friebe in Dresden zur Reichsbahndirektion Oppeln.

Übertragen ist: den Regierungsbauräten Sußmann in Frankfurt (Main), Dr.-Ing. Landsberg in Berlin und Karl Vogt in Breslau die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahndirektion, Jansen in Arnsberg die Stellung als Leiter der Abteilung Arnsberg des Eisenbahnausbesserungswerks Schwerte, Laschke in Breslau die Stellung als Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts 2 Breslau und Bartels in Paderborn die Stellung als Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts Paderborn.

Gestorben ist der Regierungsbaurat Möller, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts in Kiel.

Österreich.

— Der Finanzminister über die Gebarung der Bundesbahnen. Bei der Behandlung des Finanzgesetzentwurfes für 1925 im österreichischen Nationalrate, am 21. Oktober, äußerte sich der Bundesfinanzminister Dr. Kienböck über die Gebarung der Bundesbahnen wie folgt: „Ein Vergleich der Gebarung der Bundesbahnen mit jener des Jahres 1923 ergibt, daß im letzteren die Zuschüsse zu den Betriebs- und zu den Pensionskosten zusammen 784 Milliarden betrugen, zu denen dann 576 Milliarden Investitionen kamen und weiter noch etwa 75 Milliarden an Südbahnschulden, welche von den Bundesbahnen zurückgezahlt werden mußten, die aber die Gebarung des Jahres 1923 treffen. Es ergibt sich somit für das Jahr 1923 bei den Bundesbahnen ein tatsächlicher Aufwand des Bundes von 1435 Milliarden; demgegenüber ist trotz Erhöhung der Gehälter und trotz Erhöhung des Pensionsaufwandes, der auch durch den Zuwachs von Pensionisten naturgemäß erfolgen mußte, im Budget für das Jahr 1925, verglichen mit dem Jahre 1923, ein ganz wesentliches Herabgehen der eigenen Bundesleistungen zu verzeichnen, selbst wenn die Herabsetzung der Verkehrssteuer mit berücksichtigt wird. Auch die Gebarung in den bisher abgelaufenen Monaten des heurigen Jahres zeigt, daß wir uns auf dem Wege der Herabsetzung der Leistungen des Bundes befinden. Darin tritt der große Erfolg, der bei der Verwaltung der Bundesbahnen durch den geschaffenen eigenen Wirtschaftskörper verzeichnet ist, deutlich in Erscheinung. Wie hoch die Lasten sind, welche die Bundesbahnverwaltung ihrerseits zu tragen hat, ergibt sich daraus, daß die gesamte Pensionslast bei den Eisenbahnen nicht weniger als 1140 Milliarden beträgt, wozu der Bund einen Zuschuß von 402 Milliarden leistet, während die restlichen 738 Milliarden von der Bundesbahnverwaltung auf ihr Konto übernommen werden."

Über die Eisenbahnverkehrssteuer äußerte sich der Minister: „Die geringere Veranschlagung der Eisenbahnverkehrssteuer, die schon im Voranschlag für 1924 keine sehr große Bedeutung gehabt hat und von 24 Milliarden im Voranschlag für 1924 auf 2,5 Milliarden im Voranschlag für das nächste Jahr herabgesetzt worden war, ist dadurch veranlaßt, daß gerade die Eisenbahnverkehrssteuer, die ohnehin den Bundesbahnen gegenüber nicht zur tatsächlichen Vereinnahmung gelangt, im Steuerfuß von 30 auf 5 % herabgesetzt wurde."

— Die Eisenbahnen im Bundesanschlag 1925.

Titel 1: Bundeszuschuß an die Bundesbahnen (inkl. Südbahn)	393 750 000
Titel 2: Südbahnlasten aus dem Abkommen	112 000 000
Titel 3—7: Übrige Bahnen	92 900 000
Zusammen	598 650 000

— Verkehrsstatistik der Bundesbahnen:

	Mai	Juni
Betriebsleistung der Bundesbahnen		
1000 Zugkm	3 168	3 45[illegible]
1000 Wagenkm	62 076	66 03[illegible]
Verkehrsleistung der Bundesbahnen		
1000 Nutzlasttkm der personenführenden Züge	40 015	48 29[illegible]
der Güterzüge	295 977	270 43[illegible]
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen . . . Mill. K.	278 268	262 97[illegible]
davon Personen- und Gepäckverkehr „ „	80 702	96 79[illegible]
„ Güterverkehr „ „	197 566	166 18[illegible]

— Wagenbestellungen der Bundesbahnen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat mit Rücksicht auf die Anforderungen, die der stetig wachsende Personenverkehr an die Leistungsfähigkeit der Bahnen stellt, 500 neue Wagen in Auftrag gegeben, und zwar wurden bestellt: 200 Personenwagen für den Nahverkehr, 180 Personenwagen für den Fernzugverkehr, 20 besonders große und bequeme Personen- und 30 Dienstwagen für den Schnellzugverkehr und 70 Dienstwagen für den Güterzugverkehr.

Die neuen Wagen werden im Inland und durchweg aus inländischem Material gebaut und sind bei der Simmeringer und Grazer Waggonbaufabrik in Auftrag gegeben worden. Der Lieferungstermin ist so gestellt, daß die neuen Wagen auf jeden Fall schon im künftigen Sommer in den Dienst gestellt werden können.

— Eröffnung der ersten Lawinen-Beobachtungsstation in Österreich. Kürzlich wurde die von den österreichischen Bundesbahnen erbaute Lawinen-Beobachtungsstation unter Dach gebracht. Die Station steht in 1350 m Höhe am Südhange des Tamischbachturmes im Gesäuse, und zwar auf dem Mitterriegel, einem Felsrücken zwischen den beiden lawinengefährlichsten Karen: dem Haindl- und dem Sperrkar. Das Haus wird mit allen für Wetterbeobachtung nötigen Instrumenten, darunter fünf Schneepegeln, ausgerüstet. Mittels eines Kabels, das in dem plattigen Felsgrund nur durch Sprengungen ein Bett finden konnte, werden die täglichen Beobachtungen der Talstation und der meteorologischen Anstalt in Wien mitgeteilt. Diese Angaben werden, nebst ihrem Hauptzweck, durch Wettersturz drohende Gefahren der Talstation Hieflau rasch mitzuteilen, auch den internationalen Wetterdienst bereichern. Anlaß zur Erbauung der Station gab das große Lawinenunglück, das im Februar d. J. acht Menschen tötete und bedeutenden Materialschaden anrichtete.

— Eisenbahnprobealarm in Tulln. Um die Leistungsfähigkeit der bei den Bundesbahnen bestehenden Rettungseinrichtungen zu erproben, fand am 16. Oktober d. J. in Tulln eine Probealarmierung von Hilfszügen aus den Stationen Wien-Nordbahnhof, St. Pölten und Krems statt. Zu diesem Zwecke erschien der Generaldirektor der Bundesbahnen in Begleitung anderer Funktionäre um 21 Uhr unangemeldet in der Station Tulln und verfügte die Annahme, daß der soeben ausgefahrene Personenzug Nr. 143/29 von einem Verschubzug gestreift wurde, wodurch eine große Anzahl von Reisenden schwer und leicht verletzt und durch Entgleisung erheblicher Materialschaden und Gleiseverlegung verursacht worden sei. Der diensttuende Fahrdienstleiter bestellte daraufhin die Rettungszüge aus Wien-Nordbahnhof, St. Pölten und Krems samt Ärzten und Sanitätsmannschaften sowie die in Tulln und in den Nachbarstationen ansässigen Bahnärzte und veranlaßte, daß sofort alle in der Station vorhandenen, für die erste Hilfeleistung notwendigen Behelfe wie Rettungskasten, Tragbahren, Decken, Fackeln, Wasser usw. auf die angenommene Unfallstelle gebracht wurden. Mit den nächstfälligen Lokalzüge trafen die beiden Bahnärzte aus St. Andrä-Wördern und aus Kritzendorf samt den Rettungsbehelfen dieser Stationen ein und leisteten im Verein mit dem Tullner Bahnarzt und dem Stationspersonale den angeblich Verletzten bis zum Eintreffen der Rettungszüge die erste Hilfe. Wenige Minuten nach Abgabe des Berufungstelegrammes kam aus Krems die Meldung, daß der Hilfszug ehestens abfahrtbereit sein werde. Gleichlautende Meldungen kamen in kurzen Zeitabschnitten aus Wien und aus St. Pölten. Alle drei Züge brachten die für Unfallsbehebungen bestimmten Wagen mit Geräten und Werkzeugen sowie die erforderliche Mannschaft zur Freimachung der Strecke, außerdem die Sanitätswagen mit zehn Bahnärzten der befahrenen Strecke, eine überaus große Anzahl von Rettungskästen und Tragbahren sowie 50 Mitglieder der am Standort der Hilfszüge errichteten freiwilligen Sanitätskorps unter Führung der Korpsärzte und Korpsführer. Es waren insgesamt 1[illegible] Bahnärzte zur Stelle, wobei als erschwerender Umstand gelten kann, daß wegen der bestehenden Nachtsperre der Strecken Tulln-St. Pölten und Krems-Absdorf-Hippersdorf aus diesen Bereichen Bahnärzte und Rettungsbehelfe nicht mitgenommen wer

den konnten. Nach Ankunft jedes einzelnen Rettungszuges wurden aus Übungsgründen die markierten Verletzten von den Sanitätskorpsmitgliedern unter Aufsicht und Mithilfe der Ärzte nochmals sachgemäß verbunden und in die Rettungswagen eingelagert. Von dem angeblichen Unfalle hatten auch nicht befohlene Dienststellen auf Umwegen Kenntnis erlangt und freiwillig ihre Hilfe angeboten. Auf Grund der bei dieser Übung gewonnenen Eindrücke kann festgestellt werden, daß alle Vorkehrungen getroffen sind, um im Ernstfalle den Verletzten raschestens die erste ärztliche Hilfe angedeihen zu lassen. Diese Probealarmierung fand unter den ungünstigsten Zeitverhältnissen statt, da die Verständigung der für die Hilfszüge bestimmten Bediensteten in ihren entfernt und zerstreut liegenden Wohnungen in den Nachtstunden bedeutend mehr Zeit erfordert als bei Tag.

Generaldirektor Ing. Siegmund sprach sich in anerkennendster Weise über die ausnahmslos zutage getretene Hilfsbereitschaft, Schlagfertigkeit und Disziplin sowie über die Leistungen aller Beteiligten, sowohl vom Standpunkt des Verkehrs- als auch des Sanitätsdienstes aus.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der dänischen Staatsbahnen.** (Vgl. V.-Ztg. S. 783.) Die dänischen Staatsbahnen haben im April-Juni 1924 einen Überschuß von 7,58 gegen 8,49 Millionen Kr. im gleichen Zeitraum 1923 erzielt. Bei den Einnahmen ist bemerkenswert, daß im Juli der Personenverkehr über 50 % der Einnahmen erbracht hat. Das Betriebsergebnis ist ungefähr das gleiche wie im Vorjahr. Die Ausgaben sind etwas stärker als die Einnahmen gestiegen.

— **Tarifherabsetzung in Schweden.** Die günstige Gestaltung der Einnahmen der schwedischen Staatsbahn, auf die auch in dieser Zeitung wiederholt hingewiesen ist (vgl. S. 550, 672), veranlaßt das schwedische Verkehrsministerium, von der Staatsbahnverwaltung Vorschläge für die Herabsetzung der Tarife, die bereits am 1. Januar stattfinden soll, einzufordern. Während bei den letzten Tarifermäßigungen hauptsächlich der Güterverkehr berücksichtigt worden ist, soll diesmal in erster Linie dem Personenverkehr die Ermäßigung zugutekommen. Abgesehen von der Einführung der ermäßigten Rückfahrkarten zwischen bestimmten Stationen (bei einer Entfernung von höchstens 70 km) seit dem 1. Januar 1924, ist seit 1922 im Gegensatz zu andern Ländern (Schweiz, Tschechoslowakei, Holland) keine weitere Herabsetzung der nach dem Kriege eingeführten hohen Tarife erfolgt. Die Personentarife sind daher im Vergleich zu den Vorkriegstarifen erheblich höher, als die übrigen Preise im Verhältnis zur Vorkriegszeit. Infolge des Zonentarifs sind kurze Reisen schon an und für sich teuer. Bei der letzten Ermäßigung im Jahre 1922 wurden aber gerade kurze Reisen nur unerheblich verbilligt. So kostet z. B. eine Fahrkarte 3. Klasse bei einer Entfernung von 8 km 50 Öre gegen 20 Öre vor dem Kriege, bei einer Entfernung von 50 km 3,25 Kr. gegen 1,30 Kr., Stockholm-Upsala (66 km) 4 Kr. gegen 1,70 Kr., dagegen Stockholm-Malmö (600 km) 21,50 Kr. gegen 12 Kr. Der Wettbewerb der Automobillinien sollte jetzt zu einer nennenswerten Tarifermäßigung führen; denn der Eisenbahnverkehr auf kürzere Entfernungen ist, namentlich in der Nähe größerer Städte, ganz erheblich zurückgegangen. Bei den Gütertarifen sind die prozentualen Zuschläge wiederholt, zuletzt am 1. August 1923, herabgesetzt worden. Bei manchen Gütern ist daher bereits die unterste Grenze erreicht. Der Gütertarif soll daher höchstens für den sogenannten Paketverkehr und Frachtgutverkehr durch Änderung der Gewichtsgrenzen zurzeit geändert werden. Im übrigen soll hier der künftigen völligen Neugestaltung der Gütertarife, die noch beraten wird, nicht vorgegriffen werden. Auch die Privatbahnen sollen, möglichst unter Anpassung an die Tarife der Staatsbahn, Ermäßigungen durchführen.

— **Eröffnung der Eisenbahn Veles-Schtip.** Eine neue Eisenbahnlinie zwischen Veles (Köprülü) und Schtip (Ischtip) in Südserbien ist eröffnet worden. Diese Linie verbindet die fruchtbaren südlichen Gegenden mit dem serbischen Eisenbahnnetz.

— **Die Eisenbahnen und Straßen Rumäniens.** Nach dem kürzlich vom Statistischen Amte herausgegebenen Jahrbuch Rumäniens hatte das Eisenbahnnetz Ende des vergangenen Jahres eine Länge von 11 783 km, von denen 7299 km Staatsbahnen, 3280 km Lokalbahnen in Staatsverwaltung und 1205 km Privatbahnen in eigener Verwaltung sind. Von den einzelnen Landesteilen besaß das Banat und Siebenbürgen das ausgedehnteste Eisenbahnnetz in der Länge von 5510 km, das Altreich 4370 km, Bessarabien 1140 km und die Bukowina 726 km. Das Gesamteinkommen der Eisenbahnen belief sich im Jahre 1923 auf 2 609 489 406 Lei, ungefähr um 600 Millionen mehr als im Jahre 1922. Im vorigen Jahre waren 4536 Lokomotiven in Tätigkeit, im Jahre 1920 bloß 2281. 1923 verkehrten 538 553 Züge, und zwar 144 359 Eil- und Personenzüge, 149 865 gemischte Züge und 244 329 Lastzüge, wogegen im Jahre 1922 nur insgesamt 161 815 Züge verkehrten.

Die Landstraßen hatten am Ende des Jahres 1923 eine Länge von 104 987 km, wovon auf Siebenbürgen und das Banat 49 036, auf das Altreich 46 746, auf Bessarabien 5558 und auf die Bukowina 3647 km entfallen.

— **Expreßzug Wien-Schweiz-Paris.** Nach einer Meldung der „Neuen Zürcher Zeitung" fand dieser Tage eine Probefahrt statt, um festzustellen, ob es möglich ist, mit den fahrplanmäßigen Aufenthalten die Strecke Wien-Paris innerhalb 26 Std. zurückzulegen. Der Probezug führte 7 Wagen und benötigte für die Strecke Innsbruck-Feldkirch nur 3 Std., während der gewöhnliche D-Zug die gleiche Strecke in 4 Std. 20 Min. durchfährt. Das Ergebnis auf der Arlbergbahn war demnach sehr günstig. — Diese Meldung beweist am besten, daß auch deutscherseits alles zur Beschleunigung der für den internationalen Verkehr wichtigen Züge getan werden muß, damit der Verkehr den deutschen Strecken nicht entzogen wird.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizer Bundesbahnen** stellte sich im Monat September wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	12 860 000	12 332 397
Einnahmen aus dem Güterverkehr	22 869 000	19 542 779
Verschiedene Einnahmen	1 849 000	2 011 367
zusammen	37 578 000	33 886 543
Betriebsausgaben	22 064 000	20 687 094
Betriebsüberschuß	15 514 000	13 199 449

— **Schweizerische Bundesbahnen.** In seiner am 10. und 11. Oktober abgehaltenen Sitzung genehmigte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen den Bau- und Betriebsvoranschlag für 1925 nach den Anträgen der Generaldirektion. Der Bauvoranschlag weist einen Betrag von rund 91 Mill. Franken auf; der Betriebsvoranschlag schließt mit 394,8 Mill. Einnahmen und mit 276 Mill. Franken Ausgaben ab. Die Verkehrseinnahmen sind mit 371 Mill. Franken gegenüber dem Jahr 1923 um 6,56 % erhöht, die Betriebsausgaben, mit Einschluß der Kosten zu Lasten der Spezialfonds, mit 276 Mill. Franken um 15,8 Mill. höher als die des Jahres 1923. Der Überschuß der Betriebseinnahmen zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von 118,7 Millionen Franken übersteigt den Ueberschuß der Rechnung 1923 um rund 10 %. — Die Verzinsung der festen Anleihen wird eine Summe von 97,7 Mill. Franken erfordern; dazu kommt die Verzinsung der schwebenden Schulden im Betrage von rund 6,9 Mill. Die gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen erheischen eine Summe von 7,7 Mill. Der Kapitalbedarf im Jahre 1925 wird auf 169 Mill. Franken geschätzt.

Bezüglich der Surbtalbahn beauftragt der Verwaltungsrat die Generaldirektion, die Kosten des vom früheren Verwaltungsrate im Juli 1920 genehmigten Projektes neu zu veranschlagen und die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit mit dem Bau der Bahn im Jahre 1926 begonnen werden kann. Für diese Beschlußnahme war allein die im Bundesgesetze vom 23. Dezember 1915 enthaltene Verpflichtung zum Bau dieser neuen Linie maßgebend. Für die Bundesbahnen wird der Betrieb dieser Bahn verlustbringend sein. — Ferner wurde der Vertrag zwischen der Bernischen Kraftwerke A.-G. und der Generaldirektion betreffend die Lieferung von elektrischer Kraft zum Betriebe der in der Gegend von Bern elektrisierten und zu elektrisierenden Bahnstrecken genehmigt. Dieser Vertrag mit einer Dauer von 20 Jahren verbilligt den Preis der elektrischen Kraft um 11 %. Der Umfang der betreffenden Kraftlieferung wird im Jahre 1928 ungefähr 5 % des dannzumaligen Kraftbedarfes ausmachen.

Schließlich wurde der Generaldirektion die Ermächtigung zur Bestellung von 50 elektrischen Schnellzug- und 21 Güterzuglokomotiven erteilt. An Motorwagen werden sieben sechsachsige Wagen bestellt.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** Die Konferenz zur Beratung des Personenzugfahrplans für das Jahr 1925/26 wird, wie verlautet, vom 11. bis 15. November d. J. in Neapel tagen. Neben fast allen mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen werden dabei auch Dampfschiffs-, Speisewagen- und Schlafwagen-Gesellschaften vertreten sein. Von der Deutschen Reichbahn-Gesellschaft werden, dem bisherigen Brauch entsprechend, vermutlich Vertreter der Hauptverwaltung, der Reichsbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamts daran teilnehmen.

— **Die Wirtschaftslage Frankreichs** wird vom amtlichen englischen Beobachter in Frankreich als sehr günstig beurteilt. Sein Bericht an das englische Handelsministerium enthält, wie wir den Wirtschaftl. Nachrichten aus dem Ruhrbezirk entnehmen, eine Anzahl aufschlußreicher Angaben. Die Kohlenförderung Frankreichs soll gegenwärtig 15 Millionen Tonnen im Jahre betragen gegenüber 41 vor dem Krieg. Da die lothringischen Kohlenfelder 5 bis 6 Millionen erzeugen, steht es fest, daß Frankreich seine Vorkriegskohlenförderung bereits erreichte. Dank der verbesserten Ausrüstung der Bergwerke wird aber Frankreich 1926 oder 1927 mindestens 55 bis 60 Millionen Tonnen fördern, sein Einfuhrbedarf an Kohle wird um 10 Millionen Tonnen Kohlen geringer sein. Dazu kommt noch der in gewaltigem Maßstab erfolgte Ausbau der Wasserkräfte, insbesondere in West- und Südfrankreich, die bisher aus Frachtgründen englische Kohle benützten. Die beiden großen Eisenbahnen Paris-Orleans und Midi, bisher die größten Käufer für englische Kohle, werden ihre Strecken in zwei bis drei Jahren elektrisiert haben. Der Koksbedarf Frankreichs beträgt bei Annahme der Vorkriegsförderung für Eisen und Stahl 6—7 Millionen Tonnen, allerdings ist dank der lothringischen Erze und der neuerrichteten Fabriken die Möglichkeit einer Erweiterung durchaus gegeben. Die inländische Kokserzeugung macht jedoch gewaltige Fortschritte und wird dieses Jahr voraussichtlich nicht weniger als 5 Millionen Tonnen erreichen. Die Eisen- und Stahlindustrie wird durch große Bestellungen der Eisenbahnen und Aufträge aus Japan und Südamerika beschäftigt, die Elektrizitätsindustrie durch die großzügige Elektrisierung der Landwirtschaft. Die Maschinen- und Werkzeugindustrie machte gleichfalls Fortschritte, wenn auch für Maschinen noch ein großer Einfuhrbedarf vorhanden ist. Die Wiederherstellung der Betriebe in den zerstörten Gebieten ist vollendet, wodurch die Inlandskonjunktur der Maschinenindustrie etwas abgeflaut ist. Die Herstellung der Teerfarben machte einen gewaltigen Fortschritt, nicht nur der Inlandsbedarf kann von der Eigenerzeugung gedeckt werden, sondern es bleiben noch beträchtliche Mengen für die Ausfuhr übrig. Die Kaliindustrie machte auf Kosten der deutschen auf den ausländischen Absatzmärkten große Eroberungen. Die Textilindustrie mit ihren 900 000 Arbeitern beschäftigt nach der Landwirtschaft und dem Staatsdienst die meisten Menschen. Merkwürdigerweise ist in den meisten Zweigen der Textilindustrie, so in der Seiden-, Baumwoll- und Wollindustrie, im Gegensatz zu England und Deutschland, das Kleinunternehmen vorherrschend. In der Jute- und Leinenindustrie sind die Unternehmen bereits größer, während die Kunstseidenindustrie infolge der Beteiligung des ausländischen Kapitals und des schnellen Aufschwungs dieses Industriezweiges in den letzten Jahren sich in den Händen der Großunternehmungen befindet. Die Baumwollindustrie erzeugt zwar mehr als vor dem Krieg, doch konnte sie infolge des Arbeitermangels weiter nicht entwickelt werden. Dem englischen Bericht zufolge hat Frankreich seine Lage als Ausfuhrland für Rohstoffe und Fertigerzeugnisse verstärkt; es macht sich in bezug auf viele Rohstoffe für die Landwirtschaft und Industrie vom Ausland mit Erfolg unabhängig. Es hat seinen Produktionsapparat durch Modernisierung der Betriebe, Vergrößerung und Verschmelzung der Betriebseinheiten, durch Ausbau des Ausfuhrhandels und verbesserte Organisation der Schlüsselindustrien in einer Weise entwickelt, daß es an die Seite der großen Industrie- und Ausfuhrländer gerückt ist. Das in Frankreich obwaltende Hochschutzzollsystem ist aber nicht geeignet, die Überlegenheit der französischen Industrie weiter zu entwickeln, es bildet einen Hemmschuh gegen die Stabilisierung der Preise und der Erzeugungskosten in den nationalen Industrien und verhindert eine genaue Kalkulation.

— **Ausländische Anleihen der französischen Eisenbahnen.** Die französische Politik und das Verhalten der amerikanischen Banken haben Anlaß gegeben, daß die französischen Eisenbahnen längere Zeit dem amerikanischen Geldmarkt ferngeblieben sind. Neuerdings sind sie von diesem Verhalten abgewichen, und die Ostbahn ist die einzige unter den französischen Eisenbahnen, die weder jetzt noch früher eine Anleihe in Neuyork aufgenommen hat. Die neueren Anleihen, für die der Staat die Haftung für die Verzinsung übernimmt, belaufen sich auf 20 Mill. Dollar bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, auf 10 Millionen bei der Orleansbahn und auf 15 Millionen bei der Nordbahn. Nur die Südbahn hat bei der Unterbringung ihrer Anleihe einen Mißerfolg gehabt, weil sie sie merkwürdigerweise nicht in Dollars, sondern in Franken aufgelegt hat. Die Verschuldung der französischen Eisenbahnen gegenüber Amerika beträgt jetzt 125 Millionen Dollar. Dazu kommen an ausländischen Verpflichtungen noch 15 Mill. Pfd. Sterl. in England und 50 Mill. Schweizer Franken. Im übrigen haben die französischen Eisenbahnen ihren Geldbedarf im Inland gedeckt. Die Bedingungen, unter denen Amerika ihre Anleihen gezeichnet hat, waren nicht leicht, der Pariser Geldmarkt hätte ihnen aber auch keine günstigeren geboten; die Anleihe der Orleansbahn gibt z. B. eine tatsächliche Verzinsung mit 7,6 %.

— **Schwimmkräne für Antwerpen.** Die Hafenverwaltung von Antwerpen hatte kürzlich die Lieferung von vier schwimmenden Kränen und zwar von zwei zu 10 und zwei zu 5 t ausgeschrieben. Während die 10-t-Kräne nach Holland (Gebr. Stork in Hengelo) vergeben sind, hat die Deutsche Maschinen-Fabrik in Duisburg den Auftrag auf Lieferung von zwei 8-t-Kränen erhalten, da sie mit ihrem Angebot für diese Kräne nur 50 000 Fr. teurer war als das günstigste Angebot auf die 5-t-Kräne. Auch eine andere Duisburger Firma hatte 8-t-Kräne angeboten, und zwar in der gleichen Art, wie sie sie bereits für den Hafen von Gent geliefert hatte. Voraussichtlich werden demnächst weitere Schwimmkräne beschafft werden.

Überdies ist der Bau eines neuen schwimmenden Getreideelevators mit einer Umlademöglichkeit von etwa 300 t in der Stunde kürzlich ausgeschrieben worden.

— **Die Straßenbahnen des Londoner Grafschaftsrats.** Am 31. März 1924, dem Ende des letzten Rechnungsjahrs waren die vom Londoner Grafschaftsrat betriebenen Straßenbahnstrecken insgesamt 264 km lang. Nur 67 km wird der Strom durch einen oberirdischen Fahrdraht zugeführt, auf den übrigen 197 km besteht unterirdische Stromzuführung. Im ganzen haben die Einnahmen 4 394 275 £ betragen, wovon 4 285 761 £ auf den Personenverkehr entfielen. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 3 509 585 £, wozu noch 330 459 £ für Erneuerungen und 8777 £ Sonderausgaben kamen. Die gesamten Kosten für Erneuerungen sind vom Betriebe getragen worden. Der Betriebsüberschuß betrug also 545 454 £; er wurde jedoch durch die Verzinsung des Anlagekapitals und sonstige Lasten nicht nur aufgezehrt, sondern es blieb sogar nach Abzug dieser Leistungen ein Fehlbetrag von 160 222 £. Die Einnahmen waren gegen das Vorjahr zurückgegangen; sie waren im Jahre 1922/23 um 502 586 £ höher gewesen. Auch die Zahl der Fahrgäste hat abgenommen; sie betrug 689 015 086 oder 44 796 281 weniger als im Vorjahre. Dabei ist aber die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer von 102 044 000 auf 103 231 000 gestiegen. Die ungünstige Entwicklung wird auf den starken und stets zunehmenden Wettbewerb der Kraftomnibusse zurückgeführt, deren Zahl auf gewissen Strecken um 40 % zugenommen hat. Nach Ansicht des Grafschaftsrats schadet dieser Wettbewerb nicht nur seinen Straßenbahnen, sondern die Omnibusse treten jetzt in solcher das Bedürfnis überschreitender Zahl auf, daß dadurch der sonstige Straßenverkehr behindert wird. Das neue Verkehrsgesetz für London verleiht dem Verkehrsminister die Befugnis, in solchen Fällen regelnd einzugreifen, und der Grafschaftsrat wird sicher den Versuch machen, den Minister zum Einschreiten zu veranlassen, ob mit Erfolg, kann freilich zweifelhaft sein.

Seit dem 1. Januar sind Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen eingeführt worden, und seit dem 1. Februar können derartige Fahrkarten zur Rückfahrt von einer beliebigen Endhaltestelle im Innern von London nach den Vororten benutzt werden. Diese Neueinrichtung und die Einführung eines Umsteigeverkehrs mit durchgehenden Fahrkarten werden von den Benutzern der Straßenbahnen sehr angenehm empfunden und haben namentlich den Erfolg gehabt, den Abendverkehr bei der Rückkehr der erwerbstätigen Bevölkerung von der Arbeit zu beschleunigen. Der Höchstfahrpreis für einfache Fahrkarten beträgt jetzt 5 Pence, für Umsteigekarten 8 Pence, wobei im letzteren Falle Arbeiter eine Ermäßigung auf 6 Pence genießen.

In den letzten Tagen des Berichtsjahrs traten die Londoner Transportarbeiter in den Ausstand, wodurch der gesamte Straßenbahn- und Omnibusverkehr 10 Tage lahmgelegt wurde. Der Ausstand führte zu einer Erhöhung der Löhne für die Wagenführer, Schaffner und die im Aufsichtsdienst beschäftigten Personen um 6 Shilling die Woche, für die übrigen Arbeiter um 4 Shilling. Dadurch wird den Straßenbahnen des Grafschaftsrats eine Last von 164 000 £ jährlich aufgebürdet. Zugleich ist als Ergebnis des Ausstands ein Ausschuß eingesetzt worden, der über die Arbeitsbedingungen, namentlich über Nachtarbeit und ähnliche Fragen beraten soll.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue Eisenbahnstrecke in Buchara** ist, wie die Ostd. Wirtschafts-Ztg. berichtet, dieser Tage von Gusam nach Karschi eröffnet worden, die von großer wirtschaftlicher und politischer Bedeutung ist, weil das östliche Buchara über außerordentlich wenig Landstraßen verfügt. Durch diese neue Linie wird es mit den übrigen Teilen des Landes in günstiger Weise verbunden, wodurch sowohl die Warenzufuhr einen erheblichen Aufschwung, als auch die Baumwollkultur dieses Gebietes eine bedeutende Förderung erfahren dürfte.

— **Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einem Bericht über die Löhne und die Arbeitszeit bei den amerikanischen Eisenbahnen verdiente ein Eisenbahnarbeiter im ersten

Vierteljahr 1924 im Durchschnitt 60 Cents die Stunde oder 136 % mehr als im Jahre 1914. Gegen 1920 bedeutet diese Zahl allerdings einen Rückgang um 10 %. Infolge dieser Erhöhung des Einkommens bei gleichzeitiger Steigerung der Kosten für die Lebenshaltung ist die Kaufkraft der Eisenbahnarbeiter heute 20 % größer als im Jahre 1914. Die Eisenbahnarbeiter stehen sich etwas besser als die Arbeiter in anderen Erwerbszweigen. So haben z. B. gelernte Arbeiter in Gießereien und Maschinenfabriken im ersten Vierteljahr 1924 108 % mehr Lohn gehabt als 1914, während gelernte Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten Ende 1923 um 142 % erhöhte Löhne bezogen, die im ersten Vierteljahr 1924 auf 72,0 Cents die Stunde gestiegen waren. Zu den Fortschritten, die die Eisenbahnarbeiter in bezug auf ihre Entlohnung seit 1914 gemacht haben, kommt als Verbesserung ihrer Lage noch hinzu, daß die Arbeitszeit heute kürzer ist als damals.

— **Kleinbahnen in Argentinien.** In der Provinz Buenos Aires sollen eine Anzahl Neben- und Kleinbahnen in 75 cm Spurweite mit Oberbau der Bauart Decauville mit einem Schienengewicht von 14 kg/m gebaut werden. Das eigenartige dabei ist, daß Erdarbeiten dabei zu einem großen Teil vermieden werden können, indem die Eisenbahnen auf die Dämme zu liegen kommen, die entlang den Entwässerungskanälen, vermutlich aus den beim Bau dieser Kanäle gewonnenen Massen, aufgeschüttet sind.

Bücherschau.

— **Fünfundzwanzig Jahre Zeppelin-Luftschiffbau.** Von Dr.-Ing. e. h. L. Dürr, Direktor der Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H. in Friedrichshafen. Mit 186 Textabbildungen und einer Tafel. 1924. V. D. I.-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19. Preis broschiert 8 GM., geb. in Ganzleinen 10 GM., Luxus-Ausgabe in Leder 30 GM.

Die glücklich verlaufene Amerikafahrt des Z. R. III lenkt wieder einmal aller Augen auf den Zeppelin-Luftschiffbau. Das Werk Dürrs erscheint daher zur rechten Zeit; denn in ihm gibt eine berufene Feder u. a. auch Aufschluß über den Aufbau des gigantischen Amerikaluftschiffes, das im amerikanischen Dienst die Bezeichnung Z. R. III trägt, auf der deutschen Werft jedoch unter der Nummer L. Z. 126 geführt wird. Man erfährt, daß das als Reparationsleistung des Deutschen Reiches auf Grund des Friedensvertrages auf der Werft Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H., Friedrichshafen, für die Marine der Vereinigten Staaten von Amerika gebaute Luftschiff an Gasinhalt den aller bisher gebauten Luftschiffe übertrifft; seine Hauptabmessungen sind folgende: Nenngasinhalt 70 000 cbm, größte Länge ohne Mastfesselgeschirr 200 m, größter Durchmesser und gleichzeitig größte Breite 27,64 m, größte Höhe einschließlich Gondelpuffer 31 m.

Der stromlinienförmige Schiffskörper, der aus einem starren, formhaltenden und mit Stoff bespannten Leichtmetallgerippe mit am Heck angebautem Leitwerk besteht, enthält in einer größeren Anzahl voneinander getrennter Zellen das Traggas für den statischen Auftrieb. Er trägt in seinem hinteren und mittleren Teil, in mehreren Gondeln verteilt, die Maschinenanlage für den Vortrieb des Schiffes und in seinem vorderen Teile die Führergondel mit einer an diese sich hinten anschließenden Fahrgastgondel. Alle übrigen Einrichtungen und Lasten sind im Innern des Schiffskörpers untergebracht. Die Gesamtnutzlast beträgt bei mit Wasserstoffgas prall gefüllten Zellen rd. 46 000 Kilogramm. Mit der gesamten Maschinenleistung von 2000 PS. kann das Schiff eine größte Geschwindigkeit von 127 km in der Stunde und bei etwa zweidrittel Leistung eine Marschgeschwindigkeit von 113 km in der Stunde entwickeln. Mit dieser erreicht es rechnungsmäßig eine größte Fahrtdauer von 110 Stunden, was bei Windstille einem Fahrtbereich von 12 500 km entsprechen würde, d. i. eine riesige Leistung, wenn man bedenkt, daß der Durchmesser der Erde am Äquator rd. 12 700 km beträgt. Eine beigeheftete Tafel gibt an Hand vieler Einzelbilder einen guten Überblick über die Gesamtanlage und Konstruktion des Schiffes mit seinen Betriebs- und Nutzeinrichtungen, auf die dann noch in Sonderabschnitten näher eingegangen wird. Es werden darin behandelt: Der Schiffskörper, die Maschinenanlage, Benzinanlage, Ballastanlage, die Führergondel, Funkkabine, elektrische Beleuchtungsanlage und auch die Ladeeinrichtungen und die Aufenthaltsräume des Z. R. III; letztere sind für den in Ruhe befindlichen Teil der Besatzung, die normalerweise aus insgesamt 28 Köpfen besteht, im Laufgang, für das Navigationspersonal in der Nähe der vorderen Gondel und für das Maschinenpersonal im mittleren Schiffsteil angeordnet. Sie umfassen einen Raum für den Kommandanten, zwei Doppelschlafräume, einen Aufenthaltsraum für die Offiziere und sechs Doppelschlafräume nebst zwei Aufenthaltsräumen und Waschraum für die Mannschaften. Die Laderäume für Proviant, Post, Gepäck und Fracht sind gleichfalls im Laufgang an einer größeren Anzahl Stellen über die Schiffslänge hin verteilt. Die für die Fahrgäste benötigten Räume sind sämtlich in der Fahrgastgondel angeordnet. Unmittelbar hinter der Führergondel bzw. der Funkkabine befinden sich fünf Aufenthaltsräume mit Sitz- und Schlafeinrichtung nach Art eines Pullmanwagens. Bei Tag- und Nachtfahrten bieten sie zwanzig Fahrgästen bequem Platz; für kürzere Fahrten können bis zu dreißig Fahrgäste untergebracht werden. Hinter diesen Aufenthaltsräumen liegen auf der Backbordseite die Waschräume und Aborte, auf der Steuerbordseite die Speisenausgabe, die Küche und ein Stauraum. Der Nutzwasservorrat wird in Aluminiumfässern mitgeführt; die Küche ist mit einem elektrischen Herd versehen.

Nachdem Z. R. III erklärt ist, wird der Leser mit den kennzeichnenden Grundgedanken der Zeppelinschiffe, ihrer Entwicklung nach Form, Größe und Leistung bekannt gemacht. Auch ist auf die Konstruktionsentwicklung der Z.-Schiffe, die Entwicklung der Bauelemente, auf das Prüfungsverfahren, auf die Träger und deren Verbindungen, auf die Ruder- und Steueranlage, die Gasanlage, die Schiffskörperhülle und die Gondelanordnung näher eingegangen. Nachdem auf solche Weise der schiffbauliche Teil eine Erklärung gefunden hat, wird die Entwicklung der Maschinenanlage vorgeführt. Als das erste Luftschiff im Bau genommen wurde, hatte mit der Entstehung des Kraftwagens die Entwicklung der leichten Kraftmaschine eingesetzt. Die Motoren, die im ersten Luftschiff L. Z. 1 eingebaut wurden, lieferte die Daimler Motorengesellschaft. Diese hatten eine Bremsleistung von nur 14,2 PS bei einer Drehzahl von 680 Umläufen in der Minute und einem Gewicht von 385 kg. Der erste im Jahre 1909 gebaute und 1910 zum erstenmal im Luftschiff L. Z. 9 erprobte Maybach-Motor hatte bereits eine Leistung von 125 PS bei 1100 Umläufen in der Minute; sein Gesamtgewicht betrug 450 kg. Dieser Motor hatte sechs einzelne in Reihen stehende Stahlzylinder. Im Frühjahr 1913 entstand dann ein Motor von 210 PS Leistung und 1200 Umläufen in der Minute, der zum erstenmal im L. Z. 14 verwendet wurde; sein Gewicht betrug 414 kg. Im Jahre 1916 verwendete man bereits einen sogenannten Höhenmotor von 245 PS. Mit solchen Motoren waren die Luftschiffe von L. Z. 105 bis L. Z. 114 (erbaut am Ende des Weltkrieges) ausgerüstet. Für das neueste Luftschiff L. Z. 126 oder Z. R. III wurde eine neue Motorbauart geschaffen; diese neuesten Motoren sind 12-Zylinder-V-Motoren von 420 PS Leistung. Die regelrechte Drehzahl ist 1400 Umläufe in der Minute, die Zylinder-Bohrung beträgt 140 mm, der Hub 180 mm. Jede Zylinderreihe hat zwei Maybach-Vergaser. Der Zulauf des Brennstoffs erfolgt durch natürliches Gefälle von Fallbehältern aus. Dürr hebt hervor, daß die Anwendung von 12 Zylindern an sich schon für eine sehr gleichmäßige Drehkraftlinie wirkt; das Anlassen geschieht mit Druckluft.

Immer weiter in das Stoffgebiet eindringend, lernt man die Durchbildung der Getriebe, der Luftschrauben, der Kühler, des Auspuffs und der Betriebsstoffanlage kennen. Schließlich ist auch auf die funkentelegraphische Einrichtung, die elektrische Beleuchtungsanlage, auf die Vorrichtungen für Verständigung und Befehlsübermittlung und auf die Vorrichtungen zur Überwachung der Maschinenanlage eingegangen.

Das prachtvolle Werk gibt nach vorstehendem eine erschöpfende Darstellung von der Entwicklung des Zeppelin-Luftschiffsbaues in den letzten 25 Jahren bis zum heutigen Tage und eine eingehende Beschreibung des zurzeit in aller Munde befindlichen Amerikaluftschiffes Z. R. III; es enthält eine Fülle von hochinteressanten Bildern auf bestem Kunstdruckpapier. Die Titelseite ist mit einem Temperabildnis des Grafen Zeppelin geschmückt. In seiner vornehmen Aufmachung und vor allem durch seinen gediegenen Inhalt gereicht es jeder Büchersammlung zur Zierde; es sollte sich zum mindesten in der Hand eines jeden deutschen Technikers befinden. W. M.

— **Karte der Grenzübergangsstationen zwischen den Eisenbahnen Mitteleuropas.** Vom Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppe Bayern, ist zu Dienstzwecken eine Übersichtskarte, Format 43/60, ausgegeben worden, aus der sämtliche Grenzübergangsstationen von Mitteleuropa nach dem neuesten Stande ersichtlich sind. Da die Karte bei den zahlreichen Grenzverschiebungen auch für den Verfrachter große Erleichterungen bei der Angabe der Grenzübergänge bietet und um bereits vielfach aufgetauchten Wünschen der Verkehrswelt nach einer solchen Karte nachzukommen, wird die Karte auch an Private gegen Kostenersatz abgegeben. Der Preis der Karte beträgt 25 Goldpfennig. Die Karte wird an Private nur gegen Voreinsendung des Betrages zuzüglich Drucksachenporto entweder in Briefmarken oder auf Postscheckkonto Nr. 12 070 der Reichsbahndirektion München beim Postscheckamt München abgegeben. Bestellungen sind an die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu richten.

— Kröhnke-Seifert: **Abstecken von Bögen.** Verlag von B. G. Teubner, Leipzig 1923.

Der Aufbau des Büchleins hat sich in 15 Auflagen bewährt. An ihm wird auch weiterhin festzuhalten sein. Lediglich der Hinweis auf die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und Betrieb der Haupt- und Nebenbahnen" auf Seite 19 möchte künftig in geänderter Zeitform erfolgen. Die Technischen Vereinbarungen bestimmen nämlich seit dem 1. Januar 1909 ebenfalls, daß die Länge der Überhöhung mindestens das 300fache der Überhöhung betragen muß. Da in dem Hinweis aber gleichzeitig auf die Gefahren einer zu kurzen Rampe aufmerksam gemacht ist, möchte ich sie nicht ganz vermissen.

Die hohe Zahl der Auflagen beweist schon, welcher Beliebtheit sich das Taschenbuch erfreut. Besonders für den projektierenden Techniker ist es jedem anderen Hilfsbuch vorzuziehen. Dies sichert ihm auch weitere günstige Verbreitung.

Saurler.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der durch Bekanntmachung in Heft 4 vom 24. Januar d. J. geschlossene Personenhaltepunkt Flinkow (Strecke Stolp-Stolpmünde) ist ab 1. November d. J. wieder unbesetzter Haltepunkt für den Personenverkehr.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Bahnstrecke Neumünster-Bad Oldesloe gelegene Bahnhof Segeberg erhält vom 1. November d. J. ab die Bezeichnung „Bad Segeberg".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 187 vom 24. Oktober 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Dreisprachiges Verzeichnis von Wagen und Wagenteilen.

Nr. I 192 vom 18. Oktober 1924 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes auf Aufstellung eines einheitlichen Fragebogens über Schmiervorrichtungen im V. D. E. V. gemäß Beschluß des R. J. C.-Verbandes.

Nr. I 200 vom 22. Oktober 1924 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betreffend Anträge des Eisenbahn-Zentralamtes (namens der Reichsbahndirektion Osten) a) auf Fassung des § 19 Ziffer 5 des VWÜ., hinsichtlich der Frage, auf welche Wagen die im Absatz 5 für Kesselwagen vorgesehenen Sicherheitsvorschriften anzuwenden sind, b) auf Änderung und Ergänzung der Anlage II zum VWÜ., hinsichtlich der Verladung von Telegraphenstangen und Leitungsmasten sowie von schweren Baumstämmen.

Nr. VI 110 vom 10. Oktober 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Preise für die kostenpflichtigen Abdrucke und für die amtlichen Bekanntmachungen der Vereinszeitung.

Nr. VI 111 vom 11. Oktober 1924 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1924 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben.

Nr. IX 36 vom 11. Oktober 1924 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Kontenverzeichnis.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 23. d. Mts. verschied im 61. Lebensjahre nach kurzer schwerer Krankheit

Herr Eisenbahndirektor **Gustav Drott.**

Der Verstorbene gehörte unserer Verwaltung 22 Jahre an, 6 Jahre war er Mitglied der Direktion. Seine unermüdliche Arbeitskraft, sein ruhiges, abgeklärtes Urteil und seine treue Mitarbeit sichern ihm bei uns allen ein ehrendes Andenken.

Neuruppin, den 24. Oktober 1924. (1218)

Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrat. Dr. Kämpfe. — **Die Direktion.** Hochstädt.

2. Eröffnung von Stationen.

Der an der kürzlich eröffneten Nebenbahnstrecke Uelzen-Dannenberg gelegene Bahnhof 4. Klasse Carwitz dient nur dem Personenverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Gütern, Gepäck, Privattelegrammen sowie die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren ist ausgeschlossen. Die Fahrkarten werden durch die Zugführer verkauft. (1216)

Hannover, den 21. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Wagenstandgelder.

Wegen ungenügender Entladung der eingegangenen Kartoffelwagen sind Verzögerungen im Wagenumlauf und Betriebserschwernisse eingetreten, die noch durch den Verkehr mit der Regie erhöht werden. Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wird daher vom Mittwoch, den 22. Oktober 1924 ab auf den Bahnhöfen Hagen/Westf., Hagen-Oberhagen, Hagen-Eckesey, Haspe-Kückelhausen und Düsseldorf-Gerresheim und von Donnerstag, den 23. Oktober 1924 ab auf den Bahnhöfen Barmen-Rittershausen, Barmen Hauptbahnhof, Barmen-Unterbarmen, Barmen-Wichlinghausen, Barmen-Heubruch, Barmen-Loh, Elberfeld-Mirke, Elberfeld-Ottenbruch, Elberfeld-Varresbeck und Elberfeld-Steinbeck das Standgeld für überständige Kartoffelwagen auf das Fünfzehnfache des tarifmäßigen Standgeldes erhöht. (1209)

Elberfeld, den 20. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Erhöhung der Wagenstandgeldsätze und der Abbestellgebühr.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden gemäß §§ 63 (8) und 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Dienstag, den 28. Oktober 1924, bis auf weiteres die Wagenstandgelder und die Abbestellgebühr im Bezirk der Reichsbahndirektion Osten auf das Doppelte der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht. Die mit Bekanntmachung vom 16. Oktober angeordnete Erhöhung des Wagenstandgeldes auf das Dreifache für Wagen, die mit Kartoffel beladen nicht innerhalb der standgeldfreien Zeit zur Beförderung aufgegeben werden, bleibt bestehen.

Frankfurt (Oder), 24. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (1214)

4. Zollamtliche Abfertigungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D.

Die Bekanntmachungen vom 30. September 1924 und vom 4. Oktober 1924 in Nr. 41 dieser Zeitung vom 9. Oktober 1924, Schließung des Zollamtes am Güterbahnhof Dresden-Altstadt und Schließung des Bahnhofs Dresden-Friedrichstadt für den Ortsempfang von unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehenden Stückgutsendungen betr., treten nicht in Kraft. (1217)

Dresden, am 23. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402).
Ausnahmetarif 6a.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird auf jederzeitigen Widerruf längstens bis 31. Dezember 1924 verlängert. (1222)

Elberfeld, den 24. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Die Ausnahmetarife 31 a und 42 sind berichtigt und erläuternd ergänzt worden. (1210)

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 22. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Am 1. November 1924 tritt der Nachtrag II in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (1201)

Altona, den 22. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 treten in der Frachtberechnung für Sendungen nach einigen vollspurigen Stationen mit beschränkter Abfertigung der Reichbahndirektion Dresden Änderungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1211)

Berlin, den 22. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Oktober 1924 wird im Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Anfuhrklausel aufgehoben. Ferner werden in diesen Ausnahmetarif die Stationen Düsseldorf-Rath, Großenbaum, Hemer, Werdohl und Westhofen (Westf.) als Versandstationen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Oktober 1924. (1227)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 9. Heft B: Entfernung für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Vom Tage der Wiederübernahme des Betriebes durch die Deutsche Reichsbahn werden die Übergangspunkte nach den Saarbahnen Büschfeld Grenze, Taben Grenze und Türkismühle Grenze in den vorgenannten Tarif einbezogen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Oktober 1924. (1228)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1924 an wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 50 für Getreide usw. auch auf den Verkehr von den Grenzübergangsstationen und Donauumschlagplätzen nach den deutschen Seehäfen ausgedehnt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Oktober 1924. (1215)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 wird die Seehafenstation Wilhelmsburg in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs S. D. Nr. 1 einbezogen.

Altona, den 24. Oktober 1924. (1225)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 ist die Grenzübergangsstation Eisenstein in den Geltungsbereich der Ausnahmetarife 47 und 50 einbezogen worden. (1226)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Stationen Auerhammer und Planitz im Bezirk der Reichbahndirektion Dresden sowie die Stationen der Strecke Uelzen-Dannenberg West in den Tarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Dezember 1924. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RG.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Oktober 1924. (1213)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

I. Heft CIb vom 1. Oktober 1924 (Tfv. 4a).

Am 28. Oktober 1924 erscheint der Nachtrag 2 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen während des Drucks des Hauptheftes. Der Tag des Inkrafttretens ist bei jeder einzelnen Änderung angegeben.

II. Heft CIc vom 1. Oktober 1924 (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 erscheint der Nachtrag 1 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für einzelne Stationen. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Oktober 1924. (1212)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 27. Oktober 1924 sind die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 42 und 43 erweitert worden. (1200)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

I. Oberschlesischer Wechselverkehr.
II. Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands.
III. Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen polnischoberschlesischen) Stationen untereinander u. mit Danziger Stationen über Deutsch- und Polnischoberschlesien.

Mit Wirkung vom 31. Oktober 1924 treten im Verkehr zu I. der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif und Entfernungszeiger vom 15. Juli 1922 (15. Juni 1922), im Verkehr zu II. der Eisenbahn-Gütertarif vom 15. Juni 1922, im Verkehr zu III. der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif vom 1. Februar 1923 nebst sämtlichen Nachträgen außer Kraft.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden neu eingeführt:

I. Im Verkehr zu I. (Oberschlesischer Wechselverkehr) der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den

A. Wechselverkehr:
zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln sowie — soweit in diesem Tarif aufgenommen — der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn anderseits, ferner

B. Durchgangsverkehr:
a) zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln,
b) zwischen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln durch den Staatsbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) soweit sie in diesem Tarif aufgeführt sind.

II. Im Verkehr zu II. (jetzt Polnisch-oberschlesisch - Deutscher Verbandsverkehr)
der Eisenbahn-Gütertarif für den Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln anderseits.

III. Im Verkehr zu III. (jetzt Verkehr zwischen polnischen [ausgenommen polnischoberschlesischen] Stationen untereinander und mit Danziger Stationen über Lubliniec-Costau) der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif
a) zwischen polnischen (ausschließlich polnischoberschlesichen) Stationen untereinander — auch im Durchgang über Danziger Strecken —,
b) zwischen (ausschließlich polnischoberschlesischen) Stationen einerseits und den Stationen der von Polen verwalteten Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig andererseits zu a) und b) über Lubliniec-Costau.

Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter I. genannten Tarifs ist erteilt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn. (1207)

Oppeln, den 22. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brennero, S. Candido und Tarvisio. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 1. September 1924.

Im Abschnitt I (Besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen) ist zu Art. 6 (Inhalt des Frachtbriefes) als neue Ziffer 3 nachzutragen:

„3. In der Richtung nach Deutschland ist die direkte Aufgabe von frischen Blumen zur Beförderung in beschleunigten Personenzügen und Schnellzügen gegen Bezahlung der tarifmäßigen Gebühren nach folgenden Stationen zugelassen: Berlin, Frankfurt (Main), Leipzig, München Hbf., Köln und sämtlichen an der Nord- und Ostgrenze gelegenen deutschen Grenzstationen.

Wünscht der Absender die Beförderung als beschleunigtes Eilgut (Schnellzugsgut), so hat er im Eilfrachtbrief oberhalb der Adresse mit roter Tinte die Bezeichnung „beschleunigtes Eilgut (Schnellzugsgut)“ anzubringen.

Die Beschränkung dieser Vorschrift auf einen Teil der Beförderungsstrecke ist im Verkehr über Brenner unzulässig.“

Die bisherigen Ziffern 3 und 4 sind auf 4 und 5 abzuändern. (1221)

München, den 23. Oktober 1924.
Tarifamt d. D. R.-B., Gr. B.

Tfv. 63. Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 ist in die Entfernungstafel II aufzunehmen:

Entfernungen zwischen den nördlichen Verbandsstationen	Kontrollbezirk oder Bahn	und den südlichen Knotenstationen																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
Weilmünster Kurhaus	Ft	168	285	106	411	370	370	—	158	471	392	298	469	386	362	480	346	301	2[illegible]9	249	332	122	296	330	196

München, den 20. Oktober 1924. (1220)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Pfalz, -Baden und Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 bzw. nach Aufhebung des Regiebetriebes werden in die Tarifhefte B neue Stationen aufgenommen. Außerdem werden vom gleichen Zeitpunkte an einige Entfernungsänderungen durchgeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (1203)

Dresden, den 21. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Tarifentfernungen einer größeren Anzahl württembergischer Stationen um je 5 km gekürzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (1223)

Dresden, am 25. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

A. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland. B. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschoberschlesien (Oderberg) und die Tschechoslowakei. C. Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über die Grenzübergangsstation Passau — unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken. D. Polnischoberschlesisch - Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Der vom 1. November 1924 ab gültige Oberschlesische Wechselverkehr sieht im Tarif A Teil I Abteilung B Titel I gebrochene und im Titel II durchgerechnete Frachtberechnung vor. Die Bestimmungen dieses Tarifs sowie des ebenfalls vom 1. November 1924 ab gültigen Polnisch-oberschlesisch - Deutschen Verbandsverkehrs finden vom gleichen Zeitpunkte ab Anwendung in oben genannten Tarifen auf den deutschen (einschl. deutschoberschlesischen) und polnischoberschlesischen Strecken. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Tarifbüros und Dienststellen.

Oppeln, den 22. Oktober 1924. (1202)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Tarifentfernungen einer Reihe württembergischer Nebenbahnstationen um je 5 km gekürzt.

Ferner wird mit Gültigkeit vom Tage der Übergabe der von der Regie betriebenen Strecken an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ein Neudruck (Nachtrag 1—3 neue Folge) des Tarifs für die Stationen des besetzten Gebiets ausgegeben. (1219)

Hannover, den 25. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. November d. J. tritt eine neue Auflage des Gütertarifs für die Oberschlesische Schmalspurbahn (Deutscher Teil) in Kraft, durch die der bisherige Tarif vom 1. April 1920 nebst Nachträgen I bis XXXIV aufgehoben wird. Änderungen in der Höhe der Frachtsätze usw. treten nicht ein. Dagegen sind die bisher besonders herausgegebenen „Entfernungszeiger der Oberschlesischen Schmalspurbahn“, das „Verzeichnis der Anschlußstellen und Freiladestellen“ sowie der „Tarif für Anschlußgebühren“ in den Tarif übernommen. Abdrücke des Tarifs sind bei der Stationskasse Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) zu haben. (1224)

Oppeln, den 25. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion
(Oberschles. Eisenbahnen).

Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 erscheint zu dem Eisenbahn-Güter- und Tiertarif zwischen
a) Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen,
b) Polnischoberschlesien und den Stationen der auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig von Polen verwalteten Eisenbahnen,
zu a) und b) über Deutschoberschlesien vom 1. 2. 23 ein Nachtrag II.

Näheres siehe Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn. (1208)

Oppeln, den 22. Oktober 1924.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Stationen Auerhammer und Planitz in den Tarif aufgenommen und die Entfernungen der Stationen Dresden Großmarkthalle, Eibenstock ob. B., Oberfrohna, Schwarzenberg-Neuwelt und Zeulenroda ob. Bf. geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn zu ersehen, auch erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (1205)

Dresden, am 20. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein.).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden in das Tarifheft 7 B neue Stationen aufgenommen und einige Entfernungsänderungen durchgeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (1204)

Dresden, den 21. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. — Durchfuhrausnahmetarif D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1924 ist im Warenverzeichnisse der Abteilung I (Güter der deutschen Tarifklasse A) nachzutragen: „Nüsse“. (1206)

München, den 20. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahnpersonen- und Gepäcktarif Teil II (Entfernungstafeln).

Vom 1. Januar 1925 an werden im Fernverkehr (Verkehr unter 30 km) die Stationsverbindungen mit Weida und Weida Altstadt zusammengelegt. Die Fahrkarten erhalten den Aufdruck „Weida oder Weida-Altstadt“. Sie werden nach den Entfernungen von Weida berechnet. Die im Verkehr aus Richtung Wünschendorf eintretenden Erhöhungen betragen höchstens 3 km.

Erfurt, den 27. Oktober 1924. (1229)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 45. Berlin, den 6. November 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Organisatorische Grundlagen und wirtschaftliche Bedeutung des Funkwesens.

Von Dr. Max Roscher, Berlin.

Während der ältere Bruder der Funktelegraphie im Schnellnachrichtenverkehr, die Drahttelegraphie, von dem ersten Vorschlage einer elektrischen Fernverbindung bis zur Legung des ersten betriebssicheren transatlantischen Kabels (1866) dreiviertel Jahrhundert brauchte und erst 1902, nach mehr als 100 Jahren, der Stille Ozean überbrückt und damit der Erdball von dem Drahttelegraphen umspannt würde, hat die Funktelegraphie hierzu nur zwei bis drei Jahrzehnte nötig gehabt. Auf dem Gebiete der praktischen Verwertung technischer Erfindungen gibt es kaum ein Beispiel für den erstaunlichen Fortschritt, den das jüngste Nachrichtenmittel erreicht hat. Das Funkwesen, aus der Entdeckung der elektromagnetischen Wellen durch den deutschen Physiker Heinrich Hertz, von Marconi und anderen ausländischen Wissenschaftlern und von den deutschen Forschern Slaby, Wien, Braun, Graf Arco, Rudolf Goldschmidt und vielen anderen entwickelt und vervollkommnet, steht heute im Begriff, durch Einführung des „Rundfunks“ nicht nur als Nachrichtenmittel, sondern auch als Verbreiter künstlerischer und belehrender Darbietungen einen bedeutsamen, heute in seinen Auswirkungen noch nicht zu übersehenden Einfluß auf das kulturelle, soziale, wirtschaftliche und politische Leben auszuüben.

War schon für den internationalen Post- und Telegraphenverkehr der Natur dieses Verkehrsmittels entsprechend an Stelle der Vereinbarungen von Staat zu Staat in der Zeit der Weltwirtschaft bald ein weltumfassender Sammelvertrag zur Regelung des Verkehrs als erforderlich erkannt, so drängte die bei dem Funkwesen besonders stark auftretende Zentralisationstendenz schon frühzeitig zum Abschluß eines solchen Sammelvertrages, zumal die vorhandenen Post- und Telegraphenverträge sowie zahlreiche andere zwischenstaatliche Sammelverträge schon den Weg für solche Vereinbarungen gebahnt hatten. Gewisse Eigentümlichkeiten des von keiner Grenze eingefriedigten, mit großer Ausbreitungsfähigkeit ausgestatteten Nachrichtenmittels, dessen Anwendung vor allem auf das „freie“ Meer, den natürlichen Schauplatz internationalen Verkehrs, hinwies, das Bedürfnis nach schrankenloser Entwicklung der technischen Grundlagen und nach Nutzbarmachung für den Weltverkehr möglichst unter Ausschluß betriebshindernder Störungen verstärkten das Streben nach internationaler Verständigung.

Nachdem auf deutsche Anregung hin im Jahre 1903 eine internationale Vorkonferenz in Berlin stattgefunden hatte, fand — verzögert durch die mannigfachen Vorarbeiten, den russisch-japanischen Krieg, die Marokkokonferenz, den Weltpostkongreß in Rom — im Jahre 1906 die Hauptkonferenz wiederum in Berlin statt. Der als Ergebnis entstandene Internationale Funkvertrag trat am 1. Juli 1908 in Kraft. 27 Staaten nahmen ihn an; einige, wie Italien und Großbritannien, machten gewisse Vorbehalte. Diese wurden auf der Konferenz in London 1912, auf der der Berliner Vertrag erweitert wurde, fallen gelassen. Der noch jetzt bestehende Londoner Internationale Funkvertrag vom 5. Juli 1912 wurde von 43 Staaten unterzeichnet und ist am 1. Juli 1913 in Kraft getreten.

Das Streben ging dahin, den Grundsatz der Verkehrspflicht zwischen den Stationen (Küsten- und Bordstationen) mehr und mehr ohne Ausnahme durchzuführen. Der Berliner Vertrag

hatte diese Verkehrspflicht der Bordstationen untereinander noch nicht erreicht, weil diejenigen Staaten, die sich gewisse Ausnahmen gesichert hatten, der Marconi-Gesellschaft gegenüber gebunden waren. Diese Wireless Telegraph Co. hatte für das System Marconi ein Weltfunkmonopol erstrebt, das, wenn es zustande gekommen wäre, wahrscheinlich noch tiefergreifende Wirkungen als das frühere englische Weltkabelmonopol ausgelöst haben würde. Der Londoner Vertrag teilt die Funkstationen in Küstenstationen und Bordstationen ein. Er erstreckt sich auf alle Funkstellen (Küsten- und Bordfunkstellen). Seine Bestimmungen sind auf alle Funkstellen anzuwenden, die dem öffentlichen Verkehr zwischen dem Lande und den Schiffen in See dienen. Die Regelung des Verkehrs zwischen den Landfunkstellen untereinander sieht also der Londoner Vertrag auch noch nicht vor. Der Vertrag ist auch gültig für Privatfunkstellen, die für andere Zwecke, z. B. für Rundfunkempfang, errichtet worden sind. Die Küstenfunkstellen und die Bordfunkstellen sind ohne Unterschied des von ihnen benutzten funktelegraphischen Systems zum wechselseitigen Austausch der Funktelegramme verpflichtet. Jede Bordfunkstelle ist verpflichtet, mit jeder anderen Bordfunkstelle ohne Unterschied des von ihnen benutzten funktelegraphischen Systems Funktelegramme auszutauschen. Damit sind alle Systeme als gleichberechtigt anerkannt.

Die Gebühr für ein Funktelegramm umfaßt je nach dem Falle die „Küstengebühr", die der Küstenfunkstelle zukommt, die „Bordgebühr", die der Bordfunkstelle zukommt, ferner die bestimmungsmäßige Gebühr für die Beförderung auf den Telegraphenlinien und schließlich nötigenfalls die Durchgangsgebühren der vermittelnden Küsten- oder Bordfunkstellen und die Gebühren für die vom Absender verlangten besonderen Leistungen.

Die Wahrung des Telegraphengeheimnisses ist im Funkvertrag genau so wie im Internationalen Telegraphenvertrag vorgesehen. Das Internationale Bureau des Welttelegraphenvereins in Bern dient zugleich auch dem Funkwesen.

Die Einzelheiten des internationalen Funkdienstes regelt die dem Vertrag zugefügte „Ausführungsübereinkunft". Genaue Bestimmungen sind im Hinblick auf die außerordentliche Bedeutung des neuen Nachrichtenmittels für Schiffsunfälle — schon viele Menschen und Schiffe sind durch den Funkdienst gerettet worden! — vorgesehen für den funktelegraphischen Seenotmeldedienst. Auf Veranlassung des Reichspostministeriums ist vor kurzem eine neue Regelung für diesen Dienst an der deutschen Küste mit dem Ziele getroffen, diesen wichtigen Verkehr so vollkommen als möglich zu gestalten.

Auch der für die Schiffahrt höchst bedeutsame Wetterdienst und Zeitzeichendienst ist in der Ausführungsübereinkunft zum Funkentelegraphenvertrag berücksichtigt. Die Wettertelegramme müssen den Küstenfunkstellen, die sie den Schiffen auf deren Ersuchen übermitteln, regelmäßig zugeführt werden. Auch Schiffe senden Wetterbeobachtungen funkentelegraphisch an bestimmte Küstenfunkstellen, die sie den Wetterdienststellen zur Verarbeitung, zur Zusammenstellung der täglichen Wettervorhersagen für die einzelnen Gebiete und zur Weitergabe an die beteiligten Küstenfunkstellen übermitteln. Während der Übermittelung der Wettertelegramme und der Zeitzeichen haben alle Funkstellen, deren Zeichengebung die Aufnahme stören kann, Stillschweigen zu beobachten; Ausnahmen sind in Fällen von Seenot und für Staatstelegramme zulässig.

Für Schiffahrtszwecke ist der Funkwetterdienst international geregelt worden. In Deutschland geben die Hauptfunkstelle Norddeich, die Küstenfunkstelle Swinemünde und die Marinefunkstelle Pillau funktelegraphisch und funktelephonisch zur kostenfreien Aufnahme durch Bordfunkstellen Wetternachrichten der deutschen Seewarte in Hamburg, Sturmwarnungen und Nachrichten für Seefahrer usw. Die Hauptfunkstelle Königswusterhausen verbreitet außerdem einen für innerdeutsche Landeswetterwarten und meteorologische Observatorien bestimmten Wetterdienst. Ähnliche Nachrichten senden England, Frankreich, Holland, Italien, die skandinavischen Länder. Auch andere Erdteile weisen einen ähnlichen Funkwetterdienst zur Verbreitung allgemeiner und örtlicher Berichte aus; z. B. funkt Washington (Arlington) mehrmals täglich die Beobachtungen der Stationen in den Vereinigten Staaten und Kanada.

Eine Regelung des Funkwetterdienstes, abgesehen von der erwähnten Regelung für Schiffahrtszwecke, fehlt bis heute. Auch für einen Funkzeitdienst ist ein solches Abkommen nicht in Kraft, obgleich im Oktober 1912 eine von der französischen Regierung einberufene internationale Zeitkonferenz stattgefunden hat, die eine Verbesserung der funktelegraphischen Zeitzeichen anregen und die Grundlage eines internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung der Zeit beraten sollte. Die Konferenz beschloß die Einrichtung eines internationalen Zeitausschusses und eines Zeitamtes in Paris als ausführende Geschäftsstelle, die die regelmäßige Angabe von Zeitzeichen für Schiffe in See überwachen und das Aussenden von funktelegraphischen Zeichen zu wissenschaftlichen Zwecken regeln sollte. Die astronomischen Observatorien sollen ihre Beobachtungen, die sie mit Hilfe der Funkstellen machen, beim Internationalen Bureau niederlegen, wo auf Grund dieser Beobachtungen die genaue Zeit bestimmt und einheitlich von den Großfunkstellen aller Welt mitgeteilt werden soll. Da die meisten auf der Konferenz anwesenden Vertreter keine Vollmacht hatten, sind die Beschlüsse noch nicht in Kraft getreten. Dringend erforderlich ist ein solches Abkommen; durch die Schaffung eines solchen Weltzeitzeichens würden alle Uhren der Welt einheitlich geregelt. Die täglich mehrmalige Verbreitung der genauen Zeit ist nicht nur für das öffentliche Leben an Land, sondern auch für die Forscher in unerschlossenen Gebieten und ganz besonders für die Schiffahrt von erheblicher Bedeutung. Zur Bestimmung der geographischen Länge ihres Standortes brauchen die Schiffe völlig genaue Zeit; die mitgeführten Chronometer reichen wegen wechselnder klimatischer Verhältnisse und der starken Schwankungen der Schiffskörper kaum aus. Die durch die Großfunkstellen mehrmals ausgesandten Zeitzeichen ermöglichen genaueste Prüfung der Chronometer. Z. B. sendet die Großfunkstelle Nauen durch die Seewarte in Hamburg mit Hilfe einer Pendeluhr über eine Kabelader selbsttätig ausgelöste Zeitzeichen mittags und nachts um 1 Uhr zur Aufnahme der Bordfunkstellen oder auch bei den beruflichen, gewerblichen und wissenschaftlichen Benutzern.

Auch ein anderer wichtiger, die Funktelegraphie berührender Vertrag ist von den meisten Regierungen, auch von der deutschen, nicht ratifiziert worden, und zwar wegen des Kriegsausbruchs. Das ist der sogenannte Titanicvertrag vom Jahre 1912, der anläßlich des mit dem Verlust vieler Menschenleben verbundenen Untergangs des großen englischen Dampfers „Titanic" zum Zweck einer Erhöhung der Sicherheit auf See geschlossen wurde. In der richtigen Erkenntnis, daß ein wertvolles Mittel hierzu das Funkwesen bildet, wurden die Schiffe von einer gewissen Größe an zur Mitführung und guten Bedienung einer betriebssicheren Bordfunkstelle verpflichtet. Diese Bestimmung geht wesentlich über den geltenden Vertrag hinaus; dieser befaßt sich lediglich mit dem Fall, daß Reedereien ihre Schiffe freiwillig mit Funkanlagen ausrüsten wollen.

Von Wichtigkeit für die internationale Organisation des Funkdienstes ist ein Abkommen, das die hier maßgebenden Gesellschaften der Welt, der deutsche Telefunken-Konzern, die Radio Corporation of America, die Marconi Wireless Co. in London und die Société Générale pour Télégraphie sans Fil in Paris, im Oktober 1921 zur gemeinsamen Weiterentwicklung und Vervollkommnung des Funkdienstes abgeschlossen haben. Die Gesellschaften bilden eine Arbeitsgemeinschaft mit völliger Gleichberechtigung der einzelnen. Das gebildete Konsortium setzte sich zur Aufgabe, Südamerika, und zwar zunächst Argentinien, dann Brasilien und andere Länder dem Funkdienst

zu erschließen. Dieses Abkommen, das aufs engste die großen Verkehrsinteressen des Reiches berührt, stellt die volle Ausnützung der wissenschaftlichen Forschungsergebnisse, die weiteste und schnellste Fortentwicklung der Technik und damit einen zuverlässigen, schnell arbeitenden Verkehrsdienst sicher. Es vermeidet einen der Verwendung des Funkwesens zum Schaden der Allgemeinheit nachteiligen Konkurrenzkampf, führt die erforderliche Verkehrsordnung und eine den berechtigten deutschen Wünschen Rechnung tragende Verkehrsverteilung herbei und sichert der deutschen Gesellschaft gleichen Anteil am südamerikanischen Funkdienst wie den anderen Gesellschaften.

Dieses Abkommen, das sich auch mit anderen Fragen, z. B. den Tarifen, technischen Angelegenheiten usw. befaßt, wird auch von Wert für die künftige Weltkonferenz sein. Sie hat schon mannigfache Vorläufer gehabt. Auf der europäischen „Eisenbahn-, Post- und Telegraphenkonferenz" in Paris im Juni 1920, an der Vertreter der meisten Länder Europas, außer Rußland, teilnahmen, wurde vereinbart, daß zwischen den Funkstellen aller europäischen Großstädte ein regelmäßiger Funkverkehr eingerichtet und die Festlegung des Wellenbereichs für diesen Verkehr, die Bestimmungen über den Verkehr zwischen den Landstationen, die Festsetzung der Tarife, die Regelung des Verhältnisses der drahtlosen zur Drahttelegraphie einer späteren großen Konferenz überlassen werden sollten.

Eine von Vertretern der fünf Verbündeten (Vereinigte Staaten von Amerika, England, Frankreich, Italien und Japan) in Washington 1920 abgehaltene Konferenz stellte einen Entwurf zu einem neuen Welttelegraphenvertrag fest, der die Vereinigung des Internationalen Telegraphenvertrags und des Internationalen Funkvertrags, d. h. die Gründung eines „Allgemeinen Vereins der elektrischen Verbindungen" vorsah. Außerdem enthält der Entwurf eine vollständige Neuordnung des funktelegraphischen Nachrichtenwesens einschließlich der Fernsprecherei, eine Regelung der Wellenverteilung, des Funkpeildienstes usw., schließlich eine Deutschland sehr benachteiligende Verteilung der Stimmen bei der Verhandlung (die fünf Hauptverbündeten erhalten je sechs, Holland und Portugal je drei, Belgien und Spanien je zwei und Deutschland nur eine).

Auf einer Zusammenkunft von amerikanischen, englischen, französischen, italienischen, japanischen, belgischen, schwedischen und norwegischen Funkfachleuten (Deutschland wurde nicht zugelassen) in Brüssel 1922 wurden unter Berücksichtigung des Washingtoner Entwurfs Fragen der Verbesserung des internationalen Funkverkehrs, besonders die Fragen der atmosphärischen Störungen, der Wellenverteilung für die Großstationen, vom wissenschaftlichen Standpunkte aus besprochen, ohne daß nennenswerte Fortschritte gegenüber den Beschlüssen in Paris 1920 erzielt wurden.

Infolge mannigfachen Einspruchs gegen den Washingtoner Vertragsentwurf scheint man neuerdings von der Verschmelzung des Telegraphen- und des Funkvertrags abzusehen und zunächst das Funkwesen — und zwar auf einer unter dem Schutze des Völkerbundes stattfindenden Konferenz — neu zu regeln. Ob dem die Vereinigten Staaten von Amerika, die bekanntlich nicht Mitglied des Völkerbundes sind, zustimmen werden, bleibt abzuwarten. Unerläßlich ist eine Konferenz, die frei von politischer Zielsetzung die Gleichberechtigung der Mitglieder des Welttelegraphenvereins gewährleistet. Nur dann kann sie die Voraussetzung dafür schaffen, daß dem mit seinen erstaunlichen Leistungen immer bedeutsamer werdenden Funkdienst freie Bahn für seine Entwicklung, vor allem auch der verschiedenen Arten seines neuesten Zweiges, des Rundfunks (Wirtschaftsrundfunk, Alleuropäischer Rundfunk, Weltwirtschaftsrundfunk), eröffnet wird.

Der deutsche Funkdienst mit dem Auslande wird hauptsächlich von der „Transradio, A.-G. für Überseeverkehr" und zwar über ihre Stationen Nauen und Eilvese wahrgenommen. Sie besitzt eine dreißigjährige Betriebserlaubnis vom Reiche. Zur Regelung des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten von Amerika besteht ein Verkehrsabkommen zwischen der Transradiogesellschaft und der Radio Corporation of America, das für einen glatten und sicheren Verkehrsabfluß die Voraussetzung schafft. Mit der Radio Corporation of America hat das Reichspostministerium einen Vertrag geschlossen, der nicht nur den Funkverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika auf längere Zeit hinaus sicherstellt, sondern auch den Durchgangsverkehr mit Mittelamerika, Südamerika und dem Fernen Osten ermöglicht. Ein langfristiger Betriebsvertrag zwischen der deutschen und der argentinischen Transradiogesellschaft regelt den Verkehr zwischen Deutschland und der nach dem Vorbild der deutschen Großfunkstelle Nauen in Monte Grande bei Buenos Aires gebauten Großfunkstelle.

Die Stationen Nauen und Eilvese der Transradiogesellschaft befördern auch täglich funktelegraphisch den „Transozeandienst", d. h. einen Pressedienst, der von der Transozean G. m. b. H. in Berlin zusammengestellt wird und eine Übersicht der wichtigsten internationalen, besonders Deutschland berücksichtigenden Nachrichten enthält. Ausländische Empfänger erhalten von der Transozean G. m. b. H. durch besondere Vereinbarung die Genehmigung zur Verwertung.

Den europäischen Funkdienst Deutschlands nimmt im wesentlichen die vom Reiche betriebene Hauptfunkstelle Königswusterhausen wahr. Sie sendet außerdem täglich funktelegraphisch einen europäischen Wirtschaftsrundfunk, den Europradiodienst, aus, der auf Grund besonderer Abkommen mit der die Nachrichten beschaffenden „Europradio G. m. b. H." Berlin, von Österreich, Schweden und Norwegen aufgenommen wird. Der Europradiodienst ist der erste Dienst dieser Art in Europa.

Außerdem verdient Erwähnung der deutsche Weltpresserundfunk, bei dem täglich von Nauen und Eilvese mit etwa 1500 deutschen, englischen oder spanischen Wörtern Pressenachrichten, die die „Transozean G. m. b. H." zusammenstellt, für Europa und Übersee funktelegraphisch verbreitet werden. Jeder Weltreisende erhält auf einem Ozeandampfer, welchen Teil des Weltmeeres er auch durchfahren möge, jeden Tag eine neue Zeitung. Auch in den fernsten Zentren der Welt, sei es in Nord- oder Südamerika, in Asien oder Australien, lauscht man regelmäßig diesem deutschen Rundfunk, der politisch und wirtschaftlich von Bedeutung ist. Außerdem wird ein Runddienst in holländischer Sprache von der „Radio Holland" von Nauen aus an holländische Schiffsstationen gesandt, der besonders die in der Nähe von Niederländisch-Indien oder im Indischen Ozean kreuzenden Schiffe versorgt.

Der innerdeutsche „Presserundfunk" befördert Nachrichten des Wolffschen Telegraphenbureaus, des Vereins deutscher Zeitungsverleger und der Telegraphen-Union. Der „Wirtschafts- und Industrierundspruch" verbreitet drahtlos telephonisch Börsenkurse der großen Welthandelsplätze sowie Weltmarktpreise, die von der „Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H." zusammengestellt und unmitelbar von deren Geschäftsräumen in Berlin über einen Telephoniesender in Königswusterhausen den Empfangsapparaten in den Räumen der Bezieher übermittelt werden. Bezieher sind besonders Banken, Geschäftshäuser, Industrielle, landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsgenossenschaften, Mühlen usw. Übermittelt werden augenblicklich Devisenmeldungen der wichtigsten Börsen, Effektenmeldungen der Berliner, der Wiener und der Pariser Börse und Notierungen der verschiedensten Warenbörsen. Die Schnelligkeit, mit der der Rundfunk heute schon arbeitet, ersieht man daraus, daß z. B. die New Yorker und die Londoner Devisenmeldungen schon etwa 10—15 Minuten nach Feststellung in New York und London und die Berliner Meldungen unmittelbar nach Feststellung in den Händen der Bezieher sind.

Wie aus diesen Ausführungen hervorgeht, befaßt sich die Reichstelegraphenverwaltung lediglich mit der Beförderung, nicht aber mit der Zusammenstellung der Nachrichten; diese überläßt sie privaten Gesellschaften.

Auf derselben Grundlage ist der vor kurzem eingerichtete Unterhaltungsrundfunk organisiert worden. Für diesen sind Sendegesellschaften gegründet worden, die ihre von der Reichstelegraphenverwaltung zur Verfügung gestellten Sender mit musikalischen Darbietungen, Pressenachrichten, Vorträgen usw. speisen. Die Aufnahmeapparate für diesen Unterhaltungsrundfunk befinden sich wie bei dem Wirtschafts- und Industrierundspruch bei den Empfängern. Nach der Verordnung des Reichspräsidenten „zum Schutze des Funkverkehrs" vom 8. März 1924 dürfen „Sendeeinrichtungen und Empfangseinrichtungen jeder Art, die auf elektrischem Wege ohne Verbindungsleitungen oder mit elektrischen, an einem Leiter geführten Schwingungen übermitteln oder empfangen (Funkanlagen), nur mit Genehmigung der Reichstelegraphenverwaltung betrieben werden". Damit ist der Entwicklung des mächtig aufkommenden Rundfunks in Deutschland freie Bahn eröffnet worden, ohne daß Rückschläge und starke Mängel in der Organisation, wie sie im Auslande verschiedentlich infolge anderer Regelung aufgetreten sind, zu befürchten sind. Die in den Vereinigten Staaten von Amerika herrschende völlige Freiheit des Empfangs z. B. hat sich bitter gerächt. Über 50 % der Sendestationen sind bereits wieder eingegangen, und man sieht sich genötigt, irgendwie eine staatliche Regelung vorzunehmen. Man hat dort verkannt, daß bei der Eigenart der Funktechnik ein Nebeneinanderarbeiten vieler Sender nur unter zentraler Betriebsleitung technisch und wirtschaftlich möglich ist.

Von den deutschen Funkdiensten seien noch einige erwähnt. Dem Reichsfunkverkehr dient das nach dem Kriege entstandene Reichsfunknetz. Ursprünglich war es zur Ergänzung und Entlastung des durch den Krieg heruntergewirtschafteten Telegraphennetzes bestimmt. Diese ersten weit gesteckten Ziele mußten aber infolge der schlechten Finanzlage des Reiches aufgegeben werden. Das Netz besteht zurzeit aus einer Anzahl von Verkehrsfunkstellen, die von der Reichstelegraphenverwaltung betrieben werden, und zwar in Berlin, Bremen, Breslau, Darmstadt, Dresden, Elbing, Erfurt, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Königsberg, Konstanz, Leipzig, Liegnitz, München, Nürnberg, Oppeln, Stettin und Stuttgart. Dieses Inlandfunknetz ist technisch mehr und mehr vervollkommnet worden und arbeitet mit Gegensprechbetrieb, bei dem die beiden im Verkehr miteinander stehenden Funkstellen gleichzeitig senden und empfangen, und mit Schnelltelegraphenapparaten. Daher ist sein Verkehr gestiegen; er betrug im Jahre 1923: 802 948 Telegramme, darunter 93 933 Blitzfunktelegramme. Von Wichtigkeit ist dieses Reichsfunknetz noch dadurch, daß es den unmittelbaren Austausch der drahtlosen Auslandstelegramme mit Transradiobetriebszentralen in Berlin und Hamburg herbeiführt; es besteht also eine enge Betriebseinheit nicht nur zwischen den deutschen Auslandsfunklinien und dem innerdeutschen Drahtnetz, sondern auch zwischen jenen und den Linien des Reichsfunknetzes.

Auch das Problem, einen drahtlosen Fernsprechverkehr von und nach fahrenden Eisenbahnzügen zu ermöglichen, ist, wie aus Vorführungen im Rahmen des Eisenbahnkongresses, der vor kurzem in Berlin tagte, hervorging, deutscherseits durch eine kombinierte drahtlose und Hochfrequenz-Leitungstelephonie technisch gelöst worden. Sobald die verkehrsorganisatorische Seite der Angelegenheit erledigt und der Fernsprechbetrieb auf gewissen Strecken des deutschen Eisenbahnnetzes aufgenommen sein wird, kann man sich durch sein Fernsprechamt über die die Zugstation anrufende Gegenstation mit dem an das Zugtelephon heranzurufenden Fahrgast verbinden lassen. In ähnlicher Weise kann umgekehrt der Fahrgast mit einem Ortsfernsprechteilnehmer in Verbindung treten. Auch zwischen zwei fahrenden Eisenbahnzügen ist dann der drahtlose Fernsprechverkehr möglich. Noch in anderer Beziehung wird neuerdings der Rundfunk im Eisenbahnbetrieb verwendet. Die Allgemeinheit angehende und besonders eilige Verbreitung benötigende Mitteilungen (Fahrplanänderungen, Einlegen von Sonderzügen, Tarifänderungen usw.) werden durch Vereinbarung zwischen einer Reichsbahndirektion und der zuständigen Rundfunksendegesellschaft durch den Rundfunksender veröffentlicht.

Der große Zukunftsmöglichkeiten erhoffende Luftfahrzeugverkehr wäre nicht durchzuführen ohne Verwertung des eine ständige Verbindung zwischen dem Luftfahrzeug und dem Lande, Schiffen und anderen Luftfahrzeugen herbeiführenden Funkdienstes. Während des herrlichen Atlantikfluges des „Amerika-Zeppelins" konnte dank einer sorgfältig durchgearbeiteten Organisation die von der deutschen Telefunken-Gesellschaft für drahtlose Telegraphie gelieferte Bordfunkanlage ständig Verkehr für den Telegrammaustausch, für den Wetterdienst, für den Peildienst (zur Nachprüfung des jeweiligen Standortes) unterhalten und sogar für die Aufnahme des Unterhaltungsrundfunks durch die Fahrgäste war zu der in Frage kommenden Zeit gesorgt worden.

Die dargelegten, schon heute die Erde umfassenden organisatorischen Grundlagen und ihr ständiger Ausbau nach innen und nach außen sind nötig, wenn das Funkwesen jene Bedeutung erlangen soll, die ihm in Wirtschaft, Politik, Kultur und sozialem Leben zukommt. Hier sei noch auf die wirtschaftlichen Wirkungen kurz eingegangen.

Telegraph und Fernsprecher gehören zu den Hauptadern, durch die das Wirtschaftsleben pulsiert. Handel, Gewerbe und Industrie, die Regelung der Volksernährung, der Dienst der Behörden und der Presse, die Verkehrsunternehmungen, der Wettervorhersagedienst, der Rettungsdienst bei Sturm, Hochwasser, Krankheit und Unglücksfällen verlangen einen zuverlässigen und reibungslos arbeitenden Nachrichtendienst. Für die ausländischen Beziehungen eines Volkes haben die Nachrichtenmittel erhöhte Bedeutung, sie sind die Nerven der Weltwirtschaft. Sie sind ein wichtiges Bindeglied mit dem Ausland, zum Weltmarkt, auf den namentlich das deutsche Volk zur Erlangung der nötigsten Rohstoffe und zum Absatz seiner Erzeugnisse lebensnotwendig angewiesen ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Rundfunks wird dadurch veranlaßt, daß er bei entsprechender technischer Vollkommenheit, deren Erlangung nur eine Frage der Zeit ist, die schnellste und billigste Beförderung herbeiführt, weil im Augenblicke des Sendens die Nachrichten an alle bereitstehenden Empfangsstellen gelangen und, abgesehen von den fortfallenden Ausgaben für Herstellung und Erhaltung der Drahtleitungen, nicht für jede Empfangsstelle ein Sendbeamter, sondern für alle Empfangsstellen nur einer erforderlich ist. So vernichtet der Rundfunk für die Verbreitung der menschlichen Gedanken buchstäblich die Entfernungen, weil z. B. die Preise von Baumwolle, Metallen, Getreide, Kautschuk, die Devisenkurse usw. an der New Yorker Börse sofort beim Schluß hinausgefunkt und im gleichen Augenblick an den Handelsplätzen der ganzen Welt bekannt werden können.

Aber nicht nur schnell und billig arbeitet der Rundfunk, sondern erfüllt auch durch die theoretisch unbegrenzte Zahl von Empfangsstellen die Forderung der Massenbewältigung, die an ein neuzeitliches Verkehrsmittel gestellt werden muß, wenn es zu einem unentbehrlichen Werkzeug im Wirtschaftsverkehr werden will. In der Tat verspricht der Rundfunk im Nachrichtenverkehr das zu werden, was die vollkommensten Massenerzeugungsmaschinen in der Güterherstellung geworden sind. Vielleicht liegen hierin auch die fundamentalen Unterschiede zwischen Kabel- und Funkverkehr und Fingerzeige für die naturbedingte Abgrenzung ihrer Tätigkeitsfelder: den Linienverkehr vermittelt das Kabel und nur zur Ergänzung das Funkwesen, während dessen eigentliche Hauptdomäne, auf der seine gigantische Kraft als schnellster und billigster Bewältiger der (schon vorhandenen oder latenten und von ihm frei zu machenden) Massen des Nachrichtenverkehrs voll zur Entfaltung

kommen kann, der Rundfunk für die Volks- und für die Weltwirtschaft wird.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Funkwesens und im besonderen des Rundfunks kennzeichnet sich für Gütererstellung und -verbrauch zunächst durch die Senkung der Preise, weil es den Wirtschaftenden die ständige Möglichkeit bietet, sich über die Marktverhältnisse im eigenen Lande und auf der ganzen Welt unterrichtet zu halten. Dadurch wird der Markt vergrößert, bei gleichbleibenden Verhältnissen von Angebot und Nachfrage eine Senkung des Preises der Rohprodukte, die von einer Stelle und zu einer Zeit, wo sie am wohlfeilsten sind, bezogen werden können, herbeigeführt. Verbilligend wirkt auch der Wegfall des persönlichen Verkehrs. Der Rundfunk wird zur Erhaltung wirtschaftlicher Güter beitragen; bei Erdbeben und sonstigen Naturereignissen, bei Hungersnöten können durch den in die fernsten Teile der Welt mit Blitzesschnelle dringenden Rundfunkhilferuf schnelle und wirksame Gegenmaßregeln ergriffen, materielle Unterstützung geleistet, Schiffssendungen mit Getreide und sonstigen Nahrungsmitteln, Kleidungsstücken usw. von überall her herangeholt werden. Durch den mit Hilfe der Funktelegraphie organisierten Wetternachrichtendienst über See, der dem ganzen Wirtschaftsleben zum Segen gereicht, den Sturmwarnungsdienst, der für die Schiffahrt unschätzbare Dienste leistet, durch das Vorbeugen drohender Gefahren werden wirtschaftliche Güter erhalten.

Durch die erreichte Erweiterung des Absatzgebietes der Güter und die damit verbundene Steigerung der Nachfrage wird eine Belebung der Produktion hervorgerufen. Latenter Verkehr wird frei, damit eine verkehrschaffende Wirkung der Verkehrsmittel und damit eine Produktionssteigerung ausgelöst werden. Eine Produktionsförderung erfolgt auch dadurch, daß die allgemeinen Kenntnisse von den Vorrats- und Bedarfsverhältnissen jedes Marktes dem Produzenten ermöglichen, seine Produktion auf die ihm am vorteilhaftesten erscheinenden Güter hinzulenken.

Daß der deutsche „Wirtschafts- und Industrierundspruch" produktionsbefruchtend wirken kann, ist von sachverständigen Vertretern aus den Kreisen der Handelswelt, der Banken und der Industrie sowie der zuständigen amtlichen Stellen anerkannt worden. Durch die schnelle Unterrichtung aller Kreise, auch in der Provinz, wird, abgesehen von der Beseitigung ungesunder Spekulationen und der Erzielung eines ruhigeren Geschäfts, abgesehen auch von den Vorteilen für die Güterverbraucher, die Produktion belebt. Für diese günstige Wirkung des Rundfunks führte Staatssekretär Dr. Bredow in einem Vortrag in der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft E. V. zwei Beispiele an: Im Sommer 1920 überschwemmten die seit Kriegsschluß in Bremen ansässigen nordamerikanischen Baumwollfirmen den deutschen Markt mit Baumwollangeboten auf Grund der New Yorker Notierungen, längst bevor die Bremer und Hamburger Baumwollhändler hierzu in der Lage waren. Der deutsche Baumwollkonsument befand sich vollständig in den Händen dieser Firmen. Das ist durch den Rundfunk anders geworden. Ferner: Vor Einführung des erwähnten Wirtschaftsrundfunks erhielten Berliner, ganz besonders aber die Kölner Banken bei größeren Schwankungen auf dem Devisenmarkte vereinzelt die entsprechenden Mitteilungen aus Paris, Amsterdam und Kopenhagen. Bei den Schwierigkeiten im Fernsprechverkehr waren es stets nur einzelne Firmen, die auf diese Weise derartige Kenntnisse erlangten; sie waren so in der Lage, sich zum Nachteile der deutschen Gesamtheit Vorteile zu verschaffen. Der Rundfunk hat hierin Wandel geschaffen.

Der Rundfunk schafft durch diese Produktionsförderung unmittelbar neue Verdienstmöglichkeiten. Auch unmittelbar, durch die Herstellung und den Betrieb der für den Rundfunkdienst erforderlichen Apparate und Einrichtungen wirkt er produktionssteigernd. Wie vor kurzem der bekannte deutsche Vorkämpfer für das Funkwesen, der Chefingenieur der Telefunkengesellschaft, Graf Arco, unter Hinweis auf das Ausland hervorhob, wird diese Wirkung sehr fühlbar sein, namentlich wenn die noch in den Anfängen steckende Organisation der Bedeutung des neuen Nachrichtendienstes entsprechend, wie zu erwarten, ausgebaut sein wird.

Unser Maschinenzeitalter hat eine räumliche Veränderung im Standort der landwirtschaftlichen, gewerblichen und händlerischen Unternehmungen und der Menschen überhaupt und schließlich eine wachsende geographische und sonstige Arbeitsteilung, und zwar innerhalb der Volkswirtschaft, sowie eine internationale und interkontinentale Arbeitsteilung und endlich damit den Übergang von der früheren lokalisierten Wirtschaft zur Weltwirtschaft, d. h. zum internationalen Austausch von Massengütern und zu der darauf beruhenden geographischen Produktionsteilung herbeigeführt. Auch diese Wirkung wird der Rundfunk an seinem Teile verschärfen. Auch die Seekabel und Überlandtelegraphen sind nicht in der Lage, das unerläßliche Zusammenarbeiten der einzelnen Teile des sich trotz aller politischen Rückschläge mehr und mehr vervollkommnenden Gebildes der Weltwirtschaft ausreichend herbeizuführen. Der Rundfunk stellt als bedeutsame Verbesserung des Drahttelegraphen gleichsam in seiner Vollendung das nötige Nervensystem dar, dessen die Volkswirtschaft und vor allem auch der vielgestaltige feingegliederte Organismus der Weltwirtschaft bedarf.

Die ständige Vermittlung der Marktverhältnisse aus der ganzen Welt überallhin führt zu einer leichteren Berechenbarkeit der Preise. Der Fabrikant und Händler kann besser und rascher kalkulieren und die sich auf die Irrtümer anderer stützende, volkswirtschaftlich schädliche Spekulation ausschalten. Gerade für die im Weltwirtschaftsverkehr in Betracht kommenden weiten Entfernungen zwischen Erzeugungs- und Verbrauchsgebieten würden ohne die durch den Welttelegraphen herbeigeführte und durch den Rundfunk vervollkommnete Verbindung leicht Irrtümer über das Verhältnis von Bedarf und Vorrat eintreten, was wirtschaftlich und sittlich von Nachteil ist. Der Landwirt erhält durch den Rundfunk in schnellster Weise die Getreide-, Saat- und Düngerpreise und kann sie als Grundlage für seine Käufe und Verkäufe benutzen.

Preisausgleichend — und zwar nicht nur innerhalb einer Volkswirtschaft, sondern auf dem Weltmarkte — wirkt der Rundfunk, weil er sofort aus Gebieten verstärkte Nachfrage und hohe Preise oder aus anderen Gebieten überflüssiges Angebot und billige Preise meldet.

Wie die übrigen Nachrichtenmittel wird auch das Funkwesen den Handel erheblich beeinflussen. Förderung, Verbilligung des Handels. Verringerung des Risikos werden herbeigeführt. Dabei ist der Rundfunk weit entfernt, etwa nun den ganzen, den Gesetzen der Arbeitsteilung in der Wirtschaft folgenden Handel zu erschüttern. Dieser ist, da er durch seine geschickte Organisation, seine Warenläger, seine von ihm aufgespürten vorteilhaftesten Bezugsquellen die Waren verbilligt und Arbeitsmöglichkeiten schafft, ein unentbehrliches Glied im Produktionsprozeß und wird durch den Rundfunk in seiner Tätigkeit unterstützt und gefördert.

Auch auf den Börsenverkehr wird das Funkwesen einwirken. Der Rundfunk wird die durch die Welttelegraphie in der Börsentechnik entstandene Umgestaltung des Handels fortsetzen. Die volkswirtschaftlich gesunde Spekulation erhält durch die erzielte Sicherheit in der Preisberechnung, im Urteil über die Verhältnisse von Angebot und Nachfrage und sonstiger Marktvorgänge, die Verringerung des Planlosen und Willkürlichen starke Anreize. Bei den Arbitragegeschäften wird der Rundfunk, der hier wie auch auf anderen Gebieten den Drahtdienst keineswegs ersetzen wird, seine Vorteile durch Schnelligkeit und Billigkeit zu erhöhen vermögen.

Auch die Schnelligkeit in der Übermittlung von wichtigen Vorgängen, wie Jahresabschlüssen von Aktiengesellschaften,

Dividendenfestsetzung, Kapitalvermehrung oder -zusammenlegung, hat Vorteile für den Börsenverkehr und belebt ihn; bisher wurden solche Nachrichten meist nicht telegraphisch befördert, während der auf Massenbewältigung gerichtete Rundfunk schnellste Beförderung ermöglicht.

Bei geschickter Verwendung wird der Rundfunk auch für das Reklamewesen beachtenswerte Wirkungen herbeiführen.

Mittelbar kommen der Wirtschaft auch die naheliegenden Wirkungen des Rundfunks auf die Schiffahrt: Sicherheitserhöhung, Fahrtverkürzung, bessere Ausnutzung des Frachtratenmarktes, vorteilhaftere Kohlenbeschaffung, planvolleres Arbeiten bei der Fischerei usw. zugute.

Der Rundfunk wird, wie die Ausführungen dartun, vielfach die bisherigen Aufgaben der Zeitungen übernehmen und deren Leistungen vervollkommnen, weil er die Nachricht bis ins Haus der Wirtschaftenden mit größter Geschwindigkeit, vielfach lange vor der Zeitung bringt. So wird der Bauer auf seiner abgelegenen Scholle, der Farmer auf seiner versteckten Farm, der Fabrikant in der Provinz, der Händler auf dem Lande gleich schnell mit Nachrichten aus der ganzen Welt bedient, wie bisher nur der Groß- oder Hauptstädter. Bevorzugung einzelner wird hierdurch zugunsten einer weit größeren Anzahl von Personen ausgeschaltet; denn je schwerfälliger der Nachrichtenapparat ist, um so kleiner ist die Zahl der daraus Vorteil Erlangenden. Der Rundfunk wirkt in noch höherem Maße ausgleichend als die Presse. Die Bedeutung der Presse als eines Mittels zur Schaffung gleicher Vorbedingungen für alle Wirtschaftenden wird also, ohne daß sie in ihrer heutigen Form dadurch etwa ersetzt wird, potenziert, ihre Tätigkeit wird extensiv und intensiv als Nachrichtenverbreiterin erweitert.

Im ganzen wird sich durch den Rundfunk im 20. Jahrhundert für die Nachrichtenverbreitung ein Dienst herausentwickeln, von dem gleich gewaltige Leistungen und Wirkungen in wirtschaftlicher (und natürlich auch politischer, kultureller und sozialer) Hinsicht zu erhoffen sind, als sie durch das Zeitungswesen im 19. Jahrhundert entstanden sind.

Der Durchfrachtverkehr.

Von **Dr. H. Botsch**, Hamburg.

Unter Durchfrachtverkehr versteht man die Zusammenziehung der durch die einzelnen Frachtführer auf den Teilstrecken getrennten Beförderungsakte zu einem einheitlich geleiteten und möglichst auch summarisch tarifierten Gesamttransport unter planmäßigem Zusammenwirken aller beteiligten Verkehrszweige und unter Ausschaltung der Zwischenspedition als selbständiger Erwerbstätigkeit. Umschlag von Verkehrsgebiet zu Verkehrsgebiet, die sammelnde und verteilende Funktion, kurz jede Phase, die das Gut auf seinem Transport durchläuft, wird durch eine leitende Hand bewegt, sei es, daß ein Großbetrieb des Verkehrsgewerbes, sei es, daß die Verbindung der Teilstrecken durch dauernde vertragliche Abmachungen zwischen verschiedenartigen Betrieben unter maßgebender Leitung des einen oder anderen gesichert ist.

Der Durchfrachtverkehr ist die letzte Erscheinung einer weltumfassenden Organisation, deren Sinn als die Annäherung von Produzent und Konsument zu bezeichnen ist. Die Ausschaltung möglichst vieler Zwischenglieder zwischen diesen beiden Gruppen ist einer der hauptsächlichsten Erkenntnisse, die aus der Entwicklung des Überseehandels im letzten Jahrhundert zu gewinnen sind. Begonnen hat diese Tendenz auf dem eigentlichen Gebiet des Warenhandels. Hier war es besonders das Erstarken der jungen Kolonialländer, die sich mehr und mehr imstande fühlten, Ein- und Ausfuhr selbst in die Hand zu nehmen. Von der Späre der Produktion her bildete ferner die Ansammlung des Kapitals den Anreiz und die Möglichkeit, die Zwischenglieder des Handels auszuschalten und selbst die Risiken des Weltmarktes auf sich zu nehmen. So ging die Entwicklung ihren Gang, bis schließlich zwischen Verbraucher und Erzeuger nur noch die verschiedenen Berufsgruppen des Verkehrsgewerbes stehen: Binnenspediteur, Eisenbahn, Binnenschiffahrt, Seehafenspediteur, Reederei. Aber auch hier machte die Verminderung der Zwischenhändler nicht Halt. Beförderung und Umschlag in eine Hand zu nehmen, lag sehr nahe, und der nächste Schritt war dann die Zusammenfassung der verschiedenen Etappen des Beförderungsaktes. Fortschreitende Verlegung des Überseehandels in das Binnenland drängte dem einen oder anderen Frachtführer den Gedanken auf, gleich am Ausgangspunkt das Gut in die Hände zu bekommen und sich die Verfügung über seinen Weg bis zum Empfänger geben zu lassen. Diesem Bestreben kam der Wunsch des Absenders entgegen, nur mit einem Frachtführer rechnen zu müssen, der ihm für alle Manipulationen und Etappen der Beförderung verantwortlich war. Zur Übernahme des so entstehenden Durchfrachtverkehrs war der Binnenspediteur in gleichem Maße in der Lage wie der Hafenspediteur oder die Reederei. Vorbedingung war nur enge Fühlungnahme mit dem Absender oder dem Empfänger, je nachdem der eine oder andere über die Beförderung verfügte oder sie bezahlte. Abmachungen mit den beteiligten Unternehmungen des Umschlags und Weitertransports mußten den ein Gut in Durchfracht übernehmenden Betrieben das ersetzen, was sie nicht selbst in sich vereinigten. Die Seehafenspedition ging durch Niederlassung oder auf dem Weg des Vertrags ins Inland, die Binnenspedition in den Seehafen, die Reederei endlich fing an, Güter zur Seebeförderung bereits beim Absender durch Agenten anzunehmen. Wer auch immer von den Frachtführern den Durchfrachtverkehr an sich ziehen mag, in keinem Falle ist damit gesagt, daß die Tätigkeit der anderen dadurch verschwindet oder auch nur in ihrer Beziehung zum Gesamtbeförderungsakt organisch umgestaltet wird.

Überall, wo eine Organisation des Durchfrachtverkehrs beobachtet wird, ist festzustellen, daß sie nicht aus Wettbewerbsgründen etwa mit der Berufsspedition entstand. Reedereien wie Maklerfirmen, die vornehmlich dazu imstande sind, legen vielmehr den größten Wert auf gute Beziehungen zur Berufsspedition, die ihnen die Ladung zuführt. Den Anstoß geben vielmehr die Verschiebungen in den internationalen Handelsbeziehungen: Seeplätze, deren Einfuhr vordem über große Umschlagsstellen aus zweiter Hand floß, schaffen sich einen Handel, der mit den Produktionsländern selbst in Verbindung tritt; für die natürliche Förderung einer direkten überseeischen Bedienung fehlt vorerst noch die Dichte des Verkehrs, und so wird aus dem bisher gebrochenen Verkehr unter Beibehaltung des Weges ein Durchfrachtverkehr, wie ihn der selbständige Handel kleinerer Hafenstädte zur häufigen und regelmäßigen Versorgung braucht. Für den Handel großer Verkehrspunkte bedeutet diese Entwicklung Verlust an Absatzgebieten. Für die große Linienreederei kann nur Ausbau eines so notwendig gewordenen Durchfrachtverkehrs Lebensfrage werden, wenn sie die direkte Verbindung eines bisher indirekt bedienten Hafens mit Übersee und damit eine Konkurrenzierung ihrer eigenen Linien vermeiden will. Hier ist auch der Weg gezeigt, auf dem der Durchfrachtverkehr sich selbst überwinden kann. Der Handel nach in Durchfracht bedienten Plätzen kann sich im Laufe der Zeit zu einer solchen Höhe entwickeln, daß es lohnt, Erzeugung und Verbrauch überseeisch direkt zu verbinden. Für diesen Augenblick wird die große Reederei, die Haupt- und Nebenlinien vordem zur Zusammenarbeit brachte, das beste Gefühl haben und rechtzeitig bestrebt

sein, die direkte Bedienung selbst zu vermitteln; es sei in diesem Zusammenhang nur an den ursprünglich über Hamburg laufenden Verkehr Nordamerika-Levante erinnert, der allmählich so dicht floß, daß die betreffende Hamburger Großreederei selbst Ausgang und Endpunkt direkt verband. Was den Durchfrachtverkehr im vereinigten See- und Landweg anbelangt, so ist es neuerdings mehr und mehr der inländische Verfrachter, der sich am längsten noch eng an die ihm näherstehenden Berufsspediteure gehalten hat, der aber nun in dem Ineinandergreifen der Beförderungswege und Beförderungsmittel und ihrer einheitlichen zusammengefaßten Preisstellung eine große Erleichterung für seine überseeischen Beziehungen erkannt hat.

Die Organisation des Durchfrachtverkehrs ist denkbar verschieden. Ihn leitend zu beherrschen sind jedoch nur Betriebe berufen, deren Beziehungen über den ganzen Erdball reichen. Die große Linienreederei, deren Netz aus Haupt- und Nebenlinien besteht, die im Besitz eines eigenen Seeleichter- und Schlepperdienstes und der erforderlichen Umschlagseinrichtungen am Land ist, die sich eine Binnenschiffahrtsgesellschaft anzugliedern vermochte oder die gleichzeitig wie in Amerika Eisenbahngesellschaft, scheint dazu vor allem berufen, wenn sie Lücken ihres Betriebes geschickt durch vertragliche Abmachungen mit Speditionsbetrieben und änderen ihr nicht eigenen Transportunternehmungen schließt. Wo Initiative und führende Leitung eines Großbetriebes zunächst fehlen, ergibt das eigene Geschäftsinteresse der verschiedenen Transportunternehmungen den Anstoß zum Zusammenschluß, um gemeinsam den Durchfrachtverkehr auszubauen. Vor allem sind es die feineren Adern des Verkehrs, die Güter sammelnden und verteilenden Zweiglinien, die ihren eigenen Verkehr durch Anschluß an die Hauptlinien zu befruchten suchen. Wo der Durchfrachtverkehr auf Hauptlinien sich entwickelt, wenn also zum Beispiel englische Reedereien deutsches Gut nach Südamerika durch ihre Agenten über England in Durchfracht nehmen, deutsche Reedereien englisches Gut nach Übersee über Hamburg ziehen, ist dieser eine Folge des freien Wettbewerbes auf dem Frachtenmarkt. Die Einrichtung eines Durchfrachtverkehrs kann sich aber auch einmal durch die Anziehungskraft großer Seeplätze ergeben, die bewirkt, daß Güter, trotzdem ihnen die unmittelbare Verschiffung offen steht, den Weg über besser bediente Handelsplätze nehmen, zumal, wenn dieser Verkehr sich als gebrochener Verkehr bereits seit langem eingespielt hat. Dann aber können alte Seeplätze, die lange Jahre Vermittler des Warenaustausches gewesen sind, sich plötzlich vor die Tatsache gestellt sehen, daß die von ihnen versorgten Gebiete in unmittelbare Verbindung miteinander treten, und diesem Beiseitegeschobenwerden vermögen sie nur durch eine gute Organisation des Durchfrachtverkehrs zu begegnen. Der von New York über Hamburg nach den Baltischen Ländern gehende Verkehr ist größtenteils im Sinn dieser beiden Ursachen zu werten, während der vom Rhein über Hamburg nach Übersee gehende eine Wettbewerbserscheinung zwischen deutschen und Westhäfen ist.

Die Vorteile, die der Durchfrachtverkehr bei fehlender unmittelbarer Verschiffungsgelegenheit dem Handel bietet, sind in die Augen springend; sie liegen vor allem in der genauen und vereinfachten Berechnung der Gesamttransportspesen, dann aber auch in einer Verbilligung der Beförderung, selbst dann, wenn Ermäßigungen nicht gewährt werden. Denn es liegt auf der Hand, daß alle Manipulationen des Umschlags von dem Transportführer am wirtschaftlichsten gestaltet und am billigsten in Rechnung gestellt werden können, bei dem sie an den Umschlagsplätzen sich zur Massenleistung zusammenballen. Diese Vorzüge erweitern sich, wenn die Versicherungstechnik sich dieser Verkehrsgestaltung anpaßt, indem sie die Ladung auf Policen nimmt, die das Gesamtrisiko vom ersten Absender bis zum Empfänger, alle Etappen des Transportes und der Umladung einbegreift oder wenn gar das Durchfrachtenunternehmen die Gesamtversicherung auf ihre laufende Police nimmt.

Die Technik des Durchfrachtverkehrs ist so verschieden, wie es alle Formen der Wirtschaft sein müssen, die der freien Vereinbarung entspringen und die unter dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit sich dem Wechsel der Verhältnisse anpassen. Sie hängt aber von der Art der beteiligten Beförderungsmittel und von der Art der Organisationen und dem Umfang des Verkehrsbetriebes ab, der dem Absender gegenüber als Gesamttransportführer auftritt. Es läßt sich hier eine solche Fülle von Kombinationen denken, daß höchstens bestimmte markante Fälle herausgegriffen werden können, wie zum Beispiel die Güterannahme durch Agenten amerikanischer Eisenbahngesellschaften im deutschen Binnenland, die Übernahme von nach Deutschland bestimmten Sendungen in Amerika durch Vertreter internationaler Speditionskonzerne oder die Annahme in Durchfracht durch Eisenbahn und Flußschiffahrtsgesellschaften als Transportführer über die erste Etappe. So wenig sich den wechselnden Formen dieses Verkehrs ein fester Rahmen geben läßt, so wenig einheitlich ist auch seine urkundenmäßige Behandlung. Teils sind die Gebräuche des gebrochenen Verkehrs üblich, d. h. man stellt streckenweise sogenannte Lokalkonnossemente aus, teils verwendet man selbst bei binnenländischen Verkehrsmitteln Durchfrachtenkonnossemente, fügt aber für den Seetransport noch besondere Seekonnossemente als Nebenkonnossemente bei, und schließlich begnügt man sich für den ganzen Weg mit einer Gesamturkunde, dem eigentlichen und von jedem Durchfrachtverkehr zu erstrebenden Durchfrachtkonnossement. Wo es sich um eine Vielheit von Transportführern handelt, besteht leider hemmend nur zu oft die Schwierigkeit, daß die verschiedenen Beförderungsbedingungen der Teilverfrachter, auf denen deren Haftpflicht beruht, nicht auf eine gemeinsame Norm zu bringen sind, und daß deshalb jeder einzelne Transportführer die Ausstellung eigener Konnossemente vorzieht, eine Handhabung, die im Verhältnis der Frachtführer untereinander bei Ladungsmankos außerdem die Feststellung der in Betracht kommenden Transportstrecken erleichtert.

Die Eigenart des Durchfrachtverkehrs fordert für seine glatte Abwicklung ungestörte internationale Beziehungen, große Rechtssicherheit, beständige Frachtverhältnisse in allen Teilen der Erde und ein gegenseitiges Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit der beteiligten Betriebe. Diese Grundlagen waren vor dem Krieg voll gegeben, und so kam es, daß der Durchfrachtverkehr die gesamte Seegroßschiffahrt beherrscht hatte. Der Abbruch aller wirtschaftlichen Beziehungen hat auch diese Bande jäh zerrissen und nur langsam kam das feine Räderwerk wieder in Gang, das die Güter nach einheitlichem, planvoll zusammenfassendem Willen aus den feinsten Adern des Verkehrsnetzes zusammenholt und über die große Straße des Weltverkehrs dem entlegensten Konsum zuführt.

Der vollendete Ausbau vor allem in tariflicher Hinsicht, wie er vor dem Krieg zum Beispiel im Levante- und Ostafrikaverkehr erreicht war, fehlt heute noch, denn dazu gehört eine Beständigkeit der wirtschaftlichen Lage, von der wir bisher weit entfernt sind. Das Bestreben, den Beförderungsakt eines Gutes möglichst in nur eine sichere Hand zu legen und dem Absender das ihm meist ferner stehende verwickelte internationale Beförderungsgeschäft denkbar zu vereinfachen, wird wieder zu den alten Formen hindrängen, und wir stehen vielleicht erst an den Anfängen ihrer Organisation, die im Großverkehr allen Gliedern der Beförderung ihre Funktion als selbständige Transportführer nimmt und sie nur als Teile des Gesamtbeförderungsaktes anerkennt. Dem Kaufmann aber ist damit heute schon ein Werkzeug überseeischer Warenbewegung gegeben, dessen Möglichkeiten er ob seiner vereinfachenden und verbilligenden Tendenz bei jeder Gelegenheit benutzen sollte.

Das Verkehrsmuseum der Technischen Hochschule zu Karlsruhe i. B.

Von Geheimem Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. **Courtin**, Karlsruhe.

Mit einer schlichten Feier ist am 11. Oktober das Verkehrsmuseum der Technischen Hochschule Fridericiana zu Karlsruhe in Anwesenheit einer großen Zahl von Vertretern der daselbst ansässigen Reichs-, Landes- und städtischen Behörden sowie sonstiger Körperschaften und Ehrengäste der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Nachdem der Rektor der Technischen Hochschule, Professor Dr. h. c. Caesar, die Eingeladenen begrüßt und das Museum in Eigentum und Pflege der Fridericiana übernommen hatte, machte der geistige Schöpfer und derzeitige Leiter der Sammlung, Professor der Ingenieurwissenschaften, Dr.-Ing. Ammann eingehende Ausführungen über den Werdegang, die Zusammensetzung, Bedeutung und Ziele des Museums, wobei er mit Worten warmen Dankes aller der Behörden, Körperschaften, Firmen und Persönlichkeiten gedachte, die sich durch Schenkungen und Stiftungen um das Zustandekommen der Sammlung verdient gemacht haben. Hierauf folgten einige nähere Erläuterungen durch den Verfasser dieser Mitteilung sowie die Herren Oberbaurat Cassinone und Dr.-Ing. Eisenlohr über die drei Hauptgruppen des Museums, nämlich seine Abteilungen für die Geschichte der badischen Staatsbahnen, für den badischen Straßenbau und für Flugwesen, worauf das Verkehrsmuseum von Herrn Professor Dr.-Ing. Ammann für eröffnet erklärt wurde und ein Rundgang durch die Sammlung unter seiner Führung die Feier beschloß.

Das Verkehrsmuseum hat seine Stätte im ehemaligen Zeughause gefunden, das, seines Zweckes und Inhaltes beraubt, mit dem Ende des Krieges an die badische Unterrichtsverwaltung überging; von ihr wurde das staatliche Gebäude unter Übernahme der Kosten für die Anpassung an seine heutige Verwendung der Technischen Hochschule zur Verfügung gestellt. Ähnlich seinem jetzigen Inhalt ist das Zeughaus selbst ein Museumsstück. Von dem hervorragenden Architekten Wilhelm Jeremias Müller, dem Vorgänger Weinbrenners, entworfen und im Jahre 1779 ausgeführt, ist dieses, durch einen stillen, schattigen Garten mit hohem Lanzengitter von der Straße abgetrennte Erzeugnis der späteren Barockzeit eines der besten älteren Bauwerke der noch verhältnismäßig jungen badischen Landeshauptstadt.

Die Bestandteile der eisenbahngeschichtlichen Abteilung des Museums sind ursprünglich von der ehemaligen Großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen gesammelt worden, die eine allgemein verständliche dauernde Darstellung von der Entwicklung der ihr unterstellten Verkehrsanstalten, der dazu gehörigen staatlichen Hafenanlagen zu Mannheim und Kehl sowie der ihr gleichfalls zugeteilten badischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee einstens für sich selbst zu schaffen geplant hatte, aber vor dem Übergange der deutschen Länderbahnen an das Reich die bis dahin zustande gekommene Sammlung, die ihrem Grundgedanken nach weit überwiegende Bedeutung für das Land Baden hat, der Technischen Hochschule zu Karlsruhe zum Geschenke machte.

An geschichtlich besonders wertvollen Stücken umschließt diese Abteilung des Verkehrsmuseums unter anderem eine wohlerhaltene Crampton-Lokomotive aus dem Jahre 1863, heute vermutlich noch die einzige in Deutschland, wenn nicht die einzige überhaupt noch vorhandene Schnellzugslokomotive dieser Bauart, eine Schiffsmaschine aus dem Jahre 1860 mit schwingenden Dampfzylindern, die einen ähnlichen Seltenheitswert haben dürfte, eine weitere, im Jahre 1863 entstandene Schiffsmaschine mit ruhenden Zylindern sowie eine frühe Dampfturbine, Bauart Parsons samt zugehöriger Lichtmaschine, die einst zur Bahnhofbeleuchtung gedient hatte. Auf bahnbautechnischem Gebiete ist besonders wertvoll eine fast lückenlose Sammlung der verschiedenen Arten badischen Eisenbahnoberbaus, von den ersten, leichten auf Langschwellen verlegt gewesenen Brück- oder Omega-Schienen bis zu den heutigen schweren Oberbauformen auf stählernen und hölzernen Querschwellen, sowie eine betriebsfähig aufgestellte alte Weichenauslenkung mit Federlaschen.

Eine größere Anzahl von im Maßstabe 1 : 10 verkleinerten Nachbildungen badischer Eisenbahnfahrzeuge, hauptsächlich Lokomotiven, beginnend mit der Darstellung des ältesten badischen Eisenbahnzuges vom Jahre 1840 gibt einen Überblick über diesen Teil des Eisenbahnwesens. Bemerkenswert ist hier auch die Darstellung eines Wagenuntergestelles mit selbsttätiger Kuppelung, Bauart Janney; diese Nachbildung, die gelegentlich der Untersuchungen des Ausschusses für technische Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über die Einführung einer selbsttätigen Kuppelung der Fahrzeuge im Vereinsgebiet angefertigt wurde, ist der Technikerversammlung des Vereins zu Budapest im Jahre 1900 vorgeführt worden. Je eine Reihe von Wagenachsbuchsen und von Beleuchtungseinrichtungen für Eisenbahnwagen, zeitlich geordnet, zeigt die Entwicklung dieser Einzelheiten. Die äußerlich unscheinbare Sammlung von Gegenständen, insbesondere Fahrzeugteilen, die durch außergewöhnliche Abnutzung im Betrieb oder durch Unfälle in merkwürdiger Weise unbrauchbar geworden sind, bildet eine weitere, für den Fachmann wie für den Laien gleich belehrende Gruppe. Kriegserinnerungen sind Sprengstücke von Oberbauteilen, Fliegerbomben usw., gesammelt auf dem von feindlichen Fliegern so häufig heimgesucht gewesenen badischen Eisenbahngebiet sowie zwei deutsche 15 cm-Hartgußgranaten, wie solche während des Krieges in einigen badischen Eisenbahnwerkstätten zeitweise zu vielen Tausenden, hauptsächlich durch weibliche Hilfskräfte hergestellt worden sind.

Aus der großen Menge von Gegenständen sind ferner mehrere betriebsfähig aufgestellte Stellwerks- und Signalanlagen sowie eine reiche Sammlung von Einzelheiten des elektrischen Streckenblocks und von Schwachstromeinrichtungen für Nachrichtenübertragung zu nennen, wovon ein großer Teil gleichfalls in Tätigkeit gesetzt werden kann; auch hier finden sich verschiedene seltene Stücke aus den Anfängen dieser für den Eisenbahndienst so wichtigen Verständigungsmittel.

Von größeren ortsfesten Bauwerken sind die Nachbildungen einiger Brücken sowie eine solche der der badischen Staatsbahn gehörigen Hafenanlagen am Rhein und Neckar in Mannheim zu nennen, die durch Pläne und Ansichten dieser sowie der Hafenanlagen in Kehl ergänzt werden. Die bekannte Joseph Vögele A.-G. in Mannheim hat verkleinerte Nachbildungen einer elektrisch betriebenen Rangierwindenanlage und einer Gelenkdrehscheibe gestiftet, die Direktion der städtischen Straßenbahn zu Karlsruhe gleichfalls schenkungsweise Einrichtungen für die Stromzuführung an Straßenbahnwagen und mehrere stromleitende Schienenstöße. Neben einem reichen Bestand an Plänen, Zeichnungen und Bildern badischer Eisenbahnanlagen gewähren schließlich zwanzig Tafeln schaubildlicher Darstellungen über verschiedene Leistungen der badischen Staatsbahnen im Jahre 1913 einen Überblick über ihre Gesamtverfassung im letzten vollen Friedensjahre vor Ausbruch des Weltkrieges.

Der Entwicklung des Baues und Verkehrswesens der badischen Straßen ist die zweite Abteilung gewidmet. Sie bietet unter anderem eine vollständige Sammlung aller in Baden zum Straßenbau verwendeten Schotterarten mit Angabe ihrer Gewinnungsstellen. Die verschiedenen Bau- und Unterhaltungsweisen der Straßen und die Staubbekämpfung werden in zahlreichen Schaulinien, Plänen und Abbildungen vorgeführt, wie auch über bemerkenswerte Straßenbrücken und -tunnel, Hochwasserschutzanlagen und -zerstörungen, Baumpflanzungen, Wegweiser, Kilometersteine und sonstiges Zubehör des Straßenbaues reiche Darstellungen vorliegen, nicht minder über die verschiedenen Wandlungen, die im Laufe der Zeit das Straßenfuhrwerk erfahren hat. Auch die Dienstabzeichen der badischen Straßenbahner, ihre Geräte und Werkzeuge fehlen nicht. Zahlreiche Karten, Pläne, Verordnungen und statistische Darstellungen geben ein Bild von der Tätigkeit der badischen Straßenbauverwaltung. Im besonderen sind hier

verschiedene neuere und ältere Entwürfe, zum Teil noch aus dem achtzehnten Jahrhundert stammend, für größere Straßenbauten, und eigenhändige Zeichnungen des ersten Leiters der vormaligen Großherzoglich Badischen Wasser- und Straßenbauverwaltung, des bekannten Ingenieur-Obersten Tulla zu nennen.

Die Abteilung für Flugwesen ist wohl die erste deutsche, wissenschaftlich geordnete Lehrmittelsammlung für den Bau von Luftfahrzeugen. Beginnend mit den Frei- und Fesselballons führt sie mit Nachbildungen, Zeichnungen, Bildern wie auch mit in wahrer Größe und aus den wirklichen Baustoffen hergestellten Teilausführungen über die unstarren Luftschiffe des Majors von Parseval und der Luftfahrzeug-Gesellschaft sowie die starren Luftschiffe mit Holzgerippe, Bauart Schütte-Lanz, bis zu dem jüngsten, aus Duraluminium hergestellten großen Zeppelinluftschiff „Z. 126". Der Bau von Segelflugzeugen ist gleichfalls vertreten, wie auch ein wirkliches, zu Lehrzwecken teilweise aufgeschnittenes Flugzeug mit Maschinenantrieb vorhanden ist. So gibt dieser Teil des Museums, obwohl er noch nicht sehr umfangreich ist, in gedrängter Kürze und ausgezeichneter Übersichtlichkeit ein vollkommenes Bild über diese neueste, aussichtsreiche Verkehrsform.

Es ist die Absicht der Museumsleitung, die Sammlungen, die nicht zuletzt infolge der ungünstigen Zeitverhältnisse während eines großen Teiles ihrer Entstehung noch manche Lücke aufweisen, planmäßig weiter fortzuführen und auszubauen, um mit der Zeit ein geschlossenes Bild von Verkehr und Verkehrstechnik mit besonderer Berücksichtigung des Landes Baden darbieten zu können. Möchte die freundliche und hilfreiche Anteilnahme, die dem Museum schon vor seinem Eintritt in die Öffentlichkeit von vielen Seiten dankenswerter Weise zuteil geworden ist, auch weiterhin andauern, damit dieses schöne Ziel in einer nicht allzufernen Zukunft erreicht werden kann.

Die Reichsbahn als Spediteur*).

Von Regierungsrat **Dr. Fischl**, Regensburg.

Spediteur ist nach dem deutschen Handelsgesetzbuch, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen. Im betriebswissenschaftlichen Sinn versteht man unter Spedition die Sammlung der Transportobjekte in die Fahrzeuge, im Gegensatze zur Fortbewegung der Züge, der „Traktion" oder Zugbeförderung. In dieser Bedeutung gebraucht ist die Spedition ein Geschäftszweig, den heute mit Ausnahme der reinen Personenbahnen alle Eisenbahnen betreiben und zwar durch ihre Güterabfertigungen.

Zum Wesen einer Eisenbahn gehört die Annahme und Abgabe von Gütern oder das Ladegeschäft, wie auch aus der bekannten Reichsgerichtsentscheidung vom 17. 3. 1879 hervorgeht, nicht. Es wäre an sich denkbar, daß eine Eisenbahn sich darauf beschränkt, nur die beiden Transportelemente Weg und Zugkraft zu stellen, während sie es den Versendern oder Frachtunternehmern überläßt, die Wagen samt dem Beförderungsgut beizustellen. Tatsächlich hat die Idee, daß sich die Eisenbahnen auf die reine Traktion beschränken sollen, in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts lange Zeit die Gehirne beschäftigt, wurde aber durch die praktische Überlegung ad absurdum geführt.

Heute betreiben alle Eisenbahnen, die sich mit der Güterbeförderung befassen, Spedition im betriebstechnischen Sinn und es liegt nur bei ihnen, wie weit sie ihre Tätigkeit in der Richtung einer handelsrechtlichen Spedition ausdehnen wollen. In England, wo ein großer Teil der Güterwagen nicht den Bahngesellschaften, sondern den Verfrachtern und Unternehmern gehört, ist sie mehr oder minder den Wageneigentümern überlassen. Andererseits besorgen die großen britischen Eisenbahnverwaltungen, soweit sie Güter in eigenen Wagen befördern, das Abholen und Zustellen der Güter im Eigenbetrieb, üben somit das Speditionsgeschäft in größerem Maß aus als es bei den Bahnen anderer Länder gebräuchlich ist.

In welchem Umfang eine Eisenbahn das Speditionsgeschäft betreiben soll, ist lediglich eine finanzwirtschaftliche Frage. Auf die Verhältnisse der Reichsbahn bezogen, ist die Frage so zu stellen: Kann die Reichsbahn mit Aussicht auf Erfolg ihre Speditionstätigkeit erweitern? Unter Erweiterung ist hier die Übernahme aller jener Geschäfte verstanden, wie sie heute von den größeren Speditionsfirmen betrieben zu werden pflegen, also Abschluß von Fracht- und Speditionsverträgen mit Frachtführern oder anderen Spediteuren samt den üblichen Nebenleistungen, wie Beschaffung der vorschriftsmäßigen Papiere, Besorgung gehöriger Verpackung und Verladung, Verauslagung von Fracht und Nebengebühren usw. Auch der Sammelladungsverkehr gehört hierzu sowie in gewissem Umfang die Lagerhaltung. Mit der An- und Abfuhr der Beförderungsgüter würde sich dagegen die Reichsbahn — wenigstens nicht in weiterem Umfang, als sie es heute tut — aus noch näher auszuführenden Gründen nicht zu befassen haben.

Vom finanzwirtschaftlichen Standpunkt aus muß man die Frage, ob die Reichsbahn ihre Speditionstätigkeit in dem ausgeführten Sinne erweitern soll, unbedingt bejahen. Wenn, um einen tatsächlichen Zustand anzuführen, in einer kleinen Grenzstadt 26 Speditionsfirmen ihr gutes Auskommen finden — zur Zeit der Inflation und der fehlenden direkten Tarife war es die doppelte Zahl! —, so müßte es nicht mit rechten Dingen zugehen, wenn die Reichsbahn, die unter ungleich günstigeren Verhältnissen arbeiten kann, nicht mit Erfolg auf den Plan treten könnte.

Die Organisation wird sich zweckmäßig in folgender Weise gestalten. Bei allen größeren Güterabfertigungen werden nach Maßgabe des Bedarfs Speditionsabteilungen eingerichtet, die aber mit der Güterstation oder Station nur in einem räumlichen Zusammenhang stehen. In persönlicher und organisatorischer Hinsicht sind sie der Reichsbahndirektion unmittelbar zu unterstellen, um sie möglichst beweglich und frei von den Fesseln des Instanzenbetriebs zu machen. Ihr Geschäftsbetrieb ist nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und tunlichst von jeder bürokratischen Beschränkung zu befreien. Als Leiter der Speditionsabteilung ist ein gewandter, im praktischen Speditionsdienst erfahrener Kaufmann im Vertragsverhältnis anzustellen. Den Reichsbahndirektionen (oder Verkehrsämtern) werden solche Männer gut bekannt sein. Der mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattete Leiter stellt seinerseits das nötige Hilfspersonal, tüchtige Kaufleute aus der Speditionsbranche, an. Zur Sicherung eines brauchbaren Nachwuchses hat regelmäßig eine Anzahl Reichsbahnbediensteter, insbesondere das Personal der Güterstationen, einen Teil seiner Ausbildung in der Speditionsabteilung zu erhalten. Diese Leute würden gewissermaßen den Sauerteig zu bilden haben, um den kaufmännischen Geist beim übrigen Reichsbahnpersonal zu stärken.

Bei der Reichsbahndirektion wäre einem Verkehrsreferenten oder auch einem anderen Beamten die unmittelbare Aufsicht über die Speditionsabteilungen zu übertragen.

Voraussetzung einer erfolgreichen Tätigkeit dieser Abteilungen ist, daß ihr Rechnungswesen vollständig von den bisher

---

*) Wir veröffentlichen den nachfolgenden Aufsatz, da es sich um eine beachtenswerte Anregung handelt, wenngleich die Bedenken und Schwierigkeiten, die seiner Durchführung entgegenstehen, nicht zu verkennen sind. Die Schriftleitung.

üblichen Formen losgelöst und daß überhaupt der ganze Geschäftsbetrieb nach dem Muster einer gut geleiteten Speditionsfirma geführt wird. Außer einer angemessenen Selbständigkeit der Leitung muß für Leiter und Hilfspersonal eine besondere Art der Besoldung festgesetzt werden. Neben einem festen Gehaltsteil ist besonders dem Leiter ein angemessener Anteil an Umsatz oder Gewinn einzuräumen. Nur so kann die notwendige Hingabe an das Unternehmen erreicht werden.

Die Speditionsabteilungen benötigen keinen eigenen Fuhrpark. Sie würden sich in dieser Hinsicht die großen Speditionsfirmen zum Vorbild zu nehmen haben, die in der Regel keine Lastfuhrwerke besitzen. Das Rollfuhrwesen bleibt nach wie vor den kleinen Unternehmern überlassen. Alle großen Speditionsfirmen haben Gleisanschluß; die Beförderungsgüter werden ihnen angefahren, erforderlichenfalls bedienen sie sich eines Fuhrunternehmers. Im übrigen ist ihr Haupt- und einträglichstes Geschäft die Um- und Weiterspedition. Bei den Speditionsabteilungen der Reichsbahn werden die Anschlußgleise durch die öffentlichen Lade- und Umladegleise ersetzt, die Lagerhäuser zum großen Teil durch die Güterböden, wie überhaupt die Abteilungen in weitestem Umfang an den Einrichtungen der Güterstationen teilnehmen. Sie werden in gleichem Maße wie diese mit den Tarifdrucksachen und anderen amtlichen Behelfen ausgestattet. Bahntelegraph und Fernsprecher stehen ihnen zur Verfügung. Wichtig ist daher, daß sie mit den Güterabfertigungen unter einem Dach beisammen oder wenigstens in deren nächster Nähe untergebracht sind. Wo die vorhandenen Räumlichkeiten zur Unterbringung der Speditionsabteilungen nicht ausreichen und auch nicht durch Kündigung solcher Geschäftsräume auf bahneigenem Grund gewonnen werden können, die bis jetzt, wie es bei vielen Güterstationen der Fall ist, an private Unternehmer vermietet sind, wird meist ohne Schwierigkeiten durch kleinere bauliche Änderungen oder Erweiterungen Raum geschaffen werden können. Die Baukosten werden in verhältnismäßig kurzer Zeit aus den zu erwartenden Einnahmen getilgt werden können.

Bei Beachtung dieser Gesichtspunkte kann ein Zweifel an der Rentabilität der Speditionsabteilungen nicht bestehen. Von ausschlaggebender Bedeutung ist hier, daß sie in der Lage sind, ohne wesentliche Inanspruchnahme von teuerem Bankkredit zu arbeiten. Sie erhalten ein Stundungskonto bei den Güterabfertigungen und sind natürlich von der Leistung von Sicherheit zu befreien. Denn sie sind ja keine selbständigen Rechtspersönlichkeiten, sondern nur Abteilungen der Reichsbahnverwaltung. Die Abrechnung mit den Güterabfertigungen und untereinander erfolgt in denkbar einfachster Form. Die verschiedenen Speditionsabteilungen, die wie ein Netz das ganze Reich umspannen werden, stehen unter sich wieder in reibungsloser Verbindung. Sie sind in der Lage, dank ihrer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse ohne Inanspruchnahme von Auskunftsbüros oder Agenten einander Aufschlüsse zu erteilen und überhaupt in jeder Weise zu unterstützen.

Infolge dieser Vorteile, die sich eben nur durch eine so umfassende Organisation, wie sie die Reichsbahn darstellt, erzielen lassen, sind die Speditionsabteilungen in der Lage, ihre Kundschaft wesentlich billiger zu bedienen als andere Unternehmungen. Die Klagen der Geschäftswelt wegen Überforderung durch manche Spediteure werden verstummen. Das Vertrauen der beteiligten Geschäftskreise wird sich in zunehmendem Maße der neuen Einrichtung zuwenden, zumal die Gewähr besteht, daß infolge der unmittelbaren Überwachung der Geschäftsführung durch die Reichsbahndirektionen Übervorteilungen oder andere unlautere Manipulationen ausgeschlossen sind. Der Name Speditionsabteilung oder seine unvermeidliche Abkürzung — hierfür sei unverbindlich die Form „Spedab“ vorgeschlagen — wird bald einen guten Klang in Deutschland und im Ausland haben.

Es ist vorauszusehen, daß die Einrichtung solcher Speditionsabteilungen als neue Konkurrenz den einhelligen Widerspruch des in seiner Existenz bedrohten Speditionsgewerbes und seiner Organisationen hervorrufen wird. Es ist damit zu rechnen, daß diese kein Mittel unversucht lassen werden, ihre Einführung zu hintertreiben. Zweifellos wird das Speditionsgewerbe in eine gewisse Bedrängnis kommen, wenn auch die Übernahme zahlreicher Spediteure und ihres Personals in den Dienst der Reichsbahn seine Lage wesentlich erleichtern wird.

Ein Einwand scheint auf den ersten Blick einer gewissen Berechtigung nicht zu entbehren: Der Spediteur als Vermittler zwischen Verfrachter und Frachtführer genießt seiner Kundschaft gegenüber eine Vertrauensstellung. Der tarifunkundige Verfrachter erwartet von ihm, daß er den billigsten Transportweg wählt, auch wenn dieser möglicherweise einen Umweg über ausländische Strecken darstellt. Vaterländische Erwägungen spielen in solchen Fällen selten eine Rolle. Der Speditionsabteilung wird man daher voraussichtlich daraus, daß sie pflichtgemäß die Belange der Reichsbahn zu wahren bestrebt sein wird, den Vorwurf der einseitigen Begünstigung der Reichsbahn machen. Allein abgesehen davon, daß solche Vorwürfe nicht allzu schmerzlich sein werden, fehlt derartigen Befürchtungen praktisch die Grundlage. Infolge der nun fast überall eingetretenen Festigung der Währungen werden die internationalen Gütertarife über kurz oder lang in ein angemessenes Verhältnis zueinander gebracht sein. Schon jetzt gehört eine so widersinnige Erscheinung wie die, daß die Fracht für gewisse Beförderungsgüter von Amsterdam nach Wien über den kürzesten Weg Nürnberg-Passau teurer ist als über das Mittelmeer und Triest, der Tarifgeschichte an. Der kürzeste oder wenigstens betriebsökonomisch günstigste Weg wird in Zukunft regelmäßig auch der billigste sein, und die Leiter der Speditionsabteilungen werden als ordentliche Kaufleute dem natürlich Rechnung zu tragen haben.

Eher noch dürfte in dieser Hinsicht für die Binnenschiffahrt Grund zu einer gewissen Besorgnis bestehen. Denn es kann ihr beispielsweise nicht gleichgültig sein, ob der Spediteur in Passau oder Regensburg umschlagen läßt.

Allein auch hier gilt der Satz: Das Hemd ist näher als der Rock. Für die Reichsbahn steht heute zu viel auf dem Spiel, als daß sie auf eine so einzig dastehende Einnahmequelle, wie sie das Speditionsgeschäft darstellt, verzichten könnte. Die eherne Not, der Kampf ums Dasein, zwingt sie. Schwerste Lasten sind ihr aufgebürdet. Das Schicksal der Deutschen Reichsbahn hängt davon ab, inwieweit es ihr gelingt, die ihr durch das Reichsgesetz vom 30. August 1924 (Gesellschaftssatzung) auferlegten Leistungen aufzubringen. Die Lage ist ernst, aber sie ist nicht verzweifelt, wenn sich der Wille durchsetzt, jede Einnahmemöglichkeit auszuschöpfen. Wichtiger als das Wohl des einzelnen ist das Wohl der Gesamtheit. Auf Sonderbelange kann die wirtschaftliche Entwicklung keine Rücksicht nehmen. Auch die Deutsche Reichspost hätte bei Berücksichtigung der Privatbanken an die Einrichtung des heute für das Wirtschaftsleben unentbehrlichen Postscheckverkehrs nicht herangehen dürfen. Es ist sicher, daß die preisermäßigende Wirkung der Speditionsabteilungen auf die Gesamtvolkswirtschaft nicht ohne wohltätigen Einfluß bleiben kann.

Das Zeitalter des Verkehrs hat eine Umformung der wirtschaftlichen Verhältnisse herbeigeführt, wie sie vorher Jahrtausende nicht erreicht haben. Die Verbilligung, Schnelligkeit und Ausdehnungsfähigkeit der Verkehrsleistungen hat zur Entstehung der Weltwirtschaft geführt. Dieses Zeitalter hat Produktionszweige entstehen lassen, andere vernichtet, das Kleingewerbe zur Verkümmerung verurteilt und den Großbetrieb ins Leben gerufen, es hat Deutschland auf dem Weltmarkt erst konkurrenzfähig gemacht. Über die unfruchtbaren Klagen der Geschädigten ist die Entwicklung hinweggeschritten. Denn was nicht mehr lebensfähig ist, muß fallen, was gesund ist, paßt sich den neuen Verhältnissen an. Das ist ein wirtschaftliches Naturgesetz.

Kann der Deutsche Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung B in seiner Form verbessert werden?

Von a. p. Eisenbahnsekretär **Gette** in Öhringen (Württ.).

In Nr. 35 dieser Zeitung wird ein Vorschlag über eine Änderung der Form des Gütertarifs Teil B zur Erörterung gestellt. Es handelt sich hierbei um eine Änderung, die in ihrer Auswirkung in den alltäglichen Gang des Güterabfertigungsdienstes wesentlich eingreift und die schon dadurch die leitenden und ausführenden Organe der Gütertarifierung gewissermaßen zu einer Aussprache verpflichtet.

Der Gütertarif Teil B ist ein Tarifheft, das von der größten bis zur kleinsten Güterabfertigung täglich benötigt und gebraucht wird. Schon dadurch zeigt sich, daß der Tarif vielseitigen Ansprüchen gerecht werden muß. Denn nicht allein die Verschiedenheit der da und dort zum Versand kommenden Güter, sondern insbesondere die Notwendigkeit, den Tarif in seiner Form einem einzelnen wie mehreren Rechnungsbeamten auf einer Dienststelle zugänglich zu machen, werden mitbestimmend sein bei der Frage, wie und ob die Form des Teil B zweckentsprechend geändert werden kann. Die Tatsache, daß die Anwendung des Tarifs durch Tarifeure, Versandbuchführer usw. vielfach nicht der Zweck- und Zielsetzung des Teil B entspricht, daß die Tarif*unkenntnis* manchmal die Tarif*kenntnis* zu überwiegen scheint, beweist allerdings, daß mit Recht nach neuen Wegen auf diesem Gebiete gesucht wird. Nun scheint mir aber die in obengenannter Abhandlung befürwortete „Tarifkartei I B“ nicht das Mittel zu sein, das zugleich wirtschaftlich und praktisch eine bahnbrechende Neuerung darstellt. Meines Erachtens sprechen dagegen Gründe der praktischen Handhabung und Ordnung sowie auch der Wirtschaftlichkeit.

Für den Rechnungsbeamten, dem die Tarifierung der Stückgüter und Ladungen obliegt, ist in erster Linie notwendig, daß ihm die tarifarischen Bestimmungen am Platze seiner Arbeit ohne besondere räumliche Trennung zugänglich sind. Dies ist sowohl für den einzelnen Beamten einer kleinen Dienststelle zutreffend, wie für die größere Zahl von Rechnungsbeamten auf wichtigeren Güterabfertigungen. Die gegenwärtige Heftform des Tarifs bietet hier die einzige Möglichkeit, sämtliche Bestimmungen dem Handgriff des Tarifbeamten oder Frachtenrechners von seinem Arbeitssitze aus erreichbar zu machen. Die Errichtung einer Kartei, sei es nun mit Pappe- oder Holzkästen, setzt unbedingt eine räumliche Trennung zwischen Personal und Tarifmaterial voraus, was insbesondere auf Dienststellen mit mehreren Tarifbeamten noch ungünstiger sich fühlbar machen könnte. Während die Heftform des Teil B es an einem Arbeitstisch mehreren mit der Frachtberechnung und Frachtprüfung beschäftigten Personen gestattet, sitzend in den Tarif Einblick zu nehmen, würde die Kartei eine Raumüberwindung hierbei notwendig machen, die wirtschaftlich in keinem Falle mit einer etwaigen gewonnenen besseren tariflichen Übersicht in Einklang zu bringen wäre.

Weiterhin befürchte ich für die organisatorische Ordnung des Tarifmaterials eine zum mindesten unvermeidbare Konfusion. Ist schon die heutige geheftete Form der Tarife im allgemeinen ein ungenügender Schutz gegen materielle Abnutzung und Ordnungsmangel, so erwachsen bei dem Ersatz des so viel gebrauchten Teil B durch Karteiblätter in dieser Hinsicht noch größere Bedenken. Die Abnutzung und dadurch der Verbrauch an Karteiblättern würde den Papierbedarf gegenüber der Heftform zweifellos weit übersteigen, ganz abgesehen von der großen Gefahr tarifarischer Desorganisation bei den einzelnen Abfertigungen, die sich an Stelle geschlossener Hefte mit fliegenden „Karteiblättern“ abfinden müßten.

Bei Würdigung all der vorangeführten Gründe beantwortet sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der „Tarifkartei I B“ von selbst. Die Rentabilitätsfrage steht schon infolge der Erschwerung in der praktischen Tarifierungs- und Abfertigungstätigkeit auf des Messers Schneide und wird sich noch wegen der Neubeschaffungen, die doch zum mindestens bei größeren Dienststellen im gesamten Gebiet der Reichsbahn erforderlich wären, zu ungunsten der Tarifkartei entscheiden.

Und nun zum Schluß; ist es überhaupt die *Form* des Teil B, die einer richtigen Tarifierung der Güter im Wege steht? Es hat Zeiten gegeben, in denen die Form des Tarifs die gleiche war wie heute. Aber dennoch war der Stand, das Verhältnis zwischen richtiger und falscher Anwendung des Tarifs günstig und befriedigend zu bezeichnen. Das war in den Zeiten der Stabilität auch auf tarifarischem Gebiete. Die ganze Frage der Gütertarifierung ist Sache der Erfahrung, d. h. der Gewohnheit, die sich allerdings nur bei gleichbleibenden Tarifverhältnissen aneignen läßt. Die wiederholten Änderungen sind laufend der Grund des Übels aller Unsicherheit und Unkenntnis der Tarif- und Rechnungsbeamten. Hier Abhilfe zu schaffen, kann in erster Linie zu positiven Ergebnissen führen.

* * *

Wir haben die vorstehenden Ausführungen dem Verfasser des Aufsatzes in Nr. 35 d. Ztg., Eisenbahninspektor *Erhardt* in Darmstadt, zur Gegenerklärung zugehen lassen. Letzterer schreibt uns:

Gette, Öhringen, verkennt gänzlich, mit welcher Absicht eine Formänderung des Gütertarifs Teil I B vorgeschlagen wurde. In seiner Stellungnahme ist vollkommen übersehen, daß in erster Linie vorgeschlagen war, die im Tarif Teil I B enthaltenen Bestimmungen und Warenbezeichnungen so zu zerlegen und wieder zusammenzufassen, daß Einzelbegriffe entstehen, bei denen alle anzuwendenden Vorschriften an *einer* Stelle übersichtlich dargestellt werden. In Verfolg dieses Gedankens wurde weitergehend befürwortet, für den Einzelbegriff mit seinen Bestimmungen ein besonderes Blatt vorzusehen, und so auch die bisherige Heftform des Tarifs in die Karteiform zu ändern.

Inzwischen ist in Ausführung eines Beschlusses der Ständigen Tarifkommission der Versuch gemacht worden, die deutsche Gütereinteilung in abc-licher Reihenfolge aufzustellen. Bei der versuchsweisen Durchführung, die u. a. für die Tarifstellen „Eisen und Stahl“ und „Holz und Holzwaren“ vorgenommen wurde, kamen die beauftragten Stellen zu folgendem Ergebnis:

> „. . . Wir haben aus dem bisherigen Versuch die Überzeugung gewonnen, daß die Aufstellung des Tarifs in alphabetischer Reihenfolge sehr wohl durchführbar und mit großen Vorteilen sowohl für den Frachtzahler als auch für das Eisenbahnpersonal verbunden ist.“

Die Umarbeitung der Gütereinteilung wird erwogen; die Gründe, die zu solchen Erwägungen geführt haben, dürften die gleichen sein, die mich zu meinem Vorschlag veranlaßten. Die Einführung der Tarifkartei kann mit der Umarbeitung Hand in Hand gehen; besondere Neuausgabekosten treten also nicht ein.

Es ist eine Tatsache, daß die Kartei im Wirtschaftsleben überall dort Eingang gefunden hat, wo es galt, einen umfangreichen Stoff übersichtlich und leicht greifbar jederzeitigem Gebrauch zur Verfügung zu halten. Die praktischen und wirtschaftlichen Erfahrungen, die mit Karteien gemacht wurden, sind allgemein als vorzüglich anerkannt. Für den Gütertarif Teil I B wird von Gette die Zweckmäßigkeit der Karteiform bestritten; eingewendet wird, daß „Gründe der praktischen Handhabung und Ordnung sowie auch der Wirtschaftlichkeit“ gegen die Tarifkartei I B sprechen. Der Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptungen wird versucht. In Erwiderung dieses Versuchs werden die in Nr. 35 der Vereinszeitung gemachten Ausführungen ergänzt.

Die Tarifkartei wird einfacher zu handhaben sein als das heutige Tarifheft. Der Frachtrechner wird auf einem durch besondere Hilfsmittel (Abc-Vorstoß, farbige Karteireiter u. ä.)

leicht aufsuchbar gemachten Karteiblatt übersichtlich alle Angaben finden, die er sich im heutigen Tarifheft an verschiedenen Stellen zusammensuchen muß. Die Möglichkeit eines Übersehens und Außerachtlassens von Bestimmungen wird auf das geringstmögliche Maß herabgemindert; die in der heutigen Unübersichtlichkeit liegende Fehlerquelle für Frachtfalschberechnungen wird verstopft. Bei der Kartei genügt ein einmaliges Nachschlagen der nach dem Abc in laufender Nummernfolge geordneten Karteiblätter. Im Tarifheft, wie es heute aussieht, muß erst im Sachverzeichnis nachgeschlagen werden; dort finden sich Hinweise auf Bestimmungen, die auf bis zu 5 verschiedenen Seiten des Tarifheftes stehen und nacheinander gesucht und gelesen werden sollen. Daß dies gar oft nicht geschieht, ist eine der Hauptursachen der falschen Tarifierungen.

C. F. Roth-Seefrid sagt in seiner Schrift „Die Geisteskartothek, Verlag Lukaschik, München 1918" sehr treffend: „Haben wir uns schon einmal ausgerechnet, was wir tagtäglich trotz unserer vielen Organisationen an Zeit und Menschenkraft vergeuden mit der Tätigkeit: Suchen? Ja, daß man an manchen Stellen direkte Suchorgane hat, anstatt Einteilorgane zu haben. — — Suchorgane sind ein Beweis des Mangels jedweder richtiger Organisation."

Sind die besonderen Tarifbeamten, die bei größeren Abfertigungen zur Vermeidung von Falschtarifierungen mit der Feststellung von Tarifzugehörigkeiten beschäftigt werden, nicht auch teilweise wenigstens Suchorgane?

Wenn auch eine so unmittelbare räumliche Heranrückung der Kartei an den Frachtrechner nicht in gleichem Maße erreicht werden kann, wie bei dem Tarifheft, so kommt diesem Umstand doch keineswegs die Bedeutung zu, die Gette ihm zuschreibt. Sowohl auf größeren wie auf kleineren Abfertigungen wird es möglich sein, daß sich die Beamten ihre Tarifkartei so heranrücken, daß eine ins Gewicht fallende Erschwerung der Griffbereitschaft nicht eintritt. Die Tarifkartei wird bei ihrem begrenzten Umfang ebenso am Platze der Arbeit zugänglich sein, wie bisher das Tarifheft, zumal wenn man berücksichtigt, daß bei vielen Abfertigungen die Tarifzugehörigkeit bereits bei der Vorprüfung der Frachtbriefe von besonderen Vorprüfungsbeamten ermittelt wird.

Da die Tarifkartei — nach dem Stand des heutigen Sachverzeichnisses berechnet — rund 6000 Karteiblätter enthalten wird, ist damit zu rechnen, daß sie in 3—4 handlichen Kästen untergebracht werden kann. Bei der Technischen Hochschule in Darmstadt und bei der Universität Gießen sind Karteien im Gebrauch, die in überaus praktischen, selbstentworfenen, festen, leinwandüberzogenen Kartonkästen staubsicher, übersichtlich und handlich, einzeln etwa 2000 Karteiblätter fassen. (Abgabepreis des Kastens etwa 8 ℳ.) Die kastenweise Trennung der Karteiblätter ergibt die Möglichkeit, daß mehrere Beamte gleichzeitig Tarifzugehörigkeiten ermitteln können, übrigens auch eine Tatsache, die in der Praxis infolge der Vorprüfung der Frachtbriefe wenig Bedeutung besitzt.

Wenn Gette „unvermeidbare Konfusion", „fliegende Blätter" und Unordnung in den Karteien befürchtet, so sei in Erwägung gestellt, ob es einer Eisenbahnabfertigung nicht möglich sein soll, die Ordnung zu halten, die von Arbeitern in Großwerkstätten (Werkstattskarteien), überhaupt von Großbetrieben aller Art seit Jahren erreicht und beibehalten ist. Die Ordnung einer Tarifkartei ist zudem um so leichter zu erreichen und zu überwachen, als jedes Karteiblatt seine Nummer (zugleich demnächstige Güternummer für das Lochkartenverfahren) tragen wird und innerhalb der Nummernfolge eingeordnet sein muß. Mangelnde Ordnungsliebe behindert die Anwendung des heutigen Tarifheftes ebenso wie diejenige einer künftigen Tarifkartei. Auch hier sei wieder Roth-Seefrid angeführt, der schreibt: „Es sei auch den geschworenen Feinden der losen Blätter und Kartothek-Karten wegen des möglichen Verlustes einzelner Blätter gesagt, daß dieser mögliche Übelstand nicht gegen das richtige Prinzip an und für sich spricht."

Eine wesentliche Bedeutung kommt der Wirtschaftlichkeit der Tarifkartei I B zu. Wenn die Möglichkeit von Ersparnissen durch Einführung der Tarifkartei bestritten wird, so genügt bei Berücksichtigung der bereits angedeuteten Vorteile eine einfache Aufstellung, um solche Einwände zu entkräften. Seit 1. 12. 1920 wurde der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I B viermal neu herausgegeben. Zur Ausgabe vom 1. 12. 1920 erschienen 6 Nachträge; zur Ausgabe vom 1. 2. 1922 kamen 10 Nachträge heraus; die Ausgabe vom 1. 1. 1923 erlebte 18 Nachträge. Der heute gültige Tarif Teil I B vom 15. 4. 1924 ist bis jetzt durch 2 Nachträge ergänzt worden. Die Neuausgaben des Tarifs Teil I B wurden notwendig durch die Versetzung von Güterarten in andere Tarifklassen sowie durch Ergänzungen und durch Änderungen bei einer beschränkten Anzahl von Tarifstellen. Die Aufnahme der Klasse F hat dann eine neue Einordnung der Güter in die heute gültigen Tarifklassen A—F notwendig gemacht. Ein Vergleich zwischen den Ausgaben vom 1. 12. 1920 und 1. 2. 1922 ergibt die Übereinstimmung von mindestens 75 % der in den Tarif Teil I B aufgenommenen Bestimmungen und Tarifstellen. Die restlichen 25 % sind nur teilweise geändert oder innerhalb der Gütereinteilung versetzt worden. Die gleiche Erscheinung ist bei einem Vergleich der Tarifausgaben vom 1. 1. 1923 und 15. 4. 1924 festzustellen. Dennoch ließen sich die Neuausgaben nicht vermeiden, weil die in das Tarifheft einzubessernden Änderungen und Verweisungen zwangsläufig eine Unübersichtlichkeit verursachten, die ferner nicht in Kauf genommen werden konnte.

Wären Tarifkarteien im Gebrauch, so wäre nach meiner Überzeugung seit 1. 12. 1920 nur eine Neuauflage am 1. 1. 1923 erforderlich gewesen, und diese auch nur wegen der Einführung der neuen Tarifklasse F. An Stelle der Nachträge wären teils neue Karteiblätter herausgegeben, teils die Änderungen auf Grund von Tarif- und Verkehrsanzeigerverfügungen auf den dazu geeigneteren Karteiblättern handschriftlich durchgeführt worden. Der nicht hoch genug zu bewertende Vorteil der Übersichtlichkeit wäre außerdem ständig gewahrt geblieben. Erspart wären zwei vollständige Auflagen. Daß der Verschleiß bei Karteien größer sein soll als derjenige von Tarifheften, wirkt um so weniger einleuchtend, als erstere auf Kartonpapier bei leichter Auffindungsmöglichkeit, letztere auf einfachem Druckpapier mit erschwerter Aufsuchsmöglichkeit benutzt werden. Bei einer Verwendung von Manilakarton mit etwa 3500 m Reißlänge (wird zurzeit als Anhängerkarton verwendet) ist meines Erachtens die Ausdauerfähigkeit des Karteiblattes fast unbegrenzt. Leider war es nicht möglich, die Preisunterlagen zu beschaffen, aus denen die wirkliche Ersparnis an Druck- und Materialkosten zahlenmäßig nachgewiesen werden könnte. Ein zahlenmäßiger Nachweis der durch die Karteiübersichtlichkeit gewonnenen Geldbeträge (infolge vermiedener Falschtarifierungen) kann bedauerlicherweise erst nach der Einführung der Tarifkartei geliefert werden.

Gette zieht am Schluß seiner Ausführungen Vergleiche zwischen dem Tarif vor 1914 und demjenigen von heute und folgert, daß die frühere Beständigkeit auf tarifarischem Gebiet es den Beamten ermöglicht habe, sich Erfahrungen anzueignen. Das trifft zweifellos zu. Unberücksichtigt wird aber gelassen, daß die heutigen im Fluß befindlichen Verhältnisse eine ständige Anpassung des Tarifs aus volkswirtschaftlichen Erwägungen und nicht zuletzt auch aus Rücksicht auf das wirtschaftliche Ergebnis des Reichsbahnunternehmens gebieterisch verlangen. Das Anpassungsverlangen des Tarifs ist so zwingend, daß Rücksichten auf Unbequemlichkeiten in der Ausführung von Änderungen dahinter ganz zurückstehen müssen. Diese nicht zu vermeidenden Unbequemlichkeiten auf das geringste Maß herabzumindern, ist gerade mit einer der Gründe gewesen, die zum Vorschlag einer Formänderung des Gütertarifs Teil I B geführt haben.

Es war nicht meine Aufgabe, aus der einschlägigen Literatur alles das hier wiederzugeben, was für und allenfalls gegen die

Einführung einer Tarifkartei spricht. Jedoch glaube ich darauf hinweisen zu müssen, daß die in den nachstehend verzeichneten und zu Rate gezogenen Werken und Zeitschriften niedergelegten Anschauungen, Beobachtungen und Erfahrungen nur für und an keiner Stelle gegen eine Tarifkartei sprechen.

Zu Rate gezogene Literatur:

C. F. Roth-Seefrid: Die Geisteskartothek. Verlag Lukaschik, München 1918;

C. F. Roth-Seefrid: Zeit-, Geld- und Krafterspamis in der Berufsarbeit;

C. M. Lewin: Industrielle Organisationspraxis. Verlag C. Ernst Poeschel, Leipzig 1913;

E. Schmalenbach: Über Kartothekpropaganda. Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung, Juni 1912, S. 445/57;

Orgaschriften 5. Heft, Vogt, V.: Die Kartothek, ihre Anlage und Führung. Ein Handbuch für den praktischen Gebrauch.

---

2. Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß und 21. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen.

Am 4./5. September d. J. fand in Homburg v. d. Höhe der II. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß statt.

Der Präsident des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins Direktor Ing. Spängler der Wiener städtischen Straßenbahnen begrüßte die in großer Zahl — etwa 330 — erschienenen Vertreter der Regierungen, Behörden, Städte und der Bahnen und Firmen.

Vertreten waren:

Von Deutschland das deutsche Auswärtige Amt, der deutsche Reichstag, das Reichsverkehrsministerium, das preußische Ministerium für Handel und Gewerbe, das hessische Ministerium der Finanzen, das sächsische Finanzministerium, die freien Hansestädte Hamburg und Lübeck. Von auswärtigen Regierungen: Dänemark, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden, Ungarn; von Behörden: die Reichsbahndirektionen Berlin und Frankfurt a. M., die österreichischen Bundesbahnen, von den großen Verbänden und Anstalten: der deutsche Städtetag, die Stadt Homburg v. d. Höhe, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, die technischen Hochschulen Darmstadt und Karlsruhe, die Schweizerische Normalienkommission, der Verein deutscher Ingenieure, der Verband deutscher Elektrotechniker, der Verein deutscher Eisenhüttenleute, der ungarische Ingenieur- und Architektenverein, der deutsche, niederländische und österreichische Straßenbahn- und Kleinbahnverein, der Verband Schweizerischer Sekundärbahnen, die Frankfurter Lokalbahn A.-G. und das Saalburgmuseum. Schließlich waren noch von vielen Seiten schriftlich herzliche Begrüßungen eingelangt. Aus den Begrüßungsreden dieser Vertreter klang immer wieder heraus, welch großes Interesse und Gewicht allseits den Verhandlungen des Kongresses beigelegt wird.

Der im November 1920 in Nürnberg gegründete Verein umfaßt weit über 400 Bahnen.

Am 1. Verhandlungstag berichteten Direktor van Putten-Amsterdam und Direktor Hultman-Malmö über die Einrichtungen und Anwendungsmöglichkeiten des Einmannwagens. Der Einmannwagen ist in Amerika aus dem Gesichtswinkel heraus entstanden, für die üblichen großen Wagen leichte und im Betrieb billige Wagentypen zu schaffen, welche auch durch Sicherheitsvorrichtungen aller Art das Sicherheitsmoment stark betonen. In Europa waren dagegen fast ausschließlich Erwägungen maßgebend, durch Verwendung nur eines Mannes möglichste Ersparnisse zu erzielen und so unter Verzicht auf besondere Sicherheitsvorrichtungen verkehrsschwache Linien aufrechtzuerhalten. Die Gesamtkosten für das Fahrpersonal werden durch den Einmannwagen im Mittel auf 36 % der Einnahmen oder 41 % der Ausgaben herabgedrückt. 25 Bahnen haben den Einmannwagen eingeführt, 14 beabsichtigen die Einführung; besondere Sicherheitsvorrichtungen (Tote Mannkurbel, Betätigung der Trittstufen usw.) werden von der Mehrheit nicht für nötig gehalten. Fahrkarten werden nicht überall ausgegeben, eine Kontrolle wird selbst bei Zahlkasten für notwendig gehalten, ebenso eine Klingelvorrichtung für die Fahrgäste.

Direktor Geiser-Schaffhausen behandelt die Konkurrenzierung von Überlandbahnen durch Autolinien. Wenn auch vornehmlich die Verhältnisse in der Schweiz als Grundlage dienten, werden diese in den anderen Staaten doch gleiche oder ähnliche sein. Die Besserung der Bahnen seit dem Kriege schreitet nur langsam vorwärts, und es wird ihr neuerdings durch die Konkurrenzierung der Automobile im Personen- und Warentransport schwer Abbruch getan. Dies trifft sie um so empfindlicher, als die Betriebs-, insbesondere aber die Personalausgaben seither ungeheuer gestiegen sind, womit die möglichen Fahrpreiserhöhungen nicht Schritt halten. Das neue Arbeitszeitgesetz und andere Engherzigkeiten tun das übrige. Vom Jahre 1907 bis jetzt sind die Motorfahrzeuge in der Schweiz von 3837 auf 40116 gestiegen. Dieses Verkehrsmittel kann nicht einfach wieder aus der Welt geschafft werden, die Fortschritte im Automobilbau, die Verbesserung der Straßen und deren Unterhalt, die Anlage neuer Automobilstraßen u. ä. werden die Zahl von Jahr zu Jahr vermehren, aber es kann verlangt werden, daß die Automobile zu vermehrten finanziellen Leistungen für Aufwendungen in ihrem Interesse herangezogen und einer strengeren Kontrolle unterstellt werden. Der Schweizer Verband hat bereits an die Regierung diesbezügliche Forderungen gestellt.

Zu empfehlen wird sein, daß die Bahnen nach Möglichkeit das neue Verkehrsmittel auch in ihre Dienste stellen und eine Zusammenarbeit mit diesem anzustreben suchen, um den durch die Bahnen noch nicht erschlossenen Verkehr an sich zu ziehen. In der Wechselrede kam letzterer Standpunkt gleichfalls zum Ausdruck, freilich mit der Einschränkung, daß ein Wettbewerb immer auch auf gleicher Grundlage erfolgen müsse und daß eine notwendig werdende Umstellung bei den Behörden verständnisvolle Förderung finden sollte.

Direktor Norregaard-Kopenhagen berichtet über die jährlichen wagenkilometrischen Leistungen des Fahrpersonals. Der Lohn für das Personal ist bei jeder Bahn die größte Post auf der Ausgabenseite, er macht mindestens die Hälfte der Gesamtausgaben aus. Eine Ersparnis kann nicht nur durch Ermäßigung des Lohnes geschehen, sondern vor allem dadurch, daß die Leistung des Personals vermehrt wird. Der Berichterstatter untersucht die verschiedenen Möglichkeiten, wie man zu einem brauchbaren Vergleichsmaßstab für diese Leistungen gelangen kann. Er befürwortet eine weitere Behandlung der Frage und findet damit Zustimmung.

Direktor-Stellvertreter Dr.-Ing. Patz-Budapest hält einen Vortrag über Methoden zur Erreichung eines gleichmäßigen Fahrplanes bei Straßenbahnen. Unter Zuhilfenahme von Zeichnungen und graphischen Darstellungen erörtert er die Gesetze des Verkehrs auf mathematischer Grundlage und in bildlicher Darstellung. In seinem Betriebe werden nicht die Versäumnisse selbst gebucht, sondern die Versäumnisminuten und nach Ursachen in bestimmten Gruppen geordnet. Aus diesen Buchungen werden sodann Diagramme für die beiden Hauptgruppen von verwendeten Motorwagen und für die einzelnen Bahnhöfe aufgestellt. Die Bahnhöfe werden dann mit Gütegraden klassifiziert, und es werden die für die einzelnen Zweige verantwortlichen Bediensteten nach dem Ergebnisse der Diagramme beurteilt und gegebenenfalls bei dauernd schlechter Eignung durch andere ersetzt, Wagen mit vielen Versäumnissen werden außer der Reihe untersucht und Wagenführer mit vielen Versäumnissen einer Nachschulung überwiesen. So war es möglich, den früheren Wert von täglich 16,5 Minuten täglicher Versäumnis auf 2,6 Minuten herabzusetzen.

Privatdozent Dr.-Ing. Vidéky-Budapest berichtet über Rollen- und Kugellager und zwar über die verschiedenen Formen unter Verwendung von Kugeln, zylindrischen, gewölbten und konischen Rollen, deren Anordnung in bezug auf die Achse und Zahnräder, deren Lagerung und Führung.

Direktor Baurat Goetz-Leipzig berichtet über Gleisbau und Gleiserhaltung. Hierzu wird folgende Entschließung angenommen:

1. Die Betriebe sollten versuchen, die Zahl der Kurven tunlichst zu verringern und ihre Halbmesser zu vergrößern. Herz- und Kreuzstücke dürfen nur in Notfällen in Kreuzung gelegt werden.
2. Es liegt im Interesse aller Betriebe, nur die genormten Profile zu bestellen, damit die Walzwerke auf Lager arbeiten und billiger liefern können.
3. Es ist anzustreben, den Betonunterbau der Gleise tunlichst zu beseitigen und ihn auch in geräuschlos gepflasterten Straßen durch gut entwässerte Packlage und Steinschlag-

Unterbau bester Ausführung zu ersetzen, unter gleichzeitiger Verschweißung aller Stöße.

Über die Normung der Rillenschienen berichtet Direktor Hausmann-Gablonz. Hierfür werden 3 Typen vorgeschlagen:

Profil 1: Höhe 180 mm, Fußbreite 180 mm, Fahrkopfbreite 56 mm, Rillenbreite 31 mm für die Gerade und 34 mm für Kurven.

Profil 2: Höhe 180 mm, Fußbreite 160 mm, Fahrkopfbreite 50 mm, Rillenbreite wie bei Profil 1.

Profil 3: Höhe 160 mm, Fußbreite 160 mm, Fahrkopfbreite 48 mm, Rillenbreite wie bei Profil 1.

Am 2. Verhandlungstag berichtet Direktor Barth-Kristiania über Magnetschienenbremsen. Die Vergrößerung des Wagengewichtes, die Vermehrung der mitgeführten Anhängewagen und die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führte zur Verbesserung der bestehenden Bremsen und zur Einführung von elektrischen und Luftdruckbremsen. Bei Bahnen mit erheblichen Steigungen war es aber auch mit diesen oft nicht möglich, zuverlässige Bremswirkungen zu erzielen, und so war man darauf bedacht, eine vom rollenden Rad unabhängige Bremse einzuführen. Eine solche ist die Magnetschienenbremse. Sie wird mittels Motoren- oder Frischstrom an die Schienen angesaugt. Aus den ausführlichen Angaben des gedruckten Berichtes sei erwähnt: Die Schienenbremse ist wenig verbreitet, sie besitzt meistens besondere Spulen für Motor- und Frischstrom. Das Verhältnis zwischen der Bremskraft und dem Wagengewicht schwankt zwischen ½ und ¾. Die Stromregulierung erfolgt durch den Fahrschalter, die Schienenbremsen sind zwischen den Rädern aufgehängt und wirken unabhängig vom Federnspiel nirgends auf die Räder. Der Abstand zwischen Polschuh und Schiene ist 3—20 mm. Über die Unterhaltungskosten gehen die Angaben auseinander. Der Bremsweg wird erheblich verkürzt, Entgleisungen in den Weichen sind selten. Der Vortragende beschreibt die in Kristiania angewendete Schaltung. Die Wechselrede gestaltet sich außerordentlich umfangreich.

Direktor Pforr-Berlin behandelt die Stromkontrolle für elektrische Straßenbahnen. Die Ausgaben für den verbrauchten Strom sind so wesentlicher Natur, daß ein Mehrverbrauch über die unbedingt nötige Menge, die fast nur Verschleiß- und Zerstörungsarbeit leistet, unbedingt vermieden werden sollte. Die Kontrolle über den richtigen Stromverbrauch kann durch Zähler oder aber durch das Aufsichtspersonal ausgeübt werden. Die Verwendung der Zähler hat durchschnittlich eine Stromersparnis ergeben, bedingt aber große Anschaffungs- und dauernde Erhaltungskosten, große Personalkosten für die Auswertung und führt manchmal auch zu falschen Leistungszahlen und Mißstimmung im Personal. Zeitzähler begünstigen leicht ein zu schnelles Anfahren und Überlastung der Motoren. Daher wird die Stromkontrolle durch die Personalaufsicht und zwar durch Fahrmeister im wahren Sinne des Wortes empfohlen, die an der Ersparnis in irgend einer Weise beteiligt werden. Beachtenswert sind die Schriften von Volkers über die Fahrkunst bei Straßenbahnen. Wichtig ist auch die Stromkontrolle im Bahnhofsdienst, die leicht vernachlässigt wird. Die Stromverbrauchsberechnung muß monatlich erfolgen und mit den Ziffern der Vormonate unter Bedachtnahme auf Witterung, Wagenbesetzung usw. verglichen werden.

Direktor Baurat Nier-Dresden und Direktor Dr.-Ing. Zehnder-Spörry-Montreux berichten über praktische Erfahrungen mit selbstlüftenden Motoren.

Regierungsbaumeister a. D. Paap-Berlin behandelt das Kupplungsproblem. Die selbsttätige Kupplung von Bahnwagen ist das Ziel der Fachkreise wie auch einer Unzahl von Erfindern, ihre Bedeutung ist sowohl sozialer, wie wirtschaftlicher Natur. Die Gefahren des Rangierdienstes sind bekannt und werden bei Einführung der Luftdruckbremse noch erhöht, wo der Kuppler länger zwischen den Wagen bleiben muß, um die Bremsschläuche zu verbinden. In Nordamerika ist die Mittelpufferkupplung gesetzlich vorgeschrieben. Die verschiedenen Konstruktionen werden an Hand von Lichtbildern erläutert und die Notwendigkeit dargelegt, warum die Einführung einer Mittelpufferkupplung nicht noch lange aufgeschoben werden kann. Die Versuche der Deutschen Reichsbahn haben bereits einwandfreie Ergebnisse gezeitigt, und es hat sich hiernach die Scharfenbergkupplung über die Systeme Boirault, Saarbrücken, und Janney überlegen gezeigt.

Direktionsrat Ing. Winter-Wien spricht über Straßenbahntarife in geschlossenen Verkehrsgebieten. Bei der Untersuchung der bestehenden Tarifverhältnisse muß eine Reihung nicht nur nach der Einwohnerzahl, sondern auch nach der Stellung der Staaten im Kriege vorgenommen werden. 64 % der Straßenbahnen sind im Besitz von Gemeinden. Dreiviertel der behandelten Bahnen bewältigen den Verkehr in ihrem Gebiete allein, in den übrigen Städten besteht ein Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln, die höchstens bis 25 % des örtlichen Verkehrs besorgen. In Berlin und Hamburg ist dieser Anteil 48 bzw. 60 %, Wien hat überhaupt kein Schnellverkehrsmittel. Der Einheits- und der Staffeltarif sind ziemlich gleichmäßig vertreten. Der Tarif in Bruchteilen des Wochenlohns eines mittleren Arbeiters beträgt in den nordischen Staaten 20—25 Zehntausendstel, in Holland 24—29 Zehntausendstel, in der Schweiz 15—23 Zehntausendstel und in den österreichischen Nachfolgestaaten 30—38 Zehntausendstel des Wochenlohnes. Für Deutschland war eine Berechnung nicht möglich. Die Aufwendung, die der einzelne Einwohner für Straßenbahnfahrten jährlich machen muß, geht bis zu 4 Wochenlöhnen. Die Fahrpreise sind für die verschiedenen Tageszeiten meistens auch noch verschieden und zwar werden zur Zeit des Arbeiterverkehrs gewöhnlich verbilligte Fahrkarten, meist in der Form von Wochenkarten oder ähnlichen Kartensorten ausgegeben. Höhere Fahrpreise gelten zumeist abends oder an Sonntagen; die Verbilligung beträgt bis zu 50 %, die Verteuerung bis zu 230 %. Umsteigfahrscheine werden bei den meisten Bahnen ausgegeben; es steigen etwa 25—30 %, vereinzelt auch bis 50% der Fahrgäste um. Ermäßigungen genießen auch Schüler und Kinder, Gepäck wird gewöhnlich zum Einzelfahrpreis befördert, Hunde sind nicht überall zugelassen. Im Vorverkauf tritt gewöhnlich für alle Fahrscheinsorten eine Verbilligung ein.

Zum Schluß hielt Prof. Dr. Leithäuser-Berlin einen lehrreichen Experimentalvortrag über „die drahtlose Telephonie und ihre Beziehungen zum Verkehrswesen.“ Dr. Ertel.

Im Anschluß an den Internationalen Kongreß fand dann am 6. September gleichfalls in Homburg v. d. H. die 21. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen statt. Sie war aus allen Teilen des Reichs stark besucht. Die Verhandlungen wurden von dem Präsidenten des Vereins, Dr. Wussow, mit einer Ansprache eröffnet, in der er namentlich die noch andauernd ernste Wirtschaftslage der Verkehrsunternehmungen hervorhob, die eine schonende Behandlung, besonders bei der Heranziehung der Unternehmen zu den öffentlichen Lasten, erfordere.

Der Hauptteil der Beratungen galt der Erörterung der für die Verkehrsunternehmungen wichtigsten Frage, der Tariffrage. Schon in dem der Versammlung gedruckt vorgelegten Geschäftsbericht hatte der Direktor des Vereins, Prof. Dr. Ing. Helm, hierzu — ausgehend von einer Untersuchung über die Steigerung der Eisenbahntarife in den verschiedenen Ländern Europas und dem Stande der Betriebsausgaben — längere Ausführungen gemacht. Er hatte darin besonders den verderblichen Einfluß der Tarifpolitik der Inflationszeit und den wirtschaftsgeschichtlich äußerst lehrreichen Kampf eines großen Teils der Tages- und Fachpresse gegen angeblich übermäßige, in Wirklichkeit hinter allen Preisen der gesamten Wirtschaft und den Gestehungskosten weit zurückgebliebene, vollkommen unzureichende Eisenbahntarife gekennzeichnet. Auch hatte er auf die Gefahren hingewiesen, die sich für die Straßen- und Kleinbahnen aus den von deren Standpunkt aus immer noch viel zu niedrigen Vergünstigungstarifen der Reichsbahn im Personenverkehr, namentlich im Nahverkehr ergeben, bei denen der Grundsatz, keine Leistung unter den Selbstkosten, noch nicht immer eingehalten sei. In den Verhandlungen wurden diese Ausführungen noch in verschiedener Hinsicht ergänzt und namentlich das kurzsichtige Verhalten eines Teils der Industrie bemängelt, der in einer Zeit, in der es ihm im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen verhältnismäßig gut ging, durch den dauernden Ansturm gegen die Festsetzung ausreichender Tarife mit dazu beigetragen habe, daß die Verkehrsunternehmungen nunmehr außer Stande seien, der Industrie jetzt, wo sich ihre Lage schwieriger gestaltet habe, durch angemessene Tarifermäßigungen entgegen zu kommen.

Zur Frage der Straßenbahntarife im besonderen berichteten die Direktoren Müller-Gerthe und Battes-Hannover. Auf Grund sorgfältiger Erhebungen bei 124 Verwaltungen gaben sie einen Überblick über den derzeit bestehenden Rückgang des Verkehrs und der Fahrleistung der Straßenbahnen — im Mittel etwa 35 und 40 % —, dann über den Wirtschaftszustand der Unternehmen, der noch immer als ungünstig bezeichnet werden müsse. Sie wiesen überzeugend nach, daß bei dem Verlust aller Rücklagen und sonstigen Fonds, der Abwirtschaftung der Anlagen und Betriebsmittel und den immer noch erhöhten Betriebsausgaben von einem Abbau der Tarife vorläufig nicht die Rede

sein könne und daß vor allem eine Rückkehr zu den schon früher ungenügenden Vorkriegstarifen gänzlich ausgeschlossen sei. Direktor Battes beleuchtete daneben die vielen Schädigungen, die den Verkehrsunternehmen durch zum Teil kleinliche Handhabung der Aufsicht durch die Behörden erwachsen, und verlangte Befreiung von jeder unnötigen Bevormundung. Auf Grund dieser Berichte faßte die Versammlung einmütig die in Nr. 38 d. Ztg. (S. 734) bereits mitgeteilte Entschließung, in der ein Abbau der gegenwärtigen Tarife als eine Unmöglichkeit und mit dem im Interesse der gesamten Volkswirtschaft unbedingt notwendigen Wiederaufbau der Verkehrsmittel unvereinbar bezeichnet wurde.

Die übrigen Verhandlungen bezogen sich neben der Aussprache über den Geschäftsbericht der Vereinsleitung und den Haushaltplan u. a. noch auf die Frage der Bedeutung der Unfallberufsgenossenschaft für die Vereinsverwaltungen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 2. Oktober 1924 den § 37 der Eisenbahnverkehrsordnung durch Streichung des Abs. (2) dahin geändert, daß bei Überschreitungen der Lieferfrist im Gepäck- und Expreßgutverkehr eine Entschädigung nur gewährt wird, wenn ein Schaden nachgewiesen ist. Infolge dieser Änderung werden künftig sämtliche Entschädigungsansprüche für Lieferfristüberschreitungen — sowohl im Gepäck- und Expreßgut- wie im Güterverkehr — nach dem gleichen Grundsatz behandelt werden.

— **Geldsammlung für Flugzeuge.** In den letzten Tagen sind im Zusammenhang mit der Fahrt des Zeppelin-Luftschiffes L. Z. 126 nach Amerika von privater Seite Aufrufe zu einer Geldsammlung zur Beschaffung von Flugzeugen, die dem Reich zum Geschenk gemacht werden sollen, erlassen worden. Ferner wird gemeldet, daß die zuständige Reichsstelle in der mit der Verwaltung der eingehenden Gelder betrauten Kommission vertreten sei. Wie das Reichsverkehrsministerium mitteilt, trifft letztere Angabe nicht zu. Die zuständige Reichsstelle ist an der ganzen Angelegenheit nicht beteiligt.

— **Zur Nachlösung von Fahrkarten.** Eisenbahnreisende, die eine durchgehende Fahrkarte bis zur Zielstation nachweislich nicht erhalten können, haben auf der Deutschen Reichsbahn bei der späteren Nachlösung in den Zügen keine Sondergebühr mehr zu zahlen. Sie betrug 50 ₰. Es wird ihnen als Ausweis auf der Abgangsstation ein roter Nachlösezettel ausgehändigt. Damit entfällt auch der Anlaß zu Beschwerden, wenn Reisende auf einer Anschlußstation wegen Verspätung des benutzten Zuges oder wegen kurzer Übergangszeit eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht lösen können.

— **Der Expreßzuschlag** bei dem Berlin-Hoek van Holland-Expreß D 111/112 ist von 6 auf 3 Pfennig für das Kilometer ermäßigt worden.

— **Keine Familienfahrkarten.** Die verschiedentlich verbreitete Nachricht über den beabsichtigten Versuch der Einführung von Eisenbahnfahrkarten für Familien entspricht, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, nicht den Tatsachen. Anträge auf Einführung von Familienfahrkarten liegen aus neuerer Zeit auch nicht vor; ein früherer Antrag des „Bundes der Kinderreichen" ist abgelehnt worden. Es besteht auch nicht die Absicht, die in Rede stehende Ermäßigung einzuführen.

— **Prignitzer Eisenbahn.** Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1923/24 Betriebseinnahmen von 604 634 Bill. ℳ. Nach Abzug der Ausgaben, Rücklagen usw. von 380 067 Bill. ℳ verbleibt ein Betriebsgewinn von 224 567 Bill. ℳ, woraus 4,5 Bill. Prozent Dividende auf Stamm- und Vorzugsaktien gleich 153 900 Bill. ℳ verteilt, 11 228 Bill. ℳ dem Reservefonds überwiesen, 30 000 Bill. ℳ für Beamten- und Arbeiterwohnungen zurückgestellt und 29 439 Bill. ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn.** Dem Bericht des Vorstandes ist folgendes zu entnehmen: Der Personenverkehr nahm um 9,2 % und der Güterverkehr um 27,1 % gegenüber dem Vorjahre ab. Die Ursache ist natürlich in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen dieses Inflationsjahres zu suchen. Diese Zustände änderten sich mit der Stabilisierung der Mark im November 1923 und der Einführung der Rentenmark. Daß unter solchen Umständen die im Jahresabschluß aufgeführten Zahlen keinerlei Urteil über die geschäftliche Entwicklung des Unternehmens geben können, ist begreiflich; es hat daher auch keinen Zweck, hier näher auf Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung einzugehen. An Betriebsmitteln wurden 6 neue Personenwagen 3. Klasse der Einheitsbauart der Reichsbahn für unseren Binnenverkehr beschafft; außerdem wurden 5 neue offene Güterwagen in den Reichsbahnwagenpark eingestellt.

Über die Entwicklung der Bahn im laufenden Jahre berichtete in der Versammlung das Vorstandsmitglied Regierungsbaumeister Weigel, daß der Verkehr einen weiteren Rückgang erfahren habe. Die Einnahmen seien allerdings dank der hohen Tarife bisher noch befriedigend gewesen, neuerdings aber ist eine Tarifermäßigung eingetreten und darüber hinaus ist das Unternehmen mit größeren Steuern belastet worden. Auch sonst drohen der Bahn größere Ausgaben, da bekanntlich bei der Reichsbahn das Bestreben vorhanden ist, eine größere Bauart von Güterwagen einzuführen, dem die Privatbahnen folgen müssen. Es werden noch ganz gewaltige Ausgaben für die Verstärkung des Oberbaues erforderlich sein und große Rücklagen für Vermehrung der Betriebsmittel gemacht werden müssen. Auf der anderen Seite ist aber eine günstige Fortentwicklung des Bahnbetriebes durch die Erschließung der Gegenden, die von ihr durchquert werden, zu erwarten, denn einmal werden hier große Kolonisierungen in Angriff genommen und alsdann entstehen immer mehr industrielle Privatunternehmungen, die Anschluß an die Bahn suchen.

— **Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.** Die am 17. Oktober abgehaltene außerordentliche Generalversammlung genehmigte die Goldmarkeröffnungsbilanz, in der das bisherige Kapital von 3 524 000 ℳ unverändert erscheint. Weiter wurde ein Betriebsvertrag mit der zum Konzern der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Allgemeinen Deutschen Eisenbahnbetrieb G. m. b. H., die bereits über die Aktienmajorität der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn verfügt, genehmigt. Die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetrieb G. m. b. H. übernimmt die gesamte Betriebsführung der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, wofür ihr 10 % des Jahresüberschusses, mindestens jedoch 12 000 GM. zustehen. Der bis zum 31. März 1935 laufende Vertrag ist in dem Fall eines Wechsels in der Aktienmehrheit mit einjähriger Frist kündbar. Bei Auflösung des Vertrags erhält die Gesellschaft eine Entschädigung von 50 000 GM.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde der Bericht der Direktion genehmigt und die nachgesuchte Entlastung erteilt. Auch die in Papierwährung aufgestellte Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung fanden Zustimmung. Aus den Zahlen läßt sich kein Ergebnis für das Geschäftsjahr feststellen. Die Verhältnisse fordern eine Vermehrung der Zahl der Aufsichtsratsmitglieder; es wurde daher die hierzu notwendige Satzungsänderung gebilligt.

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Nach dem Bericht über das am 31. März 1924 beendete Geschäftsjahr haben Personen- und Güterverkehr gegen das Vorjahr eine Abnahme zu verzeichnen. Es wurden 627 822 Personen gegen 725 644 Personen im Vorjahre, und im Güterverkehr 505 601 t gegen 629 331 Tonnen im Vorjahre befördert. Die geringeren Leistungen im Berichtjahre sind durch die schlechte Wirtschaftslage infolge des besonders starken Währungsverfalles bedingt worden. Die gesamten Einnahmen betragen 208 907 Bill. ℳ, die gesamten Ausgaben 160 947 Bill. ℳ, so daß ein Bruttoüberschuß von 46 960 Bill. ℳ bleibt. Davon gehen ab: In den Erneuerungsfonds für regelmäßige Rücklagen 26 957 Bill. ℳ, für besondere Rücklagen 50 024 Bill. ℳ, Erlös für ausgewechseltes Betriebsmaterial 28 Bill. ℳ, für bauliche und maschinelle Anlagenergänzung 40 050 Bill. ℳ, Rücklagen in den ordentlichen Reservefonds 10 000 Bill. ℳ.

— **Reichskursbuch.** Auf seinen Antrag auf Ermäßigung des Verkaufspreises für das Reichskursbuch erhielt der D. I. u. H. vom Reichspostminister folgende Antwort:

„Bei den gegenüber den Friedenssätzen wesentlich höheren Materialpreisen und Löhnen war es bisher leider nicht möglich, einen niedrigeren Verkaufspreis für das Reichskursbuch festzusetzen. Nachdem aber der Absatz des Werks in der letzten Zeit trotz des hohen Preises einen erfreulichen Aufschwung

genommen hat, habe ich mich entschlossen, den Verkaufspreis für die Ende November erscheinende zweite Winterausgabe auf 6,50 ℳ für das Stück zu ermäßigen. Bei weiterem Steigen der Auflage kann voraussichtlich der Verkaufspreis für spätere Ausgaben noch mehr herabgesetzt werden. Zu dem Hinweis auf billige Kursbücher (Storm, König) darf ich bemerken, daß diese Bücher zu einem Vergleich mit dem Reichskursbuch schon allein wegen dessen allseits anerkannter Reichhaltigkeit, Übersichtlichkeit und Zuverlässigkeit nicht herangezogen werden können. Zudem beträgt der Verkaufspreis für Königs Kursbuch mehr als das Dreifache des Friedenspreises (Frieden 0,50 ℳ, jetzt 1,80 ℳ). Eine Ermäßigung des Preises für die Anfang Oktober erscheinende erste Winterausgabe 1925 war nicht mehr angängig."

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Der bereits im letzten Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg hervorgehobene Mangel an Kahnraum in Hamburg hat sich im verflossenen Monat verschärft und lähmte zeitweise das Verfrachtungsgeschäft. Die Zufuhren in Getreide, Kohlen, Phosphaten, Erzen und anderen Massenartikeln waren andauernd recht beträchtlich; die Schiffahrtsgesellschaften konnten vorübergehend die Nachfrage nach Kahnraum nicht befriedigen, so daß, insbesondere in den letzten Tagen des Monats, für verschiedene Dampferladungen der Bahnweg gewählt werden mußte. Infolge der Raumknappheit, die übrigens durch den sinkenden Wasserstand noch gefördert wurde, sind die Frachten sehr in die Höhe geschnellt.

— **„Reisedienst" Frankfurt (Main).** Im Hauptbahnhof Frankfurt (Main) ist auf dem Querbahnsteig Nordseite ein gemeinsames Verkehrsbüro der Frankfurter Internationalen Messen und der Hamburg-Amerika-Linie, der „Reisedienst", errichtet worden. Dieses Verkehrsbüro umfaßt eine Abteilung für Überseereisen, eine Abteilung Flugverkehr der Transeuropa Union und einen Nachweis von Zimmern in Hotels, Pensionen und Privatwohnungen. Der Unterkunftsnachweis erstreckt sich auch nach auswärts, so daß durch den Reisedienst Unterkunft in Bädern und Kurorten im In- und Auslande vermittelt werden kann. Der Reisedienst übernimmt außerdem die Aufbewahrung von Wertsachen, die Lagerung und Beförderung von Gepäckstücken sowie den Theaterkartenverkauf für die Stadt Frankfurt. Dienstzeit des Büros ist täglich von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts ununterbrochen.

— **Fachschule für Reisebüros.** Auch die Reisebüros werden jetzt ihre Fachschulkurse haben. Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. plant die Einrichtung derartiger Kurse von sechswöchiger Dauer vom 11. November d. J. ab. Unseres Wissens der erste Versuch dieser Art, um systematisch die Kenntnis der Reisebüroangestellten in ihrem schwierigen Fache zu vertiefen. Wenn man sich überlegt, was ein Reisebüroangestellter wissen muß, so wird auch das reisende Publikum diese neue Fachschuleinrichtung nur dankbar begrüßen können. — Meldungen sind an die Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros, Berlin, Voßstr. 2, zu richten.

— **Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925** will ein umfassendes und getreues Bild des gesamten deutschen Verkehrswesens geben. Als Unterstützungsmittel zur Erreichung dieser Ziele kann ohne weiteres der Film angesprochen werden. Auch in dieser Abteilung der Ausstellung soll wie in jeder anderen nur das Vollendetste zur Vorführung kommen. Die verkehrstechnischen und verkehrsbeschreibenden Filme werden täglich während der ganzen Dauer der Ausstellung den Besuchern kostenlos vorgeführt werden, und da die Aufnahme guter Filme eine nicht unbedeutende Menge an Zeit erheischt, wurden schon jetzt von der Leitung der Fachgruppe Film der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 die in Frage kommenden industriellen Unternehmungen aufgefordert, sich von ihren Erzeugnissen oder von der Herstellung ihrer Erzeugnisse verkehrstechnischer Art Filmaufnahmen machen zu lassen, wobei die Leitung der Fachgruppe Film jedem Unternehmen, das sich dafür interessiert, mit Rat und Tat zur Seite stehen will. Bereits vorhandene verkehrstechnische Filme können nur nach vorausgegangener Prüfung von der Filmabteilung der Ausstellung zur Vorführung zugelassen werden.

— **Die Miniatur-Eisenbahn.** Auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 wird eine Liliputbahn dem Verkehr auf dem Ausstellungsgelände dienen. Gegenüber allen früheren in Deutschland gemachten Versuchen dieser Art werden hier zum ersten Male die technischen Leistungen der englischen Garteneisenbahnen zur Anwendung kommen. Die Maschinen werden die stärksten Lokomotiven sein, die jemals auf der Garteneisenbahnspur von 38,1 cm gebaut wurden. Die vierachsigen Wagen sollen eine gediegene Aufmachung zeigen. Schwierigkeiten bot die Linienführung der Bahn. Die Schienen müssen so gelegt werden, daß sie fast völlig vom Ausstellungsverkehr abgetrennt verlaufen, das ist auch in Hinsicht auf die langen Züge und die streckenweise 20 km betragende Geschwindigkeit erforderlich. An einer Stelle wird auch ein 50 m langer Tunnel unterhalb des Hauptverkehrsweges angelegt. Die Sicherung der Strecke soll durch selbsttätige Blockeinrichtung erfolgen.

— **Die steigende Reichsindexziffer.** Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten (Ernährung, Wohnung, Heizung, Beleuchtung und Bekleidung) für Mittwoch, den 29. Oktober, ist nach den Feststellungen des Statistischen Reichsamts gegenüber der Vorwoche unverändert geblieben. Sie beträgt das 1,23fache der Vorkriegszeit. Für den Durchschnitt des Monats Oktober berechnet sich die Reichsindexziffer auf das 1,22fache; gegenüber dem 1,16fachen im Durchschnitt des Monats September ergibt sich eine Steigerung von 5,2 %. Die Ernährungskosten allein betragen im Durchschnitt des Oktober das 1,34fache der Vorkriegszeit.

— **Die Messen 1925.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung meldet, stehen bereits die Termine der großen Allgemeinen Messen für das nächste Jahr fest:

a) Frühjahr 1925: Königsberg 15.—18. Februar, Leipzig 1.—8. März, Breslau 15.—17. März, Köln 15.—20. März, Kiel 22.—25. März, Frankfurt 29. März—4. April.

b) Herbst: Königsberg 16.—19. August (Datum noch fraglich), Leipzig 30. August—6. September, Breslau 6.—8. September, Kiel 13.—16. September, Köln 13.—19. September, Frankfurt 4.—10. Oktober. — Nähere Auskunft erteilt der Messen-Fachausschuß beim Preuß. Handelsministerium, C 2, Hinter dem Gießhause 3.

Österreich.

— **Grenzverkehr zwischen Österreich und der Tschechoslowakei.** Am 23. Oktober traf in Wien eine Abordnung der tschechoslowakischen Regierung ein, um die Verhandlungen über einen Vertrag zwischen der österreichischen und der tschechoslowakischen Republik über die Regelung des Eisenbahngrenzverkehrs aufzunehmen. Es handelt sich hierbei vor allem um die Schaffung gemeinschaftlicher Grenzstationen, in denen die Zoll- und Paßabfertigung von den Bediensteten der beiden Nachbarstaaten gleichzeitig durchgeführt werden soll, so daß die doppelte Nachschau, die sich im Verkehr bisher in allen Grenzstationen bis auf Lundenburg und Gmünd noch sehr störend geltend macht, in kürzesten Fristen durchzuführen wäre. Damit in Verbindung sollen noch allgemeine Bestimmungen betreffend die Zugübernahme und die Vereinfachung des Reiseverkehrs getroffen werden.

— **Unterbringung von Wagenbewohnern.** Wagenbewohner hat es seit dem Jahre 1918 in fast allen größeren Bahnstationen gegeben. Es handelt sich hierbei in erster Linie um aus den Nachfolgestaaten vertriebene Eisenbahner. Der größte Teil von ihnen wurde durch die Errichtung zahlreicher Neubauten, durch Heranziehung von Notunterkünften und durch die Umgestaltung freigewordener Bureauräumlichkeiten versorgt. Zuletzt war namentlich die Südbahngesellschaft durch die Ausweisung ihrer Bediensteten aus Südtirol betroffen. Seit der Übernahme des Betriebes der österreichischen Linien der Südbahngesellschaft durch die österreichischen Bundesbahnen sind diese mit allem Nachdruck bestrebt, den Wagenbewohnern ständige Unterkünfte zu verschaffen. Die in Wien zurzeit in Wagen befindlichen 24 Eisenbahnerfamilien werden im Verlaufe der gegenwärtig in Durchführung begriffenen Umgestaltung von Bureaus zu Wohnungen noch im laufenden Jahre solche erhalten.

— **Zur Frage der Errichtung von Eisenbahngerichten.** Das Für und Wider in dieser Frage hat die Handelskammer in Wien veranlaßt, eine Versammlung einzuberufen, die am 17. Oktober d. J. getagt hat. Sie war vom Bundesministerium für Handel und Verkehr, von der Generaldirektion der Bundesbahnen, den Landwirtschaftskammern, der Kammer für Arbeiter und Angestellte, dem Hauptverband der Industrie Österreichs, vom Gremium der Wiener Kaufmannschaft, Niederösterreichischen Gewerbeverein und von der Börse für landwirtschaftliche Produkte beschickt. Ferner waren u. a. zugezogen: Senatspräsident Dr. Georg Neumann, Hofrat Csatary und der Chefredakteur des Allg. Tarif-Anz.

An den Bericht, welchen Regierungsrat Dr. Becker erstattete, knüpfte sich eine mehrstündige Wechselrede. Die Mehrzahl der Redner sprach sich grundsätzlich für die Errichtung von Eisen-

bahngerichten aus. Auch der Vertreter des Bundesministeriums für Handel und Verkehr erachtete die Einführung solcher Gerichte zweckmäßig und meinte, daß die bei der Wahl der Beisitzer bestehenden Schwierigkeiten überbrückbar seien und daß auch nichtaktive Beamte hierzu in Betracht kommen können. Der Vertreter der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen gab seiner Meinung dahin Ausdruck, daß grundsätzlich der Errichtung derartiger Sondergerichte zugestimmt werden könnte, daß aber die Beschleunigung des Gerichtsverfahrens, dessen Langsamkeit als Hauptgrund für die Errichtung von Sondergerichten angegeben wird, vielleicht auch auf dem Wege der Schaffung besonderer Senate bei den ordentlichen Gerichten zu erreichen wäre. Die gleichen Anschauungen kamen auch in den Ausführungen des Vertreters der Wiener Kaufmannschaft zum Ausdruck. Hofrat Csatary sprach für die Erweiterung der Eisenbahngerichte auf den Schiffahrtsverkehr und machte den Vorschlag, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft um eine Meinungsäußerung anzugehen. Herr Freud führte aus, daß die Errichtung der Eisenbahngerichte heute nicht mehr so aktuell sei, als zu jener Zeit, da der dahin abzielende Antrag gestellt worden war. Es würde genügen, wenn ein eigener Senat beim Handelsgericht bestünde, der sich nur mit Eisenbahnangelegenheiten zu befassen hätte. Der Redner wies auf die sicherlich nicht geringen Schwierigkeiten hin, in kleineren Städten eine genügend große Zahl von Fachleuten zu finden, und zwar nicht bloß aus den Kreisen der Bahnbenutzer, sondern auch aus dem Kreis der Eisenbahnen. Senatspräsident Dr. Georg Neumann trat für die Errichtung der Eisenbahngerichte ein, deren Verfahren billiger und rascher sein würde, als jenes der ordentlichen Gerichte und den Bundesstaat nicht mit neuen Ausgaben belasten würde, da diese Gerichte sich aus eigenem erhalten könnten. Die Mehrheit der Versammlungsteilnehmer erblickte in dem Vorschlag des Mitgliedes der Versammlung, Rechtsanwalt Dr. Schweinburg, wonach zur Errichtung einer einheitlichen Rechtsprechung die Berufungsinstanz in Wien ihren Sitz haben müßte, einen Weg, die Einheitlichkeit der Rechtsprechung zu sichern.

Der Vorsitzende konnte schließlich in seinem Schlußurteil feststellen, daß die Mehrheit der Teilnehmer die Auffassung vertrete, daß durch die Schaffung derartiger Gerichte die Rechtspflege in bezug auf die Eisenbahnbeförderungsverträge verbessert und vereinfacht werde. Die Versammlung spreche sich auch dahin aus, daß diese Fachgerichte auch zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Frachtverträgen mit Fluß- und Binnenschiffahrtsgesellschaften zuständig sein sollen. In dem vom Transportausschuß des Kommerziellen Verbandes der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Gesetzentwurf über die Errichtung von Eisenbahngerichten werde eine geeignete Grundlage zur Schaffung dieser Gerichte erblickt.

Mit der Abänderung dieses Entwurfes im Sinne der in der Versammlung gegebenen Anregungen wurde ein Ausschuß betraut. Dieser wird zu seinen Beratungen auch die Vertreter des Handelsministeriums, der Generaldirektion der Bundesbahnen und der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft beiziehen.

Ungarn.

— Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im September 1924 eingerechnet die von ihnen verwalteten Lokalbahnen, waren folgende: durchschnittliche Länge 7239 km, Zahl der beförderten Personen 7 298 400, der Güter 2 274 800 t. — Einnahmen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 5 006 400 Goldkronen, aus dem Güterverkehr 11 934 120 Goldkronen, zusammen 16 940 520 und für 1 km 2340 Goldkronen.

Die Betriebsergebnisse vom Anfang des Budgetjahres (1. Juli) bis Ende September sind folgende: Zahl der beförderten Personen 22 198 100, der Güter 6 427 500 t. Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 15 288 670, im Güterverkehr 33 494 350, zusammen 48 783 020 Goldkronen.

Ausgaben in Goldkronen: Personalbezüge 12 794 324, sachliche Ausgaben 220 311, Betriebsausgaben 21 444 767, Beiträge an das Pensionsinstitut und die Krankenversicherungsanstalt 8 636 235, sonstige Ausgaben 259 735, Zinsendienst 722 387, zusammen 44 077 759. Außerdem wurden für Investitionen auf den Staatsbahnen verwendet 2 958 492 Goldkronen. Diese Zahlen beweisen, daß die Staatsbahnen seit dem 1. Juli ohne Fehlbetrag arbeiteten.

— Das Eisenbahntarifabkommen mit Südslawien. Im Handelsministerium fand eine Konferenz statt, in der das Tarifabkommen mit Südslawien eingehend verhandelt wurde. Es gelangten die Fragen der ungarischen und der südslawischen Durchgangstarife sowie der beiderseitig zu gewährenden Ausfuhrtarifbegünstigungen, weiter die Frage des Adriaverkehrs zur Besprechung. Das Material bildet jetzt Gegenstand der Beratung unter den Fachministern.

— Betriebstechnische Ausstellung in Budapest. Ende November oder Anfang Dezember — der Zeitpunkt wurde noch nicht endgültig festgestellt — wird in den Ausstellungssälen des technologischen Gewerbemuseums eine betriebstechnische Ausstellung eröffnet werden, die außer den Ausstellungsgegenständen der ungarischen Staatsbahnen und der hervorragendsten Industrieunternehmungen die Wanderausstellung des Vereins Deutscher Ingenieure bzw. der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure enthalten wird. Der Verein Deutscher Ingenieure hat diese Wanderausstellung, die, von Berlin ausgehend, in den größeren Städten Deutschlands, in Wien, Linz und Brünn vorgeführt wurde, bereitwilligst zur Verfügung gestellt, weil die industriellen und Wirtschaftskreise Deutschlands großes Gewicht darauf legen, in engere Beziehungen zu den beteiligten Kreisen Ungarns zu treten. Unter den ausländischen Ausstellern sind vertreten die bedeutendsten Großindustriellen, öffentlichen und Eisenbahn-Betriebe Deutschlands und Österreichs. Die Ausstellung, die einen wissenschaftlichen Charakter hat, will die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß es im Interesse der Ermittlung der erzielbaren Ersparnisse unabweislich notwendig erscheint, die gesamten Fabrikationsverfahren und deren Kosten genau zu überprüfen, zumal durch entsprechende Umgestaltung der Fabrikorganisation und Einführung neuer Fabrikationsmethoden noch viel auf diesem Gebiete zu erreichen ist. Die Ausstellung umfaßt folgende Unterabteilungen: a) Rohstoffe, Halbfabrikate, Betriebsmaterialien, b) Verarbeitung, Werkzeuge und Werkzeugmaschinen, c) Apparate, Kraftmesser, d) Kraftübertragung und Einfluß der verschiedenen Methoden und Mittel der Kraftübertragung auf die Erzeugungskosten, e) Einrichtung, Beheizung, Beleuchtung der Fabrikanlagen und Werkstätten, f) Transportmittel und Methoden in den Fabrikwerkstätten und sonstigen freien Betrieben, g) Organisierung, Normalisierung, h) technische Hilfsmittel der Beriebsingenieure, i) Prüfung der Eignung zur Arbeit, Psychotechnik, k) Lehrlingsbildung und Fortbildung der Ingenieure, l) Wärmewirtschaft, m) Eisenbahnbetriebe, n) städtische öffentliche Betriebe, o) Betriebsausstellung der Stadt Wien. Im leitenden Ausschuß der Ausstellung sind unter dem Präsidium des Rektors der polytechnischen Hochschule vertreten: die Sektion für Energiewirtschaft und Gewerbe des Handelsministeriums, die technische Hochschule, das technologische Gewerbemuseum, die Direktion der Staatsbahnen, die Direktion der staatlichen Eisenfabriken, die Gas- und Elektrizitätswerke der Hauptstadt, das hauptstädtische Verkehrsunternehmen, der Ungarische Ingenieur- und Architektenverein, der Ungarische Berg- und Hüttenverein, die Zentrale ungarischer Arbeitgeber, der Bund Ungarischer Fabrikindustriellen, der Ungarische Elektrotechnische Verein und der Landesverein ungarischer Eisenwerke und Maschinenfabriken.

Übrige europäische Länder.

— Internationale Luftverkehrskonferenz in Kopenhagen. Einer Meldung aus Kopenhagen zufolge hat das dänische Verkehrsministerium Schweden, Norwegen, Finnland, Deutschland, England, Frankreich und Belgien eingeladen, zu einer vom 2. bis 4. Dezember in Kopenhagen stattfindenden Luftverkehrskonferenz Vertreter zu entsenden. Die gemeinsame Beratung soll der Frage gelten, wie die bestehenden Luftlinien erweitert werden können. Beabsichtigt ist, einen unmittelbaren Luftverkehr zwischen Kopenhagen, London und Paris über Holland, Belgien, Hamburg, Köln zu eröffnen. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, ist indessen im deutschen Reichsverkehrsministerium eine solche Einladung zur Teilnahme an der Konferenz noch nicht eingetroffen.

— Winterfahrplan der norwegischen Staatsbahn. Der Fahrplan des für den internationalen Verkehr wichtigen Nachtschnellzuges von Bergen nach Kristiania ist nachträglich, wie folgt, festgesetzt worden. Bergen ab 6,20, Kristiania an 6,45, Montags, Dienstags, Donnerstags, Freitags und Sonnabends. Nur Sonntags und Mittwochs im Anschluß an die beiden Expreßschiffe „Leda" und „Jupiter" erst ab Bergen 11,40 abends, Kristiania an 12,10 mittags. Nur bei Benutzung dieser beiden Schiffe beträgt die Fahrzeit London-Kristiania 50 Stunden, sonst 9½ Stunden mehr. Die Fahrzeiten stimmen daher jetzt wieder mit dem im Reichskursbuch unter 472 angegebenen überein.

— Motorwagenbetrieb in Schweden. Der Wettbewerb der Automobillinien zwingt die schwedischen Eisenbahnverwaltungen in immer größerem Umfange, durch Einstellung von Motorwagen die Verbindungen dichter zu gestalten, als dies der Dampfbetrieb ermöglicht. Waren früher Dieselmotorwagen beliebter, so sind es jetzt in Schweden die mit Benzin und vor allem mit Spiritus betriebenen Wagen. So werden die beiden Motorwagen der Norre Östergötlandsjärnväg (vgl. S. 758 d. Ztg.)

mit Spiritus betrieben und der jetzt kürzlich von den Deutschen Werken in Kiel gelieferte Motorwagen für die Vortbahn Stockholm-Roslagen ist ebenfalls für Benzin (oder Benzol) und Spiritusbetrieb eingerichtet, im Gegensatz zu dem früher von den Deutschen Werken gelieferten Motorwagen für die schwedische Staatsbahn (Versuchsbetrieb Malmö-Lund), der lediglich für Benzinbetrieb eingerichtet ist. Der neue, für die Roslagensbahn bestimmte Wagen wird z. Z. mit dem von der a. b. Svensk Sprit hergestellten Benthylen betrieben, einer Mischung von 75 % Spiritus und 25 % Benzol. Er faßt 66 Personen und verfügt über einen 160pferdigen Motor. Man beabsichtigt, mit der auf dieser Bahn höchstzugelassenen Geschwindigkeit von 60 km/Std. zu fahren.

Die erste schwedische Bahn von größerer Bedeutung, die völlig zum Motorwagenverkehr übergeht, ist die Sala-Gysinge-Gävle Bahn, die mit Einführung des Sommerfahrplans 1925 den Dampfbetrieb ganz einstellt. In drei Wagen wird ein 6zylindriger Daimler-Benzolmotor eingebaut, der bei 1000 Umdrehungen in der Minute 150 PS entwickelt. Der Motor wird hier aber nicht mit Spiritus, sondern Kohlengas betrieben, zu welchem Zwecke in jeden Wagen zwei Gasgeneratoren eingebaut werden. Die Heizung der Generatoren kann mit Anthrazit, Koks, Holz- oder Torfkohle erfolgen. Man erspart ungefähr 50 % Brennmaterial im Verhältnis zum Dampfbetrieb.

Bei dem lebhaften Interesse der schwedischen Eisenbahnwelt für den Motorwagenverkehr dürfte sich angesichts der zahlreichen Privatbahnen Schwedens für die deutsche Industrie noch ein reiches Arbeitsfeld bieten.

— **Einreise nach Rußland.** Visen nach der Union der SSR werden vom Volkskommissariat für Auswärtige Angelegenheiten in Moskau bewilligt. Antragsteller haben bei der Konsular-Abteilung der Botschaft, Berlin, Unter den Linden 7, oder bei den Konsulaten der Union der SSR (Hamburg: Steinstr. 10, Stettin: Kohlmarkt 3, Königsberg: Handelshof, Hansaring) einen Antrag in dreifacher Ausfertigung zu stellen. Dem Antrage sind von der zuständigen Amtsstelle der U. d. SSR beglaubigte Bescheinigungen über dort zugesicherte Arbeit, Unterkunft und Verpflegung beizufügen. Durchreisevisen nach dem fernen Osten werden ohne größere Schwierigkeiten erteilt, auch für solche ist ein förmlicher Antrag in dreifacher Ausfertigung zu stellen. Antragsteller, die in Handelsangelegenheiten nach der U. d. SSR reisen wollen, haben eine Befürwortung der Handelsvertretung der U. d. SSR in Berlin, Lindenstr. 20/25, einzuholen. Bis zum Eintreffen einer Entscheidung über den gestellten Antrag verstreichen 4—6 Wochen. Die Ein- und Durchreisevisen sind, vom Tage der Ausstellung an gerechnet bis zum Überschreiten der Grenze der U. d. SSR, 14 Tage gültig. Die Gebühren für Einreise- sowie Durchreisesichtvermerke betragen je 2 Dollar 75 ct. oder 11,55 *M*. Visen zum Aufenthalt in der U. d. SSR werden mit einer Gültigkeitsdauer von 1—2 Monaten ausgestellt. Zollvorschriften sind bei der Handelsvertretung der U. d. SSR, Lindenstraße 20/25, erhältlich.

— **Eine Untergrundbahn in Moskau.** Die russ. Tel.-Agentur meldet, daß sich eine Abordnung von Moskau nach Deutschland und England begeben hat, um über die Finanzierung des Baues der seit Jahren geplanten Untergrundbahn in Moskau zu verhandeln.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im September wurden befördert: 18 296 172 Personen (— 90 889 Personen gegenüber dem Vormonat), 12 113 t Gepäck- und Expreßgüter (— 439 t) und 4 632 528 t zahlungspflichtige Frachtgüter (+ 46 159 t); hiervon entfallen auf Kohle und Koks 1 872 997 t. Die Einnahmen betrugen beim Personen- und Gepäckverkehr 80 310 418 (+ 986 525) Kc, beim Frachtgutverkehr 250 792 662 (+ 7 156 368) Kc. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 331 103 080 (+ 8 142 893) Kc.

— **Die passive Handelsbilanz in der Tschechoslowakei.** Nach dem soeben veröffentlichten Ausweis des statistischen Staatsamtes ist die Handelsbilanz im September abermals passiv. Der Abgang (27 Mill. Kc) ist jedoch nicht so bedeutend wie im Vormonat August, wo er 109 Mill. Kc betrug. Die gesamte Spezialeinfuhr in die Tschechoslowakei im Monat September betrug 629 116 t und 107 822 Sendungen im Werte von 1 456 382 028 Kc. Die gesamte Spezialeinfuhr in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September belief sich auf 3 914 556 t und 760 727 Gütersendungen im Werte von 10 770 170 832 Kc. Die gesamte Spezialausfuhr betrug im September 883 022 t und 664 406 Gütersendungen im Werte von 1 428 462 974 Kc. Demzufolge war die Handelsbilanz im September d. J. mit dem Betrage von 27 919 054 Kc passiv und in der Zeit Januar—September mit 512 851 374 Kc aktiv.

— **Die Kommerzialisierung der staatlichen Schiffahrtsunternehmungen Rumäniens.** Das Handels- und Industrieministerium beschäftigt sich gegenwärtig, laut Zeitungsnachrichten, mit der Frage der Kommerzialisierung der staatlichen Schiffahrtsunternehmungen. Die Donauschiffahrt und alle dazugehörigen Einrichtungen sollen mit der S. R. D. (Societate Romane Dunare) verschmolzen, die staatlichen Seeschiffahrtsunternehmungen dem Rahmen der „Romania“ A.-G. eingefügt werden.

— **Rumäniens Außenhandel.** Nach der amtlichen Statistik für den auswärtigen Handel Rumäniens im Jahre 1923 betrug die Einfuhr 703 274 t im Werte von 19 713 Millionen Lei, die Ausfuhr 4 878 210 t im Werte von 24 373 Millionen Lei. Der Überschuß der Ausfuhr beträgt demnach 4660 Millionen Lei gegen nur 1712 Millionen Lei im Jahre 1922.

— **Ein Rheinhafen oberhalb Basel.** Im Kanton Baselland spricht man neuerdings wieder von der Erstellung eines Rheinhafens bei Birsfelden. Von einem solchen war früher die Rede und es wurde sogar das in Betracht kommende Gelände mit einem Bauverbot belegt, weil sich damals angeblich die schweizerischen Bundesbahnen für diesen Hafen interessierten. Mit Recht weist man heute darauf hin, daß der Erstellung eines Hafens bei Birsfelden die auf etwa 28 m Lichtweite begrenzten Brückendurchlässe der neuen mittleren Brücke in Basel hindernd im Wege stehen, weil diese Abmessungen für den Verkehr mit den großen Seitenraddampfern nicht genügen und überhaupt die Berg- und Talfahrt mit 2- oder 3schiffigen Schleppzügen durch diese Brücke mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre. Namentlich wären die Talfahrten von Schleppzügen durch die Brücke mit großen Gefahren verbunden. Bevor man aber an diesen Brückenumbau herantritt, muß sich die Schiffahrt nach Basel noch steigern, und zudem eine weitere Brücke oberhalb der Wettsteinbrücke die unteren Brücken entlasten. Auch hat der Kanton Baselland sich selber ein Hindernis gegen die Erstellung des Birsfelder Hafens dadurch geschaffen, daß er die Anlegung des Basler Flughafens am Birsfelder Rheinufer bewilligte. Immerhin wird das kein ausgesprochenes Hindernis für den Birsfelder Hafen sein, denn schließlich kann ein Flugplatz im allgemeinen ohne allzu große Kosten auch anderswohin verpflanzt werden. Kommt es also einmal dazu, den Hafen bei Birsfelden zu schaffen, so wird eben Luftschiff und Rheinschiff versuchen müssen, die Platzfrage so zu lösen, daß beide weiterbestehen können. Bekanntlich hat der Kanton Baselland aber auch ein Konzessionsbegehren für ein Kraftwerk bei Birsfelden in Bern eingereicht, das man wohl nicht erstellen wird, ohne dabei der künftigen Hafenfrage die größte Aufmerksamkeit zu schenken, zudem ja auch an den Bau einer Schiffahrtsschleuse gedacht werden muß.

— **Ermäßigung der Bettkartenpreise.** Der Preis für die in der Schweiz vorgemerkten Bettkarten für Mitropaschlafwagen ist von 34 Schweizer Franken auf 30 Schweizer Franken in der ersten und von 17 auf 15 Schweizer Franken in der zweiten Klasse ermäßigt worden. Damit vermindert sich auch die Vormerkgebühr auf 3 und 1,50 Schweizer Franken.

— **Motorwagenverkehr in der Schweiz.** Kürzlich regte Prof. Ing. Hugo Studer bei den Schweizer Bundesbahnen an, den Motorwagenverkehr zwecks Beschleunigung der jetzigen Verbindung und zur besseren Fahrplangestaltung weiter auszudehnen, und zwar nicht nur für den Lokalverkehr, sondern auch für größere Strecken wie Lausanne-Genf und Zürich-Richterswil. Er verwies auf den Motorwagenverkehr der London Brighton und South Coast Railway sowie der London and North Western Railway, die ihn für den Binnenverkehr eingeführt haben, während der Durchgangsverkehr durch elektrische Züge bedient wird. Die Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen hat hierauf in der „Neuen Zürcher Zeitung“ geantwortet, der wir bei dem regen Interesse, das man dem Motorwagenverkehr schenkt, folgendes entnehmen:

Der Gedanke, statt langer, schwerer Züge mit Lokomotivbetrieb häufigere, kurze Züge mit Motorwagen einzuführen, soll in Zukunft auch in gewissem Umfange verwirklicht werden. Infolge der erfreulichen Verkehrszunahme der letzten Zeit ist aber vor allem die Beschaffung von elektrischen Lokomotiven erforderlich. Nach dem Programm für die beschleunigte Elektrisierung soll bis Ende 1928 der elektrische Betrieb auf allen wichtigeren Strecken eingeführt sein. In den vier Jahren 1925/28 sind rund 830 km, also jährlich über 200 km zu elektrisieren. Auf diesen Linien verkehren Schnellzüge (Durchgangszüge), Personen- und Güterzüge. Hierfür kann nur Lokomotivbetrieb in Frage kommen. Die mehr dem lokalen Verkehr dienenden Züge könnten allerdings auch mit Motorwagen geführt werden. Da aber z. Z. mit möglichst wenig Triebfahrzeugen auszukommen ist, sind vorläufig auch für den lokalen

Verkehr Lokomotiven vorzuziehen, da diese für sämtliche Züge verwendbar sind, daher auch besser ausgenutzt werden können. Bei Verwendung von Motorwagen ist das Zuggewicht viel mehr beschränkt als bei Lokomotivbetrieb. Auch stellen sich die Anschaffungskosten bei Motorwagen für 1 PS viel höher. Sie betragen z. Z. bei den Lokomotiven durchschnittlich 232 Fr., für 6achsige Motorwagen 468 Fr. Allerdings ist bei den Kosten der Motorwagen ein Personenwagen mit einbegriffen. Bei einer Reparatur am Motorwagen kommt aber jeweils auch dieser Personenwagen außer Betrieb.

Mit Rücksicht hierauf können nur dort Motorwagenzüge geführt werden, wo dies mit einem Triebwagen möglich ist. Zur Vermeidung der Umstellung des Motorwagens auf der Endstation wird am andern Zugende ein sog. Zugführerwagen verwendet. Auf diese Weise wird seit längerer Zeit auf der Linie Bern-Thun gefahren. Das beschränkte Zuggewicht — 120 t Anhängelast — ist aber bei vielen Personenzügen gering. So namentlich für die Morgen-, Mittags- und Abendzüge bei Arbeitsanfang und Arbeitsende. Es können daher auch auf der Strecke Bern-Thun nur vereinzelte Züge mit Motorwagen geführt werden. Eine weitere Ausdehnung des Motorwagenbetriebes wird mit Vorteil möglich sein, wenn einmal größere zusammenhängende Strecken oder von einem Knotenpunkt nach verschiedenen Richtungen führende Linien elektrisiert sind. Die hierfür nötigen Motorwagen können aber erst angeschafft werden, wenn der Lokomotivbestand für den übrigen Verkehr ausreichend ist. Für den betreffenden Fahrplan werden schon jetzt die Entwürfe studiert.

Bis zu jenem Zeitpunkt muß der Motorwagenbetrieb auf einzelne Vorortlinien beschränkt werden. Der Vergleich mit dem Verkehr ausländischer Riesenstädte, wie London, ist insofern nicht richtig, als für jenen Verkehr besondere Vorortlinien vorhanden sein müssen, auf denen in der Regel weder Fernzüge noch Güterzüge verkehren.

— Der schweizerisch-italienische Handel. Die Schweiz gehört bekanntlich zu den besten Kunden Italiens, und für das laufende Jahr nimmt sie unter den hauptsächlichsten Ausfuhrmärkten Italiens den zweiten Rang ein. Ein noch wichtigerer Abnehmer italienischer Erzeugnisse ist Frankreich. Für Italien ist also die Handelsbilanz in bezug auf die Schweiz die denkbar günstigste, denn bis Ende Juli hat im laufenden Jahre die italienische Ausfuhr nach der Schweiz die schweizerische Einfuhr nach Italien um 660 Millionen Lire überholt. Beinahe die Hälfte der italienischen Ausfuhr nach der Schweiz bezieht sich auf Seide, aber auch für Weine, Automobile und Eier ist die Schweiz einer der besten Abnehmer. Allein an Seide und Seidenabfällen hat Italien in den ersten 7 Monaten dieses Jahres für 417,5 Millionen Lire nach der Schweiz ausgeführt. Die Schweiz führt in der Hauptsache nach Italien Gewebe, Seidenwaren, Maschinen und Uhren aus.

— Frankreich erhält die Konzession zum Rheinstau. Das Parlament des Kantons Basel beendete am 30. Oktober die Beratungen über die Regierungsvorlage, betreffend den Rheinstau, und genehmigte mit 103 gegen 17 Stimmen die Verleihung der Konzession an Frankreich zur Aufstauung des Rheins bis auf Schweizer Gebiet, bis zur Mündung des Birs, zum Zwecke der Errichtung und des Betriebs einer Kanal- und Kraftwerksanlage am Rhein bei Kembs. Die Regierung wird nunmehr auf Grund dieser Genehmigung die Verhandlungen mit Frankreich über die Konzessionserteilung aufnehmen.

— Unzufriedenheit der französischen Eisenbahner. Wie unterm 31. Oktober aus Paris gemeldet wird, empfing Ministerpräsident Herriot am Abend vorher die Vorsitzenden der Verwaltungen der französischen Eisenbahngesellschaften zu einer Beratung über die Wiedereinstellung der aus Anlaß des letzten Eisenbahnerstreiks gemaßregelten Angestellten. Die Vertreter der Gesellschaften haben zugestimmt, nochmals die Akten der entlassenen Arbeiter zu prüfen und gegebenenfalls vor dem 1. Dezember einzelne Wiedereinstellungen vorzunehmen. Die Eisenbahner selbst sind mit dem Ergebnis nicht zufrieden; sie haben am 30. Oktober eine Versammlung abgehalten, nach deren Beendigung es laut „Journal" zu kleineren Zusammenstößen gekommen sein soll.

— Große Getreidetransporte in Antwerpen. Infolge der wenig ertragreichen Getreideernten in Europa sind die europäischen Staaten darauf angewiesen, große Mengen Getreide einzuführen, und es hat infolge großer Getreidetransporte der Hafen von Antwerpen wieder ein lebhafteres Aussehen. Auch Deutschland läßt wegen der infolge der Valuta niedrigeren Hafenauslagen beträchtliche Transporte über Antwerpen kommen. Man schätzt die Menge Getreide, die im Laufe der Monate Oktober und November in Antwerpen ankommt, heute auf etwa 150 000 t aus Nordamerika und auf ebensoviel aus Australien und den Schwarzmeerländern. Die Hafenbehörden bemühen sich zurzeit, dem vermehrten Umschlag gerecht zu werden und Güterstauungen zu verhindern, was aber kaum möglich sein dürfte, da die vorhandenen 16 Getreideelevatoren nicht genügen dürften und die Gleisanlagen dem neuen Güterandrang auch nicht entsprechen. Es soll nun die tägliche Leistung der Elevatoren auf 13 000 t erhöht werden.

— Weltausstellung 1930 in Antwerpen. Von der aus Anlaß der Hundertjahrfeier der Unabhängigkeit Belgiens in Brüssel geplanten Weltausstellung werden die Abteilungen für See- und Kolonialwesen in Antwerpen errichtet werden, man hofft gleichzeitig das neue Kanaldock und die jetzt im Bau befindlichen neuen Hafenanlagen eröffnen zu können.

— Gedrückte Lage auf den englischen Kohlenmärkten. Dem „Industrie-Kurier" entnimmt die B. B. Ztg. folgenden Bericht: Die englischen Kohlenmärkte liegen nach wie vor darnieder und es fehlt nicht an Gruben, die unter den herrschenden Verhältnissen vorziehen, die Förderung vorerst einzustellen. Die Ausfuhr ist unbedeutend und die Abschlüsse für zukünftige Lieferung infolge Meinungsverschiedenheiten über die Preisgestaltung sind schwierig. Die Notierungen weisen sinkende Tendenz auf. Seit Jahresbeginn wurden 260 Kohlengruben geschlossen, welche die Förderung nicht mehr aufgenommen haben, während 118 Gruben in derselben Zeit neu eröffnet wurden bzw. den Betrieb wieder aufnahmen. Von denjenigen, welche stillgelegt wurden, waren 173 kleinere Schächte mit einer durchschnittlichen Arbeiterzahl von 23 Mann. Von den restlichen 87 schlossen 54 infolge schlechten Geschäftsganges. Die größten Betriebseinschränkungen fallen in die zweite Hälfte September. So wurden allein am 27. September in Northumberland 26 Gruben, die normalerweise 3223 Lohnarbeiter beschäftigten, geschlossen und im Durham-Distrikt am gleichen Tage 48 Gruben mit 12 073 Arbeiter.

— Eisenbahnbetrieb bei Nebel. Nebel ist eine schwere Störung für den Eisenbahnbetrieb, und Länder, in denen er häufig ist, müssen für ihre Eisenbahnen gewisse Besonderheiten annehmen, um den durch den Nebel verursachten Gefahren zu begegnen. Holland hat z. B. sein Signalwesen in den letzten Jahren auf eine neue Grundlage gestellt und dabei auf den Nebel besondere Rücksicht genommen, namentlich durch Anbringung von deutlich ins Auge fallenden festen Merkzeichen, die dem Lokomotivführer das Herannahen eines Signals ankündigen. In England spielt der Nebeldienst eine große Rolle. Es sind besondere Arbeiter eingeteilt, um bei Nebel Posten zu besetzen, die bei klarem Wetter unbesetzt bleiben; Wiederholungs- und besondere Nebelsignale, Knallkapseln, die von Hand oder mechanisch angelegt werden, besondere Signale am Standort des die Knallkapseln auslegenden Mannes, sind einige von den Anordnungen, mit deren Hilfe auch bei unsichtigem Wetter die nötige Betriebssicherheit gewahrt wird. Für den Vorortverkehr der großen Städte bestehen besondere Fahrpläne für neblige Tage. Die Züge verkehren dann mit verringerter Geschwindigkeit und in größeren Abständen. Die Zahl der für die Fahrgäste gestellten Plätze ist dadurch erheblich vermindert. Das ist für sie eine große Unbequemlichkeit, muß aber in Kauf genommen werden, wenn nicht die Betriebssicherheit leiden soll. Bei leichtem Nebel am frühen Morgen ist die Entscheidung für den zuständigen Beamten häufig nicht leicht, ob er den regelmäßigen vollen Fahrplan zulassen oder ob er die Anwendung des beschränkten Nebelfahrplans anordnen soll. Der Nebel kann sich bis zur Hochflut des Verkehrs verzogen haben, und dann würde es als höchst lästig empfunden werden, wenn nicht die volle Zahl der Züge verkehrte. Wird aber im regelmäßigen Fahrplan gefahren und der Nebel hält an, so gibt es Verspätungen und Störungen, wenn nicht gar Unfälle. Infolge des Umstands, daß die Züge mit verringerter Geschwindigkeit, namentlich vor den Signalen, fahren, wird ihre Umlaufzeit verlängert, und an den Außenbahnhöfen, wo Zugläufe beginnen, ist dann häufig der aus dem Stadtinnern erwartete Zug noch nicht eingetroffen, wenn die Abfahrtzeit für ihn in der Richtung nach der Stadt herangekommen ist. Wo sich der Fernverkehr auf denselben Gleisen wie der Vorortverkehr abspielt, bringen die Fernzüge, die wegen des Nebels ebenfalls Verspätung haben, den Fahrplan weiter in Unordnung. Auf diesen Strecken pflegen auch die Güterzüge dieselben Gleise wie jene zu benutzen, und sie bilden dann eine weitere Quelle für höchst lästige Störungen des bei dichtem Verkehr ohnehin empfindlichen Fahrplans. Der Übergang von dem einen Fahrplan zum andern hat gewisse Schwierigkeiten, so daß nicht ohne weiteres einer Veränderung des Wetters, Übergang von unsichtiger zu klarer Luft oder umgekehrt, Rechnung getragen werden kann. Die englische Südbahn, deren Benützer allerdings lebhaft über deren im übrigen recht mangelhafte Einrichtungen — und anscheinend mit Recht — klagen, hat daher in der letzten Zeit eine neue Art des Nebelbetriebs eingeführt, indem dann nicht nach einem besonders, auf seiner eigenen Grundlage aufgebauten Fahrplan

gefahren wird, sondern Abweichungen vom regelmäßigen Fahrplan angeordnet werden, die im Rahmen des Alltäglichen bleiben. Die Fahrgäste werden von diesen Abweichungen durch Zettel, die an sie verteilt werden, benachrichtigt, während es sonst nur üblich ist, den veränderten Fahrplan durch Anschläge bekanntzugeben, die natürlich niemand liest. Wenn die Unbequemlichkeiten, Gedränge im überfüllten Zug, zu spätes Erscheinen zum Dienst, dadurch auch nicht beseitigt werden, so sind die Fahrgäste doch wenigstens rechtzeitig über das unterrichtet, was ihnen bevorsteht.

Fremde Erdteile.

— **Die ostchinesische Eisenbahn** ist auf Grund eines Vertrages mit Tschang-Tsuh-Lin am 3. d. M. in die Hände Sowjetrußlands übergegangen.

— **Die Staatsbahnen in Niederländisch Indien** (Java und Sumatra) erwarten für das Rechnungsjahr 1923 einen Betriebsüberschuß von reichlich 6 Millionen holländ. Gulden. Allem Anschein nach ist der Tiefstand nun überwunden, die Einnahmen nehmen langsam wieder zu. So betrugen im August 1924 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2,05 Mill. Gulden gegen 2,01 Mill. im August 1923. Entsprechend stiegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr von 4,02 auf 4,40 Mill. Gulden. Indeß betrug die Gesamteinnahme der ersten acht Monate im Jahre 1924 nur erst 357 000 (nämlich 40,3 Mill.) mehr als 1923 (39,3 Mill.).

Auch bei der Niederländischen Eisenbahn-Gesellschaft (Hauptlinie Jokjakarta-Soerakarta-Semarang in den Vorstenlanden) liegt es ähnlich. Hier betrugen die Einnahmen in den ersten neun Monaten 1924 14 335 295 fl. gegen 13 582 098 fl. im Jahre 1923, die Ausgaben in den gleichen Monaten 1924: 8 214 000 fl. gegen 8 534 000 fl.; der Betriebsüberschuß betrug also 1924 6 121 295 fl. gegen 5 048 089 fl. im Jahre 1923. Es sei noch bemerkt, daß 1922 die Dividende nur 13% betragen hatte gegen 17% in den vorhergehenden drei Jahren.

— **Die Vernachlässigung des Verkehrswesens in Deutsch-Ostafrika.** Über die Vernachlässigung des Verkehrswesens in der ehemaligen deutschen Kolonie Ostafrika (Tanganyika-Territory) berichtet Sir Alfred Sharpe, der erste Gouverneur von Nyassa-Land, auf Grund einer Reise, die ihn durch den südlichen Teil Ostafrikas führte. Die Reise nahm, wie wir dem Schwäb. Merkur entnehmen, ihren Anfang in Manga (Wiedhafen) am Nyassasee und ging in der Richtung der alten arabischen Sklavenstraße zur Ostküste, die bei Lindi erreicht wurde. Sir A. Sharpe sagt wörtlich: „Wenn man das Tanganyika-Territory vom Nyassasee her betritt, so hat man den Eindruck, als sei die Entwicklung des Landes um 30 Jahre zurückgedreht worden. Es gibt hier keine Wege; die am Ende des Krieges vorhandenen hat man verschwinden lassen. Die Strecke von Manda nach Songea, die man am Ende des Krieges im Kraftwagen in sechs Stunden zurücklegen konnte, nimmt nun sechs Tage schweren Weges in Anspruch. Von Lindi, einem Hafen, der eine Zukunft hat, führte eine Schmalspurbahn nach Masasi, ungefähr 60 englische Meilen landeinwärts. Obgleich diese Bahn durch die englische Verwaltung am Ende des Krieges übernommen wurde, und obgleich sie mit rollendem Material, Geräten und allen erforderlichen Anlagen gut ausgestattet war, steht sie seit dem Verlassen durch die Deutschen außer Betrieb." Dieses vernichtende Urteil eines englischen Kolonialfachmanns, der die Dinge nicht mit den Augen des Politikers, sondern als nüchterner Wirtschaftler ansieht, sollte größte Beachtung finden.

Rechtspflege.

— **Keine Pflicht der Bahn zur Prüfung fremder Wagen, in denen ihr Gut bei Weiterabfertigungen ohne Umladung übergeben wird.** (OLG. Hamburg 17. 6. 24. — Bf. VIII 107/24.) Aus den Gründen: Die Kl. nimmt die Bekl. in Anspruch aus dem Frachtvertrage Tilsit-Hamburg. Der Waggon mit der Eiersendung ist aus Litauen kommend in Tilsit eingetroffen und dort am 13. Juni 1923 ausweislich des Frachtbriefes ohne Umladung neu aufgegeben. Der Wagen war ein gedeckter litauischer Wagen. Der Schaden ist, wie zwischen den Parteien feststeht, dadurch entstanden, daß das Dach undicht war und dadurch Regen in das Innere gelangt ist. Nach dem bei der Tatbestandsaufnahme in Hamburg festgestellten Umfang der Durchnässung der in Kisten verpackten Eiersendung muß das Dach in solcher Ausdehnung und in dem Maße schadhaft gewesen sein, daß die Durchlässigkeit nicht erst auf dem Wege von Tilsit nach Hamburg entstanden sein kann, sondern schon vorher bestanden haben muß . . . wird näher ausgeführt . . . War also das Dach schon regendurchlässig, als der Wagen der Reichsbahn in Tilsit zur Beförderung übergeben wurde, so beruft sich die Bekl. mit Recht auf den Haftungsausschließungsgrund des § 86 Nr. 3 EVO., § 459 Nr. 3 HGB. Mit der Verladung des Gutes hat die Bekl. nichts zu tun gehabt. Der Wagen ist durch den Absender beladen übergeben worden. Einer ausdrücklichen Vereinbarung, daß die Verladung vom Absender zu besorgen war, bedurfte es überdies um deswillen nicht, weil nach § 42 der allg. Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I, Abt. B, vom 1. Januar 1923 Wagenladungen grundsätzlich vom Absender verladen werden. Zu einer mangelhaften Verladung des Gutes gehört auch die Verladung in einen mangelhaften Wagen, zumal wenn hier der Wagen nicht von der Reichsbahn gestellt worden ist. Für den Zustand des einer fremden Eisenbahnverwaltung gehörigen Wagens, welcher ihr beladen zur Beförderung übergeben worden ist, haftet die Reichsbahn dem Absender nicht. Zu einer Untersuchung des Wagens war die Eisenbahn unter den vorliegenden Umständen ganz außerstande und dafür, daß die Undichtigkeit des Wagens ohne weiteres äußerlich erkennbar war, liegt nichts vor (siehe auch Rundnagel, Haftung der Eisenbahn, 3. u. 4. Auflage, § 20, Anm. 18, S. 105). Der Schaden ist somit entstanden aus einer mit der mangelhaften Verladung des Gutes verbundenen Gefahr. Für diese Gefahr haftet die Eisenbahn nach der angeführten Bestimmung der EVO. nicht.

Also auch wenn die Durchnässung der Ladung erst auf dem Wege von Tilsit nach Hamburg, der für die Haftung der Bekl. allein in Frage kommt, stattgefunden hat, ist der Ersatzanspruch der Kl. unbegründet.

— **Haftung der Eisenbahnverwaltung. Verneinung der höheren Gewalt.** Einen lehrreichen Beitrag zu der Tatsache, in welchem Umfange Ersatzansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung gestellt zu werden pflegen, und wie schwer sie sich wirksam dagegen zu schützen vermag, bietet das Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Mai 1924 930/23. IV. Stuttgart (Jur. Wochenschr. Heft 15 vom 1. August 1924, S. 1157).

Die Arbeiter einer Unternehmung für Tiefbau führten auf beiden Seiten einer Reichsbahnlinie einen Kanalbau aus und überschritten sie bei dieser Gelegenheit beinahe gewohnheitsmäßig, ohne daß die zuständigen Stellen der Eisenbahnverwaltung ernstliche Gegenmaßregeln getroffen hätten. Am Nachmittage eines Dezembertages wurde einer von ihnen von einem pünktlich verkehrenden fahrplanmäßigen Zuge überfahren und getötet. Jetzt erhob die nach der Reichsversicherungsordnung ersatz- und versicherungspflichtige Berufsgenossenschaft Klage gegen die Reichsbahn, der das Reichsgericht endgültig in der Weise entsprach, daß es den Schaden zu zwei Drittel und ein Drittel zwischen dieser und der Klägerin teilte. Die Begründung zu dieser dem Reichsfiskus ungünstigen Teilung fand es in der Betriebsgefahr der Eisenbahn, welche nach seiner Ansicht noch dadurch verstärkt worden war, daß sie es unterlassen, wirksame Maßnahmen zur Beseitigung der ihr bekanntgewordenen, an der fraglichen Arbeitsstelle eingerissenen Zustände zu treffen; auf der anderen Seite vertritt es den Standpunkt, daß die Klägerin das klar zutage liegende Verschulden des Getöteten sich zu einem Dritteil anrechnen zu lassen habe. Gegen diese Begründung, die, was die beklagte Reichsbahn oder ihre Verurteilung anlangt, auf eine Verneinung der höheren Gewalt herauskommt, wird sich zunächst einwenden lassen, daß es eine starke Zumutung ist, von ihr zu verlangen, daß sie die fragliche Stelle unausgesetzt bewacht; sodann aber scheint das Verschulden des Getöteten zu gering bewertet zu sein, der an einer nicht dem öffentlichen Verkehre gewidmeten Stelle die Gleise zu einer Zeit überschritt, zu der, wie ihm bekannt sein mußte, gerade ein Zug fällig war. — Wie dem aber auch sein mag, das Erkenntnis ist und bleibt eine ernste Mahnung für die Reichsbahn, nicht irgendwelche Übelstände zu dulden, die nachteilige Folgen zu zeitigen geeignet sind oder auch nur sein können.

Bücherschau.

— **Die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.** Ihr Aufbau und ihr Wirken. Auf Grund der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924, der Gesellschaftssatzung, des Reichsbahnpersonalgesetzes und aus der geschäftlichen Praxis heraus dargestellt von Dr. Adolf Sarter, Geheimer Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, und Dr. Theodor Kittel, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Da die Verfasser bei der gesetzlichen und geschäftlichen Umgestaltung des Reichsbahnunternehmens maßgebend mitgewirkt haben, beruht ihre Arbeit auf den zuverlässigsten Grundlagen, so daß ihr in weitem Umfang eine autoritative Bedeutung zugesprochen werden muß.

Der Reichsverkehrsminister hat in einem Erlaß an sämtliche Spitzenbehörden des Reiches und der Länder das Buch wegen der Bedeutung der behandelten Fragen für Staats- und Volkswirtschaft nachdrücklichst empfohlen.

Die Umgestaltung der Reichsbahn in ein geschäftliches Unternehmen sowie die Änderung der Rechtsverhältnisse innerhalb des Unternehmens und in seinen Beziehungen nach außen hin, macht die Darstellung sowohl für jeden Juristen und Volkswirt als auch für alle, die als Lieferanten oder Verfrachter mit den Eisenbahnen zu tun haben, zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk. In einem besonderen Teil behandelt das Werk die künftige Wirtschaftsführung der Gesellschaft, wie kaufmännische Grundsätze der Geschäftsführung, die Tarifpolitik, Baupolitik, Beschaffungspolitik u. a. m. Der Preis des etwa 320 Seiten starken Buches, das Anfang November im Verlage Otto Stollberg & Co., Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 48, erscheint, beträgt in Halbleinenband 8,50 *M.*

— **Die Schweiz, Taschenatlas für den Touristen**, herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne, Kümmerly & Frey, Kartographisches Institut, Bern. Preis 3 Fr. (2,30 Rentenmark).

Dieser kleine Band, der 34 Karten und Stadtpläne umfaßt, ist dazu berufen, eine Lücke auf dem Gebiete der Reiseverkehrsliteratur auszufüllen. Dank seines Taschenformats wird der neue Schweizeratlas der unentbehrliche Gefährte jedes Reisenden werden. Die kartographische Ausführung läßt nichts zu wünschen übrig. Die Mehrzahl der Karten ist im Maßstab 1:400 000 gedruckt worden, mit Ausnahme der großen Reiseverkehrsgebiete, wie das Berner Oberland, der Vierwaldstättersee, Lugano und der östliche Teil des Genfersees, für die ein kleinerer Maßstab Anwendung fand. Das Heft enthält ferner eine kleine Übersichtskarte Europas zur Feststellung der Lage der Schweiz, sowie eine Index-Karte mit der Verteilung und Bezifferung der Tafeln. Dieser „Taschen-Atlas“ ist allen Freunden der Schweiz bestens zu empfehlen.

— **„Hütte“, Taschenbuch für Betriebsingenieure.** Herausgegeben vom Akademischen Verein „Hütte“ E. V. und Dr.-Ing. A. Stauch. Unter Mitwirkung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure im V. D. I. Zweite überarbeitete und vermehrte Auflage. Mit 1440 Textabbildungen. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geb. 19,50 Gm.

Wie sehr das Bedürfnis für ein Buch bestand, das dem in Werkstatts- und anderen Betrieben tätigen Ingenieur in den Stand setzt, sich rasch über die wichtigsten Hilfswissenschaften seines Berufes und über die Fabrikeinrichtungen, mit denen er zu arbeiten hat, zu unterrichten, beweist der Umstand, daß die stattliche Auflage des vorliegenden Werkes schon acht Wochen nach dem Erscheinen vollständig vergriffen war. Wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit konnten naturgemäß nicht alle zahlreich eingegangenen Anregungen für die weitere Ausgestaltung berücksichtigt werden.

Im 1. Abschnitt wird das wichtige Gebiet der Rohstoffkunde von verschiedenen Bearbeitern so ausführlich behandelt, wie es der Rahmen des Taschenbuches zuließ; der 2. Abschnitt über Materialprüfung stammt von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Rudeloff-Berlin, dem früheren Leiter des Materialprüfungsamtes in Lichterfelde. Die beiden nächsten Abschnitte behandeln kurz die Festigkeits- und Maschinengetriebelehre (Zwanglaufmechanik). „Maß und Messen“ bildet den nächsten Abschnitt, der von Prof. Dr. G. Berndt-Berlin bearbeitet ist. Der wichtige Abschnitt 6 befaßt sich ausführlich mit der Vereinheitlichung in der deutschen Industrie, unter besonderer Berücksichtigung der Arbeiten des deutschen Normenausschusses. Geh. Reg.-Rat Prof. Troske-Hannover behandelt Fabrikanlagen in wirtschaftlicher und technischer Beziehung. Dann folgen Abschnitte über Flurförderung, Unfallverhütung und Gewerbehygiene. Im nächsten Abschnitt über Fabrikorganisation behandelt Oberingenieur O. Hardung-Berlin Gliederung, Personal-, Selbstkosten- und Terminwesen einer Fabrik, während E. Michel auf Arbeitsvorbereitung unter wissenschaftlicher Betriebsführung näher eingeht. Das wichtige Kapitel über Stückzeitbestimmung ist von Oberingenieur Drescher-Berlin bearbeitet. Eignungsprüfungen behandelt Prof. Dr. H. Rupp-Berlin. Geh. Baurat Dr.-Ing. e. h. G. Lippart-Nürnberg gibt eine ausgezeichnete Darstellung der beruflichen Erziehung und Ausbildung des Facharbeiters in der mechanischen Industrie. Der nächste Abschnitt ist der Sozialpolitik gewidmet. Das Kapitel „Gießerei“ ist der „Hütte“, Taschenbuch für Eisenhüttenleute entnommen. Es folgen mehrere Abschnitte über Schweißen, Löten, Bearbeitung der Baustoffe auf Grund ihrer Dehnbarkeit, Härten und Vergüten, Anreißen von Guß- und Schmiedestücken. Die nächsten Abschnitte behandeln Schneidwerkzeuge, Druckluft- und Elektrowerkzeuge sowie Vorrichtungen. Der Abschnitt über Werkzeugmaschinen ist von verschiedenen Bearbeitern ausführlich gebracht, woran sich noch ein Abschnitt über Holzbearbeitungsmaschinen anschließt. Den Schluß bildet ein Kapitel über Auswuchtung, das sicher vielen Betriebsingenieuren willkommen sein wird

Das Taschenbuch wird auch dem Eisenbahntechniker gute Dienste leisten können, der heute mehr denn je die Lehren der wissenschaftlichen Betriebsführung anwenden muß, um in seinem Fachgebiete höchste Leistungen bei größter Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Das Werk kann in jeder Beziehung empfohlen werden. Sch.

— Alfred Nawrath, **Im Reiche der Medea.** Kaukasische Fahrten und Abenteuer. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig. Preis 8 *M.*

Das Buch wendet sich, wie es zum Geleit heißt, nicht an Gelehrte, sondern an den großen Kreis der Gebildeten. Der Verfasser hat sich zur Aufgabe gestellt, zugleich belehrend und unterhaltend zu sein. Diese Aufgabe hat er glänzend gelöst. Frisch und fesselnd erzählt Nawrath von seiner Fahrt zu See und zu Lande zum Kaukasus, von seinen Abenteuern in diesem wilden, wunderbar schönen Gebirge, von den vielgestaltigen Völkerschaften, mit denen er in Berührung gekommen.

Im Juli 1923 verläßt Nawrath auf der „Syra“ Hamburg. Die Fahrt geht über Dundee, Edinburgh, durch die Straße von Gibraltar, an der afrikanischen Küste und Malta vorbei nach Piräus. Mit begeisterten Worten werden die klassischen Stätten Athens geschildert, weiter nach Saloniki, wo „an murmelndem Bach der Lorbeer Apolls und prächtiger Oleander, weiß und rot und rosa blüht, und die Lüfte voll süßen Myrthenduftes sind, in den Zweigen ein Jubilieren ohnegleichen.“ Weiter über Burgas, Warna, Constantza durch das Schwarze Meer nach Noworossijsk und Batum. Den Blick von der Höhe eines uralten Schlosses beschreibt Nawrath mit den Worten: „Ich schaue über das brandende Meer, schaue nach den schneebedeckten Gipfeln des Kaukasus, die greifbar nahe scheinen, schaue auf die paradiesische Fruchtbarkeit zu meinen Füßen. Goldgelber Mais, anderthalb Manns hoch, Reben, Melonenfelder. Versetz dich auf die Höhe des Penegal, von wo man aus den unvergleichlichen Blick hat auf Bozen und das Oberetsch, denk dir statt der kleinen Seen von Montiggl das herrliche Meer des Südens und du hast einen schwachen Begriff von diesem Schloß am Meer.“

Von Batum nach Tiflis geht die Reise mit der Eisenbahn. Interessant ist die Beschreibung dieser Fahrt: „Wer früher auf russischen Bahnen gefahren ist, der weiß, daß oft der Inhalt eines kleinen Möbelwagens als Handgepäck mit in den Wagen genommen wurde. Das ist vorbei. Zwei Pud und nicht mehr. Auch sonst bin ich angenehm überrascht. Pünktlich fünf Uhr nachmittags, wie's auf dem Fahrplan steht, setzt sich der Zug in Bewegung. Die Wagen sind reinlich, auch in der dritten Klasse, und alle drei bis vier Stunden kommt ein dienstbarer Geist, der weggeworfene Obstreste, Papier und dergl. wegfegt. Hier ist Erstaunliches geleistet worden, wenn man bedenkt, daß 3600 Brücken während der Kriegs- und Revolutionszeit vernichtet wurden, 87 000 Drahtwerst Telegraphenlinien, 4330 Morse-, 10 900 Telegraphenapparate, mehr als 3000 Signalmaschinen, ganz zu schweigen von den vielen Wasserwerken, Werkstätten, Stationsgebäuden.

Ich möchte mich auch in dieser Stelle nachdrücklich gegen diejenigen wenden, die immer noch von einer Verlotterung der russischen Bahnen sprechen. Sie schreiben entweder aus völliger Urteilslosigkeit oder aus Bosheit. Natürlich sind die russischen Bahnen nicht etwas Vollkommenes schlechthin. Um zu einem vernünftigen Urteil zu kommen, müssen wir von den Vorkriegsverhältnissen ausgehen. Da stand Rußland sowohl an Dichte des Schienenstranges als auch an Zahl der rollenden Achsen weit hinter den anderen europäischen Ländern zurück. Das Schienennetz des europäischen Rußland war kaum ein Siebentel so dicht wie das Deutschlands. Krieg, Bürgerkrieg, Abschaffung der Bezahlung für den Gebrauch der Transportmittel wirtschafteten das Eisenbahnwesen vollständig herunter — es sind bekannte Dinge, die ich vorbringe. Wenn man all das berücksichtigt, so muß man staunen über das, was in wenigen Monaten an Reorganisation geleistet worden ist. Natürlich ist der Grundsatz der Bezahlung wieder eingeführt worden. (Die Tarife auf kurzen Strecken unterscheiden sich nicht wesentlich von den deutschen, für weitere Entfernungen tritt eine erhebliche Verbilligung ein.) Der Erfolg zeigt, daß der vom Volkskommissar für das Verkehrswesen, Dserschinsky, eingeschlagene Weg richtig war. Die staatlichen Zuschüsse machen nur noch ein Fünftel des Eisenbahnbudgets aus. Sogar der Betrieb der transsibirischen Bahn ist wieder geregelt: „man geht daran, den Export sibirischer Butter neu zu beleben, der sich vor dem Kriege so verheißungsvoll entwickelt hatte.“ Auch im übrigen ist Nawraths Urteil über Rußland günstig.

Von Tiflis aus beginnt die Übersteigung und Durchstreifung des Kaukasus nach Wladikawkas. In den lebhaftesten Farben schildert der Verfasser seine Abenteuer, die unsäglichen Strapazen und Gefahren des Überschreitens des wilden Gebirges; er erzählt von den Firnen und Gletschern, von der Majestät der eisbedeckten Gipfel, von dem „Weißen Berge“, der heilig und unnahbar ist und auf dessen Spitze — so erzählen die Berg-

bewohner — ein Kirchlein mit der Wiege des Heilandes steht; er erzählt von den Schluchten des Riesen Amiran, von der Felswand des Prometheus, von dem Lagerleben der Zigeuner.

Besonders anziehend ist das Kapitel, das Nawrath den Deutschen im Kaukasus widmet, insbesondere den deutschen Kolonien in Helenendorf, Marienfeld, Hoffnungsthal und Tiflis. Man staunt und ist erfreut, zu hören, was die tapfern Schwaben geleistet haben, die hier auf eine langjährige Geschichte zurückblicken, wie sie trotz aller Stürme und Umwälzungen deutsche Art, deutsche Sprache und deutschen Sinn besser als mancher in Deutschland selbst bewahrt haben. Es ist ergreifend, wenn Nawrath von seinem Besuch in Helenendorf berichtet: „Ein Mädchen steht auf dem Altan und singt sehnsuchtsvoll hinaus in den warmen Abend: Kennst du das Land in deutschen Gauen, das schönste dort am Neckarstrand?" Ich hemme meinen Schritt und lausche .... Um den Schneegipfel des Murow Dag kosen die letzten Strahlen der verglimmenden Sonne. Deutsche Kraft, deutsche Zähigkeit haben in hundertjähriger mühevoller Arbeit eine Wüstenei zum Paradies gemacht. — Auch sonst finden wir in Transkaukasien viel Spuren und Erfolge deutscher Arbeit und deutscher Schaffenskraft: Ein Flugzeug über Kolchis! — Der Vogel ist die frühere „Kohlmeise" der Junkers-Werke in Dessau und gehört jetzt der Aserbeidschaner Regierung; die Junkers-Werke waren auch nach dem Wiederaufbau als eine der ersten Firmen zur Stelle, und zwar mit ihren modernen Warmwasser- und Badeeinrichtungen. Ein Deutscher (Moldenhauer) war es, der die Anlagen in dem Kurort Borshom schuf. In dem Turbinenhaus an der Einmündung des Ssadon ist der Name Siemens-Schuckert, Berlin, vertreten. Es sei an die 30 000 Hektar große am Don belegene Kruppsche Konzession erinnert oder an die ebenso große der Russisch-Deutschen Agrargesellschaft. Im September 1923 hat man der Gesellschaft zur Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zum Osten, an deren Spitze der frühere Reichskanzler Dr. Wirth steht, an der Bahnlinie Petersburg-Wolologda und Petersburg-Moskau eine Waldkonzession von über 1 Million Hektar erteilt, und an dieser Strecke sollen die Deutschen mit ihren technischen Erfahrungen Sägewerke, Zellulose- und Terpentinfabriken bauen und alles veranlassen, was zu rationeller Ausnutzung der Waldreichtümer erforderlich ist. In Helenendorf befinden sich die großen Kellereien des Winzerverbandes Konkordia, zu dem sich im Jahre 1920 die sieben großen deutschen Weinbaukolonien Aserbeidschans zusammengeschlossen haben. Seit 6 Jahren ist ein deutsches Krankenhaus in Tiflis mit trefflichen deutschen Ärzten besetzt. Wenn auch unter schwierigen Verhältnissen bestehend, wirkt das deutsche Realgymnasium in Tiflis doch mit bestem Erfolge, besucht von georgischen, russischen, armenischen und tatarischen Schülern.

Zurück geht die Fahrt über Konstantinopel, das erreicht wird, nachdem kurz vorher die Besatzungstruppen es verlassen hatten. Mit einer fesselnden Beschreibung der Schönheiten und des malerischen Lebens und Treibens dieser Stadt — der Herrin des Orients, wo Kreuz und Halbmond nebeneinander stehen — schließt das Buch. Neujahr 1924 wirft der Dampfer „Morea" rasselnd seine Ankerketten weit draußen zwischen Serailspitze und Haidar-Pascha. Heimwärts geht die Fahrt.

An künstlerischen Aufnahmen sind 86 der schönsten Abbildungen auf Kunstdrucktafeln dem Werk beigegeben. Sie geben Zeugnis von den wunderbaren Schönheiten der Reise. Zwei Übersichtskarten erhöhen den Wert des Buches. Das Buch kann jedem warm empfohlen werden, der Sinn für die weite Welt hat und sein Wissen gern bereichert, insbesondere auch über solche Länder, die weniger vom Fuße des Reisenden betreten werden. W.

— **Lexikon aller Eisenbahn- und Dampfschiffstationen Großrumäniens.** Unter dieser Bezeichnung ist ein von Karl Bedeus, Arad, zusammengesetztes, bei W. Krafft, Hermannstadt, verlegtes Heft erschienen, das sich vor allem für die wirtschaftlichen Kreise als willkommener Behelf für die Feststellung von Stationen und Zusammenstellung von Wegen, sowie Berechnung der Fahrtkosten erweist. Die Stationsnamen sind geordnet in den Landessprachen aufgeführt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Die Drucksachen „Benennung von Wagen und Wagenteilen in deutscher, französischer und italienischer Sprache" ist erschienen und mit unserem Schreiben Nr. I 187 vom 24. Oktober 1924 an die Verwaltungen verteilt worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Der an der Strecke Ziegenhals-Jägerndorf gelegene Bahnhof Langenbrück ist seit dem 14. Januar d. J. geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 282 vom 28. Oktober 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Verbesserung des Saldierungsverfahrens der Vereinsabrechnung;

Nr. IV 286 vom 29. Oktober 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Abrechnungsbüro Prag, sowie an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend die Vereinsabrechnung in deutscher Währung;

Nr. IV 289 vom 1. November 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Verzugszinsen aus der Vereinsabrechnung und Antrag auf Änderung des Art. 4 [3] des VAÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. Oktober 1924 verstarb in Hannover der

Ober- und Geh. Regierungsrat **Lorenz.**

Er stand von 1882 bis 1913 im Eisenbahndienst Von 1910 bis 1913 war er bei der Eisenbahndirektion Erfurt tätig. Alle, die ihm näher getreten sind, betrauern in ihm den liebenswürdigsten Menschen, den besten Freund und Mitarbeiter. Sein Andenken in Ehren!

Erfurt, den 28. Oktober 1924. (1230)

Der Präsident und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Erfurt und der Eisenbahnämter ihres Bezirks.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 26. November 1924 wird der links der Neubaustrecke Velbert-Kettwig gelegene Bahnhof Velbert Hbf. für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Der bestehende Bahnhof Velbert wird am gleichen Tage geschlossen.

Die Entfernung zwischen Tönisheide und Velbert Hbf. beträgt 3,65 km.

Elberfeld, 3. November 1924. (1257)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schließung des Bahnhofs Rosenthal bei Breslau für den Tierverkehr.

Der an der Strecke Schottwitz-Rosenthal bei Breslau gelegene Bahnhof Rosenthal bei Breslau wird mit Ablauf des 30. November 1924 für den Tierverkehr geschlossen.

Breslau, den 28. Oktober 1924. (1236)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Bahnhof Aschaffenburg Hauptbahnhof war am 28. Oktober 1924 infolge Entgleisung gesperrt.

München, den 30. Oktober 1924. (1254)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Wegen Felssturz ist die Strecke Mittweida (ausschließlich) - Ringethal-Dreiwerden seit 24. Oktober 1924 unfahrbar.

Dresden, den 1. November 1924. (1255)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Betriebsunfalles zwischen Hintergasse und Dalaas war am 24. Oktober 1924 diese Teilstrecke der Arlbergbahn unfahrbar.

Innsbruck, den 25. Oktober 1924. (1256)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

5. Güterverkehr.

Tfv. 9 Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 8. Dezember 1924 wird die Entfernung für die Strecke Einbeck-Dassel von 13 auf 14 km erhöht.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1924. (1248)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. November 1924 werden die Stationen Aachen-Rothe Erde und Eschweiler Tal als Versandstationen in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1259)

Berlin, den 1. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. November wird im Ausnahmetarif 7 (Eisenerz) für den Verkehr von Lüchow nach Dänischburg ein ermäßigter Frachtsatz von 45 Goldpfennig für 100 kg eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1260)

Berlin, den 1. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Am 16. November 1924 tritt ein neuer Tarif in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. November 1924. (1250)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland. — Belgisch- und Luxemburgisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland.

Der Verkehr über die tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen Čop und Záhony ist aufgenommen. Im Tarif ist das Zeichen „*)" und die zugehörige Fußanmerkung zu streichen. Die Güterübergabe und -übernahme erfolgt in der Gemeinschaftsstation Čop.

Köln, den 23. Oktober 1924. (1232)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. November 1924 tritt die Reinickendorf - Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn dem Ausnahmetarif 1 für Holz bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1244)

Berlin, den 29. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 9 Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden die Entfernungen der Stationen Carthausen (Westf.) und Halver Kr. Alt. E. ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1924. (1247)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ia (Frachtsatzzeiger).

Im Frachtsatzzeiger vom 1. Oktober 1924:
ist der Frachtsatz auf Seite 14 bei km 570 in Klasse Ie in 1552,
ist der Frachtsatz auf Seite 20 bei km 860 in Klasse E5 in 314,
ist der Frachtsatz auf Seite 20 bei km 865 in Klasse B in 531,
ist der Frachtsatz auf Seite 20 bei km 875 in Klasse D in 346,
ist der Frachtsatz auf Seite 20 bei km 893 in Klasse D in 348,
ist der Frachtsatz auf Seite 21 bei km 929 in Klasse D 5 in 491
zu berichtigen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1924. (1249)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife, Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 6. November 1924 wird die Station Schöningen Privatbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1258)

Berlin, den 1. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).

Infolge verschiedener bereits bekanntgegebener Tarifmaßnahmen (Änderung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe in Bielefeld; Umwandlung der Gütertarifstation Talhaus in eine Ladestelle usw.) treten in den obengenannten Tarifheften Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den Tarifanzeiger veröffentlicht worden sind.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Alexanderplatz. (1261)

Berlin, den 4. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 wird der Ausnahmetarif 5 e für Ziegel und Sand auf den Verkehr zwischen allen in der Tschechoslowakei liegenden Stationen der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt, soweit die Sendungen ohne Berührung deutschen Gebiets befördert werden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1240)

Berlin, den 29. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden im Abschnitt A — besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung — die für die schmalspurige Kreis Altenaer Eisenbahn geltenden Bestimmungen für die von der Beförderung ausgeschlossenen Güter geändert.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1243)

Berlin, den 30. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Am 6. November 1924 erscheint der Nachtrag 3 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten", und zwar der Unterabschnitte Zu 4, 5, 10a, 17, 20, 26, 28a, 42, 43, 44, 60, 71, 77, 81, 88a, 95 und 99. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. November 1924. (1253)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D.

Ab 1. Dezember 1924 werden nach und von Dresden Großmarkthalle nur noch Sendungen zugelassen, die an die Markthallenverwaltung oder an Interessenten, denen die Benutzung der städtischen Anschlußanlage gestattet worden ist, gerichtet sind oder von ihnen aufgegeben werden. Werden Sendungen nach Dresden Großmarkthalle an Empfänger aufgegeben, denen die Benutzung der Markthallengleise nicht gestattet ist, so werden die Sendungen in Dresden-Altstadt zur Verfügung gestellt. (1245)

Dresden, am 30. Oktober 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Am 16. November 1924 tritt Nachtrag VII in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. November 1924. (1251)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

I. Mit sofortiger Gültigkeit wird folgende Station in den Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 aufgenommen:

Zwischen	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen Grenze / Venlo	Straelen Grenze / Venlo	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeck	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswijk	Alstätte Grenze / Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Gildehaus Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden	Weener Grenze / Neuschanz
				Entfernung in Kilometern														
Aldingen b. Spaichingen		Stg.	Stg.	542	544	541	547	571	585	601	612	596	595	630	635	670	709	765

II. Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 werden sämtliche Entfernungen der nachstehenden Stationen bis zu den Grenzübergängen um je 5 km ermäßigt: Altensteig, Kirchheim u. Teck, Laupheim Stadt, Maulbronn Stadt, Oberlenningen, Pfullingen, Reutlingen Süd, Schramberg, Tübingen West, Urach

III. Auf Seite 175 sind im Ausnahmetarif 41 Abs. 1 Güter der Klasse D hinter den Worten „chemisch reines") die Worte „schwefelsaures Kalimagnesia, kristallisiert oder kalziniert" zu streichen.

Köln, den 20. Oktober 1924. (1231)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. November 1924 wird im Ausnahmetarif 7 (Eisenerz) für den Verkehr von Hafen Saerbeck nach Georgsmarienhütte ein ermäßigter Frachtsatz von 18,5 Goldpfennig für 100 kg eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1239)

Berlin, den 29. Oktober 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C I b.

Am 10. November 1924 werden die Umladegebühren für Gut der Ziffer 1 (Steingrus usw.) der lfd. Nr. 77 im Reichsbahngütertarif Teil II Heft C I b

1. für die Stationen Dermbach, Diedorf (Rhön), Dietlas, Kaltennordheim, Stadtlengsfeld, Weilar und Zella (Rhön) — Schmalspurbahn Dorndorf-Kaltennordheim — von 2 Pf. auf 2,5 Pf. für je angefangene 100 kg erhöht.
2. für die übrigen Stationen — Schmalspurbahnen Eisfeld - Unterneubrunn und Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall — von 2 Pf. auf 1,5 Pf. für je angefangene 100 kg ermäßigt.

Die übrigen Gebühren unter Punkt 2 und 3 dieses Abschnittes bleiben unverändert.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 25. Oktober 1924. (1237)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teil II.

Mit Wirkung vom 1. November 1924 wird die Station Talhaus in eine Bahnagentur umgewandelt und als Tarifstation des Güterverkehrs aufgehoben. Für den Wagenladungsverkehr wird Talhaus künftighin als Ladestelle von der Tarifstation Schwetzingen behandelt.

Näheres im Tarifanzeiger. (1242)

Karlsruhe, den 27. Oktober 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 26 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 erhält die Ziffer 4 unter I Anwendungsbedingungen des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs folgende Fassung:

„4. Werden die nachstehend bezeichneten Mindestmengen innerhalb einer Frist von 30 oder 90 Tagen während der Gültigkeitsdauer des Tarifs von einem und demselben Absender oder an einen und denselben Empfänger aufgeliefert, so werden die hierfür nach den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes zu berechnenden Frachten wie folgt ermäßigt:"

Aufgelieferte Mindestmengen a) innerhalb 30 Tagen	b) innerhalb 90 Tagen	Frachtnachlaß
300—400 t	900—1200 t	5 v. H.
über 400—500 t	über 1200—1500 t	6 v. H.
„ 500—600 t	„ 1500—1800 t	7 v. H.
„ 600—700 t	„ 1800—2100 t	8 v. H.
„ 700—800 t	„ 2100—2400 t	9 v. H.
„ 800 t	„ 2400 t	10 v. H.

Köln, den 21. Oktober 1924. (1233)

Deutsche Reichsbahngesellschaft. Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. November 1924 an wird die Station Weilmünster Kurhaus in den Tarif aufgenommen und es werden für einige weitere Stationen die Tarifentfernungen geändert. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 27. Oktober 1924. (1235)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. November 1924: Die A. T. 11 b, 31, 33, 33 a, 34, 35, 41, 41 a, 49, 52, 60 und 61 werden durch Aufnahme von Stationen ergänzt bzw. durch Druckfehlerberichtigungen geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Oktober 1924. (1241)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. November 1924: Aufnahme von Redwitz (Rodach) in A. T. 33 und Passau Hbf. in A. T. 58.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. November 1924. (1252)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Infolge Wegfalls der Lokalbahnzuschläge erscheint mit Gültigkeit ab 1. November 1924 eine Neuausgabe des Tarifs. Wegen der Abfertigungsbeschränkungen und anderer Besonderheiten in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen ist vor Abfertigung einer Sendung stets der „Reichsbahn-Gütertarif Heft D Stationstarif" zu Rate zu ziehen. — Preis des Tarifes 20 Goldpfennig.

München, 27. Oktober 1924. (1238)

Tarifamt d. D. R. B., Gr. B.

Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen polnischoberschlesischen) Stationen untereinander und mit Danziger Stationen über Lublinec-Costau.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 wird gleichzeitig mit dem am 1. November 1924 in Kraft tretenden Tarif (vgl. die Bekanntmachung lfd. Nr. 1579 im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn) der Nachtrag I eingeführt.

Oppeln, 30. Oktober 1924. (1246)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 740. Personenverkehr mit den auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen niederländischer Eisenbahnverwaltungen.

Die im vorgenannten Tarif enthaltenen Verbindungen sind in den Reichsbahn- bzw. in den Norddeutschen Privatbahnverkehr übergegangen. Der Tarif wird daher mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 außer Kraft gesetzt. (1234)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Köln, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46. Berlin, den 13. November 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn.

(Zum 16. November 1924)

Von Regierungsrat **Dr. Wilhelm Kronheimer**, Ludwigshafen (Rh.).

I.

Der 16. November 1924 bringt der Deutschen Reichsbahn die Liquidierung des Ruhrkampfes: den Heimfall der von den Besatzungsmächten in Betrieb genommenen rheinischen und Ruhrstrecken, die Wiederherstellung der deutschen Eisenbahneinheit. Was dies nicht allein für die Deutsche Reichsbahn und deren Personal in den alt- und neubesetzten Gebieten, sondern darüber hinaus für die deutsche Wirtschaft, für die Finanzen des Reiches und seine Fähigkeit zur Abtragung der ihm durch den Versailler Vertrag auferlegten Lasten und letzten Endes für die Reichseinheit bedeutet, ergibt schon die Tatsache, daß vor noch nicht allzu langer Zeit ein Ende der französisch-belgischen Eisenbahnregie nicht abzusehen war. Und auch für den Fall ihres Aufhörens wurde der Gedanke einer Überleitung der besetzten Bahnen in eine international verwaltete Eisenbahngesellschaft, in der zwar allenfalls das Rheinland, nicht aber das Reich als solches vertreten sein sollte, in der Presse des Auslands noch in den ersten Monaten dieses Jahres lebhaft erörtert.

Gleichwohl findet der 16. November die Deutsche Reichsbahn nicht mehr in der Organisation vor, die sie bei Beginn der Ruhraktion aufwies. Um das Bahnpfand der besetzten Gebiete auszulösen, mußte das Reich und insonderheit die Reichsbahn als Ganzes Lasten von gewaltigem Ausmaß auf sich nehmen. Zur Durchführung dieser Aufgabe hatte die Deutsche Reichsbahn aber weiterhin entsprechend den Forderungen des Sachverständigengutachtens eine tiefgreifende Umgestaltung zu vollziehen. Von der Verabschiedung der diese Umstellung besiegelnden Gesetze hing in jenen noch in frischer Erinnerung befindlichen Augusttagen dieses Jahres, die der Londoner Konferenz folgten, auch die Richtung der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands ab. Die Gesetzesbeschlüsse des 29. August 1924 haben auf lange hinaus wie hierüber so auch über das Schicksal des größten derzeitigen Verkehrsunternehmens entschieden.

Etappen auf dem langen und schwierigen Wege, der zu dieser Umgestaltung der Reichsbahn führte, waren auf der einen Seite: die Weimarer Verfassung von 1919, welche die Verreichlichung der bisherigen Staatseisenbahnen vorsah, der Staatsvertrag von 1920, der sie durchführte, der Entwurf eines Reichsbahnfinanzgesetzes von 1921, der eine wirtschaftliche Verselbständigung der Reichsbahnverwaltung im Auge hatte, die tatsächliche finanzielle Verselbständigung der Reichsbahn im November 1923, die Anbahnung ihrer rechtlichen Loslösung aus dem allgemeinen Reichshaushalt durch Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ im Februar 1924; auf der anderen Seite: die Besetzung der rheinischen und Ruhrstrecken durch die Okkupationsmächte, die Errichtung der französisch-belgischen Eisenbahnregie im Frühjahr 1923, das Reparationsangebot der deutschen Reichsregierung vom Juni 1923, das internationale Sachverständigengutachten vom April, endlich die Londoner Abmachungen vom August 1924. Wieviel Stationen dieser Weg bedeutete, lehrt bezeichnend das Schicksal der Pfalz, deren Bahnen erst kurz vor dem Krieg in Staatsbesitz übergegangen waren und wo in noch nicht zwei Jahrzehnten Privatbahn,

Staatsbahn, Reichsbahn, Regie und nunmehr Reichsbahn-Gesellschaft im Betrieb aufeinander folgen.

Die Schwierigkeit einer Lösung erhellt bereits aus der Fülle von Problemen und Forderungen, die seit Jahren die öffentliche Meinung immer lebhafter beschäftigten. Sozialisierung oder Privatisierung der Reichsbahnen, ausgeschiedenes Zweckvermögen des Reiches oder selbständige Betriebsgesellschaft, reichs- oder länderrechtliche Eisenbahnhoheit, weitgehende Zentralisierung oder Dezentralisierung in selbständig wirtschaftenden Gruppenverbänden, Voranstellung allgemein volkswirtschaftlicher Interessen oder privatwirtschaftliche Erzielung größtmöglicher Überschüsse, staatshaushaltsmäßige oder rein kaufmännische Finanzgebarung, öffentlich-rechtliches Berufsbeamtentum oder privatrechtliches Angestelltenverhältnis: geben nur die markantesten dieser Fragen wieder. Sie wurden aber überschattet von der Aufgabe, die deutschen Eisenbahnen als das weitaus größte deutsche Unternehmen und als den wertvollsten Besitz des Deutschen Reiches in vorderster Linie in den Dienst der Reparationslasten zu stellen und durch diese freiwillige Gesamthaftung zugleich für die besetzten Bezirke des Netzes die Befreiung und Wiedervereinigung mit der übrigen Reichsbahn zu erreichen.

Alle diese Fragen haben nun in den am 29. August beschlossenen, am 30. August verkündeten Gesetzen[1]) bis auf weiteres eine Lösung finden müssen und großenteils auch gefunden. Die Grundlagen der jetzigen Regelung sind im „Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz)" enthalten. Es hat gegenüber dem Sachverständigengutachten vom 9. April 1924 wesentliche Verbesserungen zu unseren Gunsten gebracht, insbesondere in der Frage der Zusammensetzung des Verwaltungsrats, des Einflusses des Reiches auf die Tarifgestaltung und namentlich in der Begrenzung der Befugnisse des Eisenbahnkommissars sowie in der Ausgestaltung der Schiedsgerichtsbarkeit. Daneben kommt diesem Gesetz aber insofern noch besondere Bedeutung zu, weil es das erste Reichsgesetz überhaupt ist, welches sich umfassend mit den allgemeinen Rechtsverhältnissen der Eisenbahnen des Deutschen Reiches, wenigstens in den Grundzügen, befaßt. In knappen Umrissen behandelt es die wesentlichsten Fragen der nunmehrigen Eisenbahnorganisation auf privat-, verwaltungs-, dienst- und finanzrechtlichem, aber auch auf völkerrechtlichem Gebiet; in einer großen Zahl von Einzelpunkten regelt es die künftige Gestaltung der deutschen Eisenbahnen ebenso wie Aufbau und rechtliche Stellung der neuen Reichsbahn-Gesellschaft und die Abgrenzung ihrer Befugnisse zum Reich und den Ländern, zu den Reparationsorganen und zu Dritten. Freilich ist der Vielseitigkeit der Eisenbahngesetzgebung damit noch nicht ein Ende bereitet. Zum Reichsbahngesetz treten die Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die einen Bestandteil dieses Gesetzes bildet, und das Reichsbahnpersonalgesetz, ferner die in ihnen vorbehaltenen Verwaltungs- und Dienstordnungen wie Geschäftsordnung, Personalordnung, Besoldungsordnung, Lohnordnung, Rechnungsprüfungsordnung usw. Dazu kommen Reichsverfassung und Staatsvertrag zwischen Reich und Ländern sowie die seitherigen gesetzlichen, verordnungsmäßigen und internationalen Bestimmungen, die Bau und Betrieb, Verkehr, Haftpflicht usw. regeln, nebst den Sonderbestimmungen bezüglich Arbeitsrecht, Sozialversicherung usw. Während für Privat- und Kleinbahnen die bisherigen reichs- und vor allem länderrechtlichen Normen weiter Geltung haben, gibt das neue Reichsbahngesetz zusammen mit der durch seine Verabschiedung abgeänderten Reichsverfassung nunmehr für das Recht der deutschen Reichseisenbahnen den gemeinsamen Boden. Gleichwohl ist die jetzige Regelung sachlich gegenüber dem seitherigen Zustand in mehrfacher Hinsicht verwickelter. Und es kann hierbei auch nicht darüber hinweggegangen werden, daß Entstehung und Inhalt der neuen Gesetzgebung Belastungen von einer Schwere anhaften, die, sofern tragbar, nur im Hinblick auf die Entlastung des deutschen Westens und den erhofften Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens erträglich erscheinen.

II.

Ausgangspunkt für die Neuregelung bildet die der Deutschen Reichsbahn auferlegte Reparationslast. Das Sachverständigengutachten vom 9. April 1924, das sachlich in mehrfacher Hinsicht an den deutschen Reparationsvorschlag vom 7. Juni 1923 anknüpft, geht aus von den vor dem Kriege erzielten Überschüssen der deutschen Eisenbahnen in Höhe von rund einer Milliarde Mark, mit deren Wiedererreichung es bei dem hohen technischen Stand der deutschen Eisenbahnen in absehbarer Zeit rechnet. Es legt hierbei zunächst an Stelle des vor dem Krieg erzielten Betriebskoëffizienten von etwa 70 % (70 ℳ Ausgaben auf 100 ℳ Bruttoeinnahmen) einen solchen von 80 % zugrunde, was bei der für 1924 veranschlagten Bruttoeinnahme von rund 4 Millarden Goldmark einem Reingewinn von 800 Millionen Goldmark entsprechen würde. Dazu soll der Ertrag der gegen Kriegsende eingeführten Reichssteuer vom Personen- und Güterverkehr (Beförderungssteuer) treten, die für Rechnung des Reiches erhoben wird und deren Aufkommen für 1924 von den Sachverständigen auf 227 Mill. GM veranschlagt wird. Die aus beiden Quellen fließenden Gesamtbeträge sollen nun, da die früheren Eisenbahnschulden der Länder (für deren Dienst in der Vorkriegszeit nahezu die Hälfte der damals erzielten Überschüsse verwendet werden mußte) durch die Liquidierung der Inflationsperiode vorerst ausgeschieden sind und da ferner die aus dem Übergang der früheren Staatseisenbahnen herrührende Restabfindungsschuld des Reiches künftig nur mehr dieses, nicht aber die Reichsbahn belasten soll, bis zur Höchstgrenze für Reparationszwecke nutzbar gemacht werden. Aus den Erträgnissen der auch weiterhin von der Reichsbahn zu erhebenden Beförderungssteuer sollen nach dem Reichsbahngesetz auf Rechnung des allgemeinen Reichshaushalts im zweiten Jahre 250, vom dritten Jahre ab jährlich 290 Mill. GM auf Reparationskonto abgeführt werden. Die eigentlichen Betriebsüberschüsse aber sollen zunächst dem Dienst einer die Reichsbahn selbst dinglich belastenden Reparationsschuld von 11 Milliarden GM dienen, wofür bereits im ersten Jahre 200 Mill. GM, im zweiten und dritten Jahre 595 bzw. 550 Mill. GM, vom vierten Jahre ab jedoch der volle Betrag von 5 % Verzinsung + 1 % Tilgung = 660 Mill. GM als festbleibende, in halbjährlichen Raten abzuführende Leistung aufzubringen ist. Änderungen, wie sie für die aus allgemeinem Reichshaushalt zu bewirkenden Jahresleistungen in Unteranlage I zu Anl. I des Londoner Schlußprotokolls vom 16. August 1924 unter gewissen Voraussetzungen vorgesehen sind, kommen hierfür nicht in Frage. Dazu kommt die Verzinsung der bis zu einer Höhe von 2 Milliarden GM vorgesehenen Vorzugsaktien, was bei dem in der Gesellschaftssatzung in Aussicht genommenen Zinssatz von 7 % und bei voller Ausgabe dieser Aktien eine weitere jährliche Belastung von 140 Mill. GM bedeuten würde. Es würden solchenfalls also die vorerrechneten 800 Mill. GM voll in Anspruch genommen werden. Die Dotierung der erforderlichen Rücklagen ist hierin nicht inbegriffen, muß vielmehr bei voller Ausgabe der Vorzugsaktien aus weiter zu erzielenden Überschüssen gedeckt werden. Das gleiche gilt von der Verzinsung und Tilgung etwaiger weiter aufzunehmender Obligationen und Anleihen und erst recht von der allenfallsigen Ausschüttung einer über die feste Verzinsung der Vorzugsaktien hinausgehenden Dividende. Zur Aufbringung jener Pflichtbeträge verlangt das Sachverständigengutachten von der Deutschen Reichsbahn die angemessene Bewertung ihrer Leistungen nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, vor allem ihrer Tarife, aber auch ihrer sonstigen Leistungen, namentlich für andere Verwaltungen (Post!), und eine entsprechende Beschränkung ihrer Ausgaben, ferner außer der rechtlichen Befreiung der Deutschen Reichsbahn von der seinerzeitigen Abfindungsschuld auch Ausschluß jeder künftigen Belastung des deutschen Reichsbahnbetriebes im Wege irgend-

[1]) Reichsgesetzblatt 1924, Teil II, Nr. 32, S. 272 ff., 287 ff.

einer direkten Besteuerung. Den letztgenannten Forderungen ist durch das Reichsbahngesetz Rechnung getragen; bezüglich der Tarifgestaltung ist jedoch im Interesse der deutschen Wirtschaft ausdrücklich die Mitwirkung der Reichsregierung aufrechterhalten worden. Der weiteren Forderung nach Verringerung des Personalkörpers war im wesentlichen bereits durch den seit Herbst vorigen Jahres aus eigenem durchgeführten und seitdem fortgesetzten Abbau von etwa 25 % des damaligen, im Gesamtstand rd. 1 000 000 betragenden Personals entsprochen. Als wichtigste Vorbedingung für die finanzielle Nutzbarmachung der Deutschen Reichsbahn bezeichnet aber das Sachverständigengutachten die Wiederherstellung der deutschen Verkehrseinheit durch Rückgabe der besetzten rheinisch-westfälischen Strecken. Das Londoner Abkommen hat sich diesen Gesichtspunkt grundsätzlich zu eigen gemacht. Erst durch die Rückgabe des Rhein-Ruhrnetzes wird überhaupt die Möglichkeit eröffnet, nicht bloß den Haushalt der Deutschen Reichsbahn im Gleichgewicht zu halten, sondern auch Überschüsse für den Dienst der Reparationen zu erzielen.

Das Sachverständigengutachten hat das in der Deutschen Reichsbahn angelegte Kapital, ausgehend von der seinerzeitigen Abfindung der Eisenbahnländer, auf 26 Milliarden GM. veranschlagt. Unter Zugrundelegung dieses Kapitalwertes würden also 800 Mill. GM. eine jährliche Rente von $3^1/_{12}$ % bedeuten. Diese Rente entspricht nicht ganz dem Betrag, wie er vor dem Krieg in Württemberg erreicht wurde, bleibt aber erheblich hinter der Rente zurück, die in Ländern mit günstiger gelagerten Betriebs- und Verkehrsbedingungen, vor allem im preußisch-hessischen Netz, erzielt wurde und die hier im letzten Friedensjahr rund 6¾ % betrug. Dabei muß aber in Rechnung gestellt werden, daß die deutschen Eisenbahnen in den Jahren vor Kriegsausbruch an der Spitze aller Bahnen hinsichtlich des Erträgnisses standen, daß die Durchschnittsrente der deutschen Eisenbahnen zwischen den beiden vorgenannten Sätzen lag und daß die deutschen Eisenbahnen damals ein ungleich größeres, geschlossenes Verkehrsgebiet bildeten. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, daß die seit dem Krieg eingeführte und für künftige Jahre mit mindestens 250—290 Mill. GM. veranschlagte Beförderungssteuer einen Zuschlag zu den Tarifsätzen und insoweit eine Erhöhung der von der Reichsbahn aufgebrachten Einnahmen bedeutet, daß das Netz der rheinischen und Ruhrstrecken erst nach durchgeführter Wiederinstandsetzung wieder wie früher Erträge im größeren Maß abwerfen kann, daß die sächlichen Betriebskosten, insbesondere Ersatzbeschaffungen, Bau- und Betriebsstoffe (Eisen, Kohle usw.) gegenüber dem Friedensstand heute noch eine wesentliche Steigerung aufweisen und daß der heutige Zustand der deutschen Wirtschaft mit dem vor dem Krieg nicht verglichen werden kann. Bei der starken Abhängigkeit, die zwischen den Erträgnissen des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich der Hauptquelle ihrer Einnahmen, dem Güterverkehr, und den Schwankungen des allgemeinen Wirtschaftsmarkts besteht, konnte deshalb für die Ansetzung einer gleichbleibend hohen und auf Jahrzehnte bemessenen Belastungsquote richtigerweise nur von einer nicht zu hoch gegriffenen mittleren Rentabilität ausgegangen werden. Erst wenn die Erträgnisse der Deutschen Reichsbahn die Höhe der oben erwähnten Jahresleistungen überschreiten und die Reichsbahn-Gesellschaft den ihr nach Reichsbahngesetz und Statut finanziell obliegenden sonstigen Pflichten nachgekommen ist, kann überhaupt an eine weitere Entlastung der deutschen Wirtschaft durch die Reichsbahn, sei es in einem Beitrag zu den Lasten des allgemeinen Reichshaushalts (durch Ausschüttung auf die Stammaktien), sei es durch teilweise Senkung der Tarife, sei es durch raschere Abtragung der ihr auferlegten Lasten, gedacht werden.

Die Heranziehung der Deutschen Reichsbahn als des wertvollsten Vermögensobjekts des Reiches zur Teilnahme an den Reparationslasten bildet den Schwerpunkt der ganzen Neuorganisation. Nach dieser Richtung besteht ein grundsätzlicher Unterschied gegenüber der im Vorjahr durchgeführten Reform der österreichischen Bundesbahnen, die durch die Schaffung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" im „Bundesbahngesetz" vom 19. Juli 1923 eingeleitet wurde. Zwar weist die dortige Organisation im Äußeren mancherlei Ähnlichkeiten mit der heutigen deutschen auf, was umso begreiflicher erscheint, als diese Reform von demselben englischen Eisenbahnfachmann S. William Acworth maßgebend beeinflußt wurde, der auch am Sachverständigengutachten bezüglich der deutschen Eisenbahnen wesentlich beteiligt war. Aber in Österreich sollte die Reform der Bahnen in erster Linie ihrer finanziellen Gesundung dienen; eine spezielle Beteiligung an den Lasten des Friedensvertrags kam nicht in Frage. Wenngleich das österreichische Gesetz ebenso wie in Deutschland die notgesetzliche Verordnung über Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924[2]) und jetzt das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft rechtlich einen eigenen Wirtschaftskörper mit juristischer Persönlichkeit zum Betrieb der Eisenbahnen schuf, bleibt dieser Wirtschaftskörper dort doch nur eine Art selbständig verwalteten Zweckvermögens im Dienste des österreichischen Bundeshaushalts, wobei Fehlbeträge und spätere Überschüsse auf Rechnung des Bundes gehen. Im Gegensatz hierzu hatten die deutschen Eisenbahnen trotz Kriegsfolgen und Erschütterung der Nachkriegsjahre bereits 1922 ihren Haushalt wieder ins Gleichgewicht gebracht. Und obwohl sie vom Ruhrkampf weitaus am schwersten betroffen wurden, haben sie doch, seitdem sie Mitte November 1923 mit dem plötzlichen Aufhören der Reichszuschüsse finanziell auf sich selbst gestellt waren, die abermalige Herstellung des Gleichgewichts zwischen Ausgaben und Einnahmen, wenn auch unter anfänglich erheblichen Schwierigkeiten, unverzüglich eingeleitet. In der Form des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" ist trotz weiteren Ausfalls der Einnahmen aus den Strecken des Ruhr- und Rheinbezirks, die zu den ertragreichsten gehörten — bei gleichzeitigem Fortbestand eines wesentlichen Teils der Ausgaben für diese Bezirke —, dieser Gleichgewichtszustand auch tatsächlich allmählich wieder erreicht worden. Dieses Unternehmen soll nun als Ganzes in den Dienst der Reparationen gestellt werden, und dieser Gesichtspunkt gibt hier die Richtung für die Umgestaltung. Nicht bloß geht der Betrieb der deutschen Reichseisenbahnen rechtlich an eine neue Persönlichkeit, die Reichsbahn-Gesellschaft, über, sondern sie werden zugleich auch wirtschaftlich aus dem Reichshaushalt völlig ausgeschieden — nach beiden Richtungen Änderungen der Verfassung, welche eine ⅔-Mehrheit bei Verabschiedung des Reichsbahngesetzes erforderten. Die Folge ist, daß die Reichsbahn-Gesellschaft das wirtschaftliche Risiko des Betriebs grundsätzlich selbst trägt. Zuschußleistungen des Reiches kommen ebensowenig in Frage, wie die Reichsbahn-Gesellschaft zu den Lasten des Reiches, auch den aus der Erwerbung des bestehenden Netzes herrührenden, irgendwie beizutragen braucht. Wohl aber muß sie an Stelle des Reiches eine Reparationslast von 11 Milliarden GM. zur Verzinsung und Tilgung übernehmen und für diese Schuld der Reichsbahn haftet ihr ganzes jetziges und künftiges Anlagekapital an erster Stelle.[3]) Aus der allgemeinen Haftung des Reichsvermögens gemäß Art. 248 des Versailler Vertrags wird der sehr weit gefaßte Begriff dieses Anlagekapitals, das „Reichseisenbahnvermögen", ausgeschieden und mit einer dinglichen Spezialhaftung in Form einer sonderrechtlichen gesetzlichen Gesamthypothek („Reparationshypothek")

[2]) Der Entwurf des Reichsbahnfinanzgesetzes sah im Gegensatz hierzu nur ein ausgeschiedenes Eisenbahn-Sondervermögen vor, ebenso wie dies nach dem zwischenzeitigen Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924 bezüglich des Sondervermögens „Deutsche Reichspost" der Fall ist.

[3]) Für diese Schuld der Gesellschaft besteht daneben noch eine Bürgschaft des Reiches in Form einer Gewährleistung. Die Geltendmachung der letzteren ist Sache des Treuhänders, die der dinglichen Haftung Sache des Eisenbahnkommissars. — Für den etwaigen Ausfall der durch die Beförderungssteuer aufzubringenden Beträge haftet dagegen den Reparationsgläubigern nicht die Reichsbahn, sondern das Reich, da die Reichsbahn diese Beträge nur auf dessen Rechnung abführt.

belastet. Und bis zur völligen Abtragung der Last muß sich die Reichsbahn der Kontrolle ihrer ausländischen Gläubiger und Gläubigerstaaten unterwerfen. Während die österreichische Organisation eine laufende Einflußnahme ausländischer Organe auf die Verwaltung der Bahnen nicht kennt, wird die Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch den von der Reparationskommission bestellten Treuhänder, den von ihm ernannten Mitgliedern des Verwaltungsrats und dem wiederum von dessen ausländischen Mitgliedern gewählten Eisenbahnkommissar maßgebend überwacht oder beeinflußt. Das Äquivalent des Reiches für die von der Gesellschaft übernommenen Lasten liegt in der Übertragung eines zeitlichen Betriebsrechtes in der erweiterten Form eines umfassenden Betriebsmonopols. Die gegenseitige Verknüpfung von Reparationsschuld und Betriebsrecht zeigt sich besonders deutlich darin, daß die auf 40 Jahre, also bis 31. Dezember 1964, vorgesehene Betriebskonzession bereits vor oder erst nach diesem Zeitpunkt erlöschen soll, je nachdem die Tilgung der Reparationsobligationen (sowie die Einziehung der Vorzugsaktien) schon früher oder erst später zum Abschluß kommt. Folgerichtig für diesen Zusammenhang ergreift auch die Realisierung der Reparationshypothek bei länger dauerndem Rückstand in der Aufbringung der halbjährlichen Reparationsquoten letzten Endes nur das Betriebsrecht. Der zur Realisierung solchenfalls ermächtigte Eisenbahnkommissar kann zwar selbst zur Übernahme der Betriebsführung an Stelle des Generaldirektors der Gesellschaft schreiten und als äußerste Maßnahme auf Grund schiedsrichterlicher Billigung das Betriebsrecht teilweise oder ganz anderweitig verpachten; dagegen steht ihm — von Gegenständen, die für die Betriebsführung entbehrlich sind, abgesehen — ein Eingriff in die Substanz des Vermögens nicht zu.

Die weitere Durchführung dieser Grundgedanken folgt mehrfach den Wegen, die bereits die VO. v. 12. Februar 1924 angebahnt hatte.

Nur das Betriebsrecht samt Nebenrechten geht auf die neue Gesellschaft über, die bestimmungsgemäße Verwertung des deutschen Eisenbahnbesitzes einschließlich dessen Verwaltung. Dagegen bleibt das Eigentumsrecht des Reiches an den Reichseisenbahnen grundsätzlich bestehen. Hierbei wird allerdings aus praktischen Gründen zwischen Anlage- und Betriebsvermögen — ähnlich wie beim Pacht- und Nießbrauchsverhältnis — auch rechtlich unterschieden. Für das dem Eisenbahnbetrieb dauernd gewidmete Vermögen, das den ganzen Besitz an Betriebsanlagen, Grundstücken, Gebäulichkeiten, technischen und maschinellen Einrichtungen, Inventar usw. einschließlich des gesamten Lokomotiv- und Wagenparks und einschließlich aller vom Reich seinerzeit miterworbenen oder zwischenzeitig übernommenen Nebenbetriebe (z. B. Bodenseedampfschiffahrt, Fährbetriebe) und Beteiligungen umfaßt (das „Reichseisenbahnvermögen"), wird dieses Eigentumsrecht ausdrücklich festgelegt. Vermögensteile dieser Art, welche die Gesellschaft neu erwirbt, fallen kraft Gesetzes gleichfalls in das Eigentum des Reiches. Über dieses Anlagevermögen darf die Gesellschaft nur beschränkt verfügen. Das dem laufenden Betrieb dienende Kapital dagegen, Betriebsvorräte (Kohlenbestände und sonstige Betriebsstoffe, Materialien, Ersatzteile), ferner Kassenbestände, Bankguthaben, sowie laufende Forderungen, geht unentgeltlich in das Eigentum der Gesellschaft über. Die Gesellschaft darf frei darüber verfügen, aber sie hat nach Ablauf ihres Betriebsrechtes dem Reich mit der lastenfreien Rückgabe des Reichseisenbahnvermögens die für eine ordnungsmäßige Betriebsführung erforderlichen Betriebsvorräte ihrerseits unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, wie auch das nach Durchführung der Liquidation etwa verbleibende Barvermögen der Gesellschaft ohne weiteres dem Reiche zufällt. Andererseits gehen mit diesem Betriebskapital zugleich auch die laufenden Verbindlichkeiten des Reichsbahnunternehmens auf die Gesellschaft über. Während das Anlagevermögen mit insgesamt 26 Milliarden GM. bewertet ist, wird das der Gesellschaft übereignete vorbezeichnete Betriebsvermögen in der Begründung zum Reichsbahngesetzentwurf auf insgesamt 682 Mill. GM (gemessen nach dem Stande vom 1. Oktober 1924) geschätzt, dem rund 150 Mill. GM laufende Verbindlichkeiten gegenüberstehen.

Dem Eigentumsrecht des Reichs am Anlagevermögen scheint die Schaffung einer aktienrechtlichen, eigentumsfähigen Rechtspersönlichkeit zu widersprechen, deren Gesamtkapital unter Zugrundelegung des Wertes jenes Anlagevermögens festgesetzt ist; folgerichtig muß deshalb dieser Vermögenswert als bedeutendster Posten unter den Aktiven der Gesellschaft erscheinen, wogegen das Reich in der Bilanz der Gesellschaft nur als Beteiligter, nämlich als Inhaber der Stammaktien auftritt. Der Schlüssel liegt in der Natur der auch sonst handelsrechtlich üblichen „Pachtbilanz", die es gestattet, auf Zeit übernommene Vermögensrechte (mit entsprechender Bezeichnung) als Aktiva einzustellen, und in der besonders gearteten aktienrechtlichen Konstruktion der Reichsbahn-Gesellschaft. Die Gesellschaft erhält das Eisenbahnvermögen zur Abtragung der auf diesem ruhenden Lasten, aber nicht zu eigenem Recht, sondern — ähnlich wie bei dem bisherigen Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" und wie in Österreich — nur zu treuhändiger Verwaltung und Verwertung. Dieses fiduziarische Verhältnis wird durch die Stammaktien im Rahmen der Gesellschaft sichergestellt. Die reichsseitige Ausübung des Eigentums ruht während der Dauer der Betriebsübertragung, gleichwohl kommt das fortbestehende Eigentumsverhältnis in manchen Punkten deutlich zur Erscheinung. Die Gesellschaft darf zwar im Rahmen einer ordnungsmäßigen Betriebsführung über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens verfügen; überschreitet deren Wert aber eine bestimmte Höhe (250 000 GM.), so bedarf sie der Zustimmung der Reichsregierung (und des Treuhänders). Sie darf für Kredite, die sie aufnimmt, das Reichseisenbahnvermögen[4]) hypothekarisch (im Rang hinter der Reparationshypothek) belasten; erstrecken sich die hieraus entspringenden Verpflichtungen aber über den Ablauf ihres Betriebsrechtes hinaus, so muß sie sich hierwegen der Zustimmung der Reichsregierung versichern. Das vermögensrechtliche Verhältnis der Gesellschaft zum Reich ist — im ganzen genommen — das eines Nutznießungsberechtigten zum Eigentümer, für dessen Lasten jener aufzukommen hat, eine Sonderform eines Pachtverhältnisses mit nießbrauchsartigen Wirkungen.

Nicht bloß als Eigentümer der Deutschen Reichsbahn steht indes das Reich der Gesellschaft gegenüber, sondern auch als öffentlich-rechtlicher Träger der Eisenbahnhoheit. Diese hatte das Reich und vor ihm die Länder bisher in eigener Zuständigkeit ausgeübt. Die Betriebsübertragung auf die Gesellschaft, die „Betriebskonzession" im eisenbahnrechtlichen Sinn, erforderte bei dem Interesse der Allgemeinheit am Fortbestand eines den Verkehrsbedürfnissen genügenden Eisenbahnbetriebs eine Ausscheidung der Zuständigkeiten und Obliegenheiten auch auf diesem Gebiet. Das Konzessionsrecht für neue Strecken bleibt auch weiterhin verfassungsgemäß dem Reich als Ausfluß seiner Eisenbahnhoheit. Die Gesellschaft erhält aber ein Betriebsmonopol für alle derzeitigen[5]) Eisenbahnen des Reichs und ferner für alle Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die in Zukunft vom Reiche noch übernommen werden. Sie hat das ausschließliche, gegen unbilligen Wettbewerb seitens der Privatbahnen[6])

---

[4]) Das Reichsgesetz über die hypothekarische Belastung von Reichsbahngrundstücken vom 19. März 1924 ließ nur die Belastung von Verwaltungsgebäuden zu. Das Reichsbahngesetz nähert sich hier der Regelung, wie sie Preußen, Württemberg und Lübeck in der „Bahneinheit" (vgl. auch Dritte Steuernotverordnung Art. I § 1 Abs. 2, Z. 3 u. 4) für ihre Privatbahnen geschaffen hatten, jedoch (wie schon nach dem RG. v. 19. März 1924) ohne Eintragungszwang.

[5]) Also nicht für die Eisenbahnen des Saargebiets, da deren Nutznießung dem Reich durch den Versailler Vertrag entzogen ist, wohl aber auf Grund der bestehenden Verträge für die vom Reich gepachteten oder für fremde Rechnung betriebenen fremden Eisenbahnstrecken.

[6]) Den rd. 53 000 km Betriebslänge der Deutschen Reichsbahn, wovon 1/10 bisher dem Regiebetrieb unterstand, stehen (nach

geschützte Recht neue vom Reich konzessionierte Strecken des allgemeinen Verkehrs zu bauen und zu betreiben, wovon Gebrauch zu machen ihr freigestellt ist. Und falls sie Bau und Betrieb neuer Strecken auf Verlangen des Reiches übernehmen muß, kann sie zur Abwendung finanzieller Einbußen ihrerseits fordern, daß dies auf Rechnung des Reiches geschieht und einen durch diesen Betrieb auf den bisherigen Strecken hervorgerufenen Ausfall auf das Reich abbürden. Das Betriebsrecht der Reichsbahn-Gesellschaft ist aber andererseits zugleich eine Betriebspflicht, die sie auch nur selbst ausüben kann. Eine auch nur teilweise Weiterverpachtung — die Begründung zum Reichsbahngesetz erwähnt als mögliches Beispiel hierfür die Grenzstrecken — bedarf bei dem Interesse, das Reich und Schuldverschreibungsgläubiger hierbei haben, der Genehmigung sowohl der Reichsregierung wie des Treuhänders. In der Führung, Organisation und Ausgestaltung des Betriebs hat die Gesellschaft grundsätzlich freie Hand, sie kann aber die Grundlagen des übernommenen Betriebs, insbesondere soweit wirtschaftlicher Unternehmungskreis, Betriebsumfang und technische Systemgestaltung in Frage kommen, nicht ohne Genehmigung des Reiches verändern und muß den Forderungen, die Betriebssicherheit, technischer Fortschritt und Verkehrsbedürfnis stellen, Rechnung tragen. Sie unterliegt hierin ähnlich wie die bisherigen Privateisenbahnen der aufsichtlichen Kontrolle, die, nunmehr von der auf die Gesellschaft übergangenen Verwaltung der Reichseisenbahnen getrennt, ausschließlich vom Reich (Reichsverkehrsminister als Beauftragter der Reichsregierung) gehandhabt und durch ein weitgehendes Auskunftsrecht gesichert wird.

Als Teil der Eisenbahnhoheit ist auch die Tarifhoheit, die Entscheidung über die für die Beförderung von Personen und Gütern auf den Eisenbahnen geltenden Vertragsbestimmungen, Beförderungssätze und Nebengebühren, grundsätzlich dem Reich erhalten geblieben. Gerade hier ist einer der schwersten Gefahrenpunkte, die das Sachverständigengutachten enthielt, die Möglichkeit einer die deutsche Wirtschaftsentwicklung bedrohenden Tarifpolitik der Gesellschaft unter dem Gesichtspunkt der Sicherung der Reparationszahlungen, im wesentlichen beseitigt worden. Änderungen der allgemeinen Beförderungsbedingungen, Änderungen der allgemeinen Tarifgrundlagen (Normaltarife, allgem. Tarifvorschriften in Teil I Abt. B des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Gütereinteilung, Nebengebühren), der internationalen und der Ausnahmetarife nebst sonstiger Tarifbegünstigungen bedürfen der Genehmigung der Reichsregierung, wie auch andererseits diese im Interesse der deutschen Volkswirtschaft Ermäßigungen der Tarife und Änderungen der Tarifbestimmungen von der Gesellschaft verlangen kann. Nur wenn im einen oder anderen Falle eine Einigung zwischen Gesellschaft und Reichsregierung nicht zu erzielen ist, wird im Wege der vorgesehenen Schiedsgerichtsbarkeit nach dem Muster ausländischer Tarifgerichte hierüber entschieden.

Die Ausübung der Bahnpolizei und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Befugnisse der bisherigen Reichsbahndienststellen (z. B. das Enteignungsrecht) gehen auf die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft über, obwohl diese als Repräsentanten einer privatwirtschaftlichen Gesellschaft nicht mehr den bisherigen behördlichen Charakter haben. Aber die Erlassung der hierfür maßgebenden allgemeinen Normen (vgl. Art. 91 RV.) wie aller sonst in der allgemeinen Gesetzgebung vorbehaltenen Rechtsverordnungen bleibt nach wie vor verfassungsmäßig Sache des Reiches.

Die Aufsicht über die nicht vom Reich verwalteten Eisenbahnen des allgemeinen (d. h. über örtliche Begrenzung hinausgehenden) Verkehrs, die „Privatbahnen“, wurde namens des Reiches bisher von den Stellen der Reichsbahnverwaltung (Reichsbahndirektionen) ausgeübt. Diesen Stellen können auch in der neuen Gesellschaft Geschäfte der „Privatbahnaufsicht“ übertragen werden. Die Aufsicht erfolgt jedoch solchenfalls nach den Weisungen und auf Rechnung des Reiches; die hiermit betrauten Organe der Gesellschaft sind für diese Geschäfte Repräsentanten des Reichs und hierfür zur Vermeidung von Interessenkollisionen besonders zu verpflichten. Ähnlich steht es mit der Aufsicht über die nur einem örtlich beschränkten Verkehr dienenden privaten Eisenbahnunternehmungen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Straßenbahnen; sog. „Kleinbahnaufsicht“) wie auch über die Verkehrsbetriebe der Länder, die von der seinerzeitigen Verreichlichung nicht mitumfaßt wurden (z. B. Schifffahrtsbetriebe). Diese Aufsicht ist Landessache, kann jedoch im Auftrag eines Landes und auf dessen Rechnung wie seither von der Deutschen Reichsbahnverwaltung, so auch künftig von der Reichsbahn-Gesellschaft geführt werden (Z. 8 des Schlußprot. zu § 24 des Staatsvertrags, § 43 des Reichsbahnges.). Die Feststellung, ob einer Eisenbahn nur die Bedeutung einer Kleinbahn oder die einer Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs zukommt, in welch letzterem Falle sie bei Übernahme durch das Reich unter das Monopol der Gesellschaft fällt, ist wie bisher Sache des Reichsverkehrsministers.

Das sonstige Verhältnis der bisherigen Reichsbahnverwaltung zu den Ländern, wie es sich insbesondere aus dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen ergab, ist im wesentlichen beibehalten worden. Nur die lediglich das Reich als Eigentümer, nicht aber die Betriebsgesellschaft berührenden Abmachungen, insbesondere über die Abfindung der früheren Eisenbahnländer, sowie einige nicht in der Linie der Reichsbahn-Gesellschaft liegende Bestimmungen (seitherige Stellung des Reichsverkehrsministers, auch gewisse beamtenrechtliche Regelungen) sind hiervon ausgenommen worden. Die im Staatsvertrag vorbehaltene verwaltungsmäßige Einrichtung von Gruppenverwaltungen für frühere Eisenbahnländer wird durch die Umstellung in die Reichsbahn-Gesellschaft zunächst nicht berührt. Das Reichsbahngesetz läßt der Gesellschaft hinsichtlich Aufbau und Gliederung der Verwaltung an sich freie Hand und steht auch einer angemessenen Dezentralisierung nicht im Wege (§ 24 d. Staatsvertr., § 43 d. Reichsbahnges.); es verlangt indes zur Sicherung ihrer Leistungsfähigkeit, daß bei organisatorischen Maßnahmen die Einheitlichkeit des Unternehmens, besonders bezüglich der Tarife und der Finanzgebarung, unter allen Umständen aufrechterhalten bleibt.

Die allgemeinen Interessen der deutschen Volkswirtschaft sollen vor der Gesellschaft gewahrt werden; hinsichtlich ihrer Berücksichtigung bei der Verkehrs- und insbesondere Tarifgestaltung war hiervon bereits oben die Rede. Aber die Einstellung und nötigenfalls Umstellung auf privatwirtschaftliche Grundsätze in der Geschäfts- und Rechnungsführung ist wie in der österreichischen Neuregelung in den Vordergrund gerückt. Dies findet formell seinen Ausdruck in den für die Gesellschaft erlassenen Bilanzvorschriften und in der gleichzeitigen Befreiung von den Grundsätzen der reichshaushaltsmäßigen Finanzgebarung. Es spiegelt sich auch materiell wider in der Verpflichtung, die zum Teil sehr weitgehenden Leistungen für andere Betriebs- und Hoheitsverwaltungen, vor allem die Reichspostverwaltung, unter Aufhebung der bisherigen Vergünstigungen nach geschäftsüblichen Sätzen in Rechnung zu stellen. Im übrigen ist sachlich das Prinzip kaufmännischer Wirtschaftsführung im Reichsbahngesetz wie auch in der Satzung so oft und mit solcher Betonung hervorgehoben, daß der Weg der neuen Gesellschaft bei der Durchführung der ihr übertragenen Aufgaben zweifelsfrei vorgezeichnet erscheint.

III.

Diese Grundgedanken, Interessenausgleichungen und Obliegenheitsverteilungen kommen rechtlich zum Ausdruck in der Art der Gestaltung der neuen Reichsbahn-Gesellschaft. In den Rahmen bisheriger wirtschaftlicher Rechtsgebilde fügt sich diese nicht

---

dem nicht wesentlich veränderten Stand von 1919) etwa 4600 km Betriebslänge der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs (Voll- und Schmalspurbahnen) gegenüber.

ohne weiteres ein. Eine aktienrechtliche Gesellschaft, der es an dem obersten Organ des Aktienrechts, der Generalversammlung, mangelt, ein privatwirtschaftlich orientiertes Unternehmen, dessen Bedienstete zum überwiegenden Teil Beamte öffentlichen Rechtes sind, ein Wirtschaftskörper, dessen Stellen keine behördliche Eigenschaft im bisherigen Sinne haben und doch in erheblichem Maß öffentlich-rechtliche, zum Teil sogar hoheitsrechtliche Befugnisse ausüben: dies alles weicht wesentlich ab von dem Schema seitheriger deutscher Rechtsformen, auch solcher, die gelegentlich der privatwirtschaftlichen Umstellung bisheriger öffentlicher Betriebe (Deutsche Werke, gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen) zur Anwendung gelangten. Die neue Reichsbahn-Gesellschaft ist, wie die Begründung zum Reichsbahngesetz sagt, „eine Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag". Rechtsformen des Auslands, die auch teilweise bei der Schaffung des Unternehmens „Österreichische Bundesbahnen" maßgebend waren, haben auf ihre Gestaltung mit eingewirkt. Gleichwohl und trotz wesentlicher Einflußnahme von Vertretern der Gläubigerländer auf die Geschäftsführung ist die Gesellschaft eine deutsche, die dies in ihrem Namen zum Ausdruck bringt und für die nur deutsches Recht, wenn auch teilweise in der Form der Sonderregelungen der Reichsbahngesetze, Geltung hat. Sonderregelungen dieser Art sind z. B. die Organisation der Gesellschaft, die rechtliche Stellung ihrer Beamten, die Rechte aus der Reparationshypothek[7]).

Die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine Handelsgesellschaft sonderrechtlicher Art. Mit Rücksicht auf den Gegenstand ihrer Tätigkeit, den Betrieb der Reichseisenbahnen (mit Einschluß der künftigen Erweiterungen) und die Ausführung der damit zusammenhängenden oder dadurch veranlaßten Geschäfte (§ 2 der Satzung), gilt sie als Kaufmann im Sinne des Handelsrechts (§ 1 Abs. 2 Z. 5 des Handelsgesetzbuchs). Sie bedarf aber nicht der Eintragung in das Handelsregister, was auch schon für die seitherigen Staatsunternehmungen nach § 36 HGB. galt, so wenig wie die Reparationshypothek zu ihrer Entstehung der Eintragung ins Grundbuch oder in besondere Bahngrundbücher bedarf. Die organisatorischen Vorschriften des Handelsrechts über Handelsgesellschaften gelten für die Reichsbahn-Gesellschaft nur, soweit dies besonders bestimmt ist. Im übrigen treten an ihre Stelle die Vorschriften der Satzung (und der darin vorgesehenen Geschäftsordnung). Die Gesellschaft entlehnt gewisse Formen und Bestimmungen aus dem Aktienrecht, allein sie ist nicht im eigentlichen Sinne Aktiengesellschaft, wie sie auch im Gegensatz zum Sachverständigenvorschlag eine hierauf gerichtete Bezeichnung in ihrer Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" mit Recht vermeidet. Die von ihr ausgegebenen „Aktien" geben entweder wie die Stammaktien keinen der Beteiligung entsprechenden Einfluß auf die Verwaltung der Gesellschaft oder wie die Vorzugsaktien Rechte auf Sondervorteile, die über das Aktienrecht hinausgehen. Sie sind daher, wie auch ORR. Dr. Spieß in Nr. 36 dieser Zeitung hervorhebt, gesellschaftsrechtlich lediglich Genußscheine. Des weiteren sind hier die Befugnisse, die das sonstige Aktienrecht dem Aufsichtsrat und der Generalversammlung gewährt, nach ausländischem Muster in der Hand des Verwaltungsrats vereinigt.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist entsprechend einer Gesamtbewertung in Höhe von 26 Milliarden GM. und der hiervon abzusetzenden Reparationsschuld von 11 Milliarden GM. auf 15 Milliarden GM. bemessen. Es besteht aus 2 Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien. Die Stammaktien werden auf Namen gestellt und zwar auf den des Reiches oder auf dessen Verlangen auf den eines der Länder (etwa der früheren Eisenbahnländer) und sind im Gegensatz zum Sachverständigengutachten, das freie Verfügung über sie vorsah, dem Reich oder Land dadurch noch besonders gesichert, daß ihre Veräußerung oder Verpfändung verfassungsgesetzliche Zustimmung, d. h. Zweidrittel-Mehrheit im Reichstag und Reichsrat, voraussetzt. Sie sollen dem Reich, wie schon erwähnt, die Rechte an dem von ihm überlassenen Eisenbahnbesitz sichern, gewähren daher keinen Anspruch auf Kapitalrückzahlung, sondern lediglich auf eine etwaige Dividende; sie verleihen ferner der Reichsregierung das Recht auf Bestellung der hälftigen Anzahl der Verwaltungsratsmitglieder, jedoch mit einer wesentlichen zeitigen Einschränkung zugunsten der Vorzugsaktionäre. Im Gegensatz hierzu sind die Vorzugsaktien auf den Inhaber auszustellen, grundsätzlich frei veräußerlich und mit weitgehenden Rechten ausgestattet. Sie geben einen Anspruch auf eine fest bemessene Vorzugsdividende, die bei Ausfall in den folgenden Jahren nachzuholen ist und deren Höhe für die einzelnen Serien von der Gesellschaft verschieden bemessen, jedoch bis zu 7 % von ihr allein, darüber hinaus nach einzuholender Zustimmung der Reichsregierung festgesetzt werden kann. Sie berechtigen ferner, wenn es zu einer Ausschüttung auf die Stammaktien kommt, zu einer Zusatzdividende in halber Höhe der Dividende auf die Stammaktien. Sie gewähren ein Recht auf Rückzahlung des durch ihre Begebung der Gesellschaft zufließenden Kapitals; dieser Anspruch wird durch eine besondere Rücklage sowie weiter noch dadurch außergewöhnlich stark gesichert, daß die Konzession der Gesellschaft nicht vor völliger Einziehung der Vorzugsaktien ebenso wie der Reparationsobligationen erlöschen kann. Zum Schutz gegen vorzeitige Einziehung ist ihr Einlösungskurs bei Einlösung vor 1949 auf 120 % und bei Einlösung vor 1959 auf 110 % ihres Nennwertes festgesetzt. Zudem gewähren die Vorzugsaktien einen maßgebenden Einfluß auf die Leitung der Gesellschaft unter Beschränkung der Rechte aus den Stammaktien. Nach alledem bedeuten die Vorzugsaktien für ihre Inhaber eine auch unter den jetzigen Verhältnissen außerordentlich wertvolle Kapitalanlage.

Diese Vorzugsaktien nun sind zur Verwertung durch die Gesellschaft bestimmt und kommen erst mit ihrer Begebung zur Wirksamkeit. Bis zu ihrer Ausgabe besteht insoweit lediglich eine Reserve zugunsten des Reichs und zugunsten der Gesellschaft selbst (in Form eines bedingten Anspruchs). Von dem Erlös aus ihrer Begebung nämlich fließt ¼ dem Reich zu, dem damit die Aufbringung der ihm selbst obliegenden Reparationsanteile, insbesondere im zweiten Jahr, erleichtert werden soll; ¾ des Erlöses stehen der Gesellschaft selbst zu, der hierdurch außer dem vom Reich treuhändig übernommenen investierten Kapital flüssiges fremdes Kapital in großem Umfang zu eigen zugeführt werden kann[8]). Wann und in welcher Höhe zur Ausgabe der Vorzugsaktien geschritten wird, bleibt an sich der Gesellschaft überlassen (nur bezüglich des anteiligen Erlösanspruches des Reiches besteht eine „Soll"vorschrift). Ferner besteht grundsätzlich für die Gesellschaft die Möglichkeit, auch durch Ausgabe weiterer Schuldverschreibungen oder dinglich gesicherter Anleihen (s. oben) ihren weiteren Kapitalbedarf (z. B. zur Behebung der Schäden im Rhein-Ruhrnetz oder für werbende Anlagen) zu decken. Allein die Aufnahme von Krediten auf diesem Weg ist an erschwerende Voraussetzungen hinsichtlich der Beschlußfassung gebunden und beschränkt sich auf einen Betrag von 250 Mill. GM., solange nicht die Hälfte der Vorzugsaktien, also 1 Milliarde GM., ausgegeben ist. Belastet und beeinflußt die Ausgabe der Vorzugsaktien die Gesellschaft nach obigem unverhältnismäßig stärker, so ist doch durch jene Beschränkungen ein mittelbarer Zwang zur vorgängigen Be-

[7]) Laut ausdrücklicher Bestimmung bemessen sich die Rechte aus der gesetzlichen Reparationshypothek ausschließlich nach dem Reichsbahngesetz und der Gesellschaftssatzung. Dagegen gelten für Hypotheken, welche die Gesellschaft selbst für ihren eigenen Kapitalbedarf an zweiter Stelle aufnimmt, mangels anderweitiger Vorschrift die sonstigen bürgerlichen Rechtsnormen; s. auch Fußnote 4 (S. 900).

[8]) Die Unterscheidung zwischen dem Nutznießungsvermögen (abgesehen von dessen Bewertung) und dem Eigenvermögen der Gesellschaft ist hierbei für die Frage der Bilanzabgleichung von Wichtigkeit. Das ihr aus dem Erlös der Vorzugsaktien zufließende Kapital hat die Gesellschaft jedoch während der Dauer ihres Bestehens durch die ihr auferlegte Einlösung der gesamten Vorzugsaktien zurückzuzahlen.

schreitung des Weges der Vorzugsaktien für den Fall weitergehender Kapitalbedürfnisse geschaffen.

Neben diesen erst flüssig zu machenden Kapitalsreserven erhält die Gesellschaft aber eine sofort greifbare Reserve an Betriebskapital in dem Überschuß der Aktiva des Betriebsvermögens über die diesen gegenüberstehenden Verbindlichkeiten (oben II, S. 900).

Bilanzmäßig hat die Gesellschaft außer der spätestens vom 11. Jahre ab zu bildenden Sonderrücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien eine allgemeine Rücklage zur Deckung von Betriebsausfällen und zur Sicherung ihres Schuldendienstes nach Art des sonstigen gesetzlichen Reservefonds (vgl. auch Art. 92 RV.) anzusammeln. Diese Rücklage ist jährlich mit mindestens 2 % der Bruttoeinnahmen zu dotieren, bis eine Höhe von 500 Mill. GM. erreicht ist, und alsdann auf dieser Höhe zu erhalten. Nach der Begründung zur Gesellschaftssatzung dürfte in etwa 6 Jahren mit der Erreichung dieses Betrages gerechnet werden können. Weitere Sonderrücklagen (für außerordentliche Ausgaben) können vorgesehen werden. Besondere Vorschriften über Erneuerungsfonds sind nicht getroffen. Aus der Bestimmung jedoch, daß die Gesellschaft die übernommenen Anlagen und Betriebsmittel zu unterhalten und weiterzuentwickeln hat, ergibt sich, daß Erneuerungen als Ersatz für Abschreibungen aus Betriebsrechnung (wie bisher aus ordentlichem Haushalt) zu dotieren sind, wogegen Neuinvestierungen regelmäßig auf Vermögensrechnung (bisheriger außerordentlicher Haushalt) gehen[9].

Über die Verwendung des Betriebsüberschusses im Rahmen dieser Grundsätze, insbesondere über die hierbei zu beachtende Reihenfolge, sind in der Gesellschaftssatzung die näheren Bestimmungen getroffen.

Die Gesellschaft hat wie in Österreich zwei Organe: Verwaltungsrat und Vorstand. Der Verwaltungsrat besteht aus 18 Mitgliedern. 9 hiervon, worunter satzungsmäßig 5 Deutsche sein können (nicht müssen), hat der Treuhänder für die 11 Milliarden Reparationsobligationen zu ernennen, 9 werden für das Reich als Inhaber der 13 Milliarden Stammaktien durch die Reichsregierung ernannt. Von diesen letzteren Sitzen müssen aber bis zu vier bei späterer Ausgabe der Vorzugsaktien an deren Inhaber abgegeben werden, sodaß das Reich dann trotz seiner überwiegenden Beteiligung auf nur 5 Vertreter im Verwaltungsrat beschränkt bliebe. Die Vertreter der Vorzugsaktionäre müssen aber nunmehr gleichfalls Deutsche sein. Aus ihnen ist nach Erreichung von drei Sitzen auch der Präsident des Verwaltungsrates zu entnehmen, der aber selbst dann, wenn diese Voraussetzung nicht gegeben ist, Deutscher sein muß. Die Mitglieder des Verwaltungsrats müssen Wirtschafts- oder Eisenbahnsachverständige sein, dagegen dürfen sie nicht zugleich Mitglieder eines deutschen Parlaments oder einer deutschen Regierung sein. Von jeder der beiden Halbgruppen scheidet je ⅓ am Ende jedes zweiten Geschäftsjahres aus. Durch die vorstehende Regelung des Reichsbahnstatuts ist wenigstens die nach dem Sachverständigengutachten offengelassene Möglichkeit einer nichtdeutschen Mehrheit im Verwaltungsrat beseitigt worden. Nach der zwischenzeitigen Ernennung der Verwaltungsratsmitglieder, von denen 9 + 5 Deutsche, 4 Ausländer sind, ist sogar für die ersten Jahre eine deutsche ¾-Mehrheit erreicht worden. Die Rechte des Verwaltungsrats sind denen des Aufsichtsrats einer Aktiengesellschaft nachgebildet, gehen aber über sie hinaus, zumal da dem Verwaltungsrat auch die Befugnisse der dortigen Generalversammlung zukommen. Seine Aufgaben sind im wesentlichen die Überwachung der Geschäftsführung und die Entscheidung über Fragen von allgemeiner und grundsätzlicher Bedeutung, insbesondere auf dem Gebiet der Finanzgebarung[10]), die Bestellung (und Abberufung) des Generaldirektors, die Ernennung der übrigen Vorstandsmitglieder sowie aller weiteren oberen Beamten, die allenfallsige Wahrung der Gesellschaftsinteressen gegenüber dem Vorstand, ferner die Erlassung der die Geschäftsführung und die Personalverhältnisse regelnden Normen. Weitere Aufgaben kann der Verwaltungsrat an sich ziehen. Die Befugnisse stehen dem Verwaltungsrat als Ganzem zu. Im Gegensatz zu Österreich hat man bei der anders gearteten Konstituierung des Verwaltungsrats davon Abstand genommen, einen Teil dieser Befugnisse in die Hand des Präsidenten zu alleiniger Ausübung zu legen und dadurch seine rechtliche Stellung über das ihm zukommende Recht des Stichentscheids hinaus noch weiter zu stärken. Dagegen kann der Verwaltungsrat zur Erleichterung der Geschäftsführung nach eigenem Ermessen seine Zuständigkeiten auf einen sechsgliedrigen Arbeitsausschuß nach näherer Bestimmung der Satzung übertragen und ferner kann er für einzelne Arbeitsgebiete weitere besondere Ausschüsse bilden.

Die gesamte Leitung der laufenden Geschäfte der Gesellschaft und die Ausübung aller nicht dem Verwaltungsrat vorbehaltenen Befugnisse kommt grundsätzlich dem Vorstand zu. Er vertritt die Gesellschaft nach außen, soweit er nicht seinerseits die Vertretung auf andere Organe, die ihm unterstellt sind, überträgt. Seine Mitglieder, die nicht selbst Mitglieder des Verwaltungsrats sein dürfen, aber vom Verwaltungsrat bestellt werden und der Bestätigung des Reichspräsidenten bedürfen, müssen Deutsche sein. Durch den Vorstand wird die Verbindung zwischen der nunmehrigen Reichsbahn-Gesellschaft und der bisherigen Organisation des deutschen Reichsbahnunternehmens geschaffen. An der Spitze des Vorstands und damit zugleich an der Spitze der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn steht der jeweils auf drei Jahre ernannte Generaldirektor. Er nimmt ungefähr die Stellung ein, die seither dem Reichsverkehrsminister als Leiter der gesamten Reichsbahnverwaltung zukam, jedoch ohne die bisherigen parlamentarischen Bindungen. Als oberster Leiter des größten bestehenden Unternehmens vereinigt er in sich außerordentliche Machtbefugnisse. Zur Durchführung seiner Aufgaben ist er mit einem umfassenden Anordnungsrecht ausgestattet. Er trägt anderseits die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung der Gesellschaft, auch des Vorstandes. Diese Verantwortlichkeit, deren Geltendmachung dem Verwaltungsrat, unter gewissen Voraussetzungen auch dem Eisenbahnkommissar zusteht, kommt in der Möglichkeit vorzeitiger Abberufung durch den Verwaltungsrat zum Ausdruck. Die auf seinen Vorschlag ernannten Direktoren — von diesen sind nach den bisher vorgenommenen Ernennungen und der zwischenzeitig erlassenen Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einer Leiter der Gruppenverwaltung Bayern und fünf nach österreichischem Vorgang Leiter von Abteilungen der Hauptverwaltung — sind in dieser Hinsicht ihrerseits für den sachlichen Kreis ihrer Geschäftsführung dem Generaldirektor, für Verletzung ihrer Obliegenheiten aber auch der Gesellschaft (Verwaltungsrat) unmittelbar verantwortlich. Die persönliche Stellung der Vorstandsmitglieder ist somit aus dem bisherigen beamtenrechtlichen Verhältnis herausgehoben; vornehmlich bemißt sich die des Generaldirektors trotz der in seine Hand gelegten öffentlich-rechtlichen Befugnisse gemäß obigem nach der eines privatwirtschaftlichen Vertragsverhältnisses.

An der übrigen Verwaltungsorganisation der Deutschen Reichsbahn (Gliederung nach Reichsbahndirektionen zur Leitung der Betriebsverwaltung ihrer Bezirke, denen Ämter (Inspektionen) zur Überwachung der ausführenden örtlichen Dienststellen unterstehen; zentrale Ämter zur Behandlung gewisser gemeinschaftlicher Angelegenheiten neben den Reichsbahndirektionen usw.) wurde vorerst nichts geändert.

Diesen Organen der Gesellschaft steht als Aufsichtsorgan des

[9]) In der Bilanz erscheint, da kraft Gesetzes hieran das Reich, nicht die Gesellschaft das Eigentum erhält, solchenfalls ein durch den Ablauf des Betriebsrechts bedingter Befreiungsanspruch gegen das Reich hinsichtlich der Aufwendungen für die Neuanschaffungen (Verbesserungen); vgl. Begründung zu § 8 des Reichsbahngesetzes.

[10]) An Stelle der früheren parlamentarischen Bewilligungs- und Kontrollbefugnisse.

Reiches in dem oben bezeichneten Umfang der von der Reichsregierung hiermit betraute Reichsverkehrsminister gegenüber. Hierzu kommen weiter als Organe zur Sicherung der Reparationsverpflichtung der Reichsbahn-Gesellschaft einmal der Treuhänder und dann der Eisenbahnkommissar. Ersterer wird von der Reparationskommission ernannt und ist Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen. Seine Stellung der Gesellschaft gegenüber ist nicht einheitlich geregelt; Bestimmungen hierüber finden sich außer im Reichsbahngesetz und in der Gesellschaftssatzung zum Teil im Londoner Abkommen selbst. Als finanzielles Organ der Gläubigerinteressen hat er, abgesehen von der schon erwähnten Bestellung von 9 Verwaltungsratsmitgliedern, die weitere Ausgabe der Reparationsschuldverschreibungen auf Grund der ihm hierfür begebenen Zertifikate der Reichsbahn-Gesellschaft durchzuführen und bei der Abführung der halbjährlichen Zahlungsquoten mitzuwirken. Bei Zahlungsrückstand kann er namens der Gläubiger auf Grund der Gewährleistung des Reichs Ersatz aus den verpfändeten Steuereinnahmen von dem hierfür bestellten Steuerkommissar verlangen. Gewisse im Gesetz aufgeführte Maßnahmen, welche die Aufrechterhaltung des Schuldendienstes berühren, bedürfen seiner Genehmigung. Weit einschneidender noch sind die Befugnisse des nach englisch-amerikanischem Muster eingeführten Eisenbahnkommissars. Dieser, der von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrats auf je drei Jahre bestellt wird, aber gleich dem Treuhänder nicht Mitglied des Verwaltungsrats ist, soll die betriebswirtschaftliche Aufbringung der reichsbahnseitig zu bewältigenden Reparationsleistungen als solche sicherstellen. Im Gegensatz zum Treuhänder werden daher von seiner Person besondere eisenbahnfachmännische Erfahrungen gefordert. Seine Befugnisse erschöpfen sich in einem weitestgehenden Auskunfts- und Kontrollrecht nach näherer Bestimmung der Satzung, solange der Schuldendienst für die Reparationsobligationen regelmäßig geleistet wird, sie erweitern sich zu einem Einspruchsrecht bei Maßnahmen, welche die Gläubigerinteressen und insbesondere die Aufbringung der Zahlungen gefährden, und sie steigern sich vollends zu einem unmittelbaren Eingreifen in den Betrieb als Geltendmachung der Reparationshypothek, wenn die Gesellschaft mit ihren Reparationszahlungen in Verzug kommt. In Wahrnehmung dieser Vollstreckungsbefugnisse kann der Eisenbahnkommissar solchenfalls von ihm nicht für begründet erachtete Ausgaben untersagen, Tariferhöhungen anordnen und einen Wechsel in der Person des Generaldirektors verlangen. Darüber hinaus kann er bei mehr als sechsmonatigem Rückstand im Benehmen mit dem Treuhänder die zur Deckung für nötig erachteten Maßnahmen ergreifen, für die Betriebsführung entbehrliche Gegenstände veräußern und selbst den Betrieb an Stelle des Generaldirektors übernehmen, wobei jedoch Aufbau, rechtliche Stellung und Lasten der Gesellschaft im übrigen nicht berührt werden. Als allerletzte, zur Sicherung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen notwendige und geeignete Maßnahme kann der Eisenbahnkommissar, jedoch nur, wenn bereits vorher der Schiedsrichter als oberste Instanz das Vorliegen dieser Voraussetzung bestätigt hat, das Betriebsrecht der Gesellschaft teilweise oder ganz verpachten (also anderweitig auf Zeit, nicht etwa dauernd, vergeben) und damit der Gesellschaft, indes nicht dem Eisenbahneigentums- und Hoheitsrecht des Reichs, die Grundlage entziehen. Die Pfandbestellung am Reichsbahnvermögen findet in diesen Formen der Zwangsvollstreckung ihren schärfsten Ausdruck. Gegenüber den im Sachverständigengutachten vorgesehenen unbeschränkten Vollmachten, die sogar einen Verkauf der Reichsbahn selbst zulassen wollten, bedeutet die Festlegung dieser an sich sehr weitgehenden Befugnisse gleichwohl eine wesentliche Begrenzung. Sie finden praktisch eine weitere wichtige Schranke darin, daß nunmehr gegen alle Maßnahmen des Eisenbahnkommissars — auch abgesehen von dem obigen Fall der Verpachtung — die Entscheidung des Schiedsrichters angerufen werden kann.

Für Streitfälle, die sich aus der Durchführung der Neuorganisation und bei ihrer Anwendung ergeben, stellt das Reichsbahngesetz, über die Sachverständigenvorschläge hinausgehend, zwei schiedsrichterliche Instanzen zur Verfügung: ein deutsches, beim Reichsgericht je auf die Dauer von fünf Jahren zu bildendes Schiedsgericht für Streitfälle zwischen Gesellschaft und Reichsregierung sowie zwischen Gesellschaft und Ländern (auf Grund des seinerzeitigen Staatsvertrags) und einen von Fall zu Fall vom jeweiligen Präsidenten des Internationalen Schiedsgerichtshofes zu ernennenden Schiedsrichter, der auf Wunsch einer der Parteien Angehöriger eines neutralen Staates sein soll. Dieser Schiedsrichter ist Entscheidungsinstanz für Streitfälle, bei denen auf der einen Seite die Reparationskommission, eine der Gläubigerregierungen, der Treuhänder oder der Eisenbahnkommissar, auf der anderen Seite die Gesellschaft oder die Reichsregierung oder beide zusammen beteiligt sind. Er ist ferner Berufungsinstanz bei Streitigkeiten zwischen den letzteren beiden, wenn eine der Parteien von der Durchführung der vom deutschen Schiedsgericht getroffenen Entscheidung eine Gefährdung des Schuldendienstes der Reparationsobligationen befürchtet oder wenn innerhalb bestimmter Frist eine Entscheidung des deutschen Schiedsgerichts nicht ergeht. Für gewisse im Gesetz aufgeführte öffentlich-rechtliche Fragen ist jedoch der Reichsregierung auch für den Fall von Meinungsverschiedenheiten die endgültige Entscheidung unter Ausschluß jeder Schiedsgerichtsbarkeit gewahrt.

Das bisherige Personal der Deutschen Reichsbahn (Beamte, Angestellte und Arbeiter) behält auch in der Gesellschaft im allgemeinen die seither erworbenen Rechte und Pflichten. Gleichwohl wird die Stellung der bisherigen Beamten der Reichsbahnverwaltung von der Neuorganisation erheblich beeinflußt. Das Reichsbahngesetz hat die Vorteile der stärkeren gegenseitigen Bindung, welche das Berufsbeamtenverhältnis bietet, aus guten Gründen höher veranschlagt als die Freiheit, welche ihr ein rein privatrechtliches Angestelltenverhältnis einräumt, und deshalb grundsätzlich an öffentlich-rechtlichem Berufsbeamtentum festgehalten. Es schafft jedoch nach österreichischem Vorbild — entsprechend der auf die Reichsbahn-Gesellschaft übergegangenen Verwaltung der Reichseisenbahnen — eine neue Beamtenkategorie: die Reichsbahnbeamtenschaft. Ihre rechtliche Stellung ist im allgemeinen an die der Reichsbeamten angelehnt. Zur Sicherung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung im Dienst der von der Reichsbahn übernommenen Aufgaben und zur Wahrung der hierdurch geforderten Verfügungsfreiheit auch gegenüber den Bindungen des Beamtenverhältnisses ist aber der Gesellschaft das Recht eingeräumt, für den Fall dienstlichen Bedürfnisses ihre Beamten freier zu verwenden, als dies nach dem Reichsbahngesetz und dem Staatsvertrag möglich war, wie auch über die Personalabbauverordnung hinaus in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen. Auch die vom Reich seinerzeit gewährleisteten weiteren Anwartschaften der Beamten und Beamtenanwärter der früheren Eisenbahnländer wurden — als ausschließliche Verpflichtung des Reiches — von der Gesellschaft nicht übernommen. Als Änderungen reichsverfassungsmäßig geschützter oder erlassener Rechtsnormen sind diese Vorschriften in das mit verfassungsändernder Kraft zustandegekommene Reichsbahngesetz selbst aufgenommen. Hiervon abgesehen ist der verfassungsmäßige Grundsatz der wohlerworbenen Rechte, einschließlich der Unkündbarkeit, gewahrt. Innerhalb dieses Rahmens sind jedoch Ansätze zu einer freieren Ausgestaltung des Dienstverhältnisses vorhanden und der Reichsbahn-Gesellschaft ist insoweit für dessen nähere Regelung sowohl bei den Reichsbahnbeamten wie auch bei den Angestellten und Arbeitern im Weg einer „Personalordnung" beträchtlicher Spielraum gelassen. Einige wesentliche der für das künftige Dienstverhältnis des Reichsbahnpersonals maßgebenden Bestimmungen sind in dem gleichzeitig mit dem Reichsbahngesetz erlassenen „Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft (Reichsbahn - Personalgesetz)" festgelegt.

Neben ihm und dem Reichsbahngesetz kommen hierfür aber ergänzend noch Reichsverfassung, Staatsvertrag, Reichsbeamtengesetz und weiterhin die erst die näheren Bestimmungen bringende Personalordnung sowie Besoldungsordnung und Lohnordnung in Betracht. Mit Rücksicht auf den hieraus sich ergebenden Umfang muß von einer ins einzelne gehenden Darstellung, die den vorliegenden Rahmen überschreiten würde, abgesehen werden, zumal da es an der zuletzt genannten abschließenden Regelung noch fehlt.

Für die Überleitung der Deutschen Reichsbahn in die neue Form war bereits nach dem Sachverständigengutachten ein Organisationskomitee, bestehend aus zwei von der Reichsregierung und zwei von den Gläubigerstaaten ernannten Sachverständigen, bestellt worden. Es hat seinerzeit aus den Sachverständigenvorschlägen heraus die neuen Eisenbahngesetze vorbereitet und wurde nun im Reichsbahngesetz selbst als maßgebendes Organ für die tatsächliche Betriebsüberführung auf die Reichsbahn-Gesellschaft bestätigt.

IV.

Inzwischen ist die Neuorganisation ins Leben getreten. Gemäß § 47 des Reichsbahngesetzes hat die mit dem 31. August 1924 errichtete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich schrittweise konstituiert. Dem von der Reparationskommission ernannten Treuhänder sind die Zertifikate für die Reparationsschuldverschreibungen der Reichsbahn übermittelt worden. Die Bestellung der Verwaltungsratsmitglieder durch Reichsregierung und Treuhänder ist durchgeführt. Die Konstituierung des Verwaltungsrats hat in dessen erster Sitzung vom 27. Sept. 1924 stattgefunden. Generaldirektor und Direktoren sind ernannt; auch die Bestellung des Eisenbahnkommissars ist vorgenommen. Die Loslösung der künftigen Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn von dem für die Eisenbahnen nur noch als Aufsichtsinstanz verbleibendem Reichsverkehrsministerium („Eisenbahnabteilungen") ist gleichfalls vollzogen. Eine Geschäftsordnung für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist bereits erlassen[11]). Auf Grund dieser Tatsachen ist die endgültige Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von der Reparationskommission festgestellt worden.

Mit dem 11. Oktober 1924 hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zufolge der Bestimmungen des Londoner Abkommens und des Reichsbahngesetzes den Betrieb im unbesetzten Deutschland übernommen.[12]) Der 16. November 1924 soll nach den zwischenzeitig unter Vermittlung des Organisationskomitees geführten Verhandlungen gemäß Art. 5 der III. Anl. des Londoner Schlußprotokolls die Betriebsübernahme auch auf den noch ausstehenden Strecken der derzeit besetzten Gebiete und damit den Schlußstein der neuen Grundlegung bringen.

[11]) Wegen der Einzelheiten dieser Konstituierungsvorgänge darf auf die Veröffentlichungen in Nr. 40 dieser Zeitung S. 765 f., 778 f., Nr. 41 S. 801 u. Nr. 42 S. 816 ff., 818 Bezug genommen werden.

[12]) Bek. v. 14. Okt. 1924, Reichsgesetzbl. Teil II, Nr. 39 S. 386.

Faßt man das Bild, das die nun vorliegende Neugestaltung zeigt, zusammen, so ergibt sich eine außerordentliche Belastung der deutschen Eisenbahnen, die in der von den Sachverständigen geforderten Gesellschaftsform auch organisatorisch zum Ausdruck kommt. Die finanziellen Leistungen, die der Deutschen Reichsbahn auferlegt sind, und die Gefahren, die ihrem Betrieb im Falle der Nichtaufbringung drohen, sind alles eher als gering anzuschlagen. Die Entwicklung der deutschen Allgemeinwirtschaft, von der die Reparationsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn wesentlich abhängt und die ihrerseits wieder durch die politische Konsolidierung bedingt ist, läßt sich auf die Zeit der Jahrzehnte, die für die Abtragung der Reparationsschuld vorgesehen sind, nicht vorausbeurteilen. Die Lasten der Reichsbahn sind aber starr bemessen und müssen ohne Rücksicht auf die jeweilige Lage und Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft Jahr für Jahr aufgebracht werden. Ernst, allein gleichwohl ohne lähmenden Pessimismus muß an die Bewältigung der gestellten Aufgaben herangegangen werden. Im Rahmen der den deutschen Eisenbahnen auferlegten Lasten ist es immerhin gelungen, die deutschen Belange der Hauptsache nach zu sichern und trotz der grundsätzlichen Umstellung den Zusammenhang mit der bisherigen Entwicklung zu erhalten. Die wiederhergestellte Verkehrseinheit gibt die Möglichkeit einer geordneten, Erträgnisse zeitigenden Betriebsführung. Deutsche Organisation und deutsche Technik, welch letztere soeben in der Eisenbahnausstellung zu Seddin einen neuen Beweis ihrer Höhe gegeben hat, werden der Deutschen Reichsbahn auch den künftigen schweren Weg zu gehen behilflich sein. Die verantwortungsbewußte Pflichttreue ihres Personals wird ihr wie bisher zur Seite stehen. Auch in ihrer neuen Gestaltung und trotz der darin liegenden Gefahrenpunkte wird die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn in erster Linie von ihr selbst bestimmt werden. Die nunmehrige Zusammensetzung des ersten Verwaltungsrats, dem ja die weitere Durchführung der Umgestaltung obliegt, eröffnet die Aussicht auf ein befriedigendes Zusammenarbeiten deutscher und ausländischer Interessenvertreter, und auch die Männer, denen die bedeutungsvollen Stellen eines ausländischen Vizepräsidenten des Verwaltungsrats und insbesondere des Eisenbahnkommissars anvertraut wurden, haben im Organisationskomitee mit den Vertretern des Reiches zusammen gemeinsame Arbeit zur Schaffung einer brauchbaren Lösung geleistet. An die im Gesetz und Statut vorgehaltene Möglichkeit vorzeitiger Tilgung der Reparationsverpflichtungen kann freilich vorerst nicht gedacht werden. Aber auch die schrittweise Abtragung eröffnet die Aussicht, dem Reich dereinst seinen wertvollsten Besitz frei von dieser gewaltigen Last zurückzugeben.

Die deutschen Eisenbahnen und ihr Personal haben im Weltkrieg ins Riesengroße gesteigerte Aufgaben für das Reich bewältigt, sie haben während des Ruhrkampfes ihrer Treue zum Reich die allerschwersten Opfer gebracht, sie werden auch das ihre tun im Interesse des Reiches den hohen Preis aufzubringen, den die Bereinigung dieser weltpolitischen Periode des letzten Jahrzehnts von der Deutschen Reichsbahn fordert.

Allgemeines.

— **Internationale Dezimal-Klassifikation (DK).** Eine neue internationale Konferenz zur Förderung der Dezimal-Klassifikation hat am 8. und 9. September d. J. in Genf stattgefunden, und zwar waren beteiligt Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, die Schweiz und die Vereinigten Staaten. Der Erfolg war namentlich der wichtige Beschluß, daß die heute verbreiteten, zum Teil voneinander abweichenden Fassungen der DK miteinander zur vollständigen Übereinstimmung gebracht werden sollen. Die Herausgeberin der englischen Fassung, Miß Fellows, wurde beauftrat, einen Entwurf aufzustellen, der dann einem Ausschuß von sechs Personen — drei in Amerika, drei in Europa — unterbreitet und schließlich den einzelnen nationalen Organisationen zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Dieser Beschluß bedeutet einen wichtigen Schritt auf dem Wege zu einem internationalen Zusammenarbeiten auf wissenschaftlichem Gebiet, weil die Ausnutzung des vorhandenen Materials durch die einheitliche Zahlenbezeichnung sehr erleichtert wird. In Amerika hat das DK-System ausgedehnte Anwendung gefunden; es wird dort schätzungsweise allein von 10 000 Büchereien benutzt. Auch in verschiedenen europäischen Ländern ist die Anwendung schon ziemlich weit vorgeschritten. Auskünfte erteilt die Technisch-wissenschaftliche Lehrmittelzentrale, Berlin NW. 87, Sickingenstraße 24.

Der Ausbau der Murgtalbahn im nördlichen Schwarzwald.

Von Dr. A. Kuntzemüller-Triberg.

Zu den auffälligsten Lücken im südwestdeutschen Eisenbahnnetz gehört das bis heute unausgebaut gebliebene Mittelstück der Murgtalbahn zwischen Raumünzach und Klosterreichenbach. Es dürfte wohl in ganz Deutschland kein Flußtal geben, das von der Quelle wie von der Mündung her ein Stück weit von einer Eisenbahn durchzogen wird, so daß nur noch ein kurzes Mittelstück — und nicht einmal das am schwierigsten zu bauende — unausgefüllt übrigbleibt. Auf knapp 14 km Entfernung sind die Enden der beiden ins Murgtal hineinragenden Stichbahnen einander nahegekommen und in diesem Zustand wie weiland die beiden Königskinder, die sich auch nicht finden konnten, bis heute verharrt.

Die Bestrebungen, das Murgtal mit einer Eisenbahnlinie zu durchqueren, sind freilich fast so alt wie die Eisenbahnen selbst. Und das ist gewiß auch verständlich; denn die Murgtalstraße war schon zu einer Zeit, da es überhaupt noch keine Eisenbahnen gab, eine der verkehrsreichsten Straßen im ganzen Schwarzwald. Der Holzreichtum der umliegenden Wälder, die starke Bevölkerungsdichte besonders im unteren, badischen Teil des Tales, nicht zuletzt die später einsetzende Industrialisierung der Gegend ließen das Verkehrsleben zu allen Zeiten stark pulsieren und schienen mithin für eine durchgehende Eisenbahnlinie die günstigsten Voraussetzungen zu bieten.

In der Tat tauchte in den Landtagsverhandlungen und Presseäußerungen der fünfziger Jahre wiederholt der Gedanke einer großen durchgehenden Murgtal-Schwarzwaldeisenbahn auf. Wenn die beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen Badens und Württembergs sich zu ihrem Bau nicht entschließen konnten, so mögen hier in erster Reihe einzelstaatliche fiskalische Bedenken mitgespielt haben, da jede Verwaltung den Durchgangsverkehr möglichst lange ihren eigenen Linien zu erhalten suchte. Immerhin hätte sicherlich — diesen Einwand als begründet unterstellt — der nach Eröffnung der Durchgangslinie zu erwartende Verkehrsaufschwung etwaige derartige Verluste zum mindesten wieder wettgemacht.

Wie wenig Interesse man behördlicherseits dem Bau einer Murgtalbahn entgegenbrachte, erhellt des weiteren aus dem Umstand, daß man ihn, nachdem er einmal nicht mehr zu umgehen war, der Privatinitiative überließ, ein in Baden, dem klassischen Land des Staatsbahnbaues, immerhin auffälliger Vorgang. Im April 1867 ward in Gernsbach die Murgtal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft gegründet, die bereits zwei Jahre später das 15 km lange Anfangsstück Rastatt-Gernsbach dem öffentlichen Verkehr übergeben konnte. Aber es sollte ein volles Vierteljahrhundert (von 1869 bis 1894) verstreichen, bis der Weiterbau murgtalaufwärts erfolgte, und auch jetzt kam er nur stückweise und langsam vorwärts. Um die Jahrhundertwende fing dann auch die württembergische Verwaltung an, vom Oberlauf der Murg an entgegenzubauen. Schließlich kam der Weltkrieg dazwischen, der allen weiteren Neubauten ein mindestens vorläufiges Ziel setzte. Im einzelnen wurden an Teilstrecken eröffnet:

Strecke:	Länge:	im Jahr:
Rastatt-Gernsbach	15 km	1869
Gernsbach-Weisenbach	6 km*	1894
Freudenstadt-Klosterreichenbach	12 km	1901
Weisenbach-Forbach	6 km	1910
Forbach-Raumünzach	5 km	1915
zusammen	44 km	

zu bauen bleibt:
Klosterreichenbach-Raumünzach . . 14 km

Der über diese Reststrecke entscheidende badisch-württembergische Staatsvertrag wurde am 12. Dezember 1908 geschlossen und bestimmte u. a. in seinem Artikel 2 wie folgt:

„Unter der Voraussetzung, daß die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten die ihnen hinsichtlich des Bahnbaues angesonnenen Leistungen in rechtsverbindlicher Weise übernehmen, sollen die Bahnen (Weisenbach-Raumünzach-Klosterreichenbach und Bretten-Kürnbach) innerhalb eines Zeitraumes von acht Jahren . . . . in ihrer ganzen Länge in vollkommen betriebsfähigem Zustand hergestellt werden; sollten unvorhergesehene außerordentliche Ereignisse eintreten, so wird die Baufrist entsprechend verlängert werden."

In den der Zweiten Kammer dazu gegebenen Erläuterungen (Beilage 5 b zum Protokoll der Sitzung vom 1. März 1910, Seite 4) hieß es weiter: „Daß die auf badischer und württembergischer Seite im Murgtal bereits bestehenden . . . . Sackbahnen miteinander verbunden werden und so das wirtschaftlich wichtige und leistungsfähige sowie landschaftlich hervorragend schöne Gebiet durch eine durchgehende Bahn dem Verkehr erschlossen wird, liegt zweifellos nicht nur im örtlichen Interesse dieses Gebietes, sondern auch im allgemeinen Verkehrsinteresse."

Leider setzte, wie schon erwähnt, der Ausbruch des Krieges diesen Bestrebungen ein Ziel. Mit Mühe und Not gelang es der badischen Verwaltung noch, im zweiten Kriegsjahr das kleine Teilstück Forbach-Raumünzach fertigzustellen, aber damit waren die Bauarbeiten endgültig zum Stillstand gekommen. Übrigens darf wohl mit Recht bezweifelt werden, daß der im Staatsvertrag festgesetzte Termin (1916) ohne den Krieg hätte eingehalten werden können, zumal da sich die badisch-württembergischen Gegensätze im Verkehrs- und Wirtschaftsleben durchaus nicht auf das Murgtal beschränkten und wenig Aussicht schien, die widerstrebenden Interessen gerade hier so bald unter einen Hut zu bringen.

Als nach dem Weltkrieg die deutschen Staatsbahnen dann auf das Reich übergingen und somit etwaige einzelstaatliche fiskalische Interessen wegfielen, schöpften die Anwohner des gewerbreichen Murgtales neue Hoffnung; leider sollte diese infolge der ungünstigen finanziellen Lage des Reiches nur zu bald schwinden. Die Arbeiten an der noch fehlenden Strecke Klosterreichenbach-Raumünzach schritten nur langsam voran, und im Sommer 1924 drohte ihre völlige Einstellung. Um dieses Schlimmste zu verhüten, versammelten sich auf Anregung des Verkehrsvereins Karlsruhe am 20. Juni d. J. in Freudenstadt zahlreiche Vertreter badischer und württembergischer Staats- und Gemeindebehörden, wirtschaftlicher Körperschaften und der Presse beider Länder, die nach eingehender Erörterung der Sachlage eine an die Reichsbahnbehörden in Berlin, Karlsruhe und Stuttgart gerichtete Entschließung annahmen. Darin wurde die Erwartung ausgesprochen, „daß die hier begonnenen und fast vor dem Abschluß stehenden Arbeiten nicht noch in letzter Stunde eingestellt, sondern vielmehr nach Möglichkeit beschleunigt" werden sollten, „damit ein jahrzehntelanges Versäumnis wiedergutgemacht wird und Baden und Württemberg die für sie bedeutungsvolle Bahnlinie endlich erhalten".

Die Baukosten für das Reststück betragen etwa 1½ bis 2 Millionen Mark. Da das Reich sich außerstande glaubt, diesen Betrag von sich aus aufzubringen, sind die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten, die schon früher einen Beitrag geleistet hatten, um einen weiteren Zuschuß angegangen worden. Nachdem sie sich „der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe", großenteils dazu verstanden haben, darf nunmehr bestimmt damit gerechnet werden, daß die Murgtalbahn die längste Zeit ein Torso geblieben ist und in absehbarer Zeit als Durchgangsbahn — landschaftlich gleich schön wie technisch interessant — wird betrieben werden können.

Vom Zuge überfahren.

Betrachtungen zu den letzten Eisenbahnunfällen.

Von Hermann Huth.

In der letzten Zeit haben sich die Fälle, daß Fahrzeuge beim Passieren von Eisenbahnlinien vom Zuge erfaßt und zertrümmert und die Insassen oft getötet oder wenigstens schwer verletzt wurden, bedenklich vermehrt. Die Schuldfrage wird in der Tagespresse, die das große Publikum von diesen Vorfällen unterrichtet, meist unaufgeklärt gelassen mit dem Hinweis, daß sie im Augenblick noch geprüft werde. Spätere Meldungen erfolgen dann nur in seltenen Fällen. Es dürfte deshalb einmal erwünscht sein, sich an Hand der amtlichen Statistik ein Bild über die Unfallsart „Überfahren von Fuhrwerken" zu machen.

Dazu ist vorerst nötig, sich darüber Rechenschaft zu geben, wie das Verhältnis der gefährdeten Bahnkreuzungspunkte — d. h. natürlich nur Kreuzungen von Landstraßen mit Schienenwegen in Streckenhöhe — zu den ungefährdeten Über- und Unterführungen — ist. In Deutschland hat man bei der Anlage von Eisenbahnen im Gegensatz zu England Wegekreuzungen in Schienenhöhe zugelassen. Etwa seit 1880 hat man in Deutschland begonnen, Kreuzungen in Gleishöhe durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen. Es bestanden 1890 78 120 Wegeübergänge, darunter 12 633 als Unter- oder Überführungen. 1915 waren 119 594 Wegekreuzungen vorhanden, darunter 24 814 ungefährdete. Somit hat sich die Zahl der Wegekreuzungen überhaupt um 53 %, die der ungefährdeten um 97 % vermehrt. Gerade in den letzten 10 Jahren vor 1915 ist eine allmähliche Zunahme des Anteils der ungefährdeten Wegekreuzungen zu verzeichnen. 1895 waren 16,0 % Über- und Unterführungen vorhanden. 1905 waren es 16,5 % und 1915 20,8 %.

Die Eisenbahnverwaltung selbst hatte infolge des Haftpflichtgesetzes ein besonderes Interesse daran, Unfälle, bei denen ein Verschulden seitens der Eisenbahn möglich ist, zu verhüten. Vollständig gelingt dies natürlich durch Verlegung der Kreuzungshöhen, aber in vielen Fällen entsprechen die Kosten einer solchen Anlage nicht dem daraus entstehenden Nutzen. Wenn der Verkehr auf einer Landstraße nicht allzu stark ist, so genügt auch die zeitweilige Absperrung des Gefahrenpunktes während der Vorbeifahrt eines Zuges durch Schranken, die ein Wärter entweder mit der Hand bedient oder die mittels eines Drahtzuges von einem entfernteren Punkte aus bedient werden. In letzterem Falle muß der Wärter von seinem Standort aus den Wegübergang übersehen können, damit er nicht etwa Personen oder Wagen gerade auf den Schienen einschließt. In den obengenannten Zahlen der Wegeübergänge sind ferner noch solche Übergänge enthalten, die dem privaten Verkehr dienen und unter Verschluß stehen sowie Fußwege, die durch Drehkreuze gesichert sind. Der Anteil der beiden letzten Arten ist sehr gering.

Von 100 gefährdeten Wegkreuzungen waren versehen

Jahr	mit Handschranke	Zugschranke	ohne Schranke	unter Privatverschluß	mit Drehkreuz
1890	37,6	23,7	29,7	6,4	2,5
1895	32,0	23,3	36,0	5,9	2,8
1905	23,1	21,4	48,0	4,8	2,7
1915	19,1	21,6	52,5	4,25	2,55

Auffallend ist hierbei der starke Zurückgang des Anteils der durch Handschranken geschützten Wegeübergänge im Gegensatz zu der starken Vermehrung der ungesicherten Übergänge. Indes ist dieser Umstand nicht so schwerwiegend, wenn man berücksichtigt, daß in dieser Zeit die Zahl der Über- und Unterführungen dauernd stark vermehrt wurde, daß vielfach Zusammenlegungen von Wegeübergängen stattgefunden haben und daß schließlich 43,7 % sämtlicher Bahnen Deutschlands Nebenbahnen mit geringerem Betriebe sind. Wie schienengleiche Wegeübergänge beseitigt wurden, geht aus folgenden Daten der bayerischen Staatsbahn hervor. Es wurden in der Zeit von 1880 bis 1907 einschl. insgesamt 1492 schienengleiche Wegeübergänge beseitigt und zwar 806 durch Herstellung von Wegeunterführungen, 370 durch Herstellung von Bahnüberbrückungen, 154 durch Anlage von Längswegen, 40 durch Benutzung bestehender Brücken, 69 durch Verzicht der abgefundenen Berechtigten, 18 durch Erwerb der Grundstücke, denen die Übergänge dienten, und 35 durch Sperrung auf längere Zeit.

Viel schlechter stand es und steht es wohl noch, wie man aus dem Dawes-Gutachten schließen darf, im Auslande in dieser Beziehung. So wird z. B. in Frankreich im Juni 1901 vom „Figaro" auf die vielen Schienenübergänge in Gleishöhe hingewiesen und Abstellung dieses Mangels gefordert. 1902 wird gerügt, daß in Lyon noch immer 6 Schienenübergänge in Gleishöhe mitten in der Stadt vorhanden seien. Noch 1907 zählte die Stadt Chicago von insgesamt etwa 3000 Wegeübergängen über die Eisenbahn 1754 in Schienenhöhe. Amerika ist in dieser Beziehung überhaupt das Gegenteil von England und weist daher auch die höchste Zahl von Verunglückungen an Wegeübergängen auf.

Soweit Unglücksfälle durch Überfahren von Fuhrwerken in Deutschland in Frage kommen, ergibt die amtliche Statistik ein allmähliches Ansteigen der Unfallziffern von 1890 bis 1907. Als Wagen werden in der deutschen Statistik auch Straßenbahnwagen gerechnet, nicht jedoch Handwagen, Hundekarren u. dergl. Von 1907 beginnt eine allmähliche Abnahme dieser Unfälle, die sich in den Kriegsjahren, wohl infolge des verringerten Kraftwagenverkehrs, noch verstärkt. Nachstehende Tabelle zeigt die Bewegung in den Jahren 1890 bis 1918:

1890...127	1896...168	1902...199	1908...231	1914...177
1891...138	1897...181	1903...193	1909...208	1915...158
1892...109	1898...204	1904...198	1910...210	1916...160
1893...121	1899...191	1905...236	1911...209	1917...153
1894...132	1900...190	1906...242	1912...231	1918...201
1895...136	1901...168	1907...265	1913...207	

Es scheint kein Zufall zu sein, daß gerade im Jahre 1908 eine Bewegungsumkehr eintritt, denn um diese Zeit beginnt der stärkere Ausbau von Über- und Unterführungen.

Der Anteil, den das Überfahren von Wagen an sämtlichen Betriebsunfällen auf der Eisenbahn mit Ausnahme von Entgleisungen und Zusammenstößen hat, ist verhältnismäßig gering. Er beträgt Ende des vorigen Jahrhunderts ungefähr 4 %, erreicht seine höchste Stufe 1905 mit 8,52 % und sinkt dann wieder bis 1913 auf 6,98 %.

Wiederholt haben die maßgebenden Behörden Anlaß genommen, auf die Gefahren, die nicht nur dem Fuhrwerk, sondern auch der Eisenbahn aus der Nichtbeachtung von eisenbahnpolizeilichen Vorschriften erwachsen, hinzuweisen. Die Regierung in Liegnitz hat z. B. folgende Statistik aufgestellt:

Jahr	überfahrene Fuhrwerke	getötete Personen	verletzte Personen
1898	62	5	32
1899	47	10	12
1900 (9 Monate)	45	12	27

Sie stellte im Anschlusse hieran fest, daß in den meisten Fällen ein Verschulden seitens der Fuhrwerke vorlag.

Auf der preußisch-hessischen Eisenbahn sind 1907 173 Fälle von Überfahren von Fuhrwerken festgestellt. Davon sind 94 Fälle auf ein Verschulden des Geschirrführers zurückzuführen. Dieses bestand in 11 Fällen in Schlaf oder Trunkenheit des Führers, in 31 Fällen versuchte er noch vor dem Zuge die Gleise zu kreuzen, in 45 Fällen wurde das Warnsignal des Läutewerks nicht beachtet. Bei den anderen Fällen lag 9mal ein Festfahren der Fuhrwerke, 7mal vorzeitiges Öffnen der Schranken, 11mal ein Einschließen oder Festhalten des Fuhrwerks durch die niedergehenden Schranken und 32mal

ein Nichtschließen oder verspätetes Schließen der Schranken vor.

Eine weitere Übersicht, veröffentlicht in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 68 vom 3. September 1910 läßt darauf schließen, daß die meisten Unfälle durch Überfahren von Fuhrwerken auf den Nebenbahnen sich ereignen.

Die betreffenden Zahlen lauten:

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Hauptbahn . .	59	68	73	62	78	57	60
Nebenbahn . .	76	81	79	101	95	81	72
Zusammen	135	149	152	163	173	138	132

Diese Zahlen gelten gleichfalls nur für das Gebiet der preußisch-hessischen Eisenbahnen. Als Ursache wird für zwei Drittel aller Unfälle versäumtes oder verspätetes Schließen oder vorzeitiges Öffnen der Schranken angegeben. 1909 sind jedoch 70 Unfälle durch den Wagenführer herbeigeführt worden und zwar hauptsächlich durch eigenmächtiges Öffnen der Schranken, Schlaf, Trunkenheit, Versuch, die Bahn noch vor dem Zuge zu kreuzen, und Nichtbeachtung von Signalen. Durch eine Beleuchtung schienengleicher Wegeübergänge während der Dunkelheit und Errichtung beleuchteter internationaler Warnungszeichen in hinreichendem Abstande vor den Übergängen haben die Eisenbahnbehörden und die privaten Kraftwagenvereinigungen weitere Maßnahmen zur möglichsten Verhütung von Unfällen an diesen Gefahrpunkten getroffen. Man darf demnach zusammenfassend sagen, daß ungefähr die Hälfte aller Unfälle, die Fahrzeuge auf Wegekreuzungen mit der Eisenbahn erleiden, auf das eigene Verschulden der Wagenführer zurückzuführen sind, daß mehr als die Hälfte dieser Unfälle auf Nebenbahnen sich ereignet, wo die Sicherheitsmaßnahmen infolge geringeren Betriebes nicht in so hohem Maße vorhanden sein brauchen, wie auf den Hauptbahnen und daß ein beachtlicher Teil aller Unfälle durch eine Unaufmerksamkeit der Schrankenwärter mitverschuldet wird.

Den Ersatz von Schienenübergängen durch Über- und Unterführungen wird man nach den oben mitgeteilten Wirkungen in dem bis 1917 durchgeführten Umfange für ausreichend erachten können. Die hohen Kosten eines derartigen Umbaues rechtfertigen eine gewisse vorsichtige Durchführung dieser Maßnahmen, zumal da nicht immer eine angemessene Verzinsung der Anlagekosten durch die Ersparung der Kosten für die Schrankenbedienung gewährleistet ist. Setzt man die Zahl der Wegeübergänge in Schienenhöhe zu den überfahrenen Fuhrwerken in Beziehung, so erhält man als Resultat, daß auf 100 derartigen Wegeübergängen durchschnittlich im Jahre 2,22 Fuhrwerke überfahren werden.

Wenden wir uns nun der neuesten Zeit, die gerade die Veranlassung zu vorstehenden Ausführungen gegeben hat, zu, so müssen wir zunächst feststellen, daß uns die amtliche Statistik fast vollkommen im Stich läßt. Gerade die Rubriken, die Auskunft über die Verminderung oder Vermehrung von Gefahrmomenten im Oberbau geben könnten, werden seit 1915 aus Gründen der Landesverteidigung nicht mehr veröffentlicht. An sich bedauerlich, ist es doch für die Jahre nach 1918 kein erheblicher Schaden, denn ohne weiteres vergleichbare Zahlen gibt diese Statistik ja doch nicht, da Deutschlands Eisenbahnnetz durch die verschiedenen Gebietsabtretungen ebenso verkleinert wurde wie in anderer Hinsicht das ganze Deutsche Reich. Es würden umfangreiche Neuberechnungen notwendig sein, um vergleichbares Material zu erhalten. Ähnlich ist es mit den statistischen Angaben über die Zahl der überfahrenen Fuhrwerke, die für 1919 mit 211 und 1920 mit 181 angegeben werden.

Auch die Literatur der Nachkriegszeit versagt in dieser Hinsicht fast vollständig. Das ist zwar auch bedauerlich, aber vollkommen verständlich. Es lagen wichtigere Probleme vor, wie die „Verreichlichung“ der Eisenbahnen, die Frage der Arbeitszeit, die Gestaltung der Tarife bei der ständig sinkenden Währung, der Beamtenabbau u. a. m. Immerhin gelingt es doch, hier und da einmal ein Steinchen zu finden, mit dem man vorläufig etwas weiterbauen kann. In der Hauptsache findet man diese bei Erörterungen über Sparmöglichkeiten beim Eisenbahnbetrieb.

Da ist zunächst einmal ein „Vorschlag zur Erzielung von Ersparnissen bei der Bahnbewachung“ von M. Krug, technischer Eisenbahn-Obersekretär, in Nr. 75 der vorliegenden Zeitung vom 13. Oktober 1920. Der Vorschlag steht noch stark unter dem Einfluß der Kriegszeit. Es wird vorgeschlagen, nur noch die sehr stark belebten Übergänge innerhalb größerer Orte bewachen zu lassen und im übrigen die Passanten und Wagenführer selbst darauf aufpassen zu lassen, daß sie nicht unter die Räder kommen. Zu ihrer Unterstützung sollen elektrische Läutewerke an den Übergängen angebracht werden. Wäre dieser Vorschlag in die Tat umgesetzt worden, so dürfte wohl eine sehr starke Erhöhung der Unfälle die Folge gewesen sein.

Im nächsten Jahre schlägt dann Betriebsingenieur Groll in Nr. 17 der „Zeitung“ vom 28. April unter der Überschrift „Ersparnisse im Eisenbahnbetrieb“ vor, wenig befahrene Wege bei Nacht unter Dauerverschluß zu halten sowie ferner möglichst viel Wegeübergänge zusammenzulegen. Dieser Vorschlag wird 1923 in Nr. 7 vom 15. Februar durch Ausführungen des Regierungsbaurats Ewald, Darmstadt, erweitert, der unter der Überschrift „Verminderung der Schrankenbedienungskosten durch Änderung der Schrankenbedienungsart“ vorschlägt, die elsässische Art der Bahnübergangsbewachung auf das ganze Reich anzuwenden. Danach sind fünf Schrankenklassen zu unterscheiden:

1. an sehr verkehrsreichen Straßen, Tag und Nacht offen,
2. an verkehrsreichen Straßen, Tag offen, Nacht geschlossen,
3. an verkehrsarmen Straßen, Tag und Nacht geschlossen,
4. Privatschranken, unter Privatverschluß,
5. Drehkreuze, nur für Fußgänger.

Diese Vorschläge gehen, wie ja schon die Überschriften zeigen, in erster Linie von dem Gesichtspunkt aus: Wie und wo kann ich am besten an Betriebskosten sparen? Sie geben also sozusagen die Mindestgrenze an, bis zu welcher die vorhandenen Schutzmaßnahmen, soweit sie eine besondere Bewachung erfordern, abgebaut werden können. Man wird als billig denkender Mensch diesen Standpunkt gutheißen müssen. Die schwierige finanzielle Lage Deutschlands rechtfertigt die äußerste Sparsamkeit. Wenn man auch nicht gleich soweit gehen muß wie Krug und das System „amerikanisieren“ will, so muß man doch jetzt von den Wagenbesitzern, insbesondere von den „Kilometerfressern“, verlangen, daß auch sie Opfer bringen und einmal an einer Schranke halten, aussteigen und durch ein Klingelsignal die Öffnung der Schranke erbitten. Die Autoraserei hat überhaupt nach dem Kriege Formen angenommen, die zu beseitigen erste Aufgabe der zuständigen Behörden sein sollte. Hierzu könnte die Eisenbahn einen Teil beitragen, wenn sie an gewissen Stellen die Kraftfahrer nötigt, zu halten. Es wäre allerdings eine besondere Kennzeichnung einer derartig dauernd geschlossenen Schranke notwendig. Hier mag auf die „Aga-Warnungssignale an Wegeübergängen in Schweden“ hingewiesen sein, die eingehend in Nr. 30 der vorliegenden Zeitung vom 28. Juli 1921 beschrieben worden sind.

Über die Schuldfrage findet man in der Nachkriegsliteratur, soweit ich sie habe durchsehen können, nichts. Lediglich eine kurze Angabe, die Geheimer Baurat Heinrich in seinen Ausführungen: „Das Eisenbahnbetriebspersonal und seine Erziehung“ (Ztg. Nr. 45 vom 10. Oktober 1921) macht, weist darauf hin, daß sich auch nach dem Kriege nichts geändert zu haben scheint. Nach seinen Angaben sind im Vierteljahr April bis Juni 1921 46 Fuhrwerke überfahren worden, wobei nur bei 33 % Fehler in der Diensthandhabung den Unfall verschuldeten.

Die Häufung der Unfälle in der letzten Zeit wird in Beamtenkreisen damit erklärt, daß durch den verstärkten Beamtenabbau der letzten Zeit tatsächlich eine Überlastung des Betriebspersonals eingetreten ist. Wieweit diese Ansicht zu Recht besteht, wird wohl die Untersuchung der Unfälle ergeben. Jedenfalls scheint technisch die Eisenbahnverwaltung auch nach dem Kriege noch immer hinreichende Maßnahmen getroffen zu haben, um das Überfahren von Fuhrwerken zu verhüten. Ein Kronzeuge hierfür dürfte der Satz des Dawes-Gutachtens sein: „Überdies enthielten die Betriebsausgaben . . . . Jahr für Jahr große Summen für Verbesserungen und Erweiterungen . . . .“

---

2 D-Heißdampf-Personenzuglokomotiven Reihe 424 der königlich ungarischen Staatsbahnen.

Die stetige Erhöhung der Belastung der auf den Hauptlinien der königlich-ungarischen Staatsbahnen verkehrenden Personen- und Güterzüge erforderte die Einführung einer neuen leistungsfähigen Lokomotivbauart, welche zur Beförderung der schwersten Personen-, Schnell- und Eilgüterzüge auf Hügellandstrecken der ungarischen Staatsbahnen gleichwohl geeignet ist. Auf Vorschlag der Oberaufsichtsbehörde wurde zu diesem Zwecke die Anschaffung einer Anzahl von 2 D-Heißdampflokomotiven beschlossen, deren Entwurf durch die staatliche Maschinenfabrik zu Budapest unter Mitwirkung der Oberaufsichtsbehörde und der Staatsbahnen ausgearbeitet wurde. Zurzeit sind schon mehrere Lokomotiven der neuen Bauart fertig und in den regelrechten Verkehr eingestellt. Gleichzeitig werden unter Anwendung des Meßwagens die Leistungsprobefahrten durchgeführt. Unter Berücksichtigung neuerer Lokomotivbauarten wurden die Einzelheiten der Lokomotive mit besonderer Sorgfalt durchgebildet. Da auf den Hauptlinien der ungarischen Staatsbahnen zurzeit noch der leichtere Oberbau mit Schienen von 34,5 kg/m vorherrscht, war die Höchstbelastung der Achsen mit 14,4 t begrenzt.

Der Kessel ist mit Rücksicht auf die in Rumpfungarn zur Verfügung stehenden Braunkohlen entworfen und dementsprechend wurde auch die Rostfläche reichlich bemessen. Zur Erzielung guter Verbrennung und Dampfentwicklung wurde eine große Feuerbüchse mit 17,3 qm Heizfläche angeordnet. Obzwar die Feuerbüchse über den Kuppelrädern angeordnet ist, konnte infolge der beträchtlichen Kesselhöhe mit 3300 mm über Schienenoberkante eine Feuerbüchstiefe von 710 mm erzielt werden; unseres Wissens ist dies derzeit die höchste Kessellage auf dem europäischen Festlande.

Im Langkessel ist der normale Rauchrohrüberheitzer von W. Schmidt angeordnet, ferner ist ein Speisewasservorwärmer und ein Schlammabscheider vorgesehen; nebenbei bemerkt, werden Schlammabscheider verschiedener Bauarten versuchsweise angeordnet.

Die Maschine arbeitet als einfache Zwillingsmaschine mit außenliegenden Zylindern; angetrieben wird die zweite Kuppelachse.

Zur Erzielung günstiger Krümmungsfahrten erhielt der Drehzapfen des vorderen Drehgestells beiderseitig je einen Ausschlag von 60 mm, desgleichen die letzte Kuppelachse je 30 mm; die Spurkränze der Triebräder sind schmäler gedreht. Der Lauf der neuen Lokomotiven, deren Höchstgeschwindigkeit durch die Oberaufsichtsbehörde mit 85 km/St. festgesetzt wurde, ist sowohl in geraden Strecken als auch in Krümmungen vollkommen ruhig und stoßfrei. Bei den bahnpolizeilichen Probefahrten wurden in der Regel Geschwindigkeiten über 100 km/St. bei tadellosem Gange erreicht.

Lokomotiven der neuen Bauart beförderten versuchsweise u. a. Schnellzüge mit 500—560 t Wagengewicht auf krümmungsreichen Strecken mit langen Steigungen von 6,7 ‰ dauernd mit 60 km/St. Ferner beförderten die Lokomotiven auf ähnlichen Streckenabschnitten Eilgüterzüge von 800—900 t Wagengewicht dauernd mit 33—35 km/St.; nach wiederholtem Halten in starken Gegenkrümmungen mit 6,7 ‰ Steigung konnte die Lokomotive rasch anfahren und dadurch die Fahrt beschleunigen. Bei den verschiedenen Versuchsfahrten entwickelten die neuen Lokomotiven wiederholt Dauerleistungen bis 1800 PS ohne Anstrengung des Kessels.

Der zur Lokomotive gehörige vierachsige Tender ist ebenfalls neuer Bauart. Bei seinem Entwurf wurden u. a. auch bewährte Einzelheiten der preußischen Regelbauart berücksichtigt.

Auf Grund der bisherigen Versuchsfahrten ist mit Sicherheit zu erwarten, daß die neue Lokomotive allen gestellten Anforderungen vollkommen entsprechen wird.

Nachstehend einige Hauptabmessungen der Lokomotive und des Tenders:

Kesseldruck	13	kg/qcm
Durchmesser der Dampfzylinder	600	mm
Kolbenhub	660	„
Durchmesser der Kuppelräder	1606	„
„ „ Laufräder	1040	„
Feuerberührte Heizfläche der Feuerbüchse	17,3	qm
„ „ „ Siederohre	118,2	„
„ „ „ Rauchrohre	62,8	„
„ „ des Überhitzers	68,5	„
„ „ insgesamt	266,8	„
Reibungsgewicht der Lokomotive	58,0	t
Dienstgewicht „ „	83,5	t
Wasserinhalt des Tenders	24	cbm
Kohlenfassungsraum des Tenders	9	t
Dienstgewicht des Tenders	57,4	t

Ingenieur Kornelius v. Laner.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Beiräte.** Die Durchführung des Reichsbahngesetzes bietet keinen Anlaß zu einer Änderung der Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn vom 24. April 1922. Bei Anwendung dieser Verordnung auf die neuen Verhältnisse werden die Landeseisenbahnräte nach wie vor bei den Reichsbahndirektionen (der Landeseisenbahnrat München bei der Gruppe Bayern) bestehen, der Reichseisenbahnrat dagegen wird vom Reichsverkehrsminister einberufen werden; in der Sache bedeutet dies, daß die Landeseisenbahnräte künftig der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Reichseisenbahnrat dem Aufsichtsministerium angegliedert sein werden.

Für die Landeseisenbahnräte bleibt es also insbesondere auch dabei, daß der Präsident der geschäftsführenden Direktion (für den Landeseisenbahnrat München der Direktor der Gruppe Bayern) zu den Sitzungen einladet, den Vorsitz führt und die Niederschriften feststellt. Auch als Vorsitzender des Landeseisenbahnrats erhält der Präsident seine Weisungen vom Generaldirektor.

Das Recht des Reichsverkehrsministers, an den Sitzungen teilzunehmen oder seine Vertreter teilnehmen zu lassen, ist beim Reichseisenbahnrat ohne weiteres dadurch gegeben, daß der Minister selbst den Reichseisenbahnrat zu den Sitzungen einberuft. Für die Landeseisenbahnräte sieht die Verordnung, da sie von der unmittelbaren Verwaltung der Reichseisenbahnen durch das Reich ausgeht, das Recht des Reichsverkehrsministers, zu den Sitzungen der Landeseisenbahnräte und ihrer Ausschüsse Vertreter zu entsenden, nicht ausdrücklich vor. Indessen wird trotzdem auch für die Landeseisenbahnräte dieses Recht nicht

bestritten werden können, zumal es durch die Verordnung den Regierungen der Länder ausdrücklich entsprechend zugestanden worden ist.

— **Annahmesperre für Gütersendungen nach Österreich.** Wegen des in Österreich ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks ist von der Deutschen Reichsbahnverwaltung für alle nach Österreich zu verfrachtenden Güter eine Annahmesperre ausgesprochen worden. Außerdem müssen die bereits verfrachteten Güter zurückgehalten werden. Der Personenverkehr läuft bis zur Grenze. Direkte Personen- und Gepäckabfertigung nach und über Österreich ist eingestellt. Von den an Österreich angrenzenden bayerischen Direktionen sind Vorkehrungen getroffen, um den Italien-Verkehr umzuleiten.

— **Ortswechsel der Reichsbahndirektion Trier.** Die Reichsbahndirektion Trier hat ihren Sitz von Gießen wieder nach Trier verlegt. Die Adresse lautet bis auf weiteres: „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Trier in Trier, Augustinerhof".

— **Über die Verkehrslage der Deutschen Reichsbahn** im Oktober d. J. hören wir von unterrichteter Seite: Seit einer Reihe von Monaten setzte im Oktober zum ersten Male wieder Wagenmangel ein, und zwar als Folge starker Anforderungen an den Verkehr, hauptsächlich zur Versorgung der Bevölkerung mit Speisekartoffeln, zur Beschaffung von Kohlenvorräten für Hausbrand und Industrie sowie zur Bewältigung der Zuckerrübenernte. Im übrigen zeigte der Verkehr entsprechend der fast unveränderten Wirtschaftslage keinen nennenswerten Aufschwung. War es Anfang Oktober noch möglich, den Anforderungen an den Wagenpark im allgemeinen noch zu entsprechen, so riefen gegen Mitte des Monats die fast sprunghaft steigenden Anforderungen, besonders für Kartoffeln und Rüben, vorübergehend Verlegenheiten hervor, die sich in Ausfällen in der Wagengestellung auswirkten. Die Wagengestellung besserte sich indes gegen Ende des Monats ganz erheblich. Nach den vorläufigen Feststellungen betrug die Wagengestellung im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Oktober 1 619 826 offene und 1 231 594 bedeckte Wagen, d. i. eine Mehrgestellung von 26 % bei offenen und 14 % bei gedeckten Wagen.

Der Betrieb wickelte sich trotz der zum Teil erheblichen Verkehrszunahme im allgemeinen glatt ab. Die täglichen Leistungen im Güterzugverkehr stiegen bis Mitte Oktober von etwa 443 000 Zugkilometer auf etwa 482 000 Zugkilometer.

Zur Verladung von Kohlen mußten in fast allen Gebieten erheblich mehr Wagen gestellt werden als im September. Auch im Tagesdurchschnitt ergibt sich eine höhere Leistung, selbst wenn man in Betracht zieht, daß der Oktober einen Arbeitstag mehr als der September hatte (ausgenommen in Sachsen, wo infolge des Reformationsfestes die Zahl der Arbeitstage gleich blieb). Die Zahl der gegenüber der Anforderung nicht gestellten Wagen fiel nicht ins Gewicht. Im unbesetzten Ruhrgebiet wurden 83 620 Wagen abbefördert gegenüber 72 704 im Vormonat und 47 715 im Oktober des Vorjahres, in Deutsch-Oberschlesien 98 623 Wagen gegenüber 87 524 im Vormonat und 50 303 im Oktober des Vorjahres (Streik im letzten Monatsdrittel), in Mitteldeutschland 255 275 Wagen gegenüber 234 374 im Vormonat und 139 637 im Oktober des Vorjahres, in Sachsen 97 748 Wagen gegenüber 92 687 im Vormonat und 48 784 im Oktober des Vorjahres (Streik im letzten Monatsdrittel). Auch der Umschlag in Cosel war bei günstigen Wasserverhältnissen gut. Er erreichte 277 629 t, im Vormonat nur 241 330 t.

Im Geschäft mit künstlichen Düngemitteln ist ein Rückschlag zu verzeichnen, der in der Hauptsache wohl auf die Beendigung der Herbstbestellzeit und die Geldknappheit bei der Landwirtschaft zurückzuführen ist und der auch durch Kreditorganisationen und zum Teil noch bestehende Sonderpreise nicht aufgehalten werden konnte. Es mußten zur Verladung künstlicher Düngemittel insgesamt 36 266 Wagen gegenüber 55 976 im Vormonat und 14 253 im Oktober 1923 gestellt werden.

Die Abwicklung des Kartoffelversandes bereitete insofern zum Teil Schwierigkeiten, als der Handel die Ladungen zunächst in die Verbrauchergebiete abrollen ließ und sie erst nach ein oder gar mehrmaliger Umdisponierung ihrer endgültigen Bestimmung zuführte. Hierdurch häuften sich die Wagen, besonders im Gebiete der Reichsbahndirektion Essen, zum Teil so stark, daß besondere Maßnahmen erforderlich wurden, die den Zweck hatten, einmal betriebliche Schwierigkeiten zu vermeiden und zum anderen den Wagenumlauf mit Rücksicht auf den plötzlich eingetretenen starken Bedarf zu beschleunigen. Die Ausfälle, die gegen Mitte des Monats auf über 2000 täglich gestiegen waren, gingen infolgedessen sehr schnell, Ende des Monats sogar vollständig zurück. Es wurden im ganzen zur Beförderung von Kartoffeln 102 032 Wagen gestellt gegenüber 29 480 im Vormonat und 101 772 im Oktober 1923.

Die Versandmengen an Brotgetreide und Mehl sowie Zement änderten sich nur wenig. Dagegen stieg der Bedarf für Rüben und Schnitzel sowie Zucker ganz erheblich an. Den Anforderungen für Rüben und Schnitzel, die fast doppelt so hoch als im Vorjahre waren, wurde bis auf einen ganz geringen Prozentsatz entsprochen. Es wurden gestellt für Rüben und Schnitzel 227 842 Wagen gegenüber 1504 im Vormonat und 121 316 Wagen im Oktober 1923, für Zucker 20 283 Wagen gegenüber 2760 im Vormonat und 8860 Wagen im Oktober 1923.

— **Die Lohnforderungen der Eisenbahner.** Am 10. d. M. fand eine Besprechung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit den am Lohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften wegen Lohnforderungen statt. Da die Entscheidung über Änderung der Löhne gesetzmäßig dem Verwaltungsrat zusteht, wird von der Hauptverwaltung dem beschleunigt einberufenen Verwaltungsrat eine Vorlage auf Erhöhung der Löhne gemacht werden, über deren Umfang mit den Gewerkschaftsvertretern eine vorläufige Verständigung erzielt ist.

— **Neuer Personenzugfahrplan.** Nach der Räumung der zurzeit noch von der Regie besetzten und betriebenen Reichsbahnstrecken wird voraussichtlich am 30. November 1924 ein neuer Personenzugfahrplan eingeführt. Dieser neue Fahrplan stellt, wie von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Hauptverwaltung mitgeteilt wird, im wesentlichen den Zustand von 1922 vor dem Ruhrunternehmen wieder her und bringt dazu noch einige ursprünglich zum 1. Juni 1923 vorgesehene, aber bisher nicht durchgeführte Fahrplanverbesserungen.

Der kommende Fahrplan für das besetzte Gebiet wird folgende wichtige Personenverbindungen aufweisen:

1. im Verkehr mit Berlin:

die Tagesschnellzüge D 29/30 Köln-Goslar-Berlin P,
" " D 31/32 Aachen-Hildesheim-Berlin P,
" " D 11/12 Paris/Ostende-Köln-Ruhr-Warschau/Riga,
" " D 1/2 Köln-Essen Hbf.-Berlin F,
" " D 13/14 Köln-Altenessen-Berlin F,
" " D 3/4 Köln-Elberfeld-Hamm-Berlin F mit den Anschlußzügen D 103/104 Aachen-Ruhr-Hamm-(Berlin F),
die beschleunigten Pz 333/334 Aachen-Goslar-Berlin P,
" " Pz 233/234 Köln-Ruhr-Berlin F,
die Eilzüge 19/20 Köln-Essen Hbf.-Hannover,
die Nachtschnellzüge D 37/38 Köln-Wuppertal-Hildesheim-Berlin P,
" " D 5/6 Köln-Elberfeld-Hamm-Berlin F,
" " D 7/8 Köln-Essen Hbf.-Hamm-Berlin F,
" " D 9/10 Köln-Altenessen-Hamm-Berlin F,

Kurswagen von und nach M.-Gladbach-Crefeld-Duisburg-Berlin werden mit D 7/D 10 für den linken Niederrhein befördert.

2. im Verkehr mit Hamburg:

die Tagesschnellzüge D 97/98 Köln-Essen Hbf.-Wanne-Hamburg,
" " D 93/94 Köln-Elberfeld-Hamm-Hamburg mit den Anschlußzügen D 193/194 Aachen-Duisburg-Hamm-(Hamburg),
" " D 95/96 Köln-Altenessen-Wanne-Hamburg,
die Eilzüge 127/124 Köln-Altenessen-Osnabrück,
die Nachtschnellzüge D 91/92 Köln-Altenessen-Wanne-Münster-Hamburg,
" " D 99/100 Köln-Wupper-Hamburg mit den Anschlußzügen D 199/200 M.-Gladbach-Duisburg-Hamm-(Hamburg).

3. im Verkehr mit Leipzig:

die Tagesschnellzüge D 187/188 Köln-Wupper-Cassel-Leipzig,
die Nachtschnellzüge D 189/190 Köln - Wupper - Soest - Goslar-Halle-Leipzig mit den Anschlußzügen D 89/90 M.-Gladbach - Duisburg - Soest-(Leipzig).

4. im Verkehr mit Holland:

die Tagesschnellzüge D 281/282 Frankfurt-Köln-Deutz-Emmerich,
ein Eilzugpaar zwischen Ruhr und Holland über Emmerich,
die Schnellzüge D 164/163 Hoek-Cleve-Köln-Mannheim mit Anschluß nach und von Basel und von und nach England,
" " D 354/355 Vlissingen-Venlo-M.-Gladbach-Köln mit Anschluß von und nach England und mit Anschluß nach und von Süddeutschland,
" " D 254/255 Holland-Cleve-Köln mit Anschluß in Köln an und von D 54/55 (Ostende-Wien).

5. im Verkehr mit Süddeutschland:

D 54/55 Ostende und Holland-Köln-Wien,
D 108/107 Holland und Köln-Wiesbaden-Stuttgart-München (und Friedrichshafen),
D 308/307 Dortmund-Köln-Deutz-Wiesbaden-Basel,
D 58/57 Dortmund-Köln-Deutz-Wiesbaden-Frankfurt (Main)-München mit Anschlußzügen von und nach dem Wuppertal,
D 176/175 M.-Gladbach-Essen-Hagen-Frankfurt-Freiburg,
D 82/81 M.-Gladbach-Essen-Hagen-Frankfurt,
D 270/269 Dortmund-Köln-Basel,
D 48/47 Dortmund-Köln-Niederlahnstein-Frankfurt (Main)-München,
D 304/303 Köln-Coblenz-Frankfurt,
D 162/161 Köln-Mainz-Ludwigshafen,
D 252/251 Köln-Mainz-Frankfurt,
E 294/293 Cleve-Köln-Wiesbaden-Frankfurt,
E 292/291 Crefeld-Köln-Wiesbaden-Frankfurt,
drei Eilzugpaare zwischen Köln-Troisdorf und Siegen,
Eilzüge 302/301 Dortmund-Köln-Coblenz-Mainz,
„ 114/113 Dortmund-Köln-Coblenz-Mainz-Frankfurt.

Die genannten Fahrzeiten können aus dem voraussichtlich am 1. Dezember erscheinenden neuen Reichskursbuch ersehen werden.

— **Wintersport-Sonderzüge.** Die Deutsche Reichsbahn wird in diesem Winter Sport-Sonderzüge mit günstigen Hin- und Rückfahrzeiten, u. a. nach dem Riesengebirge, nach dem Harz und Thüringen sowie nach Bayern mit Anschluß nach dem Allgäu, dem Bayerischen Hochland und Tirol nach Art der Feriensonderzüge fahren. Die Fahrpreisermäßigung für diese Züge beträgt 33⅓ % der gewöhnlichen Fahrpreise. Der genaue Fahrplan wird noch bekanntgegeben.

— **Verbesserungen im Winterfahrplan.** Die Züge D 75/D 76 Bremen und Hamburg-Basel-Zürich, die nach dem Fahrplan vom 1. November ab auf der Strecke Karlsruhe-Basel in Wegfall kommen sollten, sind infolge guter Benutzung bis auf weiteres beibehalten worden. Für die Winterkurorte wie Baden-Baden und Badenweiler, St. Blasien und Todtmoos sowie die Wintersportplätze des Schwarzwaldes ist die Erhaltung dieser Züge, die hinsichtlich der Haltestationen eine Ergänzung zum Berliner Nachtschnellzug bilden, von wesentlicher Bedeutung. Die seit 1. November eingestellten Eilzüge 384/385 Freiburg-Ulm und Ulm-Freiburg und der beschleunigte Personenzug Basel-Konstanz und Immendingen werden ab 15. Dezember wieder in Kraft gesetzt werden.

— **Erleichterungen im Verkehr mit Danzig.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung soeben erfährt, wird der Unbedenklichkeitsvermerk für Reisende nach Danzig, die den Seeweg über Swinemünde oder von Ostpreußen über Pillau benutzen, von jetzt ab gebührenfrei erteilt. Damit wird dem den Seeweg nach Danzig benutzenden Publikum eine Ersparnis von 10 Goldmark für jede Reise geboten. Auch die Fahrpreise werden, zur Erleichterung des Verkehrs zwischen dem Reich einschließlich Ostpreußens einerseits und Danzigs andererseits für die Zeit vom 17. November bis einschließlich 31. März des nächsten Jahres für die Seestrecke in allen Klassen um je 7,50 ℳ herabgesetzt. Das Fahrgeld Berlin-Neufahrwasser (Danzig) beträgt demnach ab 17. November in der II. Klasse 21,60 ℳ, in der III. Klasse 17,30 ℳ und in der IV. Klasse 14,20 ℳ, und zwischen Berlin-Königsberg (über Pillau) 24,30 ℳ, 18,90 ℳ und 15,10 ℳ. Die Reise vollzieht sich in folgendem Plan: Berlin Stettiner Bahnhof ab 1.55 nachm. (Eilzug) mit direkten Wagen II. und III. Klasse bis Swinemünde (Dampferliegestelle); weiter mit Dampfer jeden Montag und Donnerstag 7 Uhr abends, Ankunft in Neufahrwasser am nächsten Tage 11 Uhr vorm. — von Neufahrwasser besteht Straßenbahn- und Vorortverkehr nach Danzig — und in Pillau-Hafen 3.45 nachm. anschließend mit dem Seezuge nach Königsberg Ostbahnhof, Ankunft 5.21 nachm. — In der Gegenrichtung Abfahrt von Königsberg Ostbahnhof jeden Mittwoch und Sonnabend früh 7.10 Uhr nach Pillau-Hafen (Dampferliegestelle), weiter mit Dampfer 8.30 Uhr vorm., an Neufahrwasser 12.30 Uhr, Weiterfahrt 12.45 Uhr, Ankunft am nächsten Morgen 5.45 Uhr in Swinemünde-Hafen, von hier mit direkten Wagen II. und III. Klasse, die am Schiffe bereitstehen, mit dem 6.40 Uhr abfahrenden Eilzuge nach Berlin Stettiner Bahnhof, Ankunft 10.18 vorm. In Pasewalk besteht Anschluß von und nach Stettin sowie in Richtung Hamburg.

Solange die Erschwerungen im Verkehr nach Danzig durch den polnischen Korridor bestehen, wird man diesen zwar etwas umständlichen, aber billigeren und von keiner Paßkontrolle behinderten Weg zu Schiff vorziehen.

— **Unterschlagungen bei der Regie.** Wie der D. A. Z. aus Mainz gemeldet wird, haben auf dem Regiebahnhof Bischofsheim Angestellte der Regie Unterschlagungen von insgesamt etwa 150 000 Franken verübt. Sie sind ins unbesetzte Gebiet geflüchtet. Einer davon konnte jedoch auf dem Frankfurter Bahnhof verhaftet werden.

— **Lausitzer Eisenbahngesellschaft.** Die Gesellschaft weist für das abgelaufene Geschäftsjahr einen Ueberschuß von 50 504 Bill. ℳ aus, der bei der bevorstehenden Umwandlung in Goldmark verwandt werden soll. Der Personenverkehr hat gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 463 936 auf 341 233 Personen gleich 26,44 % zu verzeichnen. Die gleiche Erscheinung ist im Güterverkehr festzustellen, der von 1 119 752 gefahrenen Tonnen im Vorjahr auf 746 891, d. h. um 33,33 % zurückging.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Die Gesellschaft weist für das Jahr 1923 einen Reingewinn aus von 102 Bill. Mark, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Auf sämtlichen Strecken des Unternehmens wurden in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1923 2 338 302 Personen gegenüber 3 568 344 in der gleichen Zeit des Vorjahres befördert. Der Güterverkehr betrug in den entsprechenden Zeiträumen 1 136 551 t bzw. 2 037 050 t. An Tonnen und Kilometern sind geleistet 16 593 645 tkm, die Lokomotiven haben zurückgelegt auf eigener und fremder Bahn im ganzen 1 017 075 km. Das eigene Wagenmaterial hat durchlaufen insgesamt 9 816 625 km.

— **Der Streik bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Das Fahrpersonal hat am 8. d. M. den Schiedsspruch des Schlichters im Lohnstreit abgelehnt und daraufhin in der Nacht vom 10. zum 11. d. M. den Streik beschlossen. Infolgedessen ruht seitdem auf vorgenannter Bahn der Verkehr.

— **Partenkirchen baut eine Seilschwebebahn.** Der Verkehrsverein Partenkirchen beabsichtigt, eine Seilschwebebahn vom Eingang der Partnachklamm aus zur Hochfläche des „Eckbauern“, die 1239 m hoch liegt, zu bauen. Die Bahnlänge wird etwa 1 km betragen; der Betrieb wird sich über das ganze Jahr erstrecken. Für die Förderung des Wintersports soll vom „Eckbauern“, der Endstation der Seilbahn, eine Bobbahn zum Sportplatz auf dem Gudiberg gelegt werden.

— **100 Jahre württembergische Bodenseedampfschiffahrt.** In diesen Tagen sind 100 Jahre vergangen, seit der Bodensee zum erstenmal von einem Dampfboot befahren wurde. Der württembergische Staat hatte seinerzeit auf Veranlassung des Königs Wilhelm I. von dem amerikanischen Konsul Church in Friedrichshafen ein Dampfboot erbauen lassen, das von der am 3. Juli 1824 mit einem Kapital von 66 000 Gulden gegründeten „Friedrichshafener Dampfschiffahrtsgesellschaft“ übernommen und beim Stapellauf auf den Namen „Wilhelm“ getauft wurde. Am 10. November 1824 machte der „Wilhelm“ seine erste Probefahrt von Friedrichshafen nach Langenargen, die zur großen Überraschung vieler Zweifler glänzend gelang. In einer weiteren am 26. November 1824 mit voller Belastung ausgeführten Fahrt legte das Dampfboot die Strecke Friedrichshafen-Rorschach in 3½ Stunden zurück, während das Postschiff hierzu 7 Stunden brauchte. Das Dampfboot war aus Holz erbaut, hatte eine Länge von 30,6 m, eine Breite von 5,37 m und eine Höhe im Raum von 1,8 m. Die aus England bezogene Dampfmaschine hatte 20 Pferdekräfte und gab dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10,5 km in der Stunde. Zur Kesselfeuerung wurde Holz verwendet. Das Fassungsvermögen des Schiffes wurde auf 124 Personen und 550 Zentner Güter festgesetzt. Die Baukosten betrugen 51 046 Gulden (87 507 ℳ). Am 1. Dezember 1824 wurde der erste regelmäßige Dampfschiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee zwischen Friedrichshafen und Rorschach eingerichtet.

Anfangs hatte die Dampfschiffahrt namentlich durch die ungenügenden Hafenverhältnisse in Friedrichshafen und Rorschach erheblich zu leiden. Einen größeren Aufschwung nahm sie erst nach dem Ausbau der Eisenbahn Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen, was aus den Verkehrseinnahmen deutlich zu erkennen ist. Im Jahre 1849 betrugen die Einnahmen noch 89 860 ℳ, im Jahre 1853 dagegen bereits 188 262 ℳ. Nach Inbetriebnahme der Eisenbahn zeigte sich für die württembergische Regierung das Bedürfnis, die an ihre Eisenbahn anschließende Dampfschiffahrt selbst in die Hand zu bekommen. Im Jahre 1854 wurde die Bodenseedampfschiffahrt daher verstaatlicht und der Staatsbahnverwaltung angegliedert. Der Schiffspark bestand damals aus drei eisernen Dampfschiffen und drei Schleppbooten; heute besteht er aus sechs Dampfschiffen, einer Dampfbarkasse, zwei Trajektkähnen und zwei Schleppschiffen. Die Dampfschiffe haben zurzeit im allgemeinen eine Länge von 51 bis 53 m, eine Breite von 6,1 bis 6,5 und eine Höhe von 2,8 m. Sie können 600 bis 700 Personen und 60 t Güter befördern. Die Trajekt-

kähne haben eine Tragfähigkeit von 200 t. Die Beschaffungskosten des heutigen Schiffsparks betragen 1 911 865 *M.* Im Jahre 1913 wurden auf württembergischen Schiffen 448 463 Personen und 97 290 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen 518 695 *M.*, die Ausgaben 453 023 *M.*, der Reinertrag überhaupt 65 672 *M.*, in Prozenten des Anlagekapitals 2,68. Die Betriebsergebnisse der Kriegs- und Nachkriegsjahre sind aus bekannten Gründen nicht vergleichbar. Mit dem Übergang der Ländereisenbahnen an das Reich ist auch die staatliche Dampfschiffahrt an das Reich und neuerdings nun an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Monat Oktober sind im Hamburger Hafen angekommen: 1924: 1242 Seeschiffe mit 1 484 926 N.-R.-T., 1913: 1420 Seeschiffe mit 1 291 625 N.-R.-T. Abgegangen: 1924: 1526 Seeschiffe mit 1 432 094 N.-R.-T., 1913: 551 Seeschiffe mit 1 281 230 N.-R.-T.

Es führten von den eingegangenen Seeschiffen 704 Schiffe mit 533 755 N.-R.-T. die deutsche Flagge, 227 Schiffe die britische Flagge, 118 Schiffe die niederländische Flagge, 16 Schiffe die amerikanische Flagge; von den ausgegangenen Seeschiffen führten 994 Schiffe mit 534 017 N.-R.-T. die deutsche Flagge, 218 Schiffe die britische Flagge, 106 Schiffe die niederländische Flagge, 15 Schiffe die amerikanische Flagge.

— **Ausbau des Kieler Nordhafens.** In dem am Kaiser-Wilhelm-Kanal belegenen Kieler Nordhafen ist ein Lagerhaus der Kieler Lagerhaus G. m. b. H. fertiggestellt worden. Es ist 70 m lang und 22 m tief und zur Aufnahme von 15 000 t Gütern geeignet. Bei dem Bau sind die modernsten Lösch- und Ladevorrichtungen zur Ausführung gebracht. An der 150 m langen Kaiseite können Schiffe bis zu 8000 t laden und löschen. Neben dem bereits bestehenden großen Getreidespeicher dürfte dieser Neubau wesentlich zur Förderung des Kieler Umschlagsverkehrs beitragen.

— **5 Jahre Verwaltungsakademie Berlin.** Auß Anlaß der fünfjährigen Wiederkehr ihres Gründungstages (27. Oktober 1919) hat die Verwaltungsakademie eine Festschrift in einem würdigen Gewande erscheinen lassen, herausgegeben vom Direktor der Akademie, Regierungsrat Pietsch. In vorzüglichen Beiträgen werden die Aufgaben, Wege und Ziele der deutschen Beamtenhochschulen dargelegt. Aus der großen Reihe dieser Beiträge können nur einige wenige erwähnt werden: Was will die Verwaltungsakademie? von Reichsminister a. D. Schiffer, Präsident der Verwaltungsakademie; Verwaltungsreform — Bildungsreform, von Reichsminister Dr. Drews; Alter und neuer Beamtengeist, vom Reichsminister a. D. Dr. Koeth; vom Berufsethos des deutschen Beamtentums, von Universitätsprofessor Dr. Schreiber; Deutsche Reichsbahn und Unterrichtswissen, von Reichsverkehrsminister Oeser u. a. m.

Zweck der Kurse ist, einen Überblick über den neuesten Stand der einzelnen Fachgebiete zu geben und durch deren Erläuterung auf gesteigerte Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung hinzuwirken. Die Zulassung zum Kursus wird nicht von der Zugehörigkeit zu einer bestimmten Besoldungsgruppe abhängig gemacht. Die Dauer der Kurse ist in letzter Zeit auf zwei Wochen ausgedehnt.

Außer in Berlin bestehen noch Beamtenhochschulen in Dresden, Düsseldorf, Hannover, Königsberg, München und Münster, Hochschulkurse in Braunschweig, Breslau, Chemnitz, Danzig, Frankfurt (Main), Jena, Weimar und Magdeburg.

In den fünf Jahren ihres Bestehens hat die Verwaltungsakademie in Berlin eine harte Prüfungszeit durchmachen müssen. Staatliche Umwälzung, Inflation, Beamtenabbau mußten überwunden werden. Die Verwaltungsakademie hat diese Prüfungszeit glänzend überstanden und ihre Lebenskraft dargetan. Möge die Verwaltungsakademie Berlin auf dem beschrittenen Wege weitere befriedigende Ergebnisse zeitigen mit dem festen Ziele der Erhaltung und Wiederaufrichtung unseres Vaterlandes durch Erhaltung und Stärkung seines Berufsbeamtentums.

Österreich.

— **Der Eisenbahnerstreik.** Nach Meldung der Amtlichen Nachrichtenstelle in Wien vom 7. d. M. wurden die Verhandlungen zwischen der Bundesbahndirektion und den Organisationsvertretern bis 10.30 nachts weitergeführt. Da auch ein neuer innerhalb des Rahmens der bisherigen finanziellen Zugeständnisse gemachter Vorschlag des Präsidenten Dr. Günther abgelehnt wurde, scheiterten die Verhandlungen endgültig. Infolgedessen überreichte Präsident Dr. Günther dem Bundeskanzler sein Rücktrittsgesuch. Die Regierung trat nochmals zu einem Ministerrat zusammen und unterbreitete dem Bundespräsidenten ihre Demission. Sie führt einstweilen die Geschäfte weiter.

Die Vertreter der Organisationen beschlossen, die schon ausgegebenen Streikanordnungen in der Nacht vom 7. zum 8. d. M. um 12 Uhr in Kraft treten zu lassen.

Aus Wien wird hierzu unterm 10. d. M. gemeldet: Heute wurden Verhandlungen angeknüpft, und es ist nicht ausgeschlossen, daß vielleicht noch vor Zusammentritt des Nationalrats eine Einigung zustande kommt. Die für heute anberaumte Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses wurde mit Rücksicht auf die Regierungsdemission abgesagt.

Nach den zwischen den Vertretern der Eisenbahnerorganisationen und der Generaldirektion der Bundesbahnen gepflogenen Verhandlungen ist anzunehmen, daß diese zu einem Ergebnis führen und der Betrieb vom 12. zum 13. d. M. wieder aufgenommen wird.

Niederlande.

— **Neue Kleinbahnen.** In Westnordbrabant soll eine Dampfkleinbahn von Steenbergen über Dinteloord nach Willemstad gebaut und im Anschluß daran eine Dampffährverbindung von Willemstad nach Rumansdorphaven eingerichtet werden, so daß eine Verbindung zwischen der Gegend Bergen op Zoom-Zierikzee und Rotterdam hergestellt wird.

— **Staatsfischereihafenbetrieb in Ijmuiden.** Auch das Jahr 1923 ergab wieder einen Verlust von fast 300 000 fl., der durch das Reich gedeckt werden mußte, da die Rücklagen durch die Verluste der letzten Jahre ganz aufgezehrt sind, und zwar stammen die Verluste im wesentlichen aus dem Dock- und Eisenbahnbetrieb, während die Fischhallen, Kräne usw. Überschüsse ergaben. Die Zahl der einkommenden Fischereifahrzeuge war mit 12 424 zwar um 1766 größer als 1922, wo sie nur 10 658 betragen hatte, der Zuwachs bestand aber im wesentlichen aus den kleinen Küstenfahrern (4253 Schiffe im Jahre 1923 gegen 2042 im Jahre 1922), so daß der Gesamtinhalt der Fahrzeuge geringer war als 1922. Die Zahl der fremden Schiffe ging, hauptsächlich infolge des Rückganges der deutschen Schiffahrt von 1607 auf 1291 zurück. Insgesamt waren am 31. Dezember 1923 in Ijmuiden beheimatet: 102 Hochseedampfer, 46 Dampflogger, 6 Motorlogger, 54 Segellogger und 25 Küstenschiffe, insgesamt also 233 Fahrzeuge mit 95 833 Kubikmeter Inhalt. Auf dem Bahnanschluß an der Südseite des Fischereihafens wurden 168 Wagen mit Kohle gestellt, während 142 027 Tonnen Kohle auf dem Wasserwege ankamen. Nordisches Eis wurde, wie im vorigen Jahre, nicht eingeführt, die 7 Eisfabriken erzeugten 54 911 t Eis, in einer der Eisfabriken wurden 35 t frische Fische eingefroren. Deutsche Schiffe brachten im übrigen mehr als ⅓ der holländischen Fänge auf den Markt. Von den Gesamtfängen gingen nach Holland 57,8 % (1922: 54,8 %), nach Deutschland 1,8 % (1,2 %), Belgien 22,8 % (33,3 %), Frankreich 4,2 % (4,2 %), England 12,7 % (6,3 %), Schweiz 0,7 % (0,2 %). Der Handel klagte über zu hohe Eisenbahntarife, es kam daher mit den Niederl. Eisenbahnen ein Abkommen zustande über Tarifermäßigung im Verkehr mit Nordholland, Südholland und Utrecht. Es sei noch hervorgehoben, daß der mittlere Ertrag eines Reisetages im Jahre 1923 nur 783 kg Fisch betrug gegen 976, 1274, 1869, 2325 und 2611 kg in den Jahren 1922—1918. Dieser dauernde Rückgang, der mit der immer noch zunehmenden Zahl der Fischereifahrzeuge in der Nordsee, vor allem aber mit der übermäßigen Vernichtung der jungen Fische durch den augenblicklichen Raubbau der Fischer zusammenhängt, gibt auch der Niederl. Staatl. Fischerei-Verwaltung Anlaß zu schweren Befürchtungen für die Zukunft der Nordseefischerei.

Übrige europäische Länder.

— **Die norwegischen Personentarife** (vgl. über die Gütertarife S. 822). Die Personentarife werden auf Grund folgenden Schemas seit dem 1. Juni 1924 berechnet:

3. Kl. Personenzug

Entfernung	Öre f. d. km
1—50 km	8,0
51—150 km	6,5
151—300 km	5,5
301—400 km	4,5
über 400 km	3,5

Der Mindestpreis beträgt 50 Öre, der Preis für die 2. Kl. 1,7mal den Preis, den man nach den obigen Sätzen für die 3. Klasse erhält. Der Preis für die 1. Kl. beträgt doppelt soviel wie für die 2. Kl. Für Schnellzüge wird ein Zuschlag von 20 % erhoben. Der Mindestpreis beträgt 50 Öre, der Preis für die 2. Kl. 1,7mal 5 Kr. in der 1. Klasse.

Eine Schnellzugfahrkarte Kristiania-Drontheim kostet nach den neuen Sätzen in der 2. Klasse 60,80 Kr., in der 3. Klasse 35,60 Kr., d. h. etwa 10 % mehr als bisher. Da 10 norweg. Öre etwa 6 deutschen Pfennigen entsprechen, sind die Sätze namentlich für weitere Entfernungen erheblich billiger als in Deutschland. Eine Fahrkarte Berlin-München würde nach dem norwegischen Tarif in der 2. Klasse 66 Kr. (= 39,60 ℳ) gegen 47 ℳ in Deutschland, in der 3. Klasse 38,90 Kr. (= 23,40 ℳ) gegen 31,10 ℳ nach dem deutschen Tarif kosten.

Die Bettplätze stellen sich ebenfalls erheblich billiger als in Deutschland. Sie betragen:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Kristiania-Bergen . . .	30 Kr.	15 Kr.	7,50 Kr.
Kristiania-Drontheim .	30 Kr.	15 Kr.	7,50 Kr.
Kristiania-Brevik . . .	15 Kr.	7,50 Kr.	4 Kr.

Die Monatskarten kosten in der 3. Klasse bei Entfernungen bis:

1—8 km . . .	13,40 Kr.
9—10 km . . .	14,30 Kr.
11—15 km . . .	1 Kr. Zuschlag für das Kilometer
16—25 km . . .	0,65 Kr. Zuschl. für das Kilometer
26—50 km . . .	3,25 Kr. Zuschlag für 5 km
50—150 km . . .	2,95 Kr. Zuschlag für 5 km
151—300 km . . .	2,60 Kr. Zuschlag für 5 km
301—400 km . . .	2,45 Kr. Zuschlag für 5 km
über 400 km . . .	2,30 Kr. Zuschlag für 5 km.

— **Kristiania—Oslo.** Vom 1. Januar 1925 an heißt gemäß Stortingsbeschluß Kristiania Oslo. Die norwegische Staatsbahn teilt daher mit, daß der Distrikt Kristiania ab 1. Januar 1925 die Bezeichnung führt: Oslodistrikt, Kristiania Ostbahnhof (Kristiania Östbanestation): Oslo Östbanestation (Ostbahnhof) und Kristiania V.: Oslo V. Schon jetzt werden die neuen Bezeichnungen bei der Neuausgabe von Fahrplänen, Bestimmungen, Fahrkarten, Schildern usw. Anwendung finden.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Eisenbahnen.** Eine weiter günstige Gestaltung erfuhren die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen. Mit Ausnahme der durch besondere Verträge mit Erzgesellschaften (feste Zinsgarantie für den Staat) gebundenen Lapplandbahn sind folgende Zahlen erwähnenswert (die Ausgaben verstehen sich in Mill. Kr., die eingeklammerte Ziffer bezieht sich auf das vorjährige Ergebnis):

	Jan.-Aug. 1924
Einnahmen	117,9 (118,2)
Ausgaben	94,5 (101,5)
Reiner Überschuß	23,4 (16,7)
Überschuß bei Verzinsung d. Staatsschuld	2,4 (—4,2)

Auf der Lapplandsbahn betrugen die Einnahmen 1,8 Millionen Kronen, die Ausgaben 1,2 Millionen Kronen (1,2), der Überschuß demnach 0,6 Millionen Kronen (0,2).

Die Zahl der beförderten Personen betrug auf den schwedischen Staatsbahnen im August 2,63 Millionen (2,34), für die Zeit Januar-August 18,51 Millionen (17,25).

Den stärksten Güterverkehr seit ihrem Bestehen wies die Lapplandbahn im September auf. Beachtenswert ist der starke Rückgang der Ausgaben, der hauptsächlich auf die Personalverminderung, z. T. auch auf die sinkenden Kohlenpreise und sonstige Ersparnismaßnahmen der schwedischen Staatsbahn zurückzuführen ist. Infolgedessen weist die Staatsbahn jetzt, selbst bei Verzinsung des Anlagekapitals einen Überschuß auf.

Der Güterverkehr auf der Saßnitzlinie hat sich letzthin erfreulicherweise wieder gehoben. Er betrug im August 8535 t (8512 t) und im September 10 778 t (10 339 t).

Die Ergebnisse der Privatbahnen sind folgende:

	in Mill. Kr. Jan.-Juli
Einnahmen	90,04
Ausgaben	86,50
Überschuß	3,54 (1,21)

Die Zahl der beförderten Personen betrug im Juli 3,58 Millionen (3,77), in der Zeit von Januar/Juli 22,35 (22,41). Es wurden im Juli 1,78 Millionen Tonnen (1,48) Güter befördert, seit Jahresbeginn 11,77 Millionen Tonnen (10,25).

— **Die Entwicklung der schwedischen Überseelinien.** Über den Anteil der schwedischen Schiffahrt am Weltverkehr, der zurzeit stark im Steigen begriffen ist, ist hier wiederholt die Rede gewesen (vgl. V.-Ztg. S. 636, 639). Aus den amtlichen Mitteilungen des schwedischen Handelsministeriums ist die Entwicklung des Überseeverkehrs besonders interessant. Es sind 6 Linien daran beteiligt.

1. Die Reederei Transatlantic. Sie ist die erste Linie mit Überseeverkehr, den sie bereits Anfang 1904 mit einer Linie nach Südafrika eröffnete und später bis Australien, einem besonderen Absatzgebiet für schwedische Waren, ausdehnte. 1914 wurde eine Linie nach den Sundainseln und Java eingerichtet, 1915 eine weitere nach den Häfen der persischen Bucht, 1916 eine Linie zwischen Indien und Amerika, 1917 zwischen Schweden und Amerika. Die Flotte der Gesellschaft besteht zurzeit aus 7 Motorschiffen und einem Motortankschiff und umfaßt 200 000 t.

2. Reederei Nordstjernan (die sog. Johnson Linie). Sie eröffnete ihren Dienst ebenfalls 1904, und zwar nach Argentinien; 1909 dehnte sie ihn nach Brasilien, 1914 durch weitere zwei Linien nach der Westküste von Nord- und Südamerika aus. Die Flotte besteht aus 51 000 Br.-Reg.-T.

3. Svenska Ostasiatiska Kompaniet (Schwedisch-ostasiatische Gesellschaft). Wie schon der Name andeutet, erstreckt sich der Verkehr dieser Linie hauptsächlich nach Ostasien (Straits Settlements, China, Japan, auch Britisch-Indien). Diese Linie trat erst kurz vor Kriegsausbruch, 1914, ins Leben, verfügt aber ebenfalls bereits über 51 000 Br.-Reg.-T.

4. Svenska Amerika-Mexiko Linien. Ende 1912 gegründet, nahm sie seit 1914 ihren Verkehr mit 2 Linien auf, erstens nach der Ostküste der Vereinigten Staaten von Amerika und ferner nach Häfen der mexikanischen Küste. Außer den schwedischen Häfen werden auch norwegische, dänische und baltische angelaufen. Die Flotte verfügt über 31 500 Br.-Reg.-T.

5. Svenska-Amerika Linien. Wenn auch schon Ende 1915 ins Leben gerufen, trat sie erst nach dem Kriege in Erscheinung und spielt, da sie im Gegensatz zu den bisher genannten Linien über Passagierschiffe verfügt, heute die größte Rolle. Den Anfang machte sie mit dem Ankauf des früher der Holland-Amerika Linie gehörigen Dampfers Potsdam (der zwischen Rotterdam und Neuyork verkehrte), und jetzt unter dem Namen „Stockholm“ fährt (11 200 t). Die beiden anderen Schiffe, Drottningholm und Kungsholm, fassen je 12 846 t. Durch die Beschränkung der Einwanderung in Amerika ist die Linie hart betroffen worden, da ein großer Teil der nordischen Auswanderung sich dieser Linie bediente. Wegen der Einwanderungsbestimmungen der Ver. St. v. A. wird jetzt außer Neuyork auf jeder Fahrt auch Halifax angelaufen, da die Einwanderung nach Kanada unbeschränkt ist.

6. Die Stockholmer Reederei Svea. Sie ist die älteste der genannten Linien und konnte bereits ihr 50jähriges Bestehen feiern. Sie verfügt über etwa 100 Dampfer und Motorschiffe, die aber nur 101 000 Br.-Reg.-T. fassen. Sie hat ihr Hauptgewicht bisher nur auf die Ostseefahrt und den Verkehr nach europäischen Häfen gelegt. Erst in diesen Wochen eröffnet sie die erste Überseelinie (Svealinie) zwischen Ostseehäfen und den Vereinigten Staaten (Frachtverkehr). Sie will neue Schiffe von 7500 Br.-Reg.-T. in diesen Verkehr stellen.

Es sei erwähnt, daß die schwedische Schiffahrt (wie auch die französische, holländische, italienische, amerikanische, ja sogar englische von ihren Regierungen) vom schwedischen Staat finanziell — teilweise durch ständige Subventionen — unterstützt wird, während die deutsche Schiffahrt sich aus eigener Kraft zu ihrer hohen Bedeutung entwickelt hat.

— **Eisenbahnkonferenz über den direkten Verkehr zwischen Lettland, Estland, Litauen und Deutschland.** Auf der Konferenz in Reval im September d. J. wurde eine Reihe von Vorschlägen der beteiligten Länder für den direkten Durchgangsverkehr erörtert. Bemerkenswert ist die Annahme von Bestimmungen über die Beförderung kleiner Gegenstände (Kollis) als Expreßgut mit den Schnellzügen in den Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft. Solche Kollis können vom 1. Dezember d. J. ab zwischen Reval, Riga, Kowno, Berlin, Lüttich und Paris und umgekehrt in kürzester Zeit befördert werden. Über die Beförderung von Eilgütern im direkten Verkehr wurden Bestimmungen ausgearbeitet. Der Zeitpunkt der Inkraftsetzung dieser Bestimmungen ist noch nicht festgestellt.

— **Die Umnagelung der Strecke Libau-Moscheiki** von Vollspur (1,435 m) auf russische Spur (1,524 m) war auf lettländischem Staatsgebiet bereits in Angriff genommen. Alle technischen Einzelheiten waren zwischen der lettländischen und litauischen Eisenbahnverwaltung nach „Latwijas Wekstnesis“ bereits vereinbart. Das litauische Ministerkabinett versagte jedoch die Zustimmung für die Umnagelung der Strecke auf litauischem Staatsgebiet. Das lettländische Ministerkabinett beschloß daher die Einstellung der Umnagelungsarbeiten.

— **Eisenbahnskandal in Estland.** Aus Reval wird der D. A. Z. unterm 10. d. M. gemeldet: Die estnische Eisenbahnverwaltung wurde dieser Tage einer plötzlichen Revision unterzogen. Die Anarchie in der Verwaltung und die Unordnung in der Buchführung, welche von der Kontrollkommission festgestellt wurde, übertrifft, laut estnischen Pressestimmen, sämtliche bisher aufgedeckten Mißstände in estnischen Regierungsinstitutionen. Es ist mit der Verabschiedung fast aller leitenden Persönlichkeiten der Eisenbahnverwaltung zu rechnen, worauf eine Reihe von Prozessen folgen dürfte.

— **Internationale Übereinkommen über Personen- und Gepäckverkehr.** Im Ständeratssaal zu Bern ist unter dem Vorsitz von Bundesrat Motta die Konferenz eröffnet worden, in der zwei internationale Übereinkommen über Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr sowie über den Eisenbahnfrachtverkehr unterzeichnet wurden. Die Entwürfe für beide Übereinkommen sind in einer fachmännischen Konferenz, die im Mai und Juni 1923 stattgefunden hat, aufgestellt worden. Letzteres Übereinkommen ist dazu bestimmt, das jetzt gültige Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr zu ersetzen, während das andere als viertes Übereinkommen dieser Art die Eisenbahnbeförderung von Personen und Reisegepäck betrifft. Nach Prüfung der Vollmachten wurden die Übereinkommen von Vertretern folgender Länder unterzeichnet: Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Freistaat Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenlang, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Jugoslawien, Schweden, der Schweiz und der Tschechoslowakei. Außerdem wird ein Vertreter der Regierungskommission für das Saargebiet bei der Unterzeichnung mitwirken. Als Bevollmächtigter der Schweiz hat Bundesrat Motta seine Unterschrift unter die Dokumente gesetzt.

— **Eine schweizerische Eisenbahnanleihe.** Die ständig fortschreitende Elektrisierung der Schweizer Bundesbahnen erfordert einen starken Kapitalaufwand, so daß für das Jahr 1925 die Bundesbahnen einen Kapitalbedarf von 198 Millionen Franken aufweisen. In diesem Betrag sind allerdings auch noch Kapitalrückzahlungen aus den Anleihen enthalten. Die Bundesbahnen beabsichtigen nun, wie die D. A. Z. mitteilt, diesen Kapitalbedarf einerseits durch Diskontierung von 100 Millionen Franken Schatzanweisungen, die drei Monate laufen, bei der Nationalbank zu decken, andererseits im Frühjahr eine neue große Bundesbahnanleihe aufzulegen, die dann zur Fundierung der gesamten schwebenden Schuld verwendet werden soll.

— **Von der Gotthardlinie.** Seit einiger Zeit gehen, wie die Schweizer. Verkehrs-Korr. mitteilt, die Gütersendungen über Luino, sowohl in der Nord-Süd- wie auch in der umgekehrten Richtung immer mehr zurück. Man möchte in Luino an dem riesigen Verkehrsaufschwung, welcher das Abflauen der Weltwirtschaftskrisis für Italien gebracht hat, in größerem Umfange teilnehmen, als dies heute der Fall ist. In welchem Maße der italienisch-schweizerische Grenz- und Durchgangsverkehr zugenommen hat, geht aus folgenden Zahlen hervor: in den ersten 9 Monaten des Jahres 1914 gingen über Chiasso in der Richtung von Süden nach Norden 721 250 t Güter; für die gleiche Zeit des Jahres 1923 fiel die Gütermenge auf 630 320 t herunter, um in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres auf 1 068 830 t hinaufzuschnellen. Noch beträchtlicher war die Verkehrszunahme in der Nord-Süd-Richtung für die ersten 9 Monate des Jahres: sie belief sich 1914 auf 976 450 t und fiel 1923 auf 769 020 t herunter, um nun 1924 auf 1 855 060 t hinaufzuschnellen. Eine solche Verkehrszunahme hat der Grenzbahnhof Chiasso überhaupt noch nie zu verzeichnen gehabt. Sie ist zum Teil auf die Lieferung deutscher Reparationskohlen zurückzuführen, die sich in der erwähnten Zeit auf etwa 600 000 t beliefen. Die italienischen Staatsbahnen beabsichtigen, 4000 neue Güterwagen in Auftrag zu geben.

— **Anträge für die internationale Fahrplankonferenz.** Für die vom 9. bis 16. November in Neapel stattfindende Fahrplankonferenz der europäischen Staaten sind u. a. folgende Anträge vorgesehen: Die norwegische Eisenbahnverwaltung fordert die Wiedereinführung der früheren Nachtverbindung Trälleborg-Saßnitz oder Gjedser-Warnemünde auch für den Winter, da durch den Wegfall dieser Verbindung die Post von West- und Nordnorwegen 24 Stunden verspätet eintrifft.

Die Schweizer Bundesbahnverwaltung beantragt: die bisher nur vom 1. Juni bis 30. September verkehrenden Mittagsschnellzüge München-Lindau und zurück ganzjährig verkehren zu lassen; dadurch wird die Landverbindung Zürich-St. Gallen-München zweckentsprechend ausgebaut. Außerdem sollen der Spätschnellzug Zürich-St. Gallen und der Frühschnellzug der Gegenrichtung zu einer durchgehenden Verbindung erweitert werden; damit ist eine direkte Verbindung Marseille-Genf-Bern-München und zurück hergestellt. Die Nachtschnellzüge sollen Schlafwagen Zürich-München erhalten. — Für die Verbindung Paris-Arlberg-Wien ist eine verkürzte Fahrzeit vorgesehen; für die Simplonlinie werden neue Saisonverbindungen geschaffen.

Von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Rom und Berlin über den Brenner die Einlegung neuer Züge beantragt, die bei Abfahrt von Rom um 8 Uhr vorm., die Ankunft in Berlin um 9 Uhr abends des folgenden Tages, also nach 37 Stunden, und bei Abfahrt von Berlin 8.30 Uhr vorm. die Ankunft in Rom gegen 7 Uhr abends des folgenden Tages gestatten würden. — Für die Hebung des Verkehrs zwischen München und Triest ist die Fortführung der zwischen München und Böckstein verkehrenden Saisonzüge 15 und 16 nach und von Triest, mit Abfahrt von München 3 Uhr nachm. und von Triest gegen 12 Uhr nachts, zur Erwägung gestellt. Die Ankunft in Triest würde gegen 7 Uhr früh und in München gegen 4 Uhr nachm. stattfinden.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen.** Bis Ende August d. J. haben die französischen Eisenbahnen eine Einnahme von 5681 Millionen Franken, d. i. fast eine Milliarde mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, gehabt. An der Spitze der Eisenbahngesellschaften steht die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, deren Einnahmen, auf das Kilometer bezogen, um fast 21 % gestiegen sind; die geringste Zunahme ist bei der Nordbahn mit 13,5 % eingetreten. Ganz außerordentlich hoch ist die Zunahme bei den Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen; sie beträgt 48 %, und auch bei den Staatsbahnen findet sich noch ein Zuwachs der Einnahmen um 20 %. Die vermehrten Einnahmen der ehemaligen Reichseisenbahnen werden auf das Wiederaufleben von Handel und Gewerbe in Elsaß-Lothringen und dieses wird wiederum auf die Verbesserung der Beziehungen zu Deutschland zurückgeführt. Wenn auch der Grund für die Zunahme der Einkünfte zum Teil in einer Steigerung der Verkehrsleistungen zu suchen ist, so trägt doch andererseits sicher die Erhöhung aller Tarife, sowohl für die Beförderung von Personen wie von Gütern, dazu einen sehr erheblichen Teil bei. Über die Steigerung der Ausgaben, die bei erhöhtem Verkehr unvermeidlich ist, wird in unserer Quelle nichts gesagt; sie ist zweifellos auch vorhanden, und neue Lohnerhöhungen und damit eine weitere Steigerung der Ausgaben stehen bevor, wenn die im Gange befindliche Erhöhung der Bezüge für die Beamten und Arbeiter des Staats durchgeführt wird. Es ist also kaum zu erwarten, daß die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen in Zukunft ein erheblich günstigeres Bild als bisher bieten werden. Bis jetzt haben Fehlbeträge aus dem Betriebe nicht vermieden werden können, wenn sie auch etwas niedriger geworden sind, und in der nächsten Zeit sind trotz dieser verhältnismäßigen Besserung noch keine Überschüsse zu erwarten.

— **Zugunglück bei Rouen.** Der Schnellzug Paris—Le Havre ist am 6. d. M., abends gegen 10 Uhr 10 km nördlich von Rouen in einem Tunnel entgleist. Die vier letzten Wagen, darunter ein Speisewagen, sprangen aus den Schienen, und ein Güterzug fuhr auf diese Wagen auf. Es sind dabei 2 Personen getötet und 6 verletzt worden.

— **Polizeidienst der französischen Eisenbahnen.** Um die persönliche Sicherheit der Reisenden gegen räuberische Überfälle im fahrenden Zug zu gewährleisten, wird bei den französischen Eisenbahnen ein Eisenbahnpolizeidienst eingerichtet, für den besondere Mannschaften eingestellt werden. Neben dem Dienst im Zug soll diese Polizei auch die Strecke sowie die Personen- und Güterbahnhöfe bewachen. Die Tätigkeit der allgemeinen amtlichen Polizei wird dadurch nicht berührt.

— **Der Ausstand der belgischen Kohlenarbeiter.** Der Ausstand der Belegschaften in den Kohlengruben der Borinage südlich von Mons (Hennegau), der am 13. August begann, ist, nach einem Bericht Dr. Kefersteins im „Wirtschaftsdienst“, nach zweimonatiger Dauer beendigt. Die Zentrale der Bergarbeiter hat mit 38 gegen 16 Stimmen bei 16 Stimmenenthaltungen die Wiederaufnahme der Arbeit zu den Bedingungen beschlossen, die am 17. September von den Bergleuten mit 16 962 gegen 2512 Stimmen abgelehnt worden waren. — Der Streik war bekanntlich die Antwort auf eine von den Grubenbesitzern angekündigte Lohnherabsetzung. Diese ist etwas abgemildert worden, indem die höheren Löhne nur eine Verminderung um 8 statt um 10 %, die niedrigeren um 3 bzw. 2,5 statt 5 % erfahren. Der Kampf, dessen Ergebnis kaum als ein Sieg der Arbeiterschaft gewertet werden kann, hätte schwerlich so lange gedauert, wenn er nicht von kommunistischer Seite immer wieder angefacht worden wäre.

Ein Mißlingen der Aktion in wirtschaftlicher Hinsicht — der propagandistische Erfolg ist eine andere Frage — war von vornherein vorauszusehen, da die Gruben über hinreichende Vorräte, Ende August 824 460 t, verfügten, um den ohnehin geringen Ansprüchen der heimischen Industrie zu genügen.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbauten in der Türkei.** Die türkische Regierung widmet der Frage des Ausbaues des Eisenbahnnetzes ihre volle Aufmerksamkeit, da sie überzeugt ist, daß die natürlichen Reichtümer des Landes nur auf diese Weise erschlossen werden können. Wie die D. A. Z. meldet, werden die Bauten von der Regierung finanziert und durch eigene technische Beamte überwacht. Der Bauplan dieses Jahres, der eine Strecke von etwa 200 km auf den Linien Angora-Sivas und Samsum-Sivas vorsah, ist so gut wie erledigt. Die von den Griechen an der anatolischen Eisenbahn zerstörte Strecke von etwa 600 km ist neu gebaut, die Verbesserungen, die an den Lokomotiven und dem gesamten rollenden Material durchgeführt wurden, sind derart vollkommen, daß die Internationale Schlafwagengesellschaft einen Vertrag über den Dienst ihrer Wagen auf der Konia-Konstantinopel- und der Angorabahn abgeschlossen hat.

Man hat die Absicht, mehrere Kleinbahnstrecken anzulegen, um das Hinterland mit den anatolischen Linien zu verbinden. Mit dem Bau der Strecke Konia-Akserai ist begonnen worden. Die Linien, die zur Zeit der Besetzung von den Russen über Kars-Bayaid-Erzerum gebaut wurden, sind erneuert worden, die Strecke wurde bis an die Kohlengruben bei Erzerum weitergeführt. Auch entlang der Küsten des Schwarzen Meeres werden Bahnen gebaut. Für die Linie Samsum nach Bafra wurde ein Vertrag mit einem türkischen Unternehmen in Konstantinopel abgeschlossen. Diese 60 km lange Bahn erschließt die bekannte und fruchtbare türkische Tabakgegend. Eine 150 km lange Eisenbahn wird von Eregli nach Karg Dere gebaut, um die Ausbeute der Eregli-Kohlengruben und der Wälder von Kara Dere zu erleichtern. Eine italienische Gruppe unterhandelt mit der türkischen Regierung über die Konzession zum Bau einer Linie von Kastamuni über Boli nach Angora.

— **Die Lung Hai-Bahn in China im Jahre 1923.** Wenn sich auch die wirtschaftliche Lage der chinesischen Staatsbahnen im allgemeinen in den letzten Jahren infolge der politischen Wirren mit ihren auf einzelnen Linien lange anhaltenden Betriebsstörungen ziemlich ungünstig gestaltet hat, so zeigt doch das Beispiel der Lung Hai-Bahn, wie ersprießlich sich die Verhältnisse bei einzelnen Bahnen im Reich der Mitte, wo jene störenden Einflüsse fehlen, entwickelt haben.

Die Lung Hai-Bahn ist die erste große durchgehende Ost-West-Eisenbahnverbindung in China, welche die Nordsüdlinie Peking-Hankau ungefähr in deren Mitte in Chengchow rechtwinklig kreuzt und von hier südlich des Gelben Flusses nach Ost und West verläuft. Sie besteht aus der mittleren Stammstrecke, der sogenannten Pienlo-Bahn, der Linie Kaifeng-Honan, 185 km, die in den Jahren 1905 bis 1910 von einer belgischen Gesellschaft erbaut wurde und seit 1909 im Betriebe steht. An die Strecke Kaifeng-Honan schließt beiderseits die Ost- und West-Lung Hai-Bahn an, die unter Mitwirkung des Nederlandsch Syndicaat voor China, einer holländischen Gesellschaft, östlich Kaifeng bis Hsüchow, 300 km, und westlich Honanfu bis Kuanyintang, 67,8 km, ausgeführt und 1923 dem Betriebe übergeben wurde. In Hsüchow wird die von Nord nach Süd gerichtete Linie Tientsin-Pukau erreicht. Weitere Abschnitte östlich Hsüchow bis Yunko am Kaiserkanal, 69 km, und westlich von Kuanyintang bis Shanchow, 50 km, sind vorläufig vollendet und werden von Bauzügen befahren. Die weitere Verlängerung ist geplant westlich bis Sianfu und östlich bis zum Hafen Haichow an der Küste des Gelben Meeres. Diese Strecken sind zum Teil im Bau oder in Bauvorbereitung.

Die Lung Hai-Bahn erschließt in der Provinz Honan ein wirtschaftlich bedeutendes, sehr fruchtbares Gebiet von Alt-China und ist wichtig für die Verfrachtung der Rohprodukte von West-Honan und Shensi, insbesondere der Baumwolle, die von dort stammt und wegen ihrer Beschaffenheit besonders geschätzt wird. Ein Teil des Verkehrs, der früher nach Hankau ging, wird bereits jetzt nach der Linie Tientsin-Pukau abgelenkt. Die Wirkung der Bahn wird noch fühlbarer werden, wenn sie bis zum Meer fertiggestellt und der Hafen von Haichow als ihr Endpunkt ausgebaut sein wird. Der Kreuzungspunkt der Lung Hai-Linie mit der Bahn Peking-Hankau, Chengchow, hat sich infolge seiner günstigen Verkehrslage in den letzten Jahren schnell zu einem wichtigen Umschlagplatze entwickelt, dessen Öffnung für den fremden Handel nur eine Frage der Zeit sein kann.

Die Pienlo- und die Lung Hai-Bahn haben gemeinsame Verwaltung und weitgehende Betriebsgemeinschaft, aber getrennte Rechnung, beide Linien beschäftigen belgisches Personal; sie befinden sich in gutem Zustande und guter Entwicklung.

Die Roheinnahmen der gesamten Betriebsstrecke, 550 km, betrugen im Kalenderjahr 1923 6,10 Millionen mex. Dollar gegen 3,0 Millionen im Jahr 1918; die Betriebsausgaben 2,76 Millionen Dollar gegen 1,75 Millionen in 1918; die Roheinnahme für das Kilometer hat sich demnach von rund 2300 Dollar im Jahr 1918 auf 11 000 Dollar im Jahre 1923 gesteigert, der Betriebsüberschuß im ganzen hat sich in der gleichen Zeit von 1,25 auf 3,34 Millionen Dollar erhöht und die Betriebszahl ist von 58,3 auf 45,2 % gesunken. — Die Güterbeförderung belief sich 1923 auf rund 1 Million t gegen 845 000 im Vorjahre; davon fallen 785 000 t auf allgemeinen Verkehr (im Vorjahre 616 000 t), während für die eigenen Zwecke der Bahn 281 000 t befördert wurden.

Der Güterverkehr erbrachte 1923 3,44 Millionen Dollar gegen 2,66 Millionen im Vorjahre, 3,31 Millionen Dollar, das sind 96,5 %, entstammten dem allgemeinen Verkehr gegen 2,56 Millionen (96 %) im Vorjahr. Die Gesamteinnahme für die Tonne betrug 3,22 Dollar gegen 3,17 Dollar im Vorjahre, aus dem allgemeinen Verkehr 4,22 Dollar gegen 4,16 im Vorjahr. Die Baumwollfrachten erbrachten 430 000 Dollar. — Es wurden hauptsächlich verfrachtet: Kohlen (266 000 t), Getreide, Saatgut, Erdnüsse, Hülsenfrüchte, Salz, Holz, Baumwolle, Eisen, Kalk, Manufakturwaren.

Die Lung Hai-Bahn ist eine der wenigen Linien in China, an deren Fertigstellung gegenwärtig mit Nachdruck gearbeitet wird.

— **Bahnbau im französischen Kongogebiet.** Das französische Kongogebiet leidet darunter, daß sein Inneres keine Verbindung mit der Küste besitzt. Der Kongo ist nur bis Brazzaville schiffbar, weil dann sein Lauf durch Stromschnellen unterbrochen ist. Es muß daher eine Eisenbahn von Brazzaville nach Pointe Noire an der Küste gebaut werden. Geplant ist sie schon seit 1912, aber der Krieg verhinderte die Ausführung. 1922 wurde der Plan wieder aufgegriffen und der Bau in Angriff genommen. Er mußte jedoch bald aus Mangel an Mitteln wieder eingestellt werden. Nunmehr ist es gelungen, die zur Fortsetzung des Baues nötigen Mittel bereitzustellen, ohne den französischen Staatshaushalt oder den der Siedelung Französisch-Kongo allzuschwer zu belasten. Die Bauarbeiten sollen alsbald wieder aufgenommen und so gefördert werden, daß in nächster Zeit Brazzaville eine vollspurige Eisenbahnverbindung mit der Küste zur Abbeförderung der Erzeugnisse des Binnenlandes besitzen wird.

— **Eisenbahnbau in Kenya (Ostafrika).** In der Kolonie Kenya wird der Eisenbahnbau mit Nachdruck betrieben. Der Bau der Strecke Thika-Nyeri schreitet rüstig vorwärts. Der Bau zweier Zweigbahnen nach Kitale und Solai soll im nächsten Jahr in Angriff genommen werden. Für die Verlängerung der Hauptstrecke über Turbo hinaus bis zum Anschluß an die Busoga-Eisenbahn in Uganda werden Vorarbeiten gemacht; um sie zu beschleunigen, arbeiten drei Trupps an verschiedenen Stellen. Der Oberbau für die Umlegung der Gleise zwischen Mombasa und Nairobi geht regelmäßig ein, so daß die Arbeiten stetig betrieben werden können. Neue Betriebsmittel sind geliefert worden und werden in den Werkstätten in Nairobi betriebsfertig gemacht. — Der Zinsendienst der neuen Uasin-Gishn-Eisenbahn sowie für den Hafenbau in Mombasa wird vom 1. Januar nächsten Jahres aus den Mitteln der Eisenbahnen bestritten, belastet also den Staatshaushalt der Kolonie nicht. Zur Verzinsung und Tilgung einer Anleihe von 5 Millionen müssen die Eisenbahnen sehr beträchtlich beitragen.

— **Eisenbahnen im Sudan.** Die englisch-ägyptische Regierung des Sudan betreibt ein Netz von Eisenbahnen in Kapspur von 2750 km Gleislänge; es verdankt seine Entstehung den Feldzügen, die die Engländer unter Lord Kitchener in jener Gegend geführt haben. Die aus strategischen Rücksichten angelegten Eisenbahnen sind erhalten geblieben und ausgebaut worden und dienen nunmehr wirtschaftlichen Zwecken. Außer vom Meere her, wo die Ozeandampfer in Port Sudan anlegen, ist der Sudan von Ägypten her durch die ägyptischen Staatsbahnen zugänglich, die am Nil entlang bis Shellal reichen; dann folgt eine von der Sudan-Regierung betriebene Dampferstrecke bis Halfa, von wo sich die Sudan-Staatsbahnen nach Süden erstrecken. Die Einnahmen aus den Eisenbahnen und den staatlichen Dampferstrecken, die zusammen 5100 km lang sind, machen etwas mehr als die Hälfte der staatlichen Einnahmen aus, sind also für den Staatshaushalt von großer Bedeutung. Die Sudanregierung hat daher vor kurzem einen englischen Eisenbahnfachmann berufen, der ihr ein Gutachten über die Art, wie sie ihre Eisenbahnen am wirtschaftlichsten auszugestalten und zu betreiben hat, erstatten

sollte. Er hat die Eisenbahnen in 2½ Monaten bereist und sich über das, was er gesehen hat, ganz befriedigt ausgesprochen. Der Fahrplan weise zwar nur wenige Züge auf, die Strecken seien aber gut mit Telegraphen, Block- und sonstigen Vorrichtungen zur Sicherung des Zugverkehrs ausgestattet, so daß ein hoher Grad von Betriebssicherheit gewährleistet sei. Der Wagenpark sei reichlich und leistungsfähig; es sei erstaunlich, sagt der Gutachter, was im Sudan auf Kapspur geleistet wird. Das Verkehrswesen spielt zurzeit im Sudan eine besonders wichtige Rolle. Große Bewässerungsanlagen, ausgehend von der Makwar-Talsperre im Gebiet des Blauen Nils, nähern sich der Vollendung; ihr Zweck ist die Erschließung ungeheurer Flächen für den Baumwollbau, und es muß nun beizeiten Vorsorge dafür getroffen werden, daß die Eisenbahnen und die Verladeanlagen in Port Sudan den erhöhten Anforderungen gewachsen sind, die die Ausfuhr dieser Baumwolle an sie stellen wird.

— **Strecken mit Blockeinrichtung in den Vereinigten Staaten.** Nach einer Statistik des Bundesverkehrsamts sind von der Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen 170 500 km mit Blockeinrichtungen ausgestattet. Auf 66 870 km arbeiten die Blocksignale selbständig, auf 103 630 km sind sie handbedient. Gegenüber dem Vorjahre beträgt der Zuwachs 2368 km bei den Strecken mit selbsttätigen Signalen und 2072 km bei den Strecken mit handbedienten Signalen. Auf Strecken von zusammen 3490 Kilometer werden farbige Lichtsignale zur Regelung des Zugverkehrs sowohl am Tage wie in der Nacht benutzt. Zwei Eisenbahngesellschaften arbeiten auf Strecken von zusammen 365 km Länge mit Lichtformsignalen.

— **Weiterer Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Brüder van Sweringen (s. a. Nr. 42 d. Ztg. v. 16. X. 24) lassen durch ihren Rechtsvertreter verkündigen, daß die Aktieninhaber der fünf Eisenbahnen, die sie zu einer Gruppe zusammenzufassen beabsichtigen, eine genügende Zahl Aktien hinterlegt haben, um den Zusammenschluß in der gewünschten Art zu ermöglichen. Die neue Gruppe wird voraussichtlich den Namen eines ihrer Glieder, der New York, Chicago und St. Louis-Eisenbahn weiterführen. Die Anregung, die die Gebrüder van Sweringen gegeben haben, dürfte der Anlaß zu den weiteren Zusammenschlüssen von Eisenbahngesellschaften gewesen sein, die zurzeit zur Erörterung stehen. Es ist beabsichtigt, im Osten der Vereinigten Staaten vier große Gruppen zu schaffen, die ihren Ausgangspunkt in Chicago, St. Louis und New York haben sollen. Die Vertreter der größeren, an diesem Plan beteiligten Eisenbahngesellschaften haben über die einschlägigen Fragen bereits mit dem Bundesverkehrsamt verhandelt. Die Pennsylvania-Eisenbahn ist allerdings mit dem Plan, wie er jetzt besteht, nicht ganz einverstanden, hat aber ihre Bereitwilligkeit erklärt, an formlosen Verhandlungen teilzunehmen, wenn das Bundesverkehrsamt der Angelegenheit genügende Aufmerksamkeit entgegenbringt. — Über die Frage, ob die Eisenbahnen der Neu-England-Staaten in den Zusammenschluß einbezogen werden sollen, besteht noch keine Klarheit; sie können entweder zu einer eigenen Gruppe zusammentreten oder in die anderen eingegliedert werden. Die Norfolk und Westbahn soll dem Netz der Pennsylvania-Eisenbahn einverleibt werden; die Virginische Eisenbahn, sowie die Chesapeake und Ohio-Eisenbahn könnten Glieder der neuen, vergrößerten New York, Chicago und St. Louis-Eisenbahn werden, und die Baltimore und Ohio-Eisenbahn sollte die Reading und Central of New Jersey-Eisenbahn übernehmen.

Rechtspflege.

— **Eisenbahnunfall. Nachweis des Schadens.** Der Kaufmann Sch. fuhr in der Nacht vom 9. auf den 10. März von Cassel nach Leipzig. Kurz vor der Einfahrt in Leipzig stieß der Zug auf leerstehende Eisenbahnwagen. Sch. hat im Augenblick des Zusammenstoßes in seinem Abteil gestanden, um sein Gepäck aus dem Gepäcknetz zu nehmen. Infolge des Zusammenstoßes ist er zu Boden gestürzt und mit dem Kopf gegen eine scharfe Kante geschlagen. Infolge des Unfalles hat er erhebliche Nervenstörungen davongetragen und verlangt deshalb vom Reichseisenbahnfiskus Ersatz. — Das Landgericht Dortmund erkannte auf Abweisung der Klage, das Oberlandesgericht Hamm dagegen machte die Entscheidung von einem Eide des Klägers abhängig. Und zwar werden seine Ansprüche als berechtigt anerkannt, wenn er schwört: „Als ich mich in der Nacht vom 9. zum 10. März 1917 im Hotel Astoria zu Leipzig zu Bett begeben hatte, stellte ich fest, daß sich an meiner linken Kopfseite eine Schwellung zeigte, welche stärker wurde; gleichzeitig spürte ich heftige Kopfschmerzen. Nach der Anwendung von kalten Umschlägen ließen die Schmerzen, die mehrere Stunden dauerten, nach und die Schwellung ging zurück.“ Die gegen das Urteil des Oberlandesgerichts vom Eisenbahnfiskus eingelegte Revision ist ohne Erfolg geblieben und vom Reichsgericht zurückgewiesen worden.

In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird ausgeführt, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen Zusammenstoß und Unfall auch dann zu bejahen ist, wenn der Kläger bereits vor dem Unfall an einer leichteren Erkrankung des Nervensystems gelitten hat. Es kommt nur darauf an, daß die gegenwärtige Nervenerkrankung des Klägers in der durch den Unfall selbst bewirkten Gesundheitsstörung ihre Ursache hat. In dieser Beziehung haben die beobachtenden Ärzte eine ganze Reihe von Erscheinungen festgestellt, die sie als typische Unfallfolgen bezeichneten, namentlich das auch in unbeobachtetem Zustande sich zeigende feinschlägige Zittern des Kopfes und die gleichmäßige, sogar zu Tränen führende traurige Stimmung. Endlich ist auch die Annahme des Oberlandesgerichts nicht zu mißbilligen, daß der „Rentenkampf“ des Klägers vielleicht die Erkrankung nachteilig beeinflußt habe. Auch für diese nachteiligen Folgen hat der Beklagte einzustehen, da nicht ersichtlich ist, daß der Rentenkampf des Klägers durch übertriebene Ansprüche hervorgerufen worden ist. Damit wird jedes eigene Verschulden des Klägers verneint. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen“ Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

— **Der Nebenanspruch aus Art. 34 J. Ü. auf Ersatz dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist, kann in ausländischer Währung erwachsen, wenn der Hauptanspruch in deutscher Währung ausgedrückt ist.** (Reichsgericht 24. 9. 1924 — I 586/1923.) Mit internationalem Frachtbrief übergab am 18. Februar 1921 die Klägerin der Bahnverwaltung auf der Station Furth i. W. eine Ladung Hohlglas, verpackt in Heu und Stroh in Holzsteigen, zur Beförderung an die Adriatische Speditions A.-G. in Triest über Kufstein-Brenner in dem offenen Eisenbahnwagen J K N 15211. In diesem war die Ladung an sie nach Furth von Teplitz durch die Firma Knisek & Co. im Auftrage der Firma J. Penhas & Frères von Wien zur Weiterbeförderung gesandt. Die Waren sind an den Bestimmungsort nicht angelangt und nicht ausgehändigt worden. Mit Schreiben vom 26. November 1921 teilte die Klägerin unter Bezugnahme darauf, daß sie bereits durch die Station Furth Erhebungen nach dem Verbleib der Sendung habe anstellen lassen, und daß sie den Duplikatfrachtbrief bereits mit einem Antrag auf Erstattung von Mehrfracht am 18. August eingereicht habe, dem Tarifamt der bayerischen Staatsbahnen in München den Sachverhalt mit und bat mit der Begründung, daß das Frachtgut als verloren zu betrachten sei, um Erstattung des Fakturenbetrages nebst den aufgelaufenen Frachtkosten und Spesen, die sie zusammen auf 1695,50 ℳ und 70 325,40 tschechische Kronen angab . . . Aus den Gründen: Es kann nicht anerkannt werden, daß Art. 34 J. Ü. verletzt ist, wenn man davon ausgeht, daß das Frachtgut an Ort und zur Zeit der Absendung einen in deutscher Währung ausgedrückten Wert gehabt hat. Denn alsdann stellt diesen Wert derjenige Betrag in Mark dar, den das Gut zu jener Zeit, nicht zur Zeit der Zahlung hatte. Aus der Verpflichtung zum Ersatze des Wertes folgt nicht, daß der Wert nach dem Währungsstande der Zahlung zu erstatten ist. Denn die Mark hatte jedenfalls zur Zeit der Versendung Anfang 1921 ihre Eigenschaft als Wertmesser in Deutschland noch nicht verloren. Derjenige Markbetrag, der den Wert zur Zeit der Versendung darstellte, blieb auch weiterhin der gemeine Wert im Sinne des Art. 34 J. Ü. Durch die spätere Geldentwertung allein, ohne den Hinzutritt besonderer Umstände, konnte daran im vorliegenden Falle nichts geändert werden, da der Geldwert zwischen der Auflieferung des Gutes und dem Zeitpunkt der Fälligkeit des Ersatzanspruchs nicht in einem eine Aufwertung rechtfertigenden Maße gesunken ist. Anders würde die Sache allerdings liegen, wenn das in Frage kommende tschechische Hohlglas in jener Zeit durchweg auch in Deutschland im Zwischenhandel nur in tschechischen Kronen gehandelt worden wäre. Denn alsdann würde der gemeine Handelswert auch nur in tschechischen Kronen bestehen. Gerade diese — allerdings wenig wahrscheinliche — Behauptung hat die Klägerin aber in der Klage S. 3 ausdrücklich aufgestellt, nachdem sie auch bereits in ihrem Reklamationsschreiben vom 26. November 1921 dies behauptet hatte. Das Berufungsgericht hat diese Behauptung völlig übergangen. Es wird also deren Nachprüfung geboten sein. Ebenso ist nicht aufgeklärt, für welche Beförderungsstrecken die unstreitigen Frachten und Speditionsunkosten von 2916,80 Kronen entstanden sind. Das ist aber von Bedeutung für die Frage, ob die Klägerin diesen Betrag in tschechischen Kronen beanspruchen kann. Nach Art. 34 S. 2 J. Ü. hat die Bahn neben dem Wert das zu erstatten, was „an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist“. Da der gemeine Wert am Ort und zur Zeit der Aufgabe zu erstatten ist, in dem die etwa für die Beförderung bis zum Aufgabeort entstandenen Fracht- pp. Ausgaben ja bereits enthalten sind, so folgt daraus, daß das Übereinkommen bei der Bestimmung des

Satz 2 nur diejenigen Ausgaben im Auge gehabt hat, die durch die Aufgabe am Versendungsort oder nachher entstanden sind. Soweit daher die 2916,80 Kronen nur für die Beförderung bis Furth i. W. (Vortransport) verausgabt sind, würden sie nur als werterhöhend zu dem in Teplitz berechneten Fakturenwert hinzutreten und daher — abgesehen von dem behaupteten und noch nicht festgestellten Ausnahmefalle — nur als Wert in Reichsmark nach der Währung des Aufgabetages in Betracht kommen. Sind sie aber, wenigstens zum Teil, für die Aufgabe in Furth und die Weiterbeförderung entstanden, so sind sie auch in Kronen oder deren Wert zu erstatten. Denn die Erstattung besteht begrifflich in der Verschaffung dessen, was der Ersatzberechtigte hingegeben hat . . . . .

— **Ein gerichtliches Nachspiel zum Eisenbahnerstreik in Württemberg.** Unter der Anklage eines Vergehens gegen den § 110 des Strafgesetzbuchs (Aufforderung an Beamte zum Ungehorsam gegen die Gesetze und gegen ihre vorgesetzte Behörde) hatte sich kürzlich, wie der „Schwäbische Merkur" mitteilt, vor dem Schwurgericht in Stuttgart eine Anzahl Verbands- und sonstige Beamte zu verantworten, und zwar: der Reichsgewerksbeamte Wünsch, der Gewerkschaftssekretär Schmidt, der Verbandsbeamte Kirsch, der Lokomotivführer Munz und der Eisenbahnpraktikant Vögele. Bei vier der Angeklagten handelt es sich nach dem Eröffnungsbeschluß um Vergehen, die teilweise durch die Presse verübt wurden, so daß hier auch ein Vergehen gegen § 20 des Pressegesetzes in Frage kommt. Anläßlich des Streiks der Eisenbahnarbeiter im März d. J., der bekanntlich auf den wichtigsten Bahnhöfen Württembergs ausbrach, richtete die Reichsbahndirektion Stuttgart in ihrem Amtsblatt einen Aufruf an die Beamten, worin diese auf ihre Verpflichtung, ihre volle Kraft für den Dienst einzusetzen, aufmerksam gemacht wurden. Auch wurde in dem Aufruf betont, daß die Beamten die Arbeiten auszuführen haben, die ihrer Dienststellung gemäß ihnen obliegen oder ihnen von den zuständigen Stellen aufgetragen werden, wozu auch Arbeitsverrichtungen im engeren Sinn gehören. Daran schloß sich die Warnung, daß jede willkürliche Dienstverweigerung eine Verletzung der Amts- und Dienstpflichten sei. Hierauf wurde durch die Organisationen der Eisenbahner (Deutscher Eisenbahnerverband, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten und Anwärter) ein Flugblatt herausgegeben, worin den Beamten strikte Neutralität zur Pflicht gemacht und sie aufgefordert wurden, keine Arbeiten zu verrichten, die bisher von Arbeitern ausgeführt wurden. Eine Kommandierung zu den bestreikten Dienststellen sei abzulehnen. In einem weiteren von den Angeklagten Schmidt und Wünsch herausgegebenen Flugblatt hieß es, der Aufruf der Reichsbahndirektion sei gesetzlich unzulässig, da die Beamten nicht zu Arbeiterdiensten verpflichtet werden könnten; sie sollten daher solche Anordnungen nicht befolgen, sondern den Anweisungen der Organisationen entsprechend keine Arbeiten verrichten, die bisher von Streikenden ausgeführt wurden; sie sollten „Solidarität üben und jeden Judaslohn ablehnen". In einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung im Sieglehaus haben die Angeklagten nach den Feststellungen im Eröffnungsbeschluß in ähnlicher Weise auf die Beamten einzuwirken versucht, keine Streikarbeit zu verrichten und derartige Anweisungen der vorgesetzten Dienststellen nicht zu befolgen.

Das Urteil lautete gegen die Angeklagten Wünsch und Schmidt auf eine Geldstrafe von je 200 ℳ und gegen Kirsch auf 100 ℳ Geldstrafe. Bei dem Angeklagten Munz erkannte das Gericht mangels objektiven Tatbestandes und bei dem Angeklagten Vögele wegen mangelnden Beweises auf Freispruch. In der Urteilsbegründung heißt es, man habe es den Angeklagten zugutegehalten, daß sie davon überzeugt waren, Beamte seien zur Übernahme von Arbeiterdiensten nicht verpflichtet. An dieser Auffassung hätten aber den Angeklagten nach dem Erscheinen des Aufrufs des Präsidenten der Reichsbahndirektion Stuttgart Zweifel kommen müssen. Trotzdem hätten drei der Angeklagten die Aufforderung zum Ungehorsam fortgesetzt und sie hätten daher bestraft werden müssen.

Bücherschau.

— **Der Tunnel, Anlage und Bau.** Von G. Lucas, Dr. der technischen Wissenschaften e. h., Professor an der Technischen Hochschule Dresden; Band II, Lieferung I. Bauvorgang bei Herstellung der Tunnel. Mit 238 Textabbildungen, Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. 10,20 Gm.

Der Verfasser behandelt in fünf Abschnitten auf 169 Buchseiten, ohne überflüssiges Beiwerk, aber erschöpfend, die bei der Herstellung von Tunneln sich abspielenden Vorgänge.

Der erste Abschnitt, „Absteckung der Tunnel", erörtert die Festlegung der Tunnelachse nach Grundriß- und Höhenlage, bespricht die Hilfsmittel bei der Absteckung und die Vorsichtsmaßnahmen, die zur Vermeidung von Fehlern beim Messen anzuwenden sind, und zeigt schließlich die Wege zur Überwindung der bei der Messung über und unter Tage auftretenden Schwierigkeiten. Aus der Wirklichkeit entnommene Beispiele verdeutlichen die Ausführungen. Der zweite Abschnitt, „Bauangriff", handelt über die Herstellung der Voreinschnitte unter Verwendung von Einschnittschlitzen, Stollen oder Schächten, ferner über Mundlochbetrieb und die Anlage von Schächten und Seitenstollen zur Vermehrung der Angriffspunkte. Eine bemerkenswerte Abbildung zeigt die geplante Anordnung des Angriffs für den Tunnel zwischen Dover und Calais. Der dritte umfangreichere Abschnitt, „Lösen des Gebirges", beschäftigt sich mit der Einteilung der Gebirgsarten und mit den Bohr- und Sprengarbeiten. Er schildert die Formen des Gesteinsbohrens (Schlag- und Stoßbohren und Drehbohren), Art und Anordnung der Bohrungen und eingehender das Hand- und das Maschinenbohren unter genauer Beschreibung der gebräuchlichen Werkzeuge und Maschinen an Hand zahlreicher und wertvoller Abbildungen. Die zum Antrieb der Bohrmaschinen verwendete Kraft (Dampf, Preßluft, Druckwasser, Elektrizität), die Aufstellungs- und Verwendungsweise der Maschinen sowie insbesondere die Drehbohrmaschinen, die Stoßbohrmaschinen mit ihren Neuerungen und die Schlagbohrmaschinen finden eine sorgfältige Beurteilung hinsichtlich ihrer Einrichtung, Verwendbarkeit und Bewährung sowie ihres Wirkungsgrades und ihrer Wirtschaftlichkeit. Der zweite Teil des Abschnittes bringt eine umfassende Übersicht über die beim Sprengen der Gesteinsmassen zur Verwendung kommenden Sprengmittel und über die Bedingungen, die die Sprengmittel zu erfüllen haben, beschreibt die gebräuchlichen Zündmittel und gibt Aufschluß über die Ausführung der Sprengarbeit selbst unter Beifügung von Angaben über Ladungsgröße und Sprengmittelverbrauch.

Der Abschnitt 4, „Die Förderung", liefert ausführliche Unterlagen für die zweckmäßige Ausbildung und planmäßige Durchführung der Förderungsanlagen und des Förderungsbetriebes zur möglichst störungslosen Beseitigung der gelösten Massen. Wie die zu beseitigenden Massen schnell und in größeren Mengen zu verladen und abzufahren sind, und wie sich zu dem Zwecke unter Tage und außerhalb auf zweckmäßig hergestellten Streckengleisen und Bahnhöfen mit gut ausgebildetem Signal- und Meldewesen nach dem Vorbilde der Eisenbahnen ein regelrechter Zugbetrieb entwickelt, der auch die Ausfuhr der Baustoffe und Geräte zu bewältigen hat, schildert in anschaulicher Weise ein besonderer Unterabschnitt. Besondere Beachtung finden in weiteren Unterabschnitten die Zwischenförderungen (Schutterung), die Förderwagen und die Förderkräfte. Der Schluß des Hauptabschnitts behandelt die Förderschächte, ihre bauliche Anlage und Ausgestaltung, die Einzeldurchbildung der Betriebsanlage (Seile und Seilscheiben, Fördergefäße, Fördermaschinen) und die Sicherheitsmaßnahmen bei der Schachtförderung (Sicherung des Schachtmundes, Führungen im Schachte, Fang- und Signalvorrichtungen). Im fünften und letzten Abschnitt, „Vorläufiger Ausbau", kommen die zur Sicherung und Offenhaltung der geschaffenen Hohlräume bestimmten Einbauten zur Erörterung. Die Ausführungen hierüber enthalten die verschiedenen Herstellungsweisen (Sparrenzimmerung, Jochzimmerung) und erläutern eingehend die hierbei zu verwendenden Baustoffe und die Einzelheiten der Holzverbindungen und Wandverkleidungen. Der Stollenausbau des Richtungsstollens beschließt den Abschnitt.

Der Verfasser hat sein Werk mit bewunderungswürdigem Fleiß, tiefem Verständnis und großer Sorgfalt in leicht verständlicher Darstellung geschrieben. Die jedem Abschnitt beigefügten zahlreichen und durchsichtig gehaltenen Abbildungen und die mannigfachen zahlenmäßigen Nachweise erhöhen den Wert des Werkes. Die Gliederung des Stoffes ist übersichtlich und klar. Das Werk bedeutet ein wertvolles Hilfsmittel nicht nur für den angehenden, sondern auch für den ausübenden Ingenieur. Ob der Verfasser nicht auch den Bau von Untergrundbahnen, dem ein gewisses verwandtschaftliches Verhältnis zum Tunnelbau nicht abzusprechen ist, in den Bereich seiner Betrachtungen hätte ziehen müssen, kann man als Streitfrage ansehen. Wenn der Verfasser bei einer späteren Neuauflage seines Werkes die jetzt darin enthaltenen entbehrlichen Fremdwörter ausmerzen möchte, würde er sich ein Verdienst um die deutsche Sprache erwerben.

Berlin-Friedenau. H. Sarrazin, Oberregierungsbaurat.

— **Ein ungarisches Stationsverzeichnis.** Die Gebietsveränderungen in den am Kriege beteiligten mitteleuropäischen Staaten haben das Bedürfnis nach Herausgabe von Stationsverzeichnissen gezeitigt. Bisher bestanden folgende Stationsverzeichnisse: ein österreichisches, herausgegeben von den österreichischen Bundesbahnen, ein tschechisch-deutsches, herausgegeben vom „Allgemeinen Tarif-Anzeiger", und ein jugoslawisches, herausgegeben vom Inspektor Panic der jugoslawischen Staatsbahnen. Jetzt ist auch ein ungarisches Stationsverzeichnis erschienen. Weitere

Stationsverzeichnisse für Rumänien und Italien dürften noch im Laufe dieses Jahres zur Ausgabe gelangen.

Das ungarische Stationsverzeichnis enthält sämtliche im Königreich Ungarn gelegenen Eisenbahnlinien, Stationen, Halte- und Ladestellen und sonstigen Anhaltepunkte der Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Die Anordnung des Stoffes ist in zwei Teilen erfolgt. Im ersten Teil sind enthalten: das alphabetische Verzeichnis aller im Königreich Ungarn gelegenen Eisenbahn- und Schiffsstationen, der zweite Teil enthält alle im ersten Teil genannten Stationen usw. in geographischer Reihenfolge. Im ersten Teil befinden sich neben den Stationsnamen angegeben: die Bezeichnung der Eisenbahnverwaltung, das Kartenfeld zur Feststellung der Lage einer Station auf den beigegebenen Karten und schließlich die Bezeichnung der Eisenbahnlinie, bei Schiffsstationen die Angabe des Flusses.

Dem Verzeichnis ist eine Routenkarte (Format 44×56 cm) und eine Spezialkarte (Format 23×31 cm) beigegeben. Die einzelnen Bahnlinien sind durch besonderen Druck voneinander unterschieden. Die Linien der ungarischen Staatsbahnen sind überdies so gekennzeichnet, daß die vorgesetzte Eisenbahnbetriebsdirektion ersehen werden kann, die Linien der Privat- und Lokalbahnen sind mit Nummern versehen, die mit den Angaben in dem alphabetischen und geographischen Verzeichnis übereinstimmen. Übergangsstationen, Grenzübergänge, Schiffsstationen, kurzum alles das, was die Unterrichtung erleichtert, sind auf der Karte besonders bezeichnet. Auf der Routenkarte befindet sich überdies eine Spezialkarte des Budapester Verkehrsgebietes. Eine zweite Spezialkarte auf besonderem Blatt enthält das Gebiet Westungarns in vergrößertem Maßstab.

Exemplare des ungarischen Stationsverzeichnisses samt Eisenbahnkarten sind zum Preise von 60 000 ö. K. nur bei der „Zentralverkaufsstelle für Tarife“, Wien I, Biberstr. 16, erhältlich.

— Dörnen, Albert, Dr.-Ing. **Die bisherigen Anschlüsse steifer Fachwerkstäbe und ihre Verbesserung.** Mit 42 Textabbildungen. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 3 ℳ.

In der nur 40 Seiten starken Abhandlung stellt der Verfasser zunächst die Forderungen fest, die an einen guten Nietanschluß steifer Fachwerkstäbe gestellt werden müssen, beschreibt sodann die Versuche, die er an den bisher üblichen Stabanschlüssen ohne und mit Beiwinkel ausgeführt hat, und erörtert weiter ihre Nachteile und Verbesserungen, die z. B. durch richtige Ausbildung des Beiwinkels, wenn ein solcher aus irgendeinem Grunde erforderlich ist, nach Angaben Engessers oder nach seiner Ansicht durch ein neuartiges Nietverfahren und unter Verwendung von Stahlnieten erzielt werden können. In einem besonderen Abschnitt behandelt er einen neuen Anschluß mit geschlitztem Winkel (Winkel- und Schrägschlitz) ohne Beiwinkel nach seinem eigenen Patent, dessen Anwendung jedoch auch nach Ansicht des Erfinders sich nur auf Sonderfälle beschränken und von einer guten und billigen Methode der einwandfreien Herstellung des Schlitzes abhängig sein wird.

Besonders allen den Fachmännern des Eisenbaues, die die Notwendigkeit der versuchsmäßigen Erforschung noch ungeklärter Probleme erkannt haben und an ihrer Lösung mitarbeiten, wird dieses Büchlein, in dem der Verfasser seine Versuche unter Ergänzung von Zeichnungen und wohlgelungenen Abbildungen leichtverständlich beschreibt, recht willkommen sein. Kuhnke.

— **Die Acetylen-Verordnung.** Erläutert von H. Jaeger, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat i. R., früherer Vorsitzender der Techn. Aufsichtskommission, in Gemeinschaft mit Dr. Ulrichs, Ministerialrat im Preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe, Vorsitzender des Deutschen Acetylenausschusses. Halle (Saale) 1924. Carl Marhold Verlagsbuchhandlung. Preis geh. 2,50 Gm.

Die Polizeiverordnung vom 17. November 1923 über „die Herstellung, Aufbewahrung und Verwendung von Acetylen sowie über die Lagerung von Calciumcarbid — Acetylenverordnung —“ wird in dem vorliegenden Büchlein von zwei berufenen Männern eingehend erläutert, wobei sie ihre Erfahrungen als Vorsitzende der Technischen Aufsichtskommission bzw. des neuerdings an seine Stelle tretenden Deutschen Acetylenausschusses zu Nutz und Frommen der beteiligten Kreise in dankenswerter Weise bekanntgeben. In einem kurzen Vorwort wird der Hergang der Entstehung dieser wichtigen Verordnung, die auf dem Musterentwurf des Reichsministers des Innern vom 8. August 1923 beruht, kurz geschildert. Die Brauchbarkeit des Werkchens wird durch ein ausführliches Sachregister wesentlich erhöht. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 26. November 1924 wird der links der Neubaustrecke Velbert-Kettwig gelegene Bahnhof Velbert Hbf. für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Der bestehende Bahnhof Velbert wird am gleichen Tage geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 255 (II. Angabe) vom 3. November 1924 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, betreffend Änderungen des Vereinsbetriebsreglements; Abstimmung über Beschlüsse des Güterverkehrsausschusses;

Nr. IV 289 vom 1. November 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Verzugszinsen aus der Vereinsabrechnung und Antrag auf Änderung des Art. 4³ des VWÜ.;

Nr. IV 290 vom 5. November 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterverkehrsausschuß; Änderung der Fußnote zu Art. 17 Ziff. 5 des Übk. zum VBR.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 26. Oktober 1924 verschied zu Oldenburg kurz vor Vollendung seines 65. Lebensjahres der

Regierungsbaurat a. W.

Johannes Koopmann.

Der Verstorbene war vom 1. Januar 1893 bis zu seinem Übertritt in den einstweiligen Ruhestand am 1. Februar 1924 zunächst als Vorstand des Bautechnischen Bureaus und sodann (vom 1. November 1897 an) als Bezirksinspektor der Eisenbahndirektion tätig.

In den langen Jahren seiner Tätigkeit hat der Verstorbene sich die Wertschätzung seiner Mitarbeiter und Untergebenen erworben und erhalten.

Der Präsident (1270)
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Oldenburg.

2. Schließung von Stationen.

Am 15. November 1924 wird der an der Strecke Merzdorf-Schönau a. K. gelegene Personenhaltepunkt Altschönau geschlossen. Verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (6) der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455).

Breslau, den 10. November 1924. (1288)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 15. November 1924 wird der an der Bahnstrecke Oppeln - Brieg zwischen Oppeln und Dambrau neuerrichtete Haltepunkt Reisern für den Personenverkehr eröffnet. (1282)

Oppeln, den 5. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen).

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Der an der Vorgebirgsbahnstrecke zwischen den Stationen Eckdorf und Walberberg gelegene Bahnhof Schwadorf ist vom 1. November d. J. ab für den Güter- und Expreßgutverkehr geschlossen worden.

Köln, den 8. November 1924. (1273)
Die Direktion.

5. Wagenstandgelder.

Auf den Bahnhöfen Hagen (Westf.), Hagen = Oberhagen, Hagen = Eckesey, Haspe Kückelhausen, Düsseldorf=Gerresheim, Barmen=Rittershausen, Barmen=Hbf., Barmen=Unterbarmen, Elberfeld=Steinbeck, Barmen=Wichlinghausen, Barmen=Heubruch, Barmen=Loh, Elberfeld=Mirke, Elberfeld=Ottenbruch und Elberfeld=Varresbeck wird vom Freitag, den 7. November d. J. ab für überständige Kartoffelwagen wieder der einfache Satz des tarifmäßigen Wagenstandgeldes erhoben. (1266)

Elberfeld, den 7. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

6. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Zu § 10[1] a VWÜ. Station Regensburg Donaulände ist vom 4. November 1924 ab wegen Hochwassers gesperrt.

München, den 5. November 1924. (1279)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Zu § 10[1] a VWÜ. Der wegen Hochwassers gesperrte Verkehr in Regensburg Donaulände wurde am 5. November 1924 wieder aufgenommen.

München, den 7. November 1924. (1272)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a des VWÜ. Die Strecke Mittweida-Dreiwerden-Ringethal ist seit 3. November wieder fahrbar.

Dresden, den 10. November 1924. (1286)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

7. Güterverkehr.

Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- u. Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 werden die Entfernungen der Brohltal-Eisenbahn ermäßigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. November 1924. (1289)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924: Der Ausnahmetarif 48 für Zement zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern wird aufgehoben. (1268)

Altona, den 6. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gütigkeit vom 15. November d. J. erscheint ein Nachtrag 9, durch den der Nachtrag 8 vom 10. September 1923 nebst den hierzu inzwischen veröffentlichten Änderungen aufgehoben wird. Nachträge können von der Stationskasse Cosel Hafen zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden.

Oppeln, den 4. November 1924. (1267)
Reichsbahndirektion
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924 werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen unter Klasse C Drahtnägel und Drahtstifte nachgetragen. Außerdem wird die Station Neuß in diesem Ausnahmetarif als Versandstation aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1280)

Berlin, den 7. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf 16. November 1924 wird der vorübergehend aufgehobene Badisch-Pfälzische Gütertarif (Entfernungszeiger) vom 1. Mai 1922 wieder in Kraft gesetzt und gleichzeitig der Nachtrag I hierzu ausgegeben. (1271)

Karlsruhe, den 5. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924 wird die Station Neumünster Süd als Versandstation in den Ausnahmetarif 11b für Abfälle von Häuten und Leder aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. November 1924. (1287)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 2.

Vom 16. November 1924 ab wird der Verbandsgütertarif Teil II Heft 2 (Saarbahnen-Niederlande) vom 1. November 1922 mit den bisher erschienenen Nachträgen 1—3 aufgehoben. Bis zur Herausgabe eines neuen Tarifs werden sämtliche Sendungen, auch mit direktem Frachtbriefe aufgelieferte, in den deutsch-niederländischen Grenzübergängen umbehandelt.

Köln, den 8. November 1924. (1285)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. November 1924 wurden die Entfernungen von einer Anzahl bayerischer Lokalbahnstationen ermäßigt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, 31. Oktober 1924. (1277)
Tarifamt d. D. R.-B., Gr. B.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1924 wird die Station Talhaus in der Entfernungstafel II, Seite 36—56 des Tarifs gestrichen.

München, 1. November 1924. (1265)
Tarifamt d. D. R.-G., G. B.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 16. November 1924 tritt Nachtrag I in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. November 1924. (1274)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem Tage der Übergabe der Regiestrecken an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird der direkte Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang Reichsbahn-Saarbahnen wieder aufgenommen. Die Bestimmungen des mit Tarif- und Verkehrsanzeiger-Verfügung Nr. 1587 vom 17. September 1923 vorläufig außer Kraft gesetzten Reichsbahn-Saarbahntarifs (Tfv. 43) in Heft 1, 2 und 3 werden mit Ausnahme der Entfernungstafel II (Abschnitt II) im Heft 2 (norddeutsches Gebiet) und der Entfernungstafel II (Abschnitt II) im Heft 3 (süddeutsches Gebiet) hiermit aufgehoben. Bis zur Neuausgabe eines direkten Tarifes wird der Verkehr zwischen den Reichsbahn- (ausgenommen Ostpreußen) und den Saarbahnstationen wie folgt geregelt:

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgut gelten:

Ia) auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn: die deutschen Binnen- und Wechseltarife,
b) auf den Strecken der Saarbahnen: der Eisenbahngütertarif der Saarbahnen (Teil I—III).

Für den Verkehr zwischen den ostpreußischen Stationen und Saarbahnstationen gilt der direkte Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1283)

Frankfurt (M.), den 6. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln andererseits.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in obigem Tarif folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

Ia neu aufzunehmen:
auf Seite 66 Barnim**) Bln 336 km
**) = Fußnote: nur Umbehandlungsstation für den Verkehr mit der Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde (Magerviehhof). Ortsverkehr nach Barnim ist ausgeschlossen.
auf Seite 95 Rangsdorf Bln 336 km
auf S. 103 Trachenberg Bsl 136— G
b. nachzutragen:
auf Seite 2 und 62: Braunschweig-Schöninger Eisenbahn (Br. Schön.)
II. zu ändern:
a. die Stationsnamen:
Seite 74 Flatow (Mark) in Flatow (Kr. Osthavelland)
Seite 91 Neuköln in Neukölln
Seite 91 Neuköln-Treptow in Neukölln-Treptow.
b. die Entfernungen
Seite 68 bei Braunschweig Nordost in 530 (bisher 526 km)
Seite 74 bei Flatow (Kr. Osthavelland) in 385 (bisher 455 km)
Seite 99 bei Schöningen Privat. in 484 (bisher 483 km).

III. Bei den Stationen Bentheim (S. 66), Gildehaus (S. 76) Grenze und Salzbergen (S. 98) ist die Bahnbezeichnung von N. E. bzw. H. B. in Mst abzuändern.

Oppeln, den 7. November 1924. (1276)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1922. Tfv. 63.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in der Entfernungstafel I die Vorträge bei den Stationen: Eitensheim, Etzelwang, Gnötzheim Walpertshofen und Wiesthal wie folgt richtig zu stellen:

Entfernungen zwischen den südlichen Verbandsstationen	und den Knotenstationen																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
Eitensheim	.	95	.	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Für Wagenladungen † nach Eitensheim	.	95	.	.	.	.	.	.	.	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" " † von "	.	104	.	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Etzelwang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48	.	.	.	.	.	.	.
Für Wagenladungen † nach Etzelwang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53	.	.	.	.	.	.	.
" " † von "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48	.	.	.	.	.	.	.
Gnötzheim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
Für Wagenladungen † nach Gnötzheim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
" " † von "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43
Walpertshofen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Für Wagenladungen † nach Walpertshofen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	.	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" " † von "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wiesthal	.	.	24	.	.	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Für Wagenladungen † nach Wiesthal	.	.	24	.	.	.	.	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" " † von "	.	.	39	.	.	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Für diese Stationen ist als Fußanmerkung einzutragen:

† d. i. für alle Sendungen, die in einem besonderen Wagen befördert werden.

München, den 31. Oktober 1924. (1269)

Tarifamt d. D. R.-G., G. B.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz (Übergänge Chiasso, Pino, Iselle).

Kundmachung vom 1. September 1924. Lfd. Nr. 2.

Im Abschnitt I (Besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen) zu Art. 6 (Inhalt des Frachtbriefes) erhält die Ziffer 3 folgende Fassung:

„3. In der Richtung nach Deutschland ist die direkte Aufgabe von frischen Blumen zur Beförderung in beschleunigten Personenzügen und Schnellzügen gegen Bezahlung der tarifmäßigen Gebühren nach folgenden Stationen zugelassen: Berlin, Frankfurt (Main), Leipzig, München Hbf., Köln und sämtlichen an der Nord- und Ostgrenze gelegenen deutschen Grenzstationen.

Wünscht der Absender die Beförderung als beschleunigtes Eilgut (Schnellzugsgut), so hat er im Eilfrachtbrief oberhalb der Adresse m i t r o t e r T i n t e die Bezeichnung „beschleunigtes Eilgut (Schnellzugsgut)" anzubringen. Die Beschränkung dieser Vorschrift auf einen Teil der Beförderungsstrecke ist nicht zugelassen. (1264)

Frankfurt (Main), 3. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Tfv. 71b. Ostdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Heft 2.

In der Entfernungstafel I sind für den Übergang Reichsbahn-Saarbahn folgende Übergangspunkte aufzunehmen:

Eichelscheid Grenze*) . . . . 273 km
Schönenberg-Kübelberg Grenze*) 270 km
Zweibrücken Grenze*) . . . . 290 km

*) Gültig vom Tage der Übernahme der Regiebahnen ab.

Breslau, den 4. November 1924. (1263)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Im deutsch-litauischen Gütertarif vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen ist im Teil A unter I 53 mit Gültigkeit vom 15. November 1924 die Station Gubernija (Gubernia) aufzunehmen.

Königsberg, 4. November 1924. (1275)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Polnischoberschlesisch deutscher Verbandsverkehr.

Nach der Bestimmung des Absatzes 3a Seite 6 des Oberschlesischen Wechseltarifs und des Absatzes 2a Seite 6 des Polnischoberschlesisch - deutschen Verbandstarifs sollen die internationalen Frachtbriefe mit deutschem und polnischem Vordruck versehen sein. Da solche Frachtbriefe noch nicht aufgelegt sind, können die Sendungen bis auf weiteres mit den für den internationalen Eisenbahngüterverkehr vorgeschriebenen internationalen Frachtbriefen mit deutschem und französischem Vordruck aufgeliefert werden.

Folgende Änderungen treten mit sofortiger Gültigkeit ein.

I m T a r i f z u A. Im Tarif B (Oberschlesischer Durchgangsverkehr) Teil I Abt. B Seite 4 Ziffer 4a ist der Betrag von 2,50 Goldfranken in 6,20 Goldfranken zu ändern.

I m T a r i f z u B. In der Bestimmung unter B Seite 30 ist zu ändern „A 2) in A 3) und folgender Zusatz aufzunehmen: „nach der Gesamtentfernung zuzüglich einer Verschiebegebühr von 1,5 Goldcentimes".

Oppeln, am 3. November 1924. (1262)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1924 tritt die Kerkerbachbahn dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. November 1924. (1278)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1924 erscheint der Nachtrag I. Er enthält Änderungen und Ergänzungen, die erst während des Druckes eingetreten sind, und ist bei der Stationskasse Oppeln erhältlich. (1281)

Oppeln, den 7. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschles. Eisenbahnen.)

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-niederländischer Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 16. November 1924 tritt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Oktober 1923 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Nähere Auskunft erteilen die am Verkehr beteiligten Dienststellen.

Köln, den 7. November 1924. (1284)

Reichsbahndirektion Köln
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 47. Berlin, den 20. November 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Kaufmännischer Geist.

Von Oberregierungsrat **Dr. Behre,** Halle.

Das neue Reichsbahngesetz gibt der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Es sind das Regeln, die das Geschäftsleben herausbildet und die dem Geschäftsmann für gewisse typische Fälle und Lagen ein bestimmtes Verhalten empfehlen. Die kaufmännischen Grundsätze sind also objektiven Geistes. Aus subjektivem, nämlich kaufmännischem Geist hervorgegangen, haben sie in der Überlieferung durch Wort und Schrift einen Halt bekommen, der sie gleichsam sichtbar macht und damit in der Außenwelt verankert. Dieser Grundsätze gibt es, der Vielseitigkeit des Geschäftslebens entsprechend, unendlich viele. Sie haben zum Teil allgemeine, zum Teil nur für bestimmte Geschäftszweige Bedeutung. Solche von allgemeiner Bedeutung sind z. B. die folgenden sieben, die zur kaufmännischen Personalwirtschaft gehören und als deren elementarste Regeln bezeichnet werden können: 1. Stelle stets den rechten Mann an den rechten Platz! 2. Tue alles, was Tatkraft und Verantwortungsfreudigkeit bei ihm hebt! 3. Lasse ihm daher, soweit das möglich ist, die Freiheit der Entschließung! 4. Und zolle seiner Arbeit durch entsprechende Bezahlung die Anerkennung, die sie wert ist! 5. Gib ihm nur Vorschriften, die er auch einzuhalten vermag! 6. Und gib sie ihm in einer Fassung, die er versteht und die zu seiner Seele spricht! 7. Begrenze klar die Zuständigkeiten, damit keine Doppelarbeit entsteht!

Etwas anderes ist der kaufmännische Geist selbst. Dieser ist subjektiver Natur. Er hat seinen Halt im einzelnen Menschen und wird der menschlichen Umwelt erst durch sein Wirken sichtbar. Die kaufmännischen Grundsätze, obgleich einmal selbst aus ihm hervorgegangen, sind ihm bei diesem Wirken nur Mittel; denn er würdigt stets das Besondere des Falles oder der Lage und bedient sich jener Grundsätze nur, soweit sie ihm für den Fall oder die Lage brauchbar erscheinen. Der Pulsschlag, der ein Unternehmen leben macht, geht also in letzter Linie immer vom Geist aus, nicht vom Grundsatz!

Die deutsche Reichsbahn ist und bleibt trotz der augenblicklich veränderten Form ein Unternehmen, in dem sich ein Teil des deutschen Geschäfts- und Wirtschaftslebens abspielt. Wir kommen daher zu der Frage: Was ist kaufmännischer Geist und wie soll der kaufmännische Geist aussehen, der das Leben der Reichsbahn beherrscht? Indem wir so nach einem Ideale für die Reichsbahn suchen, geben wir zu, daß der kaufmännische Geist verschieden aussehen kann. Er setzt sich nämlich aus einzelnen Zügen zusammen, und er fällt verschieden aus, je nachdem der eine oder andere Zug mehr hervortritt. Der kaufmännische Geist hat deshalb auch in den verschiedenen Zeiten und bei den verschiedenen Völkern ein verschiedenes Aussehen gehabt (viel Lesenswertes hierüber bei Sombart, der Bourgeois, München 1923). Indem wir nunmehr die einzelnen Züge des kaufmännischen Geistes entwickeln, werden wir jedesmal festzustellen versuchen, inwieweit der Zug auch für die Leitung der deutschen Reichsbahn von Bedeutung ist. Dabei werden wir sehen, daß die einzelnen Züge zum Teil allgemeinmenschliche sind. Aber das Ganze, das sich so herausstellt, ist doch ein eigentümliches

Etwas, und es ist nicht das Spiel einer Laune, wenn die Sprache für dieses Ganze einen zusammenfassenden Ausdruck geprägt hat. Wer den kaufmännischen Geist als ein bloßes Schlagwort hinstellen möchte, verschließt sich selbst die Tür zu jener inneren Welt, die noch immer der Quell des äußeren Geschehens ist. Der kaufmännische Geist setzt sich aus fünf, zum Teil miteinander verflochtenen Zügen zusammen.

1. Der Unternehmungsgeist. Er findet sich bei vielen Menschen; der Kaufmann muß ihn immer haben, nur braucht er nicht bei jedem Kaufmann gleich stark ausgeprägt zu sein. Im Unternehmungsgeist des Kaufmanns finden wir Spürsinn und Tatkraft vereinigt.

a) Der Spürsinn. Jeder Kaufmann ist gehalten, aus den Umständen für sein Geschäft den Nutzen zu ziehen. Die Möglichkeiten, die die Umstände jeweils dem Geschäftsgang eröffnen, stellen die Konjunktur dar und kennzeichnen die jeweilige Geschäftslage. Jeder Kaufmann wird diese Möglichkeiten zu erspähen, und zwar beizeiten zu erspähen suchen, damit ihm kein anderer zuvorkommt und an seiner Stelle die Möglichkeiten ausnutzt. Daneben richtet er sein Augenmerk auf den Geschäftsbetrieb, das innere Leben seines Geschäfts, im ständigen Bemühen, den Betrieb zu verbessern. Der Hang, am Alten zu kleben, nur weil es einmal da ist (Redensart: Wir haben es immer so gemacht!), ist dem richtigen Kaufmann ein Greuel, ein Zeichen bürokratischen Geistes. Der Spürsinn wirkt sich aus in einem Nach- und Aufspüren, einem Fahnden und Finden. Er umfaßt daher Wachsamkeit und Findigkeit. In vielen Fällen führt die Findigkeit zu einem bloßen Fund. (Beispiel: Ich habe herausgefunden, daß die benötigten Nägel bei X. am besten und billigsten sind, oder daß in einer Werksabteilung der Dampfverbrauch zu hoch ist.) Oft aber kombiniert sie Funde zu einer Erfindung, wie ein Wink der Konjunktur am besten ausgenutzt oder der Betrieb in einem Punkt verbessert werden könne. Das Erfinderische des kaufmännischen Geistes hat also im Unternehmungsgeist seinen Sitz (so auch Sombart a. a. O. S. 70, der allerdings mit Unternehmungsgeist einen sonst nicht üblichen Sinn verbindet).

b) Die Tatkraft. Der Spürsinn allein vermag nichts Greifbares zu schaffen. Erst dadurch, daß sich zum Spürsinn die erforderliche Tatkraft gesellt und beide auf ein dauerndes Zusammenwirken eingestelt sind, ergibt sich das, was man Unternehmungsgeist nennt. In ihrem Wirken folgt die Tatkraft dem Spürsinn auf dem Fuße, indem sie das von diesem Gefundene oder Erfundene aufgreift und nicht eher losläßt, als bis der Nutzen eingetreten ist oder aber feststeht, daß er ausbleiben wird. Entschlossenheit und Zähigkeit gesellen sich hier zu der geistigen Elastizität, die mehr dem Spürsinn zu eigen (vgl. Sombart a. a. O.).

Es erhellt nunmehr, warum wir das Ganze, das wir im Wirken von Spürsinn und Tatkraft als bewegenden übergeordneten Faktor erkennen, mit Unternehmungsgeist bezeichnen. Das Ganze stellt sich nämlich als ein Lebensprinzip dar, das in der Übernahme immer neuer selbstgestellter Aufgaben Erfüllung sucht. Beim Kaufmann stehen alle diese Aufgaben im Dienste des Problems: Wie fördere ich mein Geschäft? Infolgedessen hat der Unternehmungsgeist im kaufmännischen Geist die führende Rolle, d. h. bei allen Geschehnissen, die sich als Ausfluß kaufmännischen Geistes dokumentieren, wirkt, wenn auch vielfach noch so versteckt, der Unternehmungsgeist mit.

Das, was den Unternehmungsgeist besonders hervortreten läßt, kann danach nur die Größe des gesteckten Ziels sein, sowie die Zielbewußtheit, mit der das Ziel verfolgt wird. In der Beziehung hat im deutschen Staatsbahnwesen von je ein starker Unternehmungsgeist gesteckt. Insbesondere ist das von der ehemaligen preußischen Staatsbahnverwaltung zu sagen. Es sei nur an die Einführung der Heißdampflokomotive und der Kunze-Knorr-Bremse erinnert. Beides Erfindungen, auf preußischem Boden gemacht und von Preußen in zielbewußter Arbeit in die Praxis überführt! Es sei ferner an die preußische Neuorganisation der Staatsbahnen von 1895 erinnert, die, auch wenn sie sich heut zum Teil überlebt hat, für die damalige Zeit etwas Mustergültiges war. Wir können nur wünschen, daß dieser vorwärtsdrängende preußische Geist auch der deutschen Reichsbahn erhalten bleibt! Die größten und sichtbarsten Triumphe aber, die dem Unternehmungsgeist beschieden sein können, liegen auf dem Gebiet der Geschäftsvergrößerung. Der Drang nach Vergrößerung, der vielfach auch Zusammenschluß bedeutet, hat dem modernen kaufmännischen Geist geradezu sein Gepräge gegeben. Es ist das eine Teilerscheinung der modernen Geistesentwicklung, die auf allen Gebieten einen Geist der Expansion hervorgebracht hat (Sombart a.a.O. S. 212 ff.). Die verflossenen deutschen Staatseisenbahnen sind das beste Beispiel für diesen Geist der Expansion. Mit kühnem kaufmämnischen Griff gliederten die größeren Bundesstaaten ihrem Staatsbahnbesitz ein Stück nach dem anderen an und schufen so Gebilde, die durch ihre Größe und Abgerundetheit eine große Leistungsfähigkeit erlangten. Der Zusammenschluß der ehemaligen Staatsbahnen zur deutschen Reichsbahn liegt auf derselben Linie. Ist die Entwicklung damit zu Ende? Niemand wird es heut mit Sicherheit beantworten können.

2. Der Spekulationsgeist. Dieser Zug des kaufmännischen Geistes ist mit dem ersten, soeben erörterten, vielleicht am stärksten verflochten. In seiner Auswirkung, der Spekulation, kommt demnach der Unternehmungsgeist besonders stark zu Worte. Der Spürsinn ist es, der die Gelegenheit erspäht, nicht selten mittels kühner Kombinationen. Und von der Tatkraft, dem Geiste der Tat, ist es besonders die Entschlossenheit, die hier zu Worte kommt und mitunter kühne Entschlüsse gebiert. Das Eigenartige des Spekulationsgeistes aber ist der Wagemut. Er kommt zum Ausdruck in dem Wagen (Riskieren) des Einsatzes, der später den Nutzen abwerfen soll. Je ungewisser der Eintritt dieses Nutzens und je größer der Einsatz dabei ist, desto gewagter ist die Spekulation. Eine Spekulation liegt überall vor, wo ein Opfer gebracht wird, ohne daß volle Gewißheit besteht, daß der Nutzen auch eintreten wird. Diese Ungewißheit stempelt das Opfer zum Einsatz. Wenn es heißt, der Kaufmann spekuliert auf die Kauflust des Publikums, so hat er entweder den Einsatz schon gewagt oder er will ihn noch wagen, nämlich die Kosten, die die Ware verursacht. Im übrigen steht der Spekulationsgeist auch sonst nicht allein. Das Ueberlegen, ob der erhoffte Nutzen den Einsatz auch wert ist, fehlt z. B. bei keiner Spekulation. Dieses Überlegen aber ist ein Ausfluß wirtschaftlichen Geistes (s. u.). In derselben Weise kann auch der Werbe- und der Organisationsgeist (s. u.) bei einer Spekulation beteiligt sein.

Die Spekulation großen Stils spielt bei der deutschen Reichsbahn wie bei den Eisenbahnen überhaupt eine untergeordnete Rolle. Es ergibt sich das aus der Natur des Eisenbahngeschäfts. Eigentlich kommt sie nur bei Massenbeschaffungen wie z. B. der Betriebskohle zur Geltung, wo es natürlich äußerst wichtig ist, ob gleich gekauft oder ob mit dem Kauf noch gewartet wird, weil ein Sinken des Preises in Betracht zu ziehen ist. Daß hier Leute das Wort haben müssen, die mit der Kohle enge Fühlung haben, ist selbstverständlich. Sonst tritt bei den Bahnen eine Spekulation in großem Maßstab nur noch beim Baue neuer Strecken in Erscheinung, indem der zu erwartende Verkehr geschätzt und bei einem günstigen Ergebnis zum Bau geschritten wird. Freilich war bei den früheren Staatsbahnen gerade hier das spekulative Moment zuweilen ausgeschaltet, indem solche Bahnen vielfach im Interesse des öffentlichen Wohls gebaut wurden, eine Rentabilität sonach nicht Vorbedingung war. Künftig ist es anders, die Reichsbahngesellschaft braucht Bau und Betrieb von unrentablen Bahnen nicht mehr auf ihre Rechnung zu nehmen (§ 10 des Reichsbahngesetzes). Im kleinen ergibt sich für den Spekulationsgeist natürlich ein reiches Be-

tätigungsfeld. Der rechtzeitige Ankauf später wichtig werdender Grundstücke, die Einlegung von Sonderzügen in der Erwartung, daß sie sich gut bezahlt machen, und vieles andere gehört hierher.

3. Der Werbegeist. Ein weiterer Zug des kaufmännischen Geistes ist es, daß der Kaufmann nicht nur fatalistisch zusieht, wie sich die Lage gestaltet, um bei sich bietender Gelegenheit sein Glück zu versuchen, sondern daß er ständig bestrebt ist, Einfluß auf die Lage zu üben, damit sie sich für seine Zwecke günstig gestalte. Für dieses Einflußüben, das immer eine Attacke auf menschliche Seelen und zwar das Gefügigmachen anderer Menschen für seine, des Kaufmanns Zwecke bedeutet, ist der Ausdruck Werbegeist wohl der beste. Das Betätigungsfeld für diesen Geist ist ein vierfaches. In den Umständen macht sich nicht selten eine Herrschaft fremder Mächte bemerkbar, ohne deren Einverständnis die erwünschte Konjunktur nicht eintreten kann. Sache des Werbegeistes ist es, solche Mächte günstig zu stimmen, bei ihnen ein Gewährenlassen durchzusetzen. Hierher gehört z. B. die Jagd nach Konzessionen, die sich bald reeller, bald unreeller Mittel bedient, je nach der Skrupellosigkeit des Jägers. Auch im Eisenbahnwesen spielt die Konzession eine Rolle. Jede Privateisenbahn muß heute konzessioniert sein. Aus der Vergangenheit sei hier an die großzügige Politik erinnert, mit der die englischen Bahngesellschaften das Parlament für ihre Konzessionen zu gewinnen verstanden. Die Umstände sind ferner oft so, daß ihre Möglichkeiten erst ausgenutzt oder nur weiter ausgenutzt werden können, wenn sich bestimmte Hilfsquellen für das Vorhaben erschließen lassen, mag die Unterstützung daraus eine entgeltliche oder eine unentgeltliche sein. Hierher gehört das Streben nach Subventionen, wie es in der Schiffahrt vielfach vorkommt. Hierher gehören ferner die Bemühungen, für die Gründung oder die Erhaltung des Geschäfts die nötigen Geldgeber zu finden. Das dritte Betätigungsfeld für den Werbegeist ist die Sorge für die nötige Kundschaft. Die Gewinnung der Kundschaft geschieht durch Reklame, durch Zeigen der Ware und durch Hinweis auf wohlfeile Preise. Zur Erhaltung der Kundschaft ist die Art der Bedienung von ausschlaggebender Bedeutung. Wer schlecht bedient wird, kommt nicht wieder. Hier muß der Werbegeist zunächst die Ware für sich sprechen lassen. Doch kommt es nicht allein auf diese sächliche Bedienung an. Auch die persönliche ist von großer Bedeutung. Wieviel Wert in großen Häusern gerade auf eine tadellose persönliche Bedienung gelegt wird, ersehen wir aus der interessanten Arbeitsordnung des Hauses Marshall Field & Co. in Chicago (abgedruckt bei Seyffert, der Mensch als Betriebsfaktor, Stuttgart 1922). In einer mehr oder minder mißlichen Lage ist endlich der Geschäftsinhaber, der kein gutes Personal hat. Daher wird der Werbegeist des richtigen Kaufmanns auch darauf bedacht sein, mit Geld und guten Worten sich ein gutes Personal zu sichern und in diesem Personal den rechten Firmengeist zu erwecken. Auch hier ist die Arbeitsordnung von Marshall Field & Co. ein treffliches Beispiel.

Bei der deutschen Reichsbahn gibt es für den Werbegeist unendlich viel Probleme. Ein Gefügigmachen des Staats kommt zwar nicht in Frage; denn das Reich selber ist es ja, das die Reichsbahngesellschaft errichtet hat und ihr auch zweifellos weiterhin die Wege ebnen wird, wenn sie die ihr gemachte Auflage, auch die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren, erfüllt. Subventionen kommen für die Reichsbahn hoffentlich nie mehr in Frage. Ob und in welchem Umfang einmal die Notwendigkeit an sie herantreten wird, sich an den Geldmarkt zu wenden, kann vorderhand nicht übersehen werden.

Die Kundschaft hat die Reichsbahn als Geschenk mit in die Wiege bekommen; denn sie hat das Beförderungsmonopol; wer von Berlin nach München reisen oder sein Gut verfrachten will, muß sie benutzen. Eine Reklame kommt im Personendienst nur soweit in Betracht, als es gilt, Reisende zu gewinnen, die sonst die Reichsbahn nicht benutzen würden. Das Vorführen verlockender Reiseziele in Wort und Bild, wie es die schweizerischen Bundesbahnen mit Erfolg betreiben, ist das gegebene Mittel. Das Lichtbild muß jedoch ausscheiden, weil es die Landschaft ohne Stimmung wiedergibt und deshalb nicht so wirksam ist wie die farbige Zeichnung, die auch das Wesentliche ganz anders hervorheben kann. Daneben hat die Reichsbahn in der Erstellung billiger Tarife ein Mittel, durch das sie einen Verkehr an sich ziehen kann, der sonst überhaupt nicht oder nicht in dem Maße aufkommen würde. Zu Hilfe kommt ihr dabei die Bestimmung, daß sie stets die Interessen der deutschen Volkswirtschaft wahrnehmen muß, was im allgemeinen einen Druck, die Tarife möglichst niedrig zu halten, bedeutet. Daß der Bogen hier nicht überspannt wird, dafür muß der Geist der Wirtschaftlichkeit sorgen, der durch die auf der Reichsbahn liegenden Lasten noch einen besonderen Antrieb erhält.

Die Forderung einer guten Bedienung der Kundschaft bedeutet für die Reichsbahn: Gute Lage der Züge, schnelle Abfertigung, schnelle, bequeme und sichere Beförderung. Der Kürze halber mag hier nur ein Punkt hervorgehoben werden. Im allgemeinen wird der Reisende mit einer großen Geste empfangen (komfortable, zweckentsprechende Empfangsgebäude); aber die rollende Behausung, in die er dann gerät, bedarf zum Teil noch der Verbesserung. Gemeint ist insbesondere der D-Zugwagen 3. Klasse der preußischen Bauart. Es fehlt ihm an Licht und Luft, und die Abteile sind schmaler als die der 2. Klasse, obgleich sie mehr Reisende aufnehmen müssen. Die Reichsbahn würde sich die Anerkennung und den Dank weitester Volkskreise sichern, wenn sie gerade bei diesem Wagentyp einmal einen „Schlager“ herausbrächte. Verbreiterung der Abteile! Erhebliche Vergrößerung der Fenster (nach Art der schweizerischen und badischen Wagen)! Übergang zum Großraumsystem durch Verminderung der Zahl der Zwischenwände! Aber Beibehaltung des für die Ruhe der Reisenden nötigen abgeschlossenen Seitenganges! Im übrigen sei auf die beachtenswerten Ausführungen eines Architekten zu der Wagenfrage hingewiesen (Röttcher, in der Verkehrstechn. Woche Nr. 27/1924). Zu wünschen übrig läßt in manchen Gegenden des Reichs auch die persönliche Bedienung. Hilfsbereitschaft und konziliante Umgangsform sind dem Schaffnerpersonal noch vielfach fremd. Die Direktion Erfurt hat kürzlich im Amtsblatt dem Personal gehörig ins Gewissen reden müssen (A. Bl. Nr. 33/1924). Hier bleibt noch manches zu tun. Die Frage, ob mit dem Vorbereitungsdienst des Personals eine Unterweisung in den Umgangsformen zu verbinden sei, soll hier nur aufgeworfen werden.

In der Gewinnung und Erhaltung eines guten Personals ist die Reichsbahnverwaltung nicht überall auf dem richtigen Wege. Der Grundsatz „Freie Bahn dem Tüchtigen“ steht, besonders was die unteren Beamtenklassen betrifft, fast völlig auf dem Papier. Der erstklassigen Bürokräfte sind mit der Zeit immer weniger geworden, nachdem ein schablonenhafter Beamtenabbau viele tüchtige ältere Kräfte, nur weil sie über 60 Jahr alt waren, entfernt hat. Wenn nicht bald für den Zustrom erstklassiger Kräfte gesorgt wird, dürften, besonders im nichttechnischen Dienst, große Schwierigkeiten entstehen. Die Bezahlung der geistigen, besonders der qualifizierten geistigen Arbeit, läßt vielfach noch zu wünschen übrig. Hier müßten je eher, je besser neue Wege eingeschlagen werden; sonst wird das Gegenteil von dem erreicht, was jeder Kaufmann anstreben muß: die kräftige Ausprägung des sog. Firmengeistes gerade bei der geistigen Elite des Personals. Es ist überhaupt eine fast neue Aufgabe für die Verwaltung, in möglichst weiten Kreisen ihres Personals diesen Firmengeist zu erwecken, d. h. den Geist, der seinem Träger sagt: „Auch auf deinen Schultern ruht das Unternehmen; du bist mit ausersehen, daran mitzuarbeiten; zeige dich dieses Vertrauens würdig; tue alles, was dem Ganzen nützt, vermeide alles, was ihm schadet!“ Zur Erweckung dieses Gefühls gehört neben der richtigen Wertschätzung der zu leistenden Arbeit vor

allem eine Arbeitsordnung, die vom Mensch zum Menschen spricht und den Paragraphenton tunlichst vermeidet. Auch in der Beziehung gibt die Ordnung des Hauses Marshall Field manchen Anhalt. Die verschiedenen „Dienstanweisungen" der Reichsbahn bedürften jedenfalls einer Durchsicht.

Eine sich wiederholende typische Lage, die dem wirtschaftlichen Geist recht unbequem ist, so daß schon immer der Werbegeist zur möglichsten Verhütung dieser Lage angesetzt wurde, sei hier noch erwähnt: Es sind die Verkehrswellen, die zu gewissen Zeiten, vor allem aber im Herbst, von den Eisenbahnen eine verstärkte Leistung verlangen. Um den unwirtschaftlichen Aufwand, der mit solchem Ruck verbunden ist, möglichst niedrig zu halten, versuchen die Eisenbahnen immer wieder, den Verkehr, der zeitlicher Verlegung fähig ist, auf die verkehrsschwache Zeit abzudrängen. So wird z. B. jedes Jahr auf die Kundschaft gedrückt, die Kohle in der stillen Sommerzeit zu beziehen. Mitunter versucht man es auch mit stärkeren Mitteln, indem man für verkehrsschwache Zeiten Saisontarife mit geringeren Sätzen zur Verfügung stellt. Der Saisontarif für Düngesalze, der von 1922—1923 galt, und beim Bezug im Mai, Juni, Juli die Fracht um 30 % ermäßigte, ist ein Beispiel hierfür.

4. Der wirtschaftliche Geist. Viele Menschen haben diesen Geist, der Kaufmann muß ihn immer haben. Der wirtschaftliche Geist greift immer erst ein, wenn man gefunden hat, daß ein Etwas, das nicht ohne Opfer zu erlangen ist, begehrenswert sei. Dies begehrenswerte Etwas sei als Nutzen (des Opfers) bezeichnet. Dabei kann das Opfer als Einsatz gedacht sein (Fall der Spekulation) oder als gewöhnliches Opfer, wie in den tausenden von Fällen, wo Gewißheit besteht, daß das Opfer seinen Nutzen bringt. Beispiele: Ich habe Lust, nach der Schweiz zu reisen, oder das Werk braucht eine neue Drehbank, wobei das Opfer in beiden Fällen ein Geldopfer ist. Besteht das Opfer in Geld, so nennt man es auch Kosten. Der wirtschaftliche Geist erhebt und beantwortet nun immer folgende Fragen: 1. Ist der Nutzen überhaupt ein Opfer wert? 2. Welches Opfer ist er höchstens wert? 3. Wie wird der Nutzen möglichst groß im Verhältnis zum Opfer? Die erste Frage wird verneint, wenn die Mittel, die das Opfer fordert, für wichtigere Zwecke zurückbehalten werden müssen (Beispiel: Es ist nur noch Geld für eine Drehbank oder eine Hobelbank da, diese wird aber noch dringender gebraucht). Die zweite Frage setzt die Bejahung der ersten voraus. Die Antwort auf die Frage setzt einen Wert in die Welt, der stets eine Maximal- oder Minimalgröße ist (Ich sage mir als Käufer: Mehr als 1000 ℳ darf das Grundstück nicht kosten, oder als Verkäufer: Unter 900 ℳ gebe ich das Grundstück nicht ab). Die dritte Frage behandelt nur noch die Methode. Der wirtschaftliche Geist kann dabei an den Werbegeist appellieren (Beispiel: Ich werde mich aufs Feilschen legen) oder, wenn der Nutzen nicht hereingebracht, sondern hervorgebracht werden soll, an den Geist der Technik (Beispiel: Wir werden versuchen, den Sonderzug mit einer Maschine zu fahren).

Das Wirken des wirtschaftlichen Geistes ist also ein Überlegen, und dieses kommt, wenn die Wertbejahung erfolgt, in dem überlegten, dem wirtschaftlichen Handeln zum Ausdruck. Wirtschaftliche Betriebsführung bedeutet daher Führung des Betriebes in wirtschaftlichem Geiste. Es ist für die Reichsbahn von der größten Bedeutung, daß jeder Beamte, der an der Betriebsführung Teil hat, von diesem Geist durchdrungen ist. Dagegen bietet die ausführende Arbeit diesem Geist keinen Raum mehr; denn die Fragen, ob der Nutzen überhaupt ein Opfer wert und welches er wert sei, werden spätestens von dem untersten Organ der Betriebsführung (z. B. Werkmeister) entschieden. Bei der ausführenden Arbeit tritt an die Stelle des wirtschaftlichen Geistes der Geist der Sparsamkeit. Es ist das der Geist, dem lediglich die dritte Frage zu schaffen macht: Wie wird der Nutzen möglichst groß im Verhältnis zum Opfer? Dieser Geist wirkt sich im Sparen aus. So können Lokführer und Lokheizer, wenn sie geschickt und guten Willens sind, tüchtig Kohle sparen während der Fahrt; aber für wirtschaftliches Handeln bietet ihre Tätigkeit keinen Raum. Wir sehen hier an einem Beispiel, wo die Grenze zwischen Wirtschaft und Technik ist, aber auch, welche Brücke beide verbindet: Es ist das Sparen, das sowohl zum wirtschaftlichen wie zum technischen Handeln gehört. Der Geist der Sparsamkeit ist der Wirtschaft wie der Technik zu eigen.

Man nennt den wirtschaftlichen Geist mitunter wirtschaftliche Ader, und nicht mit Unrecht; denn wirtschaftlicher Geist ist etwas Angeborenes, das aber da sein muß. In bezug auf dieses Dasein hat der Techniker vor dem Juristen nichts voraus. Der Techniker baut gern; denn das ist sein Beruf. Gerade darin aber liegt eine gewisse Gefahr, und viele werden mir darin beipflichten, daß, speziell auf dem ehemals preußischen Netz, im Bau mitunter des Guten zuviel getan worden ist. Dafür sind andere Dinge (Ausrüstung der Werkstätten!) vernachlässigt worden. In Zukunft werden wir gezwungen sein, mehr als je Erfolgswirtschaft zu treiben, und der wirtschaftliche Geist wird demgemäß noch stärker herhalten müssen. Das wird ohne ein vernünftiges Prämien- und Tantièmensystem auf die Dauer nicht gehen. Vor allem aber bedarf die Ausbildung des Technikers wie des Juristen insofern einer Änderung, als sie sich künftig mehr im Geschäftsleben und weniger in Hoheitsverwaltungen umtun müßten. Dagegen brauchen wir den eigentlichen Kaufmann garnicht oder nur in sehr wenigen Stellen. Andererseits darf die Erfolgswirtschaft nicht zu dem Grundsatz verleiten: Herausholen, was herauszuholen ist! Dies darf wohl die allgemeine Richtungstendenz sein. Daneben aber gilt es, auch die berechtigten Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren!

5. Der Organisationsgeist. Je größere Ausmaße ein Geschäft annimmt, je mehr Beschaffung, Produktion und Absatz an Umfang gewinnen, desto größer wird die Menge der in diesen Ablauf verstrickten Personen und Sachen. Es kommt dann bald der Zeitpunkt, wo der Organisationsgeist einsetzen muß. Organisation im weitesten Sinne ist die Eingliederung von Personen und Sachen, die zu einem Vorhaben gebraucht werden, in ein System der Verwendung, das die zweckentsprechende Durchführung des Vorhabens gewährleisten soll. Organisation ist also einmal Tätigkeit (Beispiel: die Organisation ist in vollem Gange), und so erscheint sie auch im Worte Organisationsgeist. Daneben bedeutet Organisation das aufgestellte Verwendungssystem (Beispiel: die Organisation ist gut, ist wirksam). Bei allen Betrieben, mögen es Verwaltungsbetriebe, Geschäftsbetriebe, Fabrikbetriebe oder sonstwelche sein, ist die Organisation als Tätigkeit ein Teil dieses Betriebs im weitesten Sinne. Organisation, Betriebsführung und Betriebsablauf (so möchte ich den „geführten" Teil des Betriebes bezeichnen) bilden das Dreigestirn jedes Betriebes. Geradeso wie Betriebsführung und Betriebsablauf niemals zum Stillstand kommen, so bleibt auch die Organisation, die Arbeit an der Organisation als System, in ewigem Fluß. Wohl bilden sich über kurz oder lang sog. Grundzahlen der Organisation, die dann bleiben, bis sich die Zeit erfüllet hat; aber darüber hinaus ist die Organisation in einem fort bis in die kleinsten Winkel des Betriebes tätig.

Jede Organisation ist nur mittelbar auf das Gesamtziel, unmittelbar auf Ziele gerichtet, die im Dienste des Gesamtziels stehen. Solche Ziele sind z. B., um auf die Eisenbahn zu kommen, Schnelligkeit der Abfertigung, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung, Sicherheit des Betriebes, Gesunderhaltung des Personals, Gerechtigkeit im Besoldungssystem, Leistungsfähigkeit der Statistik, Klarheit und Zweckmäßigkeit der

Buchführung. Was die letztere betrifft, so ist man vielfach geneigt, im Fehlen der sog. kaufmännischen Buchführung einen Mangel an kaufmännischem Geist zu erblicken. Mit Unrecht; denn die kaufmännische Buchführung gehört nur zu den kaufmännischen Grundsätzen. Die Kameralbuchhaltung kann unter Umständen zweckmäßiger sein, und der kaufmännische Geist hat dann diese zu wählen. Nun steht wohl fest, daß für die Reichsbahn die alte Kameralbuchhaltung nicht mehr genügt; aber ein Übergang zur rein kaufmännischen Buchführung kommt wohl nicht in Frage, weil diese für die Reichsbahn unwirtschaftlich und nicht zweckentsprechend wäre. Vermutlich wird es auf ein gemischtes System hinauskommen, das die Vorzüge der kaufmännischen Buchführung mit der Kameralbuchhaltung vereinigt (Fischer, Reichsbahn und kaufmännische Buchführung, Berlin 1924). Hier wie auf jedem anderen Teilgebiet der Organisation muß mit dem Organisationsgeist immer der wirtschaftliche Geist zusammengehen!

Für den Organisationsgeist der führenden Köpfe in der deutschen Reichsbahn wird die schwierigste, aber auch lohnendste Aufgabe, die Neugestaltung der inneren Organisation der Reichsbahn sein. Die preußische Organisation von 1895 war auf die damalige Zeit zugeschnitten. Heute finden wir sie stark durchlöchert. Nur wenige, die in jahrelanger Praxis als Direktionsdezernenten die Dinge mit angesehen haben, werden leugnen, daß das riesenhafte Anwachsen des Betriebs im weitesten Sinne gerade bei den Direktionen erhebliche Mißstände herbeigeführt hat. Diese zeigen sich: 1. in dem Verhältnis der Direktionen zu den Ämtern, 2. im Schoß der Direktionen selbst.

Die preußische Ämterorganisation ist noch immer vortrefflich. Aber bei den meisten Direktionen hat sich im Laufe der Jahre den Ämtern gegenüber ein gewisses Gängelungsstreben entwickelt, das wiederholt zu Beschwerden der Ämter geführt hat. Dieses Streben hat seinen Grund nicht allein in einer Bevormundungssucht, wie sie sich bei vorgesetzten Behörden des öfteren zeigt. Darum werden alle Maßnahmen, die mit einer schärferen Fassung der Kompetenzen das Übel heilen möchten, nur die äußere Seite der Erscheinung abstellen. Der Hauptgrund ist das F e h l e n d e s r e c h t e n g e i s t i g e n K o n t a k t e s zwischen Direktion und Ämtern. Die teilweise recht große Entfernung des Direktionssitzes von den Ämtern war in der Beziehung schon immer eine Gefahr. Je intensiver nun der Geschäftsbetrieb bei der Eisenbahn wurde, desto mehr wurde diese Gefahr zu einen wirklichen Schaden, indem der Verkehr zwischen Direktion und Amt immer mehr auf den Schriftweg gedrängt wurde. Der einheitliche Geist zweier Stellen, die, den Schwerpunkt der Betriebsführung bei sich vereinigend, auf einen solchen Geist besonders angewiesen sind, ging damit mehr und mehr verloren, es häuften sich die Fälle, wo Direktion und Ämter gegenseitig nicht im Bilde waren, jene im äußeren, diese im inneren Bilde. Und so ist es wohl noch heute bei allen Direktionen, die nicht von ihren Ämtern eng umschlossen sind (in Berlin z. B. soll das Zusammenarbeiten ein gutes sein).

Was die Direktionen selbst betrifft, so haben sie sich im Laufe der Jahre zu Riesenbehörden entwickelt, in denen es der leitenden Spitze, dem Reichsbahndirektor, immer schwerer wird, den Überblick zu behalten, zumal er durch ein höchst anfechtbares Abteilungssystem immer mehr mediatisiert wird. Die Gefahr, daß er, der „Direktor", der leitende Kopf, der Geber neuer Ideen, kurz das belebende Element, die Verkörperung des Unternehmungsgeistes sein soll, allmählich zu einem Repräsentativorgan herabgedrückt wird, ist in bedrohliche Nähe gerückt.

Bei dieser ganzen Entwicklung hat der kaufmännische Geist nicht Pate gestanden. Es ist nunmehr an der Zeit, daß der kaufmännische Organisationsgeist sich daranmacht, auf Mittel und Wege zu sinnen, wie der geistige Kontakt zweier Stellen, die mehr als alle anderen in e i n e m Geiste arbeiten müssen, wieder hergestellt und dauernd gesichert wird. Ich sehe als einziges Mittel eine Verkleinerung der meisten Direktionsbezirke (etwa um ein Drittel), die Füllung der Lücken durch neue Bezirke und die allgemeine Einbeziehung der Ämter in den Direktionsverband. Es würden dann lauter d e z e n t r a l i s i e r t e R e i c h s b a h n d i r e k t i o n e n entstehen, bei denen die Ämter die Zweigstellen sind. Die Direktionen würden damit wieder beweglich und schlagfertig werden. Monatliche Zusammenkünfte der Amtsvorstände am Sitz der Hauptstelle mit anregender und erfolgreicher Diskussion in dem kleiner gewordenen Kreise würden die bisherigen halbjährlichen Monstreversammlungen mit ihrer Diskussionsrednerei ablösen! Gelegentliche Austausche zwischen den Prokuristen der Hauptstelle und den Zweigstellen würden belebend wirken auf Kenntnisse und praktischen Blick! Mit der Vermehrung der Direktionen würde die Schaffung neuer Zwischenstellen nach oben zu ein zwingendes Gebot. Wir kämen so zur d e z e n t r a l i s i e r t e n G e n e r a l d i r e k t i o n. Sie bestände aus einer Hauptstelle mit dem Chefdirektor der deutschen Reichsbahn als Leiter und aus Zweigstellen (Generaldirektionen) mit, dem Chefdirektor unterstellten, Reichsbahngeneraldirektoren. Die mannigfachen Gründe, die auch sonst für die Errichtung solcher Generaldirektionen sprechen, sind zu bekannt, als daß sie wiederholt zu werden brauchten (s. ntl. Quaatz, die Reichseisenbahnen, S. 45 ff.). Vor allem aber würde der berechtigte Wunsch, die einzelnen Bezirke der Reichsbahn zur Erzielung möglichst großer wirtschaftlicher Erfolge in eine Art Wettbewerb treten zu lassen, nur in sehr beschränktem Umfang sich erfüllen lassen, wenn die jetzigen Direktionsbezirke dazu herhalten müßten. Dazu sind sie viel zu klein. Das kann nur der Generaldirektionsbezirk leisten, und auch dieser nur, wenn er, was sich allerdings von selbst verstünde, zugleich Bezirk für Lokomotivausgleich und Wärmewirtschaft würde. Es ist daher sicher kein Zufall, daß sich in den verflossenen Kämpfen um die beste Reichsbahnverfassung gerade die Geschäftswelt für die Bildung großer Bezirke auszusprechen pflegte.

Die künftigen Generaldirektionen hätten an die Brennpunkte des deutschen Geschäfts- und Wirtschaftslebens zu kommen (z. B. L e i p z i g für das mitteldeutsche, M a n n h e i m für das südwestdeutsche Gebiet), während die Bezirksgestaltung bei den Direktionen wie bei den Generaldirektionen in erster Linie den Erfordernissen des b e t r i e b l i c h e n B e f ö r d e r u n g s d i e n s t e s Rechnung zu tragen hätte (Beispiel: die Linie Belzig-Güsten-Kassel-Gießen als südliche Verkehrsader des Generalbezirks Hannover, die Linie Bebra-Frankfurt-Karlsruhe-Basel als Hauptverkehrsader des Generalbezirks Mannheim, eine z. T. noch auszubauende Linie Wittenberge-Neustrelitz-Stettin-Ruhnow als große nördliche Querverbindung des Generalbezirks Berlin). Allgemein würden dann auf die Generaldirektion 5 bis 6 Direktionen entfallen (Beispiel: G.-D. Leipzig mit den Direktionen Halle, Cottbus, Dresden, Zwickau, Erfurt, wobei Dresden seine Fühler bis Jüterbog und Zossen auszustrecken hätte, während Halle im Norden bis an die hannoversche Querverbindung Belzig-Sangerhausen herankommen und im Süden ganz Leipzig erhalten sowie bis Naumburg und Gera vorstoßen müßte; anderes Beispiel: G.-D. Berlin mit den Direktionen Altona, Schwerin, Berlin, Stettin und, nach Übernahme und Ausbau von Wittenberge-Ruhnow, einer fünften Direktion in Neustrelitz).

Schon diese wenigen Beispiele zeigen, daß die neue Organisation mit großen Umstellungen verknüpft ist. An eine baldige Einführung ist deshalb nicht zu denken (Oeser, Entwicklungsfragen der Reichsbahn, in Nr. 15/1924 der Verkehrstechn. Woche). Aber es dürfte sich empfehlen, die jetzige Zeit, wo die Bautätigkeit der Reichsbahn vielleicht auf Jahre so gut wie stillgelegt sein wird, nicht ungenützt verstreichen zu lassen und, ehe diese Tätigkeit im großen wieder einsetzt, die vielen Fragen gründlich zu untersuchen, die die angeregte Organisation auf allen Gebieten des Geschäftsbetriebes und nicht zum wenigsten des Baubetriebes aufgibt. Eine Studienkommission, deren Glieder je ihr Fachgebiet zu bearbeiten hätten und von

ihren sonstigen Dienstgeschäften möglichst befreit werden müßten (Heinrich, in Nr. 23/1920 der Ztg. d. V. d. E. V.) müßte damit betraut werden. Vielleicht ergibt dann diese Untersuchung, daß die Dreigliederung — Dienststellen, dezentralisierte Direktionen, dezentralisierte Generaldirektion — das Richtige ist, wofern in die Direktionen der Schwerpunkt der Betriebsführung, in die Generaldirektion der Schwerpunkt der Organisation verlegt wird und auf diese Weise der Riesenbetrieb, den die deutsche Reichsbahn darstellt, auch in der Stellenorganisation die dreieinige Natur eines jeden Betriebs nicht verleugnet: die Synthese aus Organisation, Betriebsführung und Betriebsablauf.

Die Notwendigkeit der Vereinheitlichung und Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens im internationalen Güterverkehr.

Von Eisenbahnoberinspektor **Sieber**, Saarbrücken.

Die Wiederaufnahme des internationalen Güterverkehrs nach Beendigung des Weltkrieges stellte den Abfertigungsdienst der Eisenbahnen vor schwere Aufgaben. Die direkten Gütertarife und die Leitungsvereinbarungen waren aufgehoben, die staatlichen und die Eisenbahngebietsgrenzen verschoben und die Geldwährung der meisten Länder unsicher und mehr oder weniger großen Schwankungen unterworfen. Die Wiedereinführung direkter Tarife war unter den gegebenen Verhältnissen nahezu unmöglich. Wo solche tatsächlich geschaffen wurden, hatten sie meistens nur eine kurze Geltungsdauer und waren auch während dieser kurzen Zeit fortwährenden Änderungen infolge Anpassung an die Währungsverhältnisse unterworfen. In der Hauptsache verblieb es aber bei der Berechnung der Frachten bis zu und ab den Grenzpunkten nach den Binnensätzen der einzelnen Länder oder Bahnen. Um bei dieser Frachtberechnungsweise die Grenzstationen, von denen ein großer Teil früher Binnenstationen mit kleinen Verkehrsanlagen waren, nicht mit Umbehandlungsarbeiten zu belasten, ist die direkte Kartierung ohne direkte Frachtberechnung geschaffen worden. Soweit an einer solchen Kartierungsstrecke auch Durchgangsbahnen beteiligt waren, wurde die Berechnung der Durchgangsfrachten den Grenzeingangs- oder Ausgangsstationen der betreffenden Durchgangsbahnen übertragen, im übrigen teilten sich die Versand- und Empfangsstationen, jede für ihren Streckenabschnitt in die Berechnung der Frachten. Das Verfahren der Kartierung über ein oder mehrere Durchgangsländer hinaus wurde nur in einzelnen Verkehren eingeführt, in den übrigen Drei- und Mehr-Länderverkehren wurde das Umbehandlungsverfahren angewendet. Da die Übernahme fremder Währungen bei vielen Bahnen auf Schwierigkeiten stieß, wurde in zahlreichen Verkehren der Frankaturzwang bis zur Grenze des Versandlandes oder einer weiter gelegenen Landesgrenze eingeführt, so daß ein Teil der Frachten und Gebühren vom Absender, der andere vom Empfänger zu zahlen war. Darüber hinaus bedienten sich aber die Verfrachter vielfach selbst des Mittels der Teilfrankatur, um die Mehrkosten an Frachten usw. zu vermeiden, die durch die Anwendung von Kurszuschlägen durch die Eisenbahnen notwendigerweise entstehen mußten. In vielen Verkehren wurde — ebenfalls aus Gründen der Währungsschwierigkeiten — das Nachnahmeverbot eingeführt, auch waren zahlreiche andere Abweichungen von den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens notwendig. Die Verschiedenartigkeit der Regelung der einzelnen Verkehre bedingte die Herausgabe besonderer Dienstanweisungen für die Abfertigung und Rechnungslegung für jeden Verkehr.

Unter solchen Umständen gestalteten sich die Verhältnisse im Abfertigungsdienst immer schwieriger und verwickelter. Die Zahl der Dienstanweisungen vermehrte sich von Monat zu Monat. Zu den verschiedenen Dienstanweisungen für die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs kamen noch solche für besondere Transporte, Wiederaufbausendungen von Kohlen, Steinen, Holz usw. sowie für Sendungen in geschlossenen Zügen. Dazu trat noch der Umstand, daß der Kreis der in die direkten Verkehre einbezogenen Stationen gegenüber dem Vorkriegszustand erheblich erweitert, in manchen Verkehren sogar alle Stationen aufgenommen werden mußten. Jedenfalls mußten sämtliche Stationen mit den Tarifvorschriften und den Dienstanweisungen ausgerüstet werden, auch dann, wenn sie zur direkten Kartierung nicht zugelassen waren. Früher dagegen waren nur die wichtigeren Stationen in die Auslandsverkehre einbezogen, die übrigen Stationen fertigten ihre Sendungen nach dem Ausland auf diese größeren Stationen im Binnenverkehr ab. Heute ist dieses Verfahren nicht mehr möglich, da die Fracht bis zur Grenze berechnet werden muß und die Grenzstationen selbst für die Vornahme der Umbehandlung aus den oben angegebenen Gründen nicht geeignet sind. Der Mangel an erfahrenem Abfertigungspersonal gegenüber den so gesteigerten Anforderungen an den Abfertigungsdienst tat ein übriges, daß die Unregelmäßigkeiten in diesem Dienstzweig einen immer größeren Umfang annahmen, und sich in einer erschreckenden Zahl von Frachtreklamationen auswirkten, ganz zu schweigen von den Verlusten, die die Eisenbahnen selbst erlitten.

Daß die Rückkehr zu den Vorkriegsverhältnissen — also zu direkten Tarifen — in absehbarer Zeit möglich sein wird, erscheint mehr als fraglich, da der Aufbau aller erforderlichen Tarife eine immerhin erhebliche Zeit beansprucht, ganz abgesehen davon, daß die Währungen der verschiedenen Länder immer noch nicht eine solche Festigkeit erlangt haben, daß Tarifsätze mit Aussicht auf eine längere Gültigkeitsdauer geschaffen werden können. (Die Erstellung sämtlicher Tarife in einer einheitlichen Währung wäre an sich eine Lösung, sie hätte wohl aber zur Voraussetzung, daß diese Einheitswährung auch bei den Binnentarifen angewendet würde.) Andererseits ist es aber dringend notwendig, wieder zu geregelten Verhältnissen im Abfertigungsdienst zu gelangen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind nach Ansicht des Verfassers zwei Maßnahmen erforderlich, und zwar:

1. Die Vereinheitlichung des Abfertigungsverfahrens und
2. die Vereinfachung desselben unter Anpassung an die gegenwärtigen Verhältnisse.

Der Mangel, der bei der Schaffung der verschiedenen Dienstanweisungen sowohl wie in der Handhabung des Abfertigungsdienstes am meisten hervortrat, war das Fehlen einer gemeinsamen Abfertigungsvorschrift für den gesamten internationalen Güterverkehr. Während die reglementarischen Bestimmungen, die Kundmachungen und Tarifvorschriften sich auf das Internationale Übereinkommen aufbauen, ist für den Abfertigungsdienst im internationalen Verkehr keine Grundlage vorhanden als die „Einheitlichen Bestimmungen betr. Frankaturberechnungen und Nachnahmen im internationalen Eisenbahnverkehr, vom 1. Mai 1913.“ Die Bestimmungen dieses Übereinkommens, das im allgemeinen an die äußeren Dienststellen nicht ausgegeben wurde, sind in den verschiedenen Dienstanweisungen in mehr oder weniger veränderter Form wiederholt, alle übrigen Bestimmungen der Dienstanweisung stützen sich zum Teil auf das „Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, zum Teil auf innere Vorschriften der einzelnen am Verkehr beteiligten Länder, zum Teil auf die früher geübte Praxis unter Anpassung an die neuen Verhältnisse. Die Dienstanweisungen weichen infolgedessen nicht nur sächlich, sondern viel mehr noch in der Fassung wesentlich voneinander ab. Die Dienstanweisungen sind ferner zuviel überladen mit Vor-

schriften von allgemeiner Bedeutung für sämtliche Verkehre, z. B. mit Vorschriften wegen der Prüfung der Richtigkeit und Vollzähligkeit der Begleitpapiere, über Berechnung der Fracht und der Deckenmiete, Eintragung der Frachtsätze und Umrechnungskurse in die Frachtbriefe usw., über Behandlung der Frankaturen und der Frankaturrechnungen, Vornahme der Umrechnung und Zurückwandlung von Beträgen in die ursprüngliche Währung, Ausfertigung der Frachtkarten und Führung des Rechnungswerks. Die Aufnahme dieser allgemeinen und grundlegenden Bestimmungen in jede einzelne Dienstanweisung erschwert das Zurechtfinden hinsichtlich der Besonderheiten jedes einzelnen Verkehrs. Andererseits fehlen in den Dienstanweisungen Angaben über die in dem betreffenden Verkehr erforderlichen Zollpapiere.

Die Schaffung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Verkehr mit allen Bahnen, auf die das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, nach dem Muster des „Übereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" wäre daher dringendes Bedürfnis. Für den gedachten Zweck wären jedoch die Bestimmungen über die Behandlung des Gutes von der Auflieferung bis zur Auslieferung desselben an den Empfänger von denjenigen zu trennen, die die Abfertigung der Frachtpapiere selbst angehen. Die Abfertigungsvorschriften würden etwa folgende Einteilung erhalten:

Eingangsbestimmungen: Bedeutung des Internationalen Übereinkommens und der Ausführungsbestimmungen hierzu sowie der „Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees".

I. Teil: Vorschriften über die Behandlung der Güter von der Auflieferung bis zur Auslieferung an den Empfänger.

II. Teil: Vorschriften über die Behandlung der Frachtpapiere.

III. Teil: Bestimmungen über das Verfahren bei nachträglichen Anweisungen des Absenders, Ablieferungshindernissen, Beförderungshindernissen, Verschleppungen unrichtiger Inhaltsangaben usw.

Der II. Teil, von dem hier gesprochen werden soll, wäre etwa folgendermaßen einzuteilen:

1. Bestimmungen über die Ausfertigung des Frachtbriefs hinsichtlich der Bezeichnung der Empfangsstation, Angabe der Wegevorschrift und der Zollvorschrift, Angabe der dem Frachtbrief beigefügten Anlagen, Eintragung sonstiger zulässiger Erklärungen, Achtung auf richtige Ausfüllung sämtlicher Spalten des Frachtbriefs hinsichtlich Inhalt, Nummer, Eigentumsmerkmal und Ladegewicht der verwendeten Wagen, Durchstreichung der nicht ausgefüllten Geldspalten, richtige Angabe der Frankaturvorschriften.
2. Eintragung der Frachten, der Deckenmiete usw., der Frachtberechnungsstrecke, der Umbehandlungsstation, der Tarifklasse, des Frachtsatzes und des Umrechnungskurses in den Frachtbrief.
3. Ausfertigung der Frankaturrechnung (Hinweis auf Ziff. 9).
4. Ausfertigung der Nachnahmebegleitscheine.
5. Ausfertigung der Frachtkarten, Eintragung der Leitungs- und Ladevorschriften, Nachprüfung der Gebühren.
6. Behandlung der Frachtpapiere unterwegs, Eintragung der Unterwegskosten, Aufdrücken der Übergangsstempel in die Frachtpapiere.
7. Behandlung auf der Empfangsstation, Nachprüfung der Gebühren, der Einhaltung des vorgeschriebenen Wegs, Prüfung auf die Verrechnung der Nachnahme, der richtigen Durchführung des Frankaturvermerks, Nachprüfung der Gebühren durch einen zweiten Beamten.
8. Verfahren bei der Umrechnung.
9. Behandlung der Frankaturrechnungen.

Mit der Ausgabe solcher gemeinsamer Abfertigungsvorschriften würde eine ganze Reihe von Bestimmungen in den Dienstanweisungen für die einzelnen Verkehre in Wegfall kommen, der Inhalt der letzteren würde sich alsdann lediglich auf diejenigen Vorschriften zu beschränken haben, die sich aus der Eigenart des betr. Verkehrs hinsichtlich der tarifarischen Regelung und der Abfertigung ergeben. Der Vorteil einer in dieser Form erstellten Dienstanweisung für die schnelle Unterrichtung des Abfertigungsbeamten braucht nicht besonders betont zu werden.

Außer dieser Vereinheitlichung der Vorschriften für den Abfertigungsdienst müssen auch Wege gefunden werden zur Vereinfachung desselben. Ein besonders dankbares Gebiet hierfür ist die Behandlung der Frankatursendungen. Die Bestimmungen über die Behandlung von Frankatursendungen sind, wie bereits erwähnt, teilweise enthalten in einem der 5 Einheitlichen Übereinkommen des Internationalen Transportkomitees. Diese Bestimmungen, die die Behandlung der Frankaturrechnungen betreffen, entstammen einer Zeit, in welcher die Beigabe solcher Frankaturrechnungen zu den Seltenheiten im Abfertigungsdienst gehörte. Die Zahl der Frankierungen war vor dem Kriege an sich nicht sehr häufig, aber auch im Falle einer Frankierung war die Beigabe von Frankaturrechnungen in den selteneren Fällen erforderlich, da eben die bestehenden direkten Tarife die sofortige Berechnung der Fracht bis zur Zielstation ermöglichten, Frankaturrechnungen also nur im Falle der Frankierung von Zollkosten notwendig waren. Heute dagegen ist die Frankierung in der verschiedensten Form nahezu die Regel teils infolge der bestehenden Tarifvorschriften, zum großen Teil aber auch deswegen, weil die Verfrachter selbst die teilweise Frankierung wählten zur Ersparung der von der Eisenbahn erhobenen Kurszuschläge für die Umrechnung fremder Währungen. Die Verrechnung der Frankaturfrachten muß heute in fast allen Fällen mittels Frankaturrechnung erfolgen. Nach den Bestimmungen des genannten Übereinkommens sind nun die Frankaturbeträge, die mittels Frankaturrechnung vom Absender erhoben werden müssen, für die Verrechnung sowohl auf der Unterwegsals auch auf der Bestimmungsstation wie Überweisungsbeträge zu behandeln. Durch dieses Verfahren wird die Empfangsbahn (bzw. die Bahn, der die Umbehandlungsstation angehört) mit Beträgen und deren Verrechnung belastet, mit welchen sie an sich nichts zu tun hat. Hierzu ein Beispiel:

Eine Sendung wird von Saarbrücken nach Wien aufgegeben über den Weg Homburg-Passau; die Frankaturvorschrift im Frachtbrief lautet: Franco Fracht und Zoll bis Passau. Die Sendung ist von Saarbrücken bis Wien direkt zu kartieren.

Die saarländische und die deutsche Fracht wird in Frankatur verrechnet und sofort vom Absender erhoben, zur Berechnung der unterwegs entstehenden, unter den Frankaturvermerk fallenden Zollkosten (saarländische Zollkosten in Homburg, deutsche Zollkosten in Bruchmühlbach und Passau) wird eine Frankaturrechnung beigefügt. Die saarländische Grenzausgangsstation berechnet die Zollkosten in der Frankenwährung, rechnet sie um in Mark, trägt sie in die Frankaturrechnung und in die Frachtkarte ein und verrechnet sie für den Verkehr mit Österreich. In Bruchmühlbach und Passau wiederholt sich der gleiche Verrechnungsvorgang mit dem Unterschied, daß eine Umrechnung nicht vorzunehmen ist. Die Empfangsstation Wien stellt diese Kosten in der Frachtkarte mit den eigentlichen Überweisungsbeträgen zu einer Summe zusammen und verrechnet den Gesamtbetrag als Überweisung. Wegen der auf der Frankaturrechnung nachgewiesenen, also der frankierten Beträge, entlastet sie sich wieder durch Rückrechnung auf die Versandstation. Kontrollmäßig werden also sowohl die Zollkosten der Saarbahnen als auch diejenigen der Deutschen Reichsbahn von den Österreichischen Bundesbahnen angefordert durch Übersendung ihrer Unterwegskostenrechnungen an die letztgenannte Bahn, diese wiederum fordert den zurückgerechneten Betrag bei den Saarbahnen an. Beide Belastungen, diejenigen der Saarbahnen und der Deutschen Reichsbahn an die Österreichischen Bundesbahnen und diejenigen der Österreichischen Bundesbahnen

an die Saarbahnen, werden vollständig getrennt behandelt und von zwei verschiedenen Kontrollen rechnerisch festgestellt und abgerechnet.

Um die mit einem solchen Verfahren verbundenen vielfachen Verrechnungen und Kontrollarbeiten einzuschränken, sind bei den Saarbahnen zwei Vereinfachungen eingeführt folgender Art:

1. Das erste Verfahren besteht darin, daß die Zollkosten der Saarbahnen, wenn sie vom Absender bezahlt werden und die Sendung vom Saargebiet ausgeht, nicht mehr mittels Frankaturrechnungen, sondern mittels sogenannter Belastungskarten erhoben werden. Die Belastungskarte ist in der Größe eines Viertelbogens erstellt und hat folgenden Vordruck:

Ausgefertigt in ....

Belastungskarte Nr. ....

der Zoll-/Güter-Abfertigung ....

Zu V. B. Nr.* / Frachtkarte Nr.* .... vom ....

nach ....

der Sendung: Absender ....

Zeichen und Nr. ....

Inhalt ....

Gewicht .... kg

* Nichtzutreffendes durchstreichen.

Von der Grenzzollstation des Saargebiets an die Versandstation zurücksenden.

Zollstelle		
Datum .... 192..	fr.	cts.
Zoll		
Stat. Geb.		
Permis etc.		
Einf.-Ausf.-Geb. .		
Stempel. ---- Bleie.		
Sonst. Barauslag. .		
Provision		
Abfertigungsgeb.		
Vorführen		
....		
....		
....		
Sa.		

Nr. 3742 I/2176 I. Belastungskarte. (S. 11. 22. 30000 St.)

Auf der Rückseite der Belastungskarte ist die Adresse der Versandstation angegeben. Die Belastungskarte wird wie die Frankaturrechnung von der Versandstation ausgestellt, die sämtliche Spalten auf der Vorder- und Rückseite bis auf die Zollkostenbeträge auszufüllen hat. Die Belastungskarte wird in ein Verzeichnis nach folgendem Muster eingetragen:

Der Vorteil dieses Verfahrens dürfte sofort in die Augen fallen: Der Verrechnungsdienst an den Zollstellen ist vereinfacht, da die Zollkosten nur in der Belastungskarte einzutragen und die Verrechnung ausschließlich im Binnenverkehr vorzunehmen ist. Die Verkehrskontrolle erspart die Übersendung der Unterwegskostenrechnung an die fremden Bahnen und die Abrechnung mit den letzteren, die Empfangsstation endlich sowie die Kontrolle der Empfangsbahn sind von jeder Verrechnung für diese Beträge befreit.

2. Das zweite Verfahren zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes besteht darin, daß die Frankaturrechnungen zu Sendungen von anderen Stationen auf den saarländischen Bestimmungsstationen überhaupt nicht mehr kassenmäßig behandelt werden. Der auf der Frankaturrechnung nachgewiesene Betrag wird auf der Frachtkarte und in der Empfangsrechnung einfach abgesetzt. In letzterer ist hierfür eine besondere Spalte aufgenommen sowie eine weitere Spalte für die Eintragung des verbleibenden Restbetrags, der vom Empfänger einzuziehen ist. Die Rückrechnung der Frankaturnote erfolgt nach dem bisherigen Verfahren, der Rückrechnungsbetrag wird jedoch in der Versandrechnung nicht mehr in der Spalte „Nachnahme", sondern in einer neu gebildeten Spalte mit der Überschrift „Mit Frankaturrechnung zurückgerechnete Beträge", ausgeschieden nach Beträgen aus dem alten und aus dem laufenden Monat, nachgewiesen. Die in den neu gebildeten Spalten der Empfangs- und der Versandrechnung nachgewiesenen Rückrechnungsbeträge stellen für die Station weder Belastungs- noch Entlastungsposten dar. Die Endsummen der zurückgerechneten Beträge der verschiedenen Verkehre werden nach Abschluß des Rechnungsmaterials in ein Verzeichnis eingetragen und je eine Abschrift dieses Verzeichnisses mit dem Rechnungsmaterial für den Versand und Empfang an die Verkehrskontrolle übersandt, welche die Übereinstimmung der Endsummen des Empfangs und Versands feststellt. Neben der Vereinfachung hat das Verfahren den Vorteil, daß es die rechtzeitige Rücksendung der Frankaturnoten gewährleistet; denn die beiden Geldspalten in der Empfangs- und in der Versandrechnung müssen durch die Dienststellen regelmäßig gegeneinander abgestimmt werden.

Beide Verfahren konnten bei den Saarbahnen ohne weiteres eingeführt werden, da es einer Mitwirkung anderer Bahnen zur Durchführung nicht bedurfte. Ein weiterer Ausbau derselben wäre nur möglich auf dem Wege der Vereinbarungen mit den

Güter-/Eilgut-Abfertigung .... Monat .... 192....

Verzeichnis

der mit Belastungskarten von saarländischen Zollstellen aufgerechneten Beträge.

Zollstelle ....

Der Belastungskarte		Der Sendung						Tag der Verrechnung der Belastungskarte	Belastung		Zusammenstellung der Einzelbelastungen zwecks Bildung der Tagessummen				Tagessumme	
Tag	Nr.	Absender	Zeich. und Nr.	Inhalt	Gewicht	Bestimmungsstation	Versandbuch Nr.		fr.	cts.	Tag	Lfde. Nr.	Einzelbetrag fr.	cts.	fr.	cts.

Die saarländische Grenzausgangsstation entnimmt die Belastungskarte, trägt die Zollgebühren ein, verrechnet dieselben als Unterwegskosten des Binnenverkehrs und sendet die Belastungskarte ohne Förmlichkeit an die Versandstation zurück. Eine weitere Verrechnung (in der Frachtkarte usw.) findet nicht statt. Die Versandstation trägt nach Rückkunft der Belastungskarte die Zollkostensumme in dem genannten Verzeichnis nach und erhebt den Betrag vom Absender unter Auslieferung der Belastungskarte an den letzteren. Das Verzeichnis wird nach Rückkunft aller Belastungskarten abgeschlossen und das Schlußergebnis wird bei der Empfangsrechnung für den Binnenverkehr zugesetzt.

anderen Bahnen. In diesem Falle könnte das Belastungskartenverfahren auch angewendet werden für Zollkosten anderer Bahnen in der Weise, daß die Belastungskarte durch Aufnahme weiterer Zollkostenspalten erweitert würde. In dem oben angeführten Beispiel könnte eine Belastungskarte ausgefertigt werden, die die Zollbeträge der drei genannten Zollstellen enthielte. In diesem Falle würde die Belastungskarte unter Passau eingetragen werden, die Zollstelle Homburg würde ihre Kosten wie bisher im Binnenverkehr, die Stationen Bruchmühlbach und Passau ihre Kosten als Unterwegskosten des Verkehrs Reichsbahn-Saarbahnen nachweisen. Die Unterwegskostenrechnungen müßten jedoch getrennt geführt werden für Beträge, die mittels

Belastungskarten und für solche, die nach dem alten Verfahren aufgerechnet werden. Das Bedenken, daß die Belastungskarte kein durch die Internationalen Vereinbarungen zugelassenes Verrechnungspapier ist, ließe sich bei gutem Willen wohl aus der Welt schaffen.

Bei dem Belastungskartenverfahren entfällt die Eintragung der Zollkostenbeträge in die Frachtkarte. Für den Kontrolldienst bedeutet dies jedoch keine Neuerung, da die Anforderung der Unterwegskosten schon bisher lediglich auf Grund der Unterwegskostenrechnungen erfolgte, die Aufnahme der Beträge in die Frachtkarte aber schon bisher keine unbedingte Gewähr für die Einhebung bot, zumal die Eintragungen meistens durch Stempelüberdrücke u. dergl. unleserlich sind. Das vorgeschlagene Verfahren dagegen bietet eine viel größere Sicherheit, daß die Zollbeträge zur Erhebung kommen, da die Versandstation auf Grund ihrer Einträge in das Belastungskartenverzeichnis den Wiedereingang der Zollbelastungskarten überwachen muß.

Das vorstehend beschriebene Verfahren könnte, wenn es im internationalen Verkehr eingeführt würde, ebenfalls noch erweitert werden in der Weise, daß die zurückgerechneten Beträge nicht mehr in die Versandrechnung, sondern in einfache Rückrechnungsverzeichnisse aufgenommen würden. Dadurch würde das Abstimmen der zurückgerechneten Beträge mit dem Empfangsmaterial wesentlich erleichtert, abgesehen von der dabei erzielten Papierersparnis. Das Verfahren würde sich ferner auch sinngemäß anwenden lassen bei der Vornahme der Umbehandlung und zwar sowohl der Frankatur- als auch der Überweisungssendungen in der Weise, daß die Umbehandlungsstation die Frachtbeträge, mit denen sie im Empfang belastet ist, in ihrer Empfangsrechnung als weitergerechneten Betrag in einer besonderen Spalte absetzt und bei der Weiterabfertigung statt in Nachnahme ebenfalls wieder in einer besonderen Spalte nachweist. Damit würde die kassenmäßige Verrechnung auch der umbehandelten Beträge wegfallen.

Außer diesen Vereinfachungen wäre weiter erstrebenswert die Einführung eines einheitlichen Frachtkartenmusters für den internationalen Verkehr, und zwar je eines für den Verkehr mit Nachbarbahnen und eines für den Verkehr über ein oder mehrere Durchgangsländer. Der Vorteil eines solchen einheitlichen Musters würde sich vor allem auf den Übergangsbahnhöfen und Zollstellen geltend machen, da das Aufsuchen der Spalten zum Aufdrücken der Übergangsstempel und zur Verrechnung der Unterwegsgebühren, wie es bei den gegenwärtigen verschiedenerlei Frachtkartenmustern vielfach erforderlich ist, in Wegfall käme.

Die beiden vereinfachten Verfahren: 1. für die Verrechnung der Unterwegskosten der eigenen Bahn im Falle der Frankierung, 2. die Aufhebung der kassenmäßigen Verrechnung der eingegangenen und wieder zurückzurechnenden Frankaturrechnungen sind bei den Saarbahnen, wie oben erwähnt, bereits eingeführt. Das erste Verfahren hat sich seit zwei Jahren sowohl im Abfertigungs- als auch im Kontrolldienst bewährt, für das zweite Verfahren bleiben die kontrollmäßigen Erfahrungen noch abzuwarten, da dasselbe erst seit kurzer Zeit in Anwendung ist. Die übrigen Vorschläge sind lediglich Gedanken zur Vereinfachung, die einer Prüfung bedürfen. Keinesfalls kann jedoch bestritten werden, daß die Vereinheitlichung des Abfertigungsverfahrens, das bisher stiefmüterlich behandelt war, der einzige Weg ist, um wieder zu geordneten Verhältnissen im Abfertigungsdienst zu gelangen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Kraftwagens.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in allen anderen Ländern kommt die Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung des Kraftwagens im Verkehrs- und Wirtschaftsleben nicht zur Ruhe. Vor allem wird die Frage erörtert, welche Aussichten dem Kraftwagen für die Zukunft zuzusprechen sind. Man hat die Beziehungen des Kraftwagens zu den anderen Beförderungsmitteln auf dem Schienenstrange, auf dem Wasserwege und auf den Landstraßen untersucht und geprüft, man hat dargelegt, welche natürlichen Grenzen dem Kraftwagen wie jedem Transportmittel gesetzt sind. Es gibt Leute, die in dem Kraftwagen das Verkehrsmittel der Zukunft erblicken, während andere ihm ein weit weniger günstiges Zukunftsbild stellen. Kurz, eine vollständige Klärung und einheitliche Stellungnahme über die wirtschaftliche Bedeutung des Kraftwagens ist noch nicht erreicht.

Andererseits steht fest, daß man mit allen Mitteln dem Problem näher kommen will. So hat sich neuerdings unter der Leitung hervorragender Fachleute eine Studiengesellschaft gebildet, die eine der wichtigsten Fragen des Kraftfahrwesens — vielleicht die Kernfrage — der Lösung zuführen soll, nämlich die Frage, in welcher Weise das Straßennetz dem Kraftfahrwesen angepaßt werden kann. Von der größten Wichtigkeit ist ferner, daß die Deutsche Reichsbahn, die umfassendste Verkehrsanstalt, dem Kraftwagen freundlich gegenübersteht und ihm Vertrauen entgegenbringt. Bekanntlich hat sie sich unlängst mit der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.", in der die öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands vereinigt sind, vertraglich verbunden in der Absicht, den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugliedern und einander anzupassen. Das Organ dieses Gemeinschaftsverhältnisses ist die Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr in Berlin, Potsdamer Fernbahnhof.

Es sei der Geschäftsstelle erlaubt, im folgenden auszugsweise den Aufsatz „Die Zukunft des Kraftwagens im Transportwesen" bekannt zu geben, den kürzlich ein Amerikaner, der Major Elihu Church, Ingenieur für Transportwesen in der Zeitschrift Shipper und Carrier im August 1924 veröffentlicht hat. Sie glaubt der Sache am besten zu dienen, wenn sie zunächst den Teil dieses Aufsatzes veröffentlicht, der sich mit der Zukunft und Entwicklungsmöglichkeit des Kraftwagens befaßt. Es ist keine Frage, daß auch für die deutschen Verhältnisse manches in dem Aufsatz beachtlich ist und manches daraus gelernt werden kann.

Das Problem. Die Einzelfragen des Problems lassen sich kurz in einigen wenigen Hauptgruppen zusammenfassen. Der Dienst, der geleistet werden muß (Personen und Fracht); die Art der Organisationen, die sich entwickeln werden, um ihn zu betreiben; die Art der Fahrzeuge, die benutzt werden; die Wege, über die der Verkehr geleitet wird, und die Methoden, die ausgearbeitet werden müssen, um den Betrieb zu regeln.

Privatwagenverkehr. Der Personenverkehr und seine Entwicklung ist schon erwähnt worden. Man kann das Anwachsen in der Anzahl der Kraftwagenbesitzer ausrechnen. Das Ergebnis ist überraschend genug. Man kann auch den jährlichen Zuwachs unserer Bevölkerung berechnen. Aber das ist noch nicht alles. Es werden nicht nur mehr Einwohner da sein, nicht nur wird der Prozentsatz der Kraftwagenbesitzer steigen, sondern es wird auch jeder seinen eigenen Wagen in steigendem Maße benutzen. Die wachsende Beliebtheit der Überlandfahrten, der zunehmende regelmäßige tägliche Verkehr zwischen den Städten und ihren Vororten, die Beliebtheit des Kraftwagens für Geschäft und Erholung — das alles wird die jährlich zurückgelegte Meilenzahl für jeden Wagen erhöhen. Die Gesamtsumme ist überwältigend. Was allein die Entwicklung hemmen kann und schon gehemmt hat, ist die Gefährlichkeit und die Verzögerungen auf überfüllten Straßen und den Städten und auf dem Lande, und ungenügender Abstellraum in großen Städten. Wenn die Kraftwagenfabrikanten nur einsehen würden, wieviele Millionen Dollars ihnen schon durch diese Verhältnisse entgangen sind und ständig entgehen!

Omnibusverkehr. Der Kraftomnibus als Bestandteil des Personenverkehrs, sowohl im Stadt- als auch im Vorstadtverkehr, steckt noch in den Kinderschuhen. Der Dienst muß zuverlässig und erstklassig sein. Dazu gehören Geld, Geist, Organisation, erstklassige, großzügige Ausrüstung und die gleiche hochwertige Art der Verwaltung, wie man sie bei den ersten Straßenbahnsystemen hatte. Der unzuverlässige „Gelegenheitsomnibus" (jitney) gehört nicht hierher.

Frachtverkehr. Bei Benutzung von Kraftwagen für den Frachtverkehr innerhalb von Städten ist mit so vielen Verzögerungen und Schwierigkeiten zu rechnen, daß es sich oft nicht lohnt, kostspielige Einrichtungen unter ungünstigen Umständen zu benutzen. Das erklärt auch den ausgedehnten Gebrauch von Fuhrwerken auf überfüllten Straßen.

Das einzige, was über den Transport auf weite Strecken durch Lastkraftwagen vorausgesagt werden kann, ist, daß er unbedingt mit überraschender Schnelligkeit zunehmen muß. Die Art und die Zusammensetzung des Verkehrs wird von dem Landesteil abhängen, in dem er betrieben wird, denn Weittransport von schweren Lasten im strengen Sinne wird immer den Bahnen vorbehalten bleiben. Man kann unmöglich den zukünftigen Umfang dieses Verkehrs voraussagen, denn sehr viel hängt von den Einrichtungen und der Bedienung ab, die für den Betrieb gestellt werden. Beides kommt, soviel ist sicher. Eines ohne das andere ist zwecklos.

In Zukunft wird, wie schon jetzt, ein großer Teil des „Weittransportgeschäftes" von privater Seite besorgt werden. Wahrscheinlich wird eine neue Entwicklung eintreten, nämlich die Bildung von Gesellschaften, die über die modernsten Einrichtungen verfügen, und die sich regelrecht als Beförderungsunternehmen organisieren werden. Sie werden Verkehrsabteilungen haben, die sich um Aufträge bemühen. Sie werden ihre Sendungen zusammenlegen, damit volle Ladungen herauskommen, und sie werden ihr Möglichstes tun, um die beiden Richtungen des Verkehrs im Gleichgewicht zu halten. Regelmäßige Betriebsfahrpläne werden aufgestellt und Frachtsätze bekanntgegeben werden, und man wird volle Verantwortlichkeit für sichere Ablieferung übernehmen. Solche Betriebe werden das künftige Geschäft handhaben.

Jetzt sind es oft Leute aus dem Chauffeur- und Mechanikerberuf, die Lastkraftwagen besitzen und betreiben. Sie haben keine Geschäftserfahrung und kein geschäftliches Ansehen. Wenn sie etwas gespart haben, so kaufen sie einen Lastkraftwagen, gebraucht oder auf Abzahlung. Sie wissen nichts von ordentlicher Buchführung und schreiben selten etwas für Abnützung ab. Wenn der Wagen verbraucht ist, sind sie pleite und kehren zu ihrer früheren Beschäftigung zurück. Solange sie aber im Geschäft sind, richten sie viel Unheil an, weil sie in ihrer Unwissenheit oft Preise verlangen, die die Betriebskosten nicht decken. Auf diese Weise bringen sie Verwirrung in das Geschäft. Gewöhnlich sind sie unverantwortlich und unzuverlässig.

Das System der Frachtbeförderung ist so wichtig, daß es von eigens zu diesem Zwecke gebildeten Gesellschaften betrieben werden sollte, welche die Fracht auf Lastkraftwagen genau so über die Landstraßen befördern wie die Eisenbahnen ihre Fracht in Waggons auf den Schienen. Diese Gesellschaften werden jede Einzelheit der Kosten, die für unnützen Betriebsbedarf eingesetzt werden müssen, ausgewertet in Dollars und Cents genau kennen bis herunter zu dem Betrage, der für Diebstahl und Schäden zurückzustellen ist. Früher oder später wird dieses ganze Geschäft unter die Aufsicht von staatlichen Bahnkommissionen oder der Interstate Commerce Commission, und zwar sowohl in bezug auf die Preise als auch den Dienst selbst kommen.

Die Arten der Fahrzeuge. Änderungen hinsichtlich des „Typs" der Personenkraftwagen brauchen nicht in Betracht gezogen zu werden. Die Breite der Personenomnibusse und Lastkraftwagen wird vermutlich genau festgelegt werden und wird viel geringer sein, als man es gegenwärtig oft sieht. Der Grund hierfür ist einfach. Um die Verkehrssicherheit zu wahren, muß zwischen Fahrzeugen, die in entgegengesetzter Richtung einander passieren, ein gewisser Abstand sein. Bei starkem Verkehr ist es aber nicht möglich, durch gelegentliches Ausweichen jemand vorbei zu lassen. Der Abstand, der durch die beiden Verkehrsströme aufrecht erhalten werden muß, ist genau festgelegt. Jeder Fuß, um den ein Omnibus oder Lastkraftwagen breiter ist, bedeutet, daß die Landstraßen in ihrer ganzen Länge zwei Fuß breiter sein müssen; Landstraßenbauten kosten aber viel Geld.

In der nächsten Zukunft wird ein großer Teil des Verkehrs auf lange Strecken wahrscheinlich durch Zugmaschinen und Anhänger aufrecht erhalten werden. Die Anhänger werden durch den Chauffeur auf der Zugmaschine vermittels Luftbremse bedient, genau wie ein Eisenbahngüterzug zurzeit durch den Zugführer auf der Lokomotive vermittels Luftbremse bedient wird. Wenn dies erreicht ist, so wird man finden, daß der Steigerungsgrad auf der Landstraße, welcher die Anzahl der Anhänger festlegt, ebenso wichtig ist, wie der Steigerungsgrad auf der Eisenbahn, der die Anzahl der Güterwagen festlegt, welche die Lokomotive ziehen kann.

Die Straßen. Die ganze Zukunft des Kraftwagentransports hängt von den Straßen ab, jedoch in anderer Beziehung als die meisten Leute annehmen. Durch das Anwachsen der Zahl der Wagen und Lastkraftwagen sind viele Landstraßen überfüllt. Dies ist oft unerträglich wegen der Verzögerungen sowohl, als auch wegen der Gefährlichkeit. Das augenblickliche Tempo der Verkehrszunahme verschlimmert die Lage von Tag zu Tag. Was kann man dazu tun? Kann die Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen erhöht werden? Ist es möglich, mit den vorhandenen Einrichtungen einem gesteigerten Verkehr zu genügen.

Die Sache ist zu wichtig, als daß man sie aufs Geratewohl behandeln dürfte. Es ist nicht ein Problem einzelner Gemeinden, obwohl es oft so behandelt wird. Es handelt sich darum, ein angemessenes, für Ausweichen eingerichtetes Straßenbett zu liefern und Beamte zu stellen, die den Verkehr regeln, der genau so wichtig ist, wie der durch die Eisenbahn betriebene. Die Bahnen ordnen die verschiedenen Zweige ihrer Tätigkeit in ein System ein und holen sich die besten Köpfe heran, die ihnen ihre Probleme lösen helfen. Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Landstraßen müssen in der gleichen Weise behandelt werden.

Hier kann nur kurz auf die Sache eingegangen werden. In vielen Fällen werden für den Fracht- und den Personenverkehr gesonderte Straßen angelegt werden müssen. Oft sind zwei verschiedene Arten von Straßen dringend nötig; eine ganz dauerhafte mit geringen Steigungen für die Lastwagen und eine leichter gebaute, billigere für die Personenwagen. Vielleicht können auch die leichteren, schnelleren Lastwagen die Personenstraße benutzen, wenn eine größere Schnelligkeit zugelassen wird.

Wir kommen auf Lastkraftwagen-Hauptstraßen zu, genau wie wir Hauptbahnlinien haben. Sie werden von sachverständigen Ingenieuren angelegt werden und den Verkehrsbedürfnissen und topographischen Verhältnissen Rechnung tragen. Die für den Bahnbau geltenden Grundsätze werden auch auf diese neuen Verhältnisse angewendet werden. Der Umfang des sicherzustellenden Verkehrs, die vorwiegenden Steigungen, Entfernungen, Kurven sowie Benutzung und Verfall werden alle in wissenschaftlicher Weise berechnet werden.

Diese Hauptstraßen werden den Durchgangsverkehr um die unterwegs berührten Städte herumführen, anstatt durch dieselben. Ringstraßen um wichtige Verkehrsknotenpunkte sind notwendig. Solche Verkehrsadern werden in die Städte, mit denen sie in Verbindung kommen, nicht auf dem Straßenniveau einmünden, sondern Viadukte oder „cuts" benutzen. Eine Straßenkreuzung auf einer sehr belebten Straße ist weit gefähr-

licher als irgendein Bahnübergang. (Über manche Straßen fahren jetzt in der Stunde über 2000 Fahrzeuge.) Ferner muß dort, wo der Verkehr einsetzt und mündet, der Grundsatz herrschen, ihn zu verteilen. Da darf keine Ansammlung, keine Verengung sein, die Verzögerungen oder Gefahren herbeiführen könnten. Ein System von Lastkraftwagen-Ringstraßen um die Städte wird diese Verteilung unterstützen.

Die Straßen werden für Tag- und Nachtbetrieb beleuchtet sein. Sie werden in kurzen Zwischenräumen mit Fernsprechern ausgestattet sein, damit jedes Fahrzeug im Bedarfsfalle um Hilfe rufen kann. Gerade wie bei den Bahnen muß Rettungsdienst unterhalten werden, der jederzeit bereit sein muß, auf der Straße zu helfen. Nur so kann der Verkehr ununterbrochen aufrechterhalten werden.

Der Verkehr auf den Landstraßen wird von zentralen Punkten aus überwacht werden. Lastwagen werden genau so über die Straßen geleitet werden wie die Züge. Eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs ist dann gesichert und Überfüllung an einzelnen Punkten wird vermieden. So kann eine unendlich größere Menge Fracht auf jeder Straße befördert werden, als es sonst möglich wäre. Die hohen Kosten für Straßen fordern dringend, daß diese bis zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit ausgenützt werden, ehe mehr Geld für weitere Bauten usw. verausgabt wird.

Durch diese Methoden kann Ordnung, Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehrs erreicht werden an Stelle von Verwirrung, Zeitverlust, Verzögerung und Gefährlichkeit, wie sie jetzt vorherrschen. Sie wurden während des letzten Krieges von allen Armeen angewandt, um ihren Kraftwagentransport aufrecht zu erhalten. Selbstverständlich werden Ueberlastung, zu schnelles Fahren und Fahrlässigkeit streng bestraft werden.

F i n a n z i e r u n g d e r S t r a ß e n. Als das Land noch jung war, konnte es nicht alle Straßen bauen, die es brauchte. Viele Landstraßen wurden von Privatgesellschaften gebaut und unterhalten. Sie boten damit eine Verkehrsmöglichkeit, die die Gemeinde selbst nicht schaffen konnte, und verlangten einen Wegzoll, so daß der Benutzer der Straße für eine Einrichtung bezahlte, die er sonst nicht gehabt hätte, und zwar im direkten Verhältnis zu dem Maße, in dem er die Landstraße benützte. Der Plan war gesund und zufriedenstellend. Eisenbahnen wurden nach demselben Grundsatze gebaut und betrieben.

Wie das Land sich entwickelte und gedieh, übernahm es selbst alle Straßen und gab sie frei. Sie werden nun mehr als Verbindung zwischen benachbarten Gemeinden benutzt als für geschäftsmäßig betriebene Weittransporte. Diese besorgten die Bahnen, und die Verfrachter bezahlten für die von der Bahn erstellten Einrichtungen genau so, wie sie früher den Wegzoll bezahlt hatten. Weder Bahn noch Zollstraßen hätten auf anderer Grundlage in Erscheinung treten können.

Die Beförderungsmethoden haben sich wieder geändert, und wir sehen uns einer neuen Lage gegenüber. Das Kraftfahrzeug ist da. Wenn seine Benutzung sich so, wie sie sollte, entwickeln soll, so muß es eigene Straßen haben, auf denen ein lebhafter Verkehr aufrecht erhalten werden kann. Ferner müssen Beamte da sein, um den Verkehr abzuwickeln. Hier stehen wir vor einer außergewöhnlichen Frage. Straßen werden von einer Gruppe von Leuten gebaut und bezahlt, denen es hauptsächlich auf die Wirtschaftlichkeit ankommt, und benutzt werden sie von einer anderen Gruppe von Leuten, von denen viele sie als einen wichtigen Faktor für ein im Privatbesitz befindliches, für persönlichen Gewinn arbeitendes Geschäft betrachten.

Auf der einen Seite haben wir einen Bezirk, dessen örtlichen Bedürfnissen durch leichtgebaute Straßen mit großen Steigungen Genüge getan wird. Auf der anderen Seite steht ein wachsendes Kraftwagengeschäft, das durch dasselbe Gebiet schwere Lasten auf dauerhaften Straßen mit geringen Steigungen führen möchte. Solche Straßen sind genau so kostspielig zu bauen wie eine Bahnstrecke. Wie lautet die Antwort? Ein altes Sprichwort sagt: „Wer die Musik bezahlt, sucht sich die Weise aus.“ Die Umkehrung ist genau so richtig. Das Geschäft, daß sich die Weise aussucht, d. h. das die Straßeneinrichtungen fordert, muß „die Musik bezahlen“ und für die Rechnung gutstehen. Wir kommen so auf das Prinzip des Wegzolls zurück.

Lastwagenverkehr erfordert bessere Straßen und besseren Straßendienst als die meisten Gemeinden umsonst liefern können. Der Benutzer der Wagen muß sich also sagen: „Wie sehr brauche ich diese Einrichtungen? Brauche ich sie so sehr, daß ich dafür bezahlen kann? Wenn ja, so will ich zahlen und sie mir verschaffen!“ Diese Haltung ist nicht nur ehrlich, sondern auch ein gutes Geschäft. Es wird dadurch viel Widerstand von Steuerzahlern gegen die sehr notwendige Straßenentwicklung wegfallen. Verzögerungen im Bau von Landstraßen hemmen die Automobilindustrie weit mehr, als die ein gerechtes Zollsystem es tun würde. Landstraßen für Lastkraftwagen, gebaut und betrieben wie oben beschrieben, würden ihren Benutzern Ersparnisse sichern, deren Gegenwert in Geld leicht ausgerechnet werden könnte. Nur ein Teil dieser bestimmt zu erzielenden Ersparnissen wird gebraucht, um die Einrichtungen und die Bedienung zu bezahlen, die sie ermöglichen.

Der Anteil der Ausgaben, der nach der Gepflogenheit des Landes aus Steuern bestritten würde, und der weitere Betrag, der, wenn nötig, von den Benutzern der Straße erhoben würde, sind wirtschaftliche Angelegenheiten, wie denn auch wirtschaftliche Erwägungen ausschlaggebend sein müssen. Es darf nicht mehr heißen: „Wieviel kann der Steuerzahler für Straßen aufwenden, die teurer sind als die örtlichen Bedürfnisse es erfordern, und deren Benutzung ihm zum großen Teile nur unmittelbar oder überhaupt nicht zugute kommt?“ sondern die Sache wird wie bei den Bahnen erwogen werden, und zwar so: „Ist die Lage die beste? Wird sie den größtmöglichen, einträglichen Verkehr bringen? Welcher Art wird der zukünftige Verkehr auf der neuen Straße sein? Zu welchen Straßenkosten berechtigt solcher Verkehr? Rechtfertigt die Ertragsfähigkeit der Straße, nach dem zu leistenden Dienst berechnet, und von den Nutznießern bezahlt, die Kosten?

Wenn es soweit gekommen ist, dann stehen wir auf festem Boden. Es ist Ingenieurarbeit, keine Raterei, Propaganda oder Politik. Man kann entscheiden, ob es sich lohnt, eine Steigung abzutragen oder eine Kurve aus der Welt zu schaffen, um durch solche Verbesserungen größere Lasten oder größere Schnelligkeit zu ermöglichen. Dann werden Ingenieure die entsprechenden Betriebskosten für Personen- und Lastwagen auf glatten und unebenen Straßen berechnen und werden wissen, was man für die Benutzung von guten Straßen verlangen und wieviel auf ihren Bau verwandt werden kann.

Der Lastkraftwagentransport wird sich noch über alle nur jetzt geahnten Grenzen hinaus entwickeln. Er wird auf das amerikanische Leben und Geschäft tiefgehenden Einfluß haben. Seine Entwicklung wird in unseren großen und kleinen Städten und Landstraßen tiefe Veränderungen bringen. Ob nun das alles schnell und befriedigend durch Geschäftsklugheit, Ingenieurkunst und vernünftiges Festhalten an wirtschaftlichen Grundsätzen zustande kommt, oder langsam, kostspielig und unbefriedigend, das hängt von dem Weitblick, der Fähigkeit und dem Charakter der Männer ab, die die Entwicklung leiten.

D r. T e u b n e r.

Die Neubaustrecke Hendon-Edgware der Londoner Untergrundbahn.

Am 18. August ist die 5 km lange Strecke Hendon-Edgware der Charing Cross; Euston und Hampstead Linie der Londoner Untergrundbahnen dem Betriebe übergeben worden. Damit ist ein Ziel erreicht, das schon seit 1895 verfolgt worden ist, zugleich ist damit aber die Ausdehnung des Londoner Schnellverkehrsnetzes nach Nordwesten für absehbare Zeit zu einem Abschluß gekommen. Schon vor dem Kriege reichte die Hampstead-Strecke bis Golders Green, wo sich ein neuer Stadtteil und strahlenförmig von der Haltestelle ausgehend, ein lebhafter Omnisbusverkehr entwickelt hat; dann wurde sie bis Hendon verlängert, wo ebenfalls die Bautätigkeit durch die neue Verkehrsmöglichkeit lebhaft gefördert wurde, und nunmehr ist das Schlußstück bis Edgware vollendet. Der Bau der ersten Verlängerungsstrecke Golders Green-Hendon wurde im Juni 1922 begonnen, und am 19. November 1923 konnte der Betrieb eröffnet werden. Mittlerweile war im November 1922 auch der Bau der zweiten Verlängerung bis Edgware in Angriff genommen worden, der nunmehr zur Betriebseröffnung geführt hat.

Mit Ausnahme eines Tunnels von etwa 1 km Länge liegt die Außenstrecke der Untergrundbahn über Tag. Sie durchörtert hinter Hendon zunächst einen Hügel, über den außer einer Straße auch die London, Midland und Schottische Eisenbahn führt, und verläuft dann in flachen Einschnitten und auf niedrigen Dämmen. Dabei waren zehn Brücken, teils über, teils unter der Bahn, zu erbauen; sieben davon haben eisernen Überbau, drei bestehen aus Ziegelgewölben. Der Grunderwerb läßt die Anlage eines dritten Gleises zu, wenn sich das Bedürfnis dafür herausstellen sollte, und die Brücken über der Bahn bei Colindale und Burnt Oak sind so weit gespannt, daß dieses dritte Gleis noch unter ihnen Platz findet. Die beiden genannten Brücken kreuzen die Neubaustrecke bei ihren beiden Haltestellen. Von diesen bildet Colindale den Zugang zum Flugplatz Hendon, während Burnt Oak der Ausgangspunkt für den Verkehr des ländlichen Gebiets von Süd-Edgware werden soll. Diese Haltestelle konnte nämlich im August noch nicht eröffnet werden, weil sie wegen eines Austandes der Bauarbeiter noch nicht hatte fertiggestellt werden können. Mittlerweile sind die Arbeiten beendet, und die Haltestelle dient nunmehr auch dem Verkehr. Auch in Colindale und Edgware waren die Bauarbeiten bei der Betriebseröffnung noch nicht abgeschlossen, doch ermöglicht ihr Stand die Benutzung der Anlagen.

Der erwähnte Tunnel besteht aus zwei Röhren von 3,57 m lichtem Durchmesser in der Regelbauart der Londoner Untergrundbahn. Der Bau hat mit Tag- und Nachtschichten neun Monate gedauert. Er wurde dadurch erschwert, daß zwischen dem Scheitel des Tunnels und der über ihm liegenden Eisenbahn nur etwa 1 m Zwischenraum ist. Die Eisenbahn wurde ohne Betriebsstörung durch eine Betonbrücke unterfangen, unter deren Schutz dann der Tunnel aufgefahren wurde. Er ist mit einem in Kreisabschnitten hergestellten Gußeisenfutter ausgekleidet. Weiterhin durchdringt die Strecke Hendon-Edgware den Damm der London und Nordostbahn in einem Ziegelgewölbe, während dessen Bau die Eisenbahn auf einem hölzernen Tragwerk über die Baustelle überführt wurde. Die Einschnitte mußten zum Teil mit Stützmauern aus Beton abgefangen werden; die flacheren Böschungen zeigen bereits Rasen und sollen noch mit Bäumen und Buschwerk bepflanzt werden.

Der Oberbau der Neubaustrecke besteht aus 42,5 kg/m schweren Doppelkopfschienen, die, mit Federkeilen befestigt, durch Vermittlung von Schienenstühlen auf mit Kreosot getränkten Schwellen ruhen. Diese bestehen im Tunnel aus Jarrah-Holz, sonst aus Kiefer. In Colindale liegt zwischen den Hauptgleisen ein Umkehrgleis; in Edgware kann der Gleiswechsel über ein Weichenkreuz vorgenommen werden. Zur Stromzu- und Abführung dienen eine dritte und eine vierte Schiene. Die stromzuführenden Kabel sind an Betonpfosten zu beiden Seiten der Strecke, im Tunnel an dessen Wänden und streckenweise an den Stützmauern aufgehängt.

Die Signale haben rein elektrischen Antrieb. Sie werden durch Gleisströme gesteuert. Sie stehen in der Regel auf „Frei" und werden durch den vorbeifahrenden Zug selbsttätig auf „Halt" gestellt; bei der Vorüberfahrt des Zuges am folgenden Signal geht das vorhergehende selbstätig auf „Frei". Die Signale sind Lichtsignale, zeigen also Tag und Nacht das gleiche Bild. Für das Umkehrgleis in Colindale ist eine Stellerei eingebaut, die aber, wenn das Umkehrgleis nicht benutzt wird, ausgeschaltet werden kann, so daß auch hier der Betrieb selbsttätig vor sich geht. Auch das Weichenkreuz in Edgware wird von einem Stellwerk aus von Hand bedient. Sonst sind alle Signaleinrichtungen selbsttätig. Die Weichen werden durch Wechselstrommotoren umgestellt. An allen Signalen sind Fernsprecher angebracht, deren sich der Führer eines zum Halten kommenden Zugs bedienen kann.

Bei der Ausstattung der Bahnhofsanlagen ist Wert auf ein geschmackvolles Äußere gelegt worden. Die Haltestelle Colindale hat eine Vorhalle mit dorischen Säulen. Burnt Oak, auf Betonpfähle gegründet, hat vorläufig nur einen kleinen Schalterraum, soll aber bei wachsendem Verkehr ausgebaut werden. Das Haltestellengebäude in Edgware besteht aus einem Mittelbau mit zwei vorgezogenen Seitenflügeln, so daß ein Vorhof von 30×20 m Größe entsteht. Das Dach wird von Säulen getragen, so daß auf einem Teil der Schauseite ein offener Gang entsteht. In dem einen Flügel sollen Läden untergebracht werden. Der Vorhof dient als Ausgangspunkt für eine Anzahl Omnibusstrecken, der offene Gang wird von den auf den Omnibus wartenden Fahrgästen als Unterstand benutzt. Da man annimmt, daß die Benutzer der Untergrundbahn zum Teil mit Fahrrädern ankommen und abfahren, ist ein Raum zum Einstellen von 100 Fahrrädern vorgesehen.

Die neuen Haltestellen haben Mittelbahnsteige von 107 m Länge. In Edgware sind die Bahnsteige und Gleise überdacht, damit diese Haltestelle in der Nacht als Wagenhalle dienen kann. Außerdem ist hier neben den Bahnsteiggleisen ein Wagenschuppen für 28 Wagen mit Untersuchungsgruben vorgesehen. Durch die Gelegenheit zum Abstellen von Wagen im Endpunkt der Strecke soll die Möglichkeit geschaffen werden, noch spät am Abend nach Edgware und schon wieder früh am Morgen von dort aus Züge verkehren zu lassen.

Neben der Haltestelle Burnt Oak liegt ein selbsttätiges Umformerwerk, das von der Haltestelle Golders Green aus gesteuert wird. Der Strom wird von dem Kraftwerk Lots Road am Ufer der Themse in Chelsea als hochgespannter Drehstrom von 10 500 Volt mit 33⅓ Wechseln geliefert und in Burnt Oak in Gleichstrom umgewandelt. Die Anlage ist die erste ihrer Art in England, insofern ihr Betrieb selbsttätig ist und sie Zwecken der Zugförderung dient; abgesehen davon ist sie aber auch das größte Umformerwerk in England.

Der Bau der Strecke Hendon-Edgware hat etwa 600 000 £ gekostet. Sie erschließt ein Gelände, dem es bisher an Schnellverbindungen mit dem Innern von London gefehlt hat. In Zukunft sollen bis Edgware die Züge in 8 und 10 Minuten Abstand verkehren; bis Colindale wird zwischen je zwei von ihnen ein weiterer Zug eingeschoben, so daß hier 4- und 5-Minutenverkehr sein wird. Man kann dann von Edgware in 35 Minuten Charing Cross, also den Mittelpunkt von London, erreichen.

Das Gegenstück zu der Strecke Hendon-Edgware ist die südliche Verlängerung der City und Südlondon-Untergrundbahn über ihren jetzigen Endpunkt Clapham hinaus bis Morden. Diese Neubaustrecke ist 8,5 km lang; sie kommt bis auf das letzte, etwa 800 m lange Stück in Tunnel zu liegen, erhebt sich aber dann an die Erdoberfläche. Die Bauarbeiten sind bereits seit einiger Zeit im Gang. Die Tunnel werden von sieben Stellen mit Tag- und Nachtschichten vorgetrieben. Man will von jeder Angriffstelle aus wöchentlich 30 m nach beiden Seiten vordringen, so daß der Tunnelbau etwa anderthalb Jahr in Anspruch nehmen wird. Man hofft, die Strecke Ende 1925 in Betrieb nehmen zu können. Da die City und Südlondon-Bahn, deren Weite neuerdings auf die der Charing Cross Euston Hampstead-Bahn gebracht ist, mit letzterer bei Camden Town unmittelbar verbunden worden ist, so wird der Londoner von Edgware bis Morden auf eine Entfernung von 40 km im durchgehenden Zug der Untergrundbahn vom Nordwesten durch die City unter der Themse durch nach dem Süden der Stadt fahren können. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland

— Die Übergabe der Regiebahnen an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist in der Nacht vom 15. zum 16. d. M. in allen Bezirken reibungslos erfolgt. Auch im Bezirk Trier gelangte die Strecke Trier-Hermeskeil, die bisher von den französischen Besatzungstruppen als Übungsstrecke in Anspruch genommen wurde, zur Übergabe. Es ist nunmehr möglich, nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn zu verfrachten und Fahrkarten zu lösen. Die Bezahlung der Fahrkarten und der Frachten erfolgt überall in deutscher Mark.

— Aufruf des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen des besetzten Gebiets. Mit dem 16. November werden die Regiebahnen in die deutsche Verwaltung zurückübernommen. Eine fast zweijährige, bewegte Zeit findet damit ihren Abschluß, die in der Geschichte der Rhein-Ruhrbahnen unvergeßlich bleiben wird. An diesem bedeutungsvollen Tage gedenke ich in erster Linie des Eisenbahnpersonals. Hinter ihm liegt eine schwere Zeit, die hoffentlich niemals wiederkehren wird. Ich gedenke besonders der Zehntausenden, die nach erzwungener langer Trennung von Haus und Hof in die Heimat zurückkehren, um die alte Tätigkeit wieder aufzunehmen. Ich gedenke ferner jener, von denen die Erfüllung der schweren Pflicht gefordert wurde, im fremden Dienst unter fremden Vorgesetzten tätig zu sein. Auch derer sei gedacht, die zu entlassen die Not der Verhältnisse zwang und die bislang trotz Bemühung keine Beschäftigung wieder fanden. Vor allem wenden sich meine Gedanken aber jenen zu, die lange Freiheitsstrafen erduldeten und von denen die letzten erst auf Grund des Londoner Amnestieabkommens die Freiheit wieder erlangten. Ihnen allen spreche ich für ihr opferfreudiges Verhalten meinen Dank und meine Anerkennung aus mit dem Wunsche, daß eine nahende bessere Zeit die Erinnerungen an ausgestandene Leiden bald zurückdrängen möge.

Die Wiedervereinigung des wertvollsten Teiles der deutschen Eisenbahnen mit der Reichsbahn ist vollzogen, ein friedliches Zusammenarbeiten mit den Kameraden des unbesetzten Gebiets ist wieder ermöglicht. Das ist für jeden deutschen Eisenbahner ein Anlaß zu großer Freude. Gleichwohl geziemt es sich nicht, ihr laut und öffentlich Ausdruck zu geben. Die Zeiten sind noch zu schwer für solche Kundgebungen. Darum ermahne ich alle eindringlich, jeden Übermut und alles Frohlocken zu vermeiden und es sich genug sein zu lassen an der inneren Genugtuung in dem Gedanken, daß die Bahnen wieder deutsch geworden sind und die Zeit der Trennung nun ein Ende hat.

Wenn auch die Reichsbahn inzwischen ihr äußeres Gewand änderte, im Verhältnis zu ihrem Personal bleibt sie die gleiche wie ehemals. Große und schwierige Aufgaben stehen uns bevor. Der Wiederaufbau der Bahnen erfordert äußerste Anstrengung. Ich rechne dabei auf die oft bewährte Arbeitsfreudigkeit und volle Hingabe des Personals an die kommenden Aufgaben. In diesem Sinne heiße ich die Eisenbahner an Rhein und Ruhr bei der Aufnahme in den Dienst der Reichsbahn-Gesellschaft herzlich willkommen.

— Ortswechsel der Reichsbahndirektion Essen. Nach der Übergabe der Regiebahnen an die Reichsbahn-Gesellschaft ist das Eisenbahndirektionsgebäude in Essen von den Franzosen wieder freigegeben worden. Die Eisenbahndirektion Essen, die zurzeit in Dortmund arbeitet, wird Anfang dieser Woche in ihr altes Heim zurückkehren. Die Wohnungen der ausziehenden Regiebeamten werden von jetzt ab gleichfalls für die Allgemeinheit wieder frei.

— Zur Übergabe der Regiebahnen. Hierfür ist nach langen Verhandlungen ein Plan festgelegt worden, aus dem wir folgende Bestimmungen wiedergeben:

1. Allgemeine Bestimmungen. Die Übergabe der Regiebahnen findet Mitternacht 12 Uhr vom 15. zum 16. November 1924 statt. Grundsätzlich ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in keinem Falle Rechtsnachfolgerin der Regie. Es können also irgendwelche Ansprüche von Privaten an die Regie nicht bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geltend gemacht werden.

2. Der Gang der Übergabe. Von einer amtlichen protokollarischen Übergabe wird abgesehen. Es werden lediglich von der Regie Bestandsbücher und Inventurverzeichnisse ausgeliefert.

Vom 16. November ab treten für alle bisher von der Regie betriebenen Strecken wieder deutsche Tarife in Kraft. Die Tarifierung erfolgt demgemäß nach den deutschen Bestimmungen.

Die Einlösung der Regiefranken, deren Umlauf schon jetzt durch die Regie stark beschränkt wird, soll von der Regie durchgeführt werden. Die Einlösung der noch nach dem Übergabetermin umlaufenden Regiefranken ist vorgesehen.

3. Vertragsfragen. Ein Teil der Verträge, z. B. Vermietung von Lagerplätzen auf Bahnhöfen, Eisenbahngrundstücken innerhalb und außerhalb des Bahngeländes, Fischereirecht, Jagdrecht, Anschlagsrecht und Verträge mit Ärzten, ist von der Regie zum 15. November gekündigt worden, für einen anderen Teil hat eine Kündigung von Fall zu Fall stattzufinden. Wegen der ersten Verträge behält sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vor, neue Verträge mit den früheren Vertragsinhabern abzuschließen. Privatanschlußgleisverträge haben insofern eine besondere Regelung erfahren, als die privaten Anschlüsse des Regiegebietes von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beibehalten werden und der Abschluß neuer Verträge durch die Gesellschaft nach Bedarf stattfinden soll. (Es handelt sich fast ausschließlich um deutsche Vertragskontrahenten.)

4. Personalfragen. Hier war zu unterscheiden zwischen dem Verbleib der

1. während des passiven Widerstandes bei der Regie eingetretenen deutschen Eisenbahner,

2. der nach Aufgabe des passiven Widerstandes bei der Regie eingetretenen deutschen Eisenbahner,
3. der von der Regie in Dienst gestellten Nichteisenbahner (sogenannten auxiliaires).

Das Personal zu 1. muß nach dem Londoner Abkommen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit übernommen werden, da seine Nichtübernahme eine Maßregelung bedeuten würde. Das Personal zu 2. war ohne weiteres zu übernehmen, da sein Eintritt in die Regie im Sinne der Reichsbahn lag. Das Personal zu 3., das nach Angabe der Regie etwa 4000 Angestellte und Arbeiter umfaßt, soll nach dem Vorschlag des Eisenbahnorganisationskomitees folgendermaßen behandelt werden:

Das Organisationskomitee ist der Meinung, daß die neue Gesellschaft dem fraglichen Personal gegenüber keinerlei Verpflichtungen hat, glaubt aber folgende, von Billigkeit und Versöhnlichkeit getragene Lösung empfehlen zu dürfen.

Die Gesellschaft übernimmt mit der Übertragung der Eisenbahnen die fraglichen 4000 Angestellten und Arbeiter in ihre Dienste. Nachher nimmt sie für das gesamte Personal die durch die Abbauverordnung bedingte Verringerung vor; sie verpflichtet sich jedoch hierbei, auf die ehemaligen Bediensteten der Regie und auf die übrigen deutschen Bediensteten die gleichen Grundsätze derart anzuwenden, daß die ehemaligen Bediensteten der Regie wegen ihrer Herkunft keinerlei Nachteil erleiden. Die Gesellschaft verpflichtet sich, diese ehemaligen Angestellten und Arbeiter der Regie noch drei Monate zu behalten oder ihnen für diese Dauer das Einkommen und die Nebenbezüge zu zahlen. Schließlich verpflichtet sich die Gesellschaft, mindestens 300 von der Regie eingestellte Arbeiter oder Angestellte beizubehalten, die sie nach Fähigkeit, Dienstzeit und eigenem Bedarf auswählt.

Einer der schwierigsten Punkte war die Anerkennung oder Nichtanerkennung der Beförderungen und Gehaltserhöhungen, die von der Regie mit dem eingestellten deutschen Personal vorgenommen worden waren. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft muß sich vorbehalten, die von der Regie vorgenommenen Anstellungen und Gehaltserhöhungen einer allgemeinen Nachprüfung zu unterziehen unter Anwendung der bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Bestimmungen, wenn auch im wohlwollenden Sinne. Das Organisationskomitee hat der Meinung Ausdruck gegeben, daß die unter ganz besonderen Ausnahmeverhältnissen ausgesprochenen Vergünstigungen von der Gesellschaft nachgeprüft werden können. Wird von einem beteiligten Bediensteten gegen diese Prüfung Einspruch erhoben, so ist der Einspruch einem gemischten Ausschuß zu unterbreiten, der sich wie folgt zusammensetzt:

1. ein Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft,
2. ein Vertreter der französisch-belgischen Regie,
3. ein Vertreter des alten Reichsbahnpersonals (auf Vorschlag des Hauptbeamtenrats),
4. ein deutscher Angestellter oder Arbeiter der Regie.

Die Vertreter zu 1. und 3. werden von der Hauptverwaltung ernannt.

Im gemischten Ausschuß führen die Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Regie abwechselnd den Vorsitz. Bei Stimmengleichheit sind die Streitfragen einem Schiedsrichter vorzulegen, der engültig entscheidet. Der Schiedsrichter wird von dem Ausschuß bestimmt; wird über seine Wahl keine Einigung erzielt, so soll der Präsident des Internationalen Eisenbahnerverbandes gebeten werden, ihn zu bestimmen.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 10. d. M. eine Ergänzung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 43 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Frachtbriefmuster.** Die am 31. Dezember d. J. ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 380 × 300 mm ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 1. November d. J. bis zum 30. Juni 1925 verlängert worden. An der vorgeschriebenen Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nichts geändert.

— **Meldungen und Berichte an den Reichsverkehrsminister.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, hat unterm 6. d. M. folgende Verfügung erlassen: Nachdem der Herr Reichsverkehrsminister mit Erlaß vom 27. September 1924 E. VIII. 82. Nr. 4354 sich dahin entschieden hat, daß er künftig nur mit dem Generaldirektor in Geschäftsverkehr treten werde, ersuchen wir künftig alle Meldungen und Berichte, die nach den bestehenden Vorschriften oder Anordnungen an ihn zu erstatten wären, nur an uns zu richten.

Dies gilt insbesondere für die bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen dem Herrn Reichsverkehrsminister zu erstattenden telegraphischen Meldungen der Stationen, fernmündlichen vorläufigen Unfallnachrichten der Reichsbahndirektionen oder Betriebsämter (Inspektionen), schriftlichen Berichten der Betriebsämter (Inspektionen) und Unfallzusammenstellungen der Reichsbahndirektionen. An ihrem Umfange und ihrer Form ändert sich hierdurch vorläufig bis auf weiteres nichts; die schriftlichen Berichte der Betriebsämter (Inspektionen) und die Unfallzusammenstellungen der Reichsbahndirektionen sind uns jedoch in zweifacher Ausfertigung vorzulegen.

Alle für uns bestimmten Bahndiensttelegramme irgendwelcher Art ersuchen wir mit der Anschrift: „Hauptverw. Berlin" zu versehen. Hinsichtlich ihrer Beförderung an unsere Telegraphenstation Emb tritt eine Änderung nicht ein. Müssen Telegramme wegen gestörter Bahntelegraphenleitungen oder aus besonderen Gründen ausnahmsweise auf Reichstelegraphenleitungen befördert werden, so sind sie mit der Anschrift: „Reichsbahnhauptverwaltung Berlin 66" zu versehen. Die im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern an diese zu erstattenden besonderen Meldungen werden hierdurch nicht berührt. Besonderer Wert ist auf die Berichtigung der Unfallmeldevorschriften, der Aushänge auf den Stationen über die bei Unfällen zu erstattenden Meldungen und der dort und in den Hilfszügen vorrätig gehaltenen Telegrammvordrucke mit vorbereiteten Anschriften zu legen.

Gleichzeitig bemerken wir, daß die von uns abgegebenen Diensttelegramme künftig die Unterschrift „D R G. H V" oder, wenn sie Angelegenheiten betreffen, deren Bearbeitung sich der Generaldirektor selbst vorbehalten hat, die Unterschrift „D R G. G D" und das Geschäftszeichen tragen werden.

— **Verhütung der Hinterziehung von Fahrgeld.** Bisher wurden Reisende ohne gültige Fahrkarte zur Fahrt zugelassen, wenn sie bei der Kontrolle Nachlösung auf der Zielstation versprachen. Auch Gepäck wurde bei gleicher Erklärung ohne Erhebung der Fracht abgefertigt. Leider ist es jetzt vielfach zur Gewohnheit geworden, den Verpflichtungen nach Beendigung der Fahrt nicht nachzukommen. Selbst schriftliche Mahnungen blieben erfolglos. Unter solchen Umständen ist die Reichsbahnverwaltung zu dem bisherigen Entgegenkommen nicht mehr bereit und hat angeordnet, daß Reisende, die auf der Zugangsstation die Nachzahlung verweigern, nach den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung von der Fahrt auszuschließen sind. Auch bei unterwegs befindlichen Reisenden soll hiernach verfahren werden; die Schuld an dieser Erschwernis tragen die Reisenden selbst.

— **Beschleunigung der Tagesschnellzüge von Ostpreußen nach Berlin.** Seit dem 1. November d. J. haben die Züge D 2 und D 56, die bereits seit dem 1. Juni beschleunigt sind, eine weitere Verkürzung der Fahrzeit erfahren. D 2 verkehrt jetzt Eydtkuhnen ab erst 6.47 (statt 6.19), Stallupönen 6.59, Trakehnen 7.11, Gumbinnen 7.25, Insterburg 7.50 (statt 7.30), Wehlau 8.21, Tapiau 8.31, Königsberg 9.18 (statt 9.02), Braunsberg 10.11, Elbing 10.59, Marienburg 11.33, Firchau 1.52, Flatow 2.25, Schneidemühl 3.02 und weiter wie bisher; d. h. bei unveränderter Ankunft in Berlin (Fri) 7.11 ist die Fahrzeit um 28 Min. verkürzt worden. Damit fährt D 2 sogar 25 Min. schneller als vor dem Kriege. — D 56 verläßt Insterburg 7.51 (statt 7.32), Gerdauen 8.30, Korschen 8.58, Rothfließ 9.38, Allenstein 10.10, Osterode 10.47, Deutsch-Eylau 11.26 und weiter wie bisher (an Berlin Fri) 8.07.

— **Bäderzüge nach Karlsbad und Marienbad.** Um die Berlin-Dresden-Wiener Tagesschnellzüge ihren eigentlichen Aufgaben vorzubehalten, besteht, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, die Absicht, die Bäderzüge zwischen Berlin und Teplitz-Karlsbad, wenigstens in den Monaten Juli und August nächsten Jahres, wie vor dem Kriege zu befördern. Auch die Wiedereinlegung der früher beförderten Schnellzüge Eger-Marienbad im Anschluß an die Berlin-Münchener Tagesschnellzüge über Reichenbach i. V. während der Hauptreisezeit ist von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geplant. Bei Verwirklichung dieser Pläne würden die früheren bequemeren Verbindungen zwischen Berlin und Karlsbad-Marienbad mit direktem Wagendurchgang im nächsten Sommer wiederhergestellt werden.

— **Eisenbahnunglück bei Chemnitz.** Ein Eisenbahnunfall ereignete sich am 13. d. M. abends gegen 8 Uhr vor dem Bahnhof St. Egidien bei Chemnitz. Der München-Dresdener Schnellzug fuhr hier infolge Überfahrens des Einfahrtssignals auf sechs von einem Güterzuge abgerissene Wagen auf. Der Anprall war so heftig, daß die erste Vorspannlokomotive des Schnellzuges

etwa 10 m tief vom Bahndamm stürzte, während die zweite Maschine und der Packwagen nach der entgegengesetzten Seite hin auf das zweite Hauptgleis geworfen wurden. Fünf Personen wurden dabei verletzt. Der entstandene Sachschaden ist bedeutend.

— **Mittelbadische Eisenbahnen, A.-G., in Lahr (Baden).** Unter diesem Namen sind seit 1. November 1923 die frühere Lahrer Eisenbahn (Rhein—Lahr—Seelbach) und die der (jetzt französischen) Straßburger Straßenbahngesellschaft früher gehörenden badischen Linien vereinigt. Sie bilden ein zusammenhängendes Netz schmalspuriger Bahnen von 114 km Betriebslänge, das unweit vom rechten Rheinufer von Rastatt nach Schwarzach mit Abzweigung nach Bühl, weiter nach Kehl, Altenheim mit Abzweigung nach Offenburg und nach Ottenheim führt und dort mit der Nebenbahn Rhein—Lahr—Seelbach endigt. 41 km des Netzes liegen im besetzten Gebiet des Brückenkopfes Kehl. Durch die Besetzung und durch Absperren der Brücke zwischen Kehl und Straßburg hat der Verkehr auf diesen Linien stark Not gelitten, und es wird geraumer Zeit bedürfen, bis die Vorkriegsverhältnisse wieder hergestellt sind. Nach dem Geschäftsbericht für das verflossene Geschäftsjahr 1923/24 betrugen die Gesamteinnahmen des Netzes 248 453 Bill. Mark, die Gesamtausgaben 409 420 Bill. Es ergab sich somit ein Fehlbetrag von 160 967 Bill. Mark. Die Fehlbeträge der zu der Lahrer Eisenbahn neu erworbenen Linien müssen nach einer zwischen dem Reich und dem badischen Staat getroffenen Vereinbarung für die Dauer der Besetzung dem Betriebsführer ersetzt werden.

In der auf 1. April 1924 aufgestellten Goldmarkeröffnungsbilanz sind die Anlagen der Bahnen mit 113 372 *M.* (Lahr) und 471 991 *M.* (Kehl), also mit wesentlich unter dem ursprünglichen Friedensanlagewerten liegenden Beträgen angenommen worden. Dies erschien geboten, weil in absehbarer Zeit auf einen Ertrag der Anlagen kaum zu rechnen ist. Das bisherige Stammkapital von 300 000 Papiermark wird auf künftig 90 000 Goldmark umgestellt, indem der Nennbetrag der 1000 *M.*-Aktien auf 300 Goldmark herabgesetzt wird.

— **Zunahme der Unfälle im Berliner Straßenverkehr.** Verschiedene schwere Unfälle im Straßenverkehr haben in letzter Zeit vielfach die Meinung aufkommen lassen, als ob die Straßenbahn die meisten Zusammenstöße und Unfälle auf den Berliner Straßen verschulde. Die jetzt vorliegende Unfallstatistik des Berliner Polizeipräsidiums für das dritte Vierteljahr d. J. (1. Juli bis 30. September) gibt jedoch ein anderes Bild. In dieser Zeit wurden 1141 Zusammenstöße gemeldet; hiervon entfiel über die Hälfte auf die Kraftwagen mit 626 Zusammenstößen = 55 %, erst an zweiter Stelle steht die Straßenbahn im weiten Abstand mit 227 Zusammenstößen = 20 %, dann folgen Krafträder und Fahrräder mit 205 Zusammenstößen = 18 % und Pferdefuhrwerke mit 83 Zusammenstößen = 7 %. An Unfällen wurden in diesem Vierteljahr 771 gemeldet. Auch hier stehen die Kraftwagen an der Spitze mit 360 Unfällen = 47 % und einer Schuldbeteiligung von 43,5 %. Dann folgen aber hier die Krafträder und Fahrräder mit 182 Unfällen = 23 % und einer Schuldbeteiligung von 22,5 %. Auf die Pferdefuhrwerke entfallen 37 Unfälle = 5 % und eine Schuldbeteiligung von 6,5 %, auf die Straßenbahn 192 Unfälle = 25 % und eine Schuldbeteiligung von gleichfalls nur 6,5 % — eine Zahl, die erst im Verhältnis zu dem riesigen Straßenbahnverkehr in ihrer Kleinheit richtig eingeschätzt werden kann. 21 % der Unfälle haben ihre Ursache in der Schuld des Fußgängers.

Die polizeiliche Statistik gibt ferner an, daß 59 Unglücksfälle durch Trunkenheit der Führer herbeigeführt wurden. Von den Kraftfahrern besaßen 21 keinen Führerschein und 82 flüchteten nach dem Unglücksfall. Gegenüber dem zweiten Vierteljahr d. J. haben die Zusammenstöße im Berliner Straßenverkehr um 3,5 % zugenommen. Die Zusammenstöße der Straßenbahn haben sich in derselben Zeit um 6 % erhöht. Insgesamt ergeben die Zahlen der Verkehrspolizei eine starke Zunahme der Verkehrsunfälle für alle Fahrzeuge. Das ist allein auf das allgemeine Wachsen des Berliner Verkehrs zurückzuführen.

— **Steuereinnahmen des Reiches im Oktober.** Die Erwartungen, daß das Reich mit einer weiteren günstigen Entwicklung seiner Einnahmen an Steuern, Zöllen und Abgaben rechnen könne, werden, wie die D A Z. mitteilt, durch den soeben veröffentlichten Ausweis für Oktober voll bestätigt. Die Einnahmen im Oktober betragen nach der endgültigen Aufstellung insgesamt 686,73 Mill. G.-M. gegen 609,20 im September, d. h. nicht weniger als 77,5 Mill. mehr als im Vormonate, obwohl auch schon der September ein ungewöhnlich hohes Ergebnis gebracht hatte. Dabei ist auch diesmal die Steigerung der Einnahmen nicht auf Fälligwerten besonderer einmaliger Steuern, sondern wie im Vormonat anscheinend auf eine allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen. So erbrachte die Umsatzsteuer im Oktober 197,39 Millionen gegen 144,96 im Vormonat. Die Börsenumsatzsteuer allerdings ging von 12,89 Mill. im September auf 10,12 Mill. im Oktober zurück infolge der starken Abnahme des spekulativen Geschäftes im Erhebungsmonat. Die Einkommensteuer aus Lohnabzügen brachte mit 114,87 Millionen gegen 113,46 im September nur wenig mehr als im Vormonat. Dafür aber betrugen die Steuerablieferungen der vorauszahlenden Einkommensteuerpflichtigen im Oktober 97,84 Millionen gegen 55,48 im Vormonat. Worauf diese außergewöhnliche Steigerung zurückzuführen ist, ist ohne weiteres nicht ersichtlich. Vielleicht auf am 1. Oktober fällig gewordene Stundungen.

— **Zunahme des bremischen Seeschiffsverkehrs im Oktober 1924.** Die für den September bereits gemeldete Zunahme hat sich in noch stärkerem Maße im Oktober fortgesetzt. Die Tonnage der angekommenen Schiffe war gegenüber dem September um 12 % größer, diejenige der abgegangenen sogar um 16 %. Im ganzen ist also eine Steigerung von 14 % von dem einen auf den andern Monat erreicht. Es kamen nämlich an für bremische Rechnung insgesamt: im Oktober 1924 415 Schiffe mit 463 292 N.-R.-T. gegen 411 932 N.-R.-T. im September und 387 820 N.-R.-T. im August 1924. Es gingen ab im Oktober 1924 436 Schiffe mit 477 701 N.-R.-T. gegen 413 159 N.-R.-T. im September und 412 144 N.-R.-T. im August. Der Gesamtverkehr aus Ankunft und Abgang betrug im Oktober 940 993 N.-R.-T. gegen 825 091 N.-R.-T. im September. Im Oktober 1923 waren 397 Schiffe mit 470 511 N.-R.-T. angekommen, im Oktober 1922 381 Schiffe mit 433 364 N.-R.-T. und im Oktober 1913 598 Schiffe mit 469 504 N.-R.-T. Die beste Übersicht über die Gesamtentwicklung zeigt der Vergleich der ersten zehn Monate. Es kamen an von Januar bis Oktober 1924 3413 Schiffe mit 4 246 426 N.-R.-T., 1923 4133 Schiffe mit 4 864 668 N.-R.-T., 1922 3367 Schiffe mit 3 976 572 N.-R.-T. und 1913 6275 Schiffe mit 4 243 342 N.-R.-T. Gegenüber 1923 mit seiner außergewöhnlichen Kohleneinfuhr ist zwar ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen, dagegen ist der Verkehr von 1913 wenigstens wieder erreicht.

— **Weitere Steigerung der englischen Kohleneinfuhr.** In der Zeit vom 29. Oktober bis einschließlich 11. November betrug die Einfuhr englischer Kohlen über den Hamburger Hafen laut „Industrie-Kurier" 148 162 t, nachdem sie sich in der Zeit vom 15. bis 28. Oktober auf 144 473 t stellte.

— **Ost- und westpreußischer Bädertag.** Der Verband der ost- und westpreußischen Ostseebäder hielt in Königsberg seine 17. Jahresversammlung ab. Es wurde mitgeteilt, daß infolge der Inflationszeit und des geringen Besuches der Ostseebäder auch im letzten Jahre die finanzielle Lage der meisten Ostseebäder ungünstig sei. Als Mittel, um den Besuch der Bäder zu beleben, wurde eine durchgreifende geeignete Reklame, Erleichterung der Zollrevision, Abbau der Steuern, Staffelung der Kurtaxe empfohlen. Die Bäder des Memelgebietes haben infolge des Paß- und Visumzwanges so stark gelitten, daß der Badeort Nidden im letzten Jahre vor der Tatsache stand, den Betrieb schließen zu müssen, und Schwarzort nur durch den Zuzug von Badegästen aus dem Osten sich hat halten können.

— **Eisenbahndirektionspräsident a. D. Sarre †.** Am 13. d. M. verstarb in Berlin an Lungenentzündung das Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der frühere Präsident des Eisenbahn-Zentralamts, Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurat Richard Sarre im Alter von 69 Jahren. Wir behalten uns vor, in einem Nachruf die Verdienste des Verstorbenen zu würdigen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Oberregierungsbaurat Warnecke in Hannover als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, die Regierungsbauräte Grohnert in Neuß als Mitglied zur Reichsbahndirektion Trier, Karl Hoffmann in Hannover als Vorstand zum Betriebsamt 1 Allenstein, Dr.-Ing. Remy in Allenstein als Vorstand zum Betriebsamt 1 Königsberg (Pr.), Capelle in Bebra zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Hintze in Sagan in den Bezirk des Eisenbahn-Zentralamts, Hofstetter in Halberstadt, als Vorstand zum Maschinenamt 2 Essen, Egenolf, z. Zt. Paderborn, sonst in Euskirchen, als Vorstand zum Maschinenamt Wittenberge, Noetel in Breslau als Vorstand zum Maschinenamt Euskirchen und Reichardt in Spaichingen zur Eisenbahnbausektion Horb.

Übertragen ist: dem Oberregierungsbaurat Freund in Altona, den Regierungsbauräten Grabe in Elberfeld, Reinitz in Berlin und Gelhorn in Cassel die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahndirektion und Küsel in Altona die Stellung als Vorstand des Maschinenamts Altona.

Gestorben: der Regierungsrat Oswald, Vorstand des Verkehrsamts in Rottweil.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

Betriebsleistung.	Juli 1924	August 1924
1000 Zugkilometer	3 604	3 572
1000 Wagenkilometer	68 415	66 529
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der Personenführenden Züge	56 075	59 061
der Güterzüge	262 631	254 595
	Mill. K.	
Verkehrseinnahmen	300 779	298 000
Personen- u. Gepäckverkehr	127 868	131 279
Güterverkehr	172 911	166 721

— **Leoben-Vordernberger Bahn.** Kürzlich fand die Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Bahn statt. Aus dem Geschäftsbericht für 1923 ist zu entnehmen, daß sich der Verkehr gegenüber dem Vorjahre gehoben hat. Die wesentlich höheren Einnahmen sind darauf zurückzuführen, daß Ende 1922 wegen der Geldentwertung die Tarife erhöht wurden, welche sich im Jahre 1923 voll auswerten konnten. Von den Roheinnahmen fällt der Gesellschaft nur ein geringer Teil zu, der mit dem staatlichen Gewinnanteil belastet ist. Der Reinertrag nach Abzug des Betriebsanteiles für die betriebführende Südbahn beträgt 1282 Millionen Kronen, der staatliche Gewinnanteil 297 Millionen Kronen. An Steuern und Gebühren hatte die Gesellschaft 454 Millionen zu entrichten.

— **Arlberg-Schweiz-Expreß.** Da die Orientexpreßzüge wieder über Süddeutschland verkehren, wurde als Ersatz für die Arlbergroute eine neue Zugverbindung Arlberg-Schweiz-Expreß geschaffen. Dieser fährt als Zug L 9 von Wien-Westbahnhof um 7 Uhr 30 Min. ab und trifft als Zug L 10 in Wien-Westbahnhof um 22 Uhr 55 Min. ein. L 9 verkehrt ab Wien-Westbahnhof jeden Montag, Mittwoch und Freitag, L 10 trifft in Wien-Westbahnhof jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend ein.

— **Tarifauskunftsstelle an der Börse für landwirtschaftliche Erzeugnisse in Wien.** Am 5. November 1924 ist an der Börse für landwirtschaftliche Erzeugnisse in Wien eine von den Mitgliedern der Börse dringend verlangte Institution ins Leben getreten. Der von der Börsenleitung errichtete Auskunftsdienst für die Bekanntgabe von Frachtsätzen bezweckt den Besuchern der Börse möglichst rasch und verläßlich ohne nennenswerten Kostenaufwand die für den augenblicklichen Gebrauch benötigten Frachtsätze zur Verfügung zu stellen. Die Auskunftserteilung wird, wie der „Allg. Tarif-Anz." mitteilt, von ihren tarifkundigen Beamten aus der Auskunftsabteilung besorgt.

— **Die Warendurchfuhr im ersten Halbjahr 1924.** Die Warendurchfuhr durch Österreich belief sich im ersten Halbjahre 1924 auf 12 992 358 Meterzentner gegenüber 13 222 951 im ersten Halbjahre 1923. Dieser kleine Rückgang der Durchfuhr, der im ersten Halbjahr 1924 zu verzeichnen war, dürfte jedoch im zweiten Halbjahre wettgemacht worden sein, weil man aus den bisher vorliegenden Berichten schließen kann, daß sich die Durchfuhr im zweiten Halbjahr gehoben hat. Sowohl als Herkunfts- wie auch als Bestimmungsland kam die Tschechoslowakei in erster, Italien und Deutschland in zweiter Linie in Betracht. Aus der Tschechoslowakei wurden 3,4 Millionen Meterzentner durch Österreich durchgeführt, aus Italien 2,6, aus Deutschland 1,14 Millionen, nach der Tschechoslowakei 4, nach Deutschland 2,7, nach Italien 2,4 Millionen Meterzentner. Sehr stark war auch die Durchfuhr aus Ungarn und Südslawien (1,3 bzw. 1,13 Millionen Meterzentner) sowie besonders die Durchfuhr nach der Schweiz (2,6 Millionen Meterzentner), während aus der Schweiz durch Österreich in andere Länder nur etwa 70 000 Meterzentner durchgeführt wurden.

— **Handelsbilanz Österreichs.** Der Handelsstatistische Dienst macht über die Außenhandelsbewegung im Monat August d. J. folgende Mitteilung:

1924	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß
	Millionen	Goldkronen	
Monatsdurchschnitt im ersten Halbjahr	184,5	95,0	89,5
Juli	167,6	87,1	80,5
August	171,7	103,8	67,9
Januar-August	1446,5	761,0	685,5
1923			
Januar-August	1081,9	685,3	396,6

Die Einfuhr zeigte im August dem Juli gegenüber wohl eine kleine Zunahme, war aber doch wesentlich geringer als im Durchschnitt des ersten Halbjahres. Anderseits ist aber die Ausfuhr nicht nur dem Vormonat gegenüber, sondern auch im Vergleiche zu den vorangegangenen Monaten gestiegen. Die bereits im Juli festgestellte Besserung der Handelsbilanz hat sonach auch im August angehalten und der Ausfall hat sich weiter verringert. Ungünstig ist aber noch immer das Bild, wenn man den Vergleich zwischen der Außenhandelsbewegung im laufenden Jahre und im Vorjahre zieht.

— **Kohlenförderung im September.** Die inländische Kohlenförderung im September 1924 betrug 14 239 t Steinkohle und 212 t Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt: Niederösterreich mit 26 915, Steiermark mit 110 624, Kärnten mit 10 421, Oberösterreich mit 38 384, Tirol mit 3560 und das Burgenland mit 36 450 t. Die Förderung im September 1924 ist um 8403 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monat August 1924 ergibt sich eine Verminderung von 6828 t.

Ungarn.

— **Der Ausschuß des internationalen Eisenbahnverbandes** (Union internationale des chemins de fer) hielt am 12. d. M. in Budapest eine Sitzung ab, in der die Vorschläge der ungarischen Staatsbahnen betreffs der Verpackung der Waren besprochen wurden.

— **Die gemeinsame Benutzung der Grenzstation Csap** wurde zwischen den Vertretern der ungarischen und tschechslowakischen Staatsbahnen in einer in den letzten Tagen in Csap und Kaschau abgehaltenen Konferenz endgültig geregelt. Mit Ausnahme des Verkehrs von lebenden Tieren wird jeder Grenzverkehr an dieser Station erledigt. Im Interesse der alsbaldigen Aufnahme des Verkehrs von lebenden Tieren werden in nächster Zeit Verhandlungen stattfinden.

— **Der Güterverkehr der Staatsbahnen im Oktober 1924.** Es wurden 156 457 Wagenladungen befördert. Dies ergibt gegen September eine Steigerung um 19,6 % und gegen Oktober 1923 eine Verminderung um 8 %. Von den Wagenladungen waren 12 151 Wagen Getreide, 2934 Wagen Mehl, 3716 Wagen Kartoffeln, 26 522 Wagen Zuckerrüben, 32 698 Wagen Kohle, 7978 Wagen Holzwaren, 20 801 Wagen Stückgut, 21 111 Wagen Baumaterial und sonstige Güter.

— **Die betriebstechnische Ausstellung,** über die wir in Nr. 45 berichteten, wird am 29. November in den Räumen des kgl. ung. technologischen und Materialuntersuchungsinstituts eröffnet. Für die Ausstellung gibt sich so lebhaftes Interesse kund, daß die Ausstellungsräume des Instituts nicht das gesamte Material fassen können. Es wurde daher beschlossen, eine Zweiteilung vorzunehmen und die Ausstellung teilweise in entsprechenden Räumen der Technischen Hochschule unterzubringen. Trotz der erheblichen Kosten werden sich sämtliche Aussteller der deutschen und österreichischen Wanderausstellung mit ihrem ganzen Material beteiligen. Außerdem haben sich auch sonstige deutsche und österreichische Firmen gemeldet. Die ungarischen Staatsbahnen sowohl wie auch die deutschen und österreichischen Bahnen werden ebenfalls ausstellen. Während der Dauer der Ausstellung werden technisch-wissenschaftliche Vorträge im Ingenieur- und Architektenverein stattfinden.

Niederlande.

— **Tie Tagesschnellzüge Amsterdam-den Haag-Rotterdam-Basel** über Brüssel-Luxemburg-Straßburg sollen auch in diesem Winter wieder als Sportzüge gefahren werden, und zwar dreimal wöchentlich ab Amsterdam und Basel.

Übrige europäische Länder.

— **Von der norwegischen Staatsbahn.** Die etwa 10 km lange Strecke Gvaro—Bö der in Bau befindlichen Südlandsbahn ist dem Verkehr übergeben worden. — Infolge des stark angewachsenen Vorortsverkehrs der Strecken Kristiania—Lilleström und Kristiania—Ljan ist der Vorort- vom Fernverkehr getrennt und ein besonderer neben dem Hauptbahnhof in Kristiania gelegener Vorortbahnhof gebaut worden. — Die Auslandsstrecke Kornsjö—Kristiania erfährt von Neujahr an eine erhebliche Verbesserung durch die Fertigstellung des Umbaus der zwischen Ljan und Kullebunden gelegenen Strecke, die neu angelegt ist unter Umgehung des großen Viaduktes bei Ljan. Sie ist bis zur neuen Station Holm zweigleisig ausgebaut worden. Die Fahrgeschwindigkeit kann infolge Wegfalls des gefährlichen Ljanviaduktes auf diesem Teilstück verdoppelt werden. — Es sind Personen-

wagen ganz einfacher Bauart nach einem Entwurf der Staatsbahn für Reisende 3. Klasse in Auftrag gegeben. Es handelt sich um eine leichte und billige Bauart, die nur die Hälfte eines gewöhnlichen Personenwagens kostet. Ein solcher Wagen wiegt nur drei Viertel des gewöhnlichen und kann 40 % mehr Reisende (106 Sitzplätze) als dieser aufnehmen. Diese Wagen sind nur für kurze Strecken gedacht und nur für den starken Fest-, Sonnabends- und Sonntagsverkehr im Sommer, für den bisher häufig Güterwagen mit unbequemen Holzbänken eingesetzt werden mußten. Die Anschaffung normaler Wagen würde eine unverhältnismäßig hohe Kapitalanlage für diesen nur gelegentlich einsetzenden Stoßverkehr bedeuten.

— **Fischbeförderung Gotenburg-Deutschland** (vgl. V.-Ztg. S. 550, 592). Die schwedische Staatsbahn hat mit Wirkung vom 15. Oktober an bestimmt, daß die bei der Beförderung von mindestens 10 t eingeführte Frachtermäßigung für lebende Fische und Heringe für die Strecke Gotenburg-Deutschland auch dann stattfinden soll, wenn zwar ein Wagen mit 10 t Tragfähigkeit oder darüber angefordert ist, aber nicht zur Verfügung gestellt werden konnte. Voraussetzung ist jedoch, daß mindestens die Fracht für die Tragfähigkeit des gestellten Wagens entrichtet wird.

Ferner ist bestimmt worden, daß Eis, das den Fischtransporten von Gotenburg nach Deutschland beigegeben ist, nur bis zu 10 % des eigentlichen Gewichts der Sendung frachtfrei befördert wird, und zwar unabhängig vom Ladegewicht des Wagens. Für den übersteigenden Gewichtsanteil wird die Fracht nach den für die Beförderung von Fischen geltenden Tarifen berechnet.

Diese Bestimmungen sollen ebenfalls zur Förderung und Verbilligung der Fischsendungen von Schweden und Norwegen beitragen. Über weitere Erleichterungen schweben z. Z. Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der norwegischen Staatsbahn.

— **Eröffnung der Linie Sveg-Hede (Schweden).** Am 8. November wurde die 72 km lange Linie Sveg-Hede der schwedischen Staatsbahn dem Verkehr übergeben. Diese Bahn hat den Zweck, den nordwestlichen Teil der schwedischen Provinz Hörjedalen enger mit Schweden zu verbinden. Dieser Teil Schwedens war bisher lediglich auf Landwege angewiesen, die zudem hauptsächlich nach Norwegen führten. So war diese Provinz mehr mit Norwegen als mit Schweden in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht verknüpft. Es handelte sich daher für Schweden um eine kulturpolitische Aufgabe, diesen Landesteil, der außerdem reich an Wäldern ist, wiederzugewinnen und den nach Norwegen abgewanderten Verkehr nach Schweden zu lenken. Sveg ist auf diese Weise zu einem in raschem Aufsteigen begriffenen Ort geworden. Sveg liegt an der schwedischen Inlandsbahn, steht seit 1909 mit Orsa und damit mit Dalekarlien und letzten Endes Stockholm in Verbindung, seit 1922 mit der nordschwedischen Linie Bräcke-Brunflo-Östersund (-Drontheim), da in jenem Jahre die Strecke Sveg-Brunflo eröffnet wurde. Der Bau der Linie wurde gleichzeitig mit dem Bau der Inlandsbahnstrecke Sveg-Brunflo vom schwedischen Reichstag 1912 beschlossen. Die Baukosten belaufen sich auf 6 Mill. Kronen. Hede liegt im schwedischen Hochgebirge, so daß die neue Linie auch dem Touristen ein neues Gebiet erschließt (Höhenwanderungen Härejedalen-Jämtland). Es ist später beabsichtigt, die Bahn über die nahe gelegene norwegische Grenze bis Röros an der Strecke Kristiania-Drontheim weiterzuführen.

— **Schnellzugverkehr Moskau-Petersburg.** Es besteht der Plan, demnächst zwischen den beiden Hauptstädten Rußlands wieder Schnellzüge einzulegen, die die Strecke in 12 Stunden zurücklegen sollen, während man vor dem Kriege 10 Stunden gebrauchte.

— **Luftverkehr Moskau—Paris und Europa—Südamerika.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, ist außer der bereits bestehenden Luftverkehrslinie Moskau-Berlin-London jetzt auch eine Luftverbindung Moskau-Berlin-Paris gesichert. Die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft hat bisher den Luftverkehr Moskau-Berlin-London gemeinsam mit dem Deutschen Aero-Lloyd und der englischen Imperial Airways ausgeführt. Durch Vereinbarung mit der Königlich holländischen Luftverkehrsgesellschaft (K. L. M.) ist nunmehr in Fortführung der Strecke Moskau-Berlin-Amsterdam eine direkte Luftverbindung nach Paris geschaffen worden. Für den völkerverbindenden Luftverkehr bedeutet die Verwirklichung der neuen Luftlinie von Moskau nach Paris einen erheblichen Fortschritt.

Noch weiter greift ein Projekt der Atlantischen Luftverkehrsgesellschaft, die, unter Verwendung von Wasserflugzeugen, die Einrichtung eines Flugpostverkehrs zwischen Europa und Südamerika beabsichtigt. 200 Wasserflugzeuge sollen die Post bis Dakar befördern. Die Strecke von Dakar nach Pernambuco (3300 Kilometer) soll vorläufig mit Schnelldampfern betrieben werden; die Strecke längst der südamerikanischen Küste bis Buenos Aires (4700 Kilometer) wird dann wieder mit Wasserflugzeugen zurückgelegt. In sieben Tagen hofft man diese 12 000 Kilometer überwinden zu können.

— **Elektrische Heizung der Züge in der Schweiz.** Die Schweizerischen Bundesbahnen hatten bisher auch auf ihren elektrisch betriebenen Strecken besondere Heizwagen. Jetzt wird durchweg elektrische Heizung in die Wagen eingebaut, welche die bisherige Dampfheizung der Bahnwagen ersetzen soll. Die Stromzufuhr erfolgt von der Lokomotive aus durch einfache Schaltung.

— **Die Hüninger Kanalschleuse bei Basel.** Um eine bessere Verbindung des elsässischen und französischen Kanalnetzes mit den Basler Rheinhäfen herzustellen, haben sich bekanntlich die französischen Kanalbehörden letztes Jahr entschlossen, die Schleuse Nr. 1 bei Hüningen, durch welche der Kanal mit Rheinwasser gespeist wird, zu vergrößern, da sie nur etwa 30 m lang war und die 38,5 m langen französischen Kanalpenichen sie nur unter Inanspruchnahme der 5 km weiter unten liegenden Kanalschleuse Nr. 2 und unter mancherlei Schwierigkeiten benutzen konnten. Nun sind die Maurerarbeiten an der verlängerten Schleuse beendet und die Eisenteile sollen bis zum Frühjahr 1925 eingesetzt und die Schleuse betriebsfähig sein. Es werden also künftig die Kähne vom gesamten französischen Wasserstraßennetz ohne Umweg über Straßburg nach Basel gelangen können. Als Ersatz für die Rheinwasserstraße zwischen Straßburg und Basel wird der Kanal nur zu Zeiten des winterlichen Niederwassers und solange diese Rheinstrecke nicht reguliert ist, in Betracht kommen, da von einem Wettbewerb zwischen Kanal und Rhein keine Rede sein kann.

— **Zunahme des Touristenverkehrs in der Schweiz.** Der Touristenverkehr hat sich in der Schweiz im vergangenen Sommer wieder wesentlich gebessert gegenüber den vielen schlechten Jahren, die vorangegangen waren. So weisen z. B. sämtliche Transportunternehmungen des Berner Oberlandes mit Ausnahme der Spiez-Erlenbachbahn gegenüber dem Vorjahre zum Teil ansehnliche Einnahmevermehrungen auf. Es erzielten die hier verzeichneten Eisenbahnen bis Ende August folgende Einnahmen:

	1923	1924
Bern-Lötschberg-Simplon . . .	2 493 414	2 581 492
Berner Oberlandbahnen . . .	761 493	940 697
Jungfraubahn	709 446	865 785
Wengernalpbahn	646 138	811 261
Beatenbergbahn	59 019	64 672
Montreux-Oberlandbahn . . .	1 041 831	1 082 032

Es ergibt sich aus diesen Zahlen eine allgemeine Verkehrszunahme.

— **Die französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1923.** Die fünf großen Eisenbahngesellschaften Frankreichs verfügten im Jahre 1923 über 14 753 Dampf- und 32 elektrische Lokomotiven sowie über 36 Triebwagen. Gegen das Jahr 1913 bedeutet das eine Vermehrung um 3778 Einheiten oder 35 %; in bezug auf die Leistungsfähigkeit des heutigen Lokomotivparks gegen den damaligen Stand ist die Zunahme noch erheblich höher.

An Personenwagen verschiedener Art ist im Jahre 1923 eine Vermehrung um mehr als 2700 Stück oder um 12 % eingetreten; der Bestand von 1913 ist dadurch um 500 Stück überschritten. Die Zahl der Güter- und Gepäckwagen, die 1913 ungefähr 324 000 betrug, ist im Jahre 1922 auf 379 500 und im Jahre 1923 auf 400 000 gestiegen, d. i. um 23 und 6 %.

Die reinen Betriebsüberschüsse sind im Jahre 1923 höher als im Vorjahre gewesen; sie haben 732 gegen 518 Millionen Franken betragen. Durch den Schuldendienst sind sie freilich nicht nur wieder aufgezehrt worden, sondern es hat sich sogar ein Fehlbetrag ergeben, der allerdings im Jahre 1923 kleiner war als im Jahre vorher. Die Einnahmen sind um 364 Millionen, die Ausgaben nur 150 Millionen gestiegen. Dadurch ist die Betriebszahl von 90 % auf 87 % herabgedrückt worden, während sie 1913 nur 59 % betragen hatte.

Aus dem Personenverkehr sind 1,4 Milliarden Franken, d. s. 24 % der Gesamteinnahmen und 8 % mehr als im Vorjahre, eingenommen worden; die Steigerung der Einnahmen entspricht ungefähr der Vermehrung bei der Zahl der Reisenden. Der Eilgut- und Gepäckverkehr brachte 832 Millionen, 34 % mehr als im Vorjahre, der Frachtgutverkehr 3,534 Milliarden ein. Diese Zahlen, verglichen mit dem Vorjahre, sind für die Eisenbahngesellschaften um so befriedigender, als die Tarife im Laufe des Jahres nicht unerheblich herabgesetzt worden sind. Die beför-

derte Gütermenge hat also zugenommen; sie war im Jahre 1922 noch hinter der des Jahres 1913 zurückgeblieben, hat jene aber im Jahre 1923 um ungefähr 7 % übertroffen.

Die Vermehrung der Ausgaben wird zum großen Teil auf eine Erhöhung des Kohlenpreises zurückgeführt; einen erheblichen Anteil daran, 65 Millionen, haben auch die sächlichen Ausgaben, indem einerseits die Zahl der Bediensteten, andererseits aber auch deren Bezüge, namentlich durch Gewährung neuer Familienzulagen, erhöht worden sind.

Der schon erwähnte Fehlbetrag, der sich bei einem Betriebsüberschuß durch den Schuldendienst ergeben hat, ist im Jahre 1923 auf 686 Millionen gegen 764 Millionen im Jahre 1922 zurückgegangen; dieses Ergebnis war der Art nach erwartet worden, dem Grade nach ist die Erwartung enttäuscht worden. Die Ausgaben, die für den Schuldendienst zu bestreiten waren, sind infolge Vermehrung des zu verzinsenden Kapitals erheblich gestiegen. Es wurde im ganzen ein Betrag von 2116 Millionen aufgenommen, aber nur 533 Millionen getilgt. Die durch Anleihen aufgebrachten Beträge wurden zu Neubauten und zu Erweiterungsbauten, zur Beschaffung von Bau- und Betriebsstoffen und Fahrzeugen, zur Bezahlung von Ruhegehältern und endlich zur Erfüllung der Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften gegenüber der Gemeinschaftskasse verwendet, in die sie ihre Überschüsse einzahlen sollen, um sie dann, nach einem vereinbarten Schlüssel verteilt, wieder zurückzuerhalten. Die Zunahme des Verkehrs hat einige von den Gesellschaften gezwungen, umfangreiche Bestellungen an Lokomotiven und Wagen zu machen.

Die Aussichten für 1924 sind nicht günstig. Die Ausgaben sind bis jetzt gewachsen; seit März sind zwar wieder Tariferhöhungen eingeführt worden, und sie werden ausreichen, um eine Verminderung der Fehlbeträge zu erreichen, nicht aber, um die Fehlbeträge zu beseitigen.

— **Die Industrialisierung Belgiens** schreitet infolge der steigenden Ausdehnung der Kohlengewinnung im Kempenerland (Campine), immer weiter fort. Die hier gefundene Kohle, die günstig gelagert ist, und in dichten Schichten bis zu 3 m vorkommt, ist reich an Gasen, und solche Kohle beginnt im südlichen Kohlenbecken bereits zu fehlen. Dazu kommt die glückliche Lage des neuen Kohlenbezirks zum Antwerpener Hafen und zur Wallonischen Industrie, so daß die wirtschaftlichen Verhältnisse zu der belgischen Industrie und der Handel Antwerpens großen Nutzen aus ihm ziehen werden. Auch im Kongogebiet entwickeln sich die Verhältnisse weiter günstig, namentlich die Radiumgewinnung hat einen großen Umfang angenommen. Man schätzt den Wert der jährlichen Gewinnung an Kupfer, Zinn, Diamanten, Gold, Öl und Gummi auf 5½ Mill. engl. Pfund.

— **Eine Postuntergrundbahn für London.** Der Tunnel für die Londoner Postuntergrundbahn, die in rd. 10 km Länge von Paddington im Westen bis Whitechapel im Osten reicht und die wichtigsten Verteilungspostämter mit dem Hauptpostamt und untereinander verbinden soll, ist zwar schon seit einigen Jahren fertiggestellt, man konnte sich aber nicht entschließen, welche Betriebsart man wählen sollte, und so ist denn der Ausbau zunächst hinausgeschoben worden, bis er nunmehr endlich in Angriff genommen worden ist. Auch die Teuerung war ein Grund zum Aufschub, und entweder muß sie nun überwunden sein oder die englische Postverwaltung verfügt jetzt über reichlichere Mittel als bisher. Man hat sich, wie nicht anders zu erwarten, für elektrischen Betrieb entschieden, und zwar fahren die Wagen, die aus Stahl gebaut sind und etwa 500 kg fassen, ohne Begleiter; sie werden von den Haltestellen aus gesteuert, die unter den Postämtern liegen. Es sollen Züge gefahren werden, die jedes Postamt am Wege bedienen, und daneben Schnellzüge, die die minder wichtigen Haltestellen ohne Aufenthalt durchfahren. Der Tunnel hat außerhalb der Haltestellen einen Durchmesser von 2,75 m, ist also begehbar; er liegt bis 24,5 m unter der Erdoberfläche. Die Gleise haben 61-cm-Spur. Der Strom wird den Fahrzeugen durch eine dritte Schiene zugeführt. An den Haltestellen sind die Gleise auseinandergezogen und schließen einen Mittelbahnsteig ein. Die Zahl der Haltestellen beträgt neun. Sie sind mit den darüberliegenden Postämtern durch Aufzüge verbunden, die ebenso wie die Postuntergrundbahn selbst elektrisch betrieben werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Südmandschurische Eisenbahn im Jahre 1922.** Das Wirtschaftsbild der chinesischen Staatsbahnen hat sich in den letzten Jahren infolge der politischen Verhältnisse wenig erfreulich gestaltet, einige Linien haben durch die militärischen Wirren und die damit verbundenen, zum Teil lang anhaltenden Betriebsstörungen empfindliche Ausfälle erlitten. Demgegenüber sehen wir bei der Südmandschurischen Eisenbahn eine bemerkenswerte wirtschaftliche Entwicklung. Diese Bahn ist bekanntlich eine japanische Privatbahn mit Staatsunterstützung, ein bedeutendes politisches Unternehmen Japans, das sich damit eine wichtige „Einflußsphäre" in der Mandschurei schaffen wollte. Diese Absicht ist ihm auch in weitem Umfange gelungen, denn in Verbindung mit der japanischen Eisenbahn bestehen heute in deren Gebiet zahlreiche Elementar- und Fortbildungsschulen, gewerbliche Unternehmungen aller Art, wie Bergwerke, Gasanstalten, Wasserwerke, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen, Krankenhäuser, Gasthöfe und dergl., die zum Teil bereits zu verheißungsvoller wirtschaftlicher Bedeutung gelangt sind.

Im neuesten amtlichen Jahresbericht des Verkehrsministeriums in Peking sind nun die Betriebsergebnisse der Südmandschurischen Bahn für das Kalenderjahr 1922 veröffentlicht, so daß sie mit denen der Staatsbahnen verglichen werden können. Der Vergleich zeigt, wie sehr diese Privatbahn in ihrem Verkehr und seinem Erträgnis die Gesamtheit der chinesischen Staatsbahnen übertrifft. Während letztere eine Betriebslänge von 6620,9 km haben, beträgt die der Südmandschurischen Eisenbahn nur 1104 km, also ⅙ der Staatsbahnen. Die letzteren hatten im Kalenderjahr 1922 eine Roheinnahme von 99,5 Millionen Dollar und einen Betriebsüberschuß von rund 42,9 Millionen Dollar bei einer Betriebszahl von 56,9 %. Dagegen betrug die Roheinnahme bei der Südmandschurischen Bahn 87,66 Millionen Yen und der Betriebsüberschuß 53,56 Millionen Yen, etwa gleich 45,7 Millionen Doll., bei der außerordentlich niedrigen Betriebszahl von 39 %; der Betriebsüberschuß war also höher als bei dem sechsmal so umfangreichen Netz der Staatsbahn! Im Güterverkehr betrug die Gesamtleistung der Südmandschurischen Eisenbahn 4047,8 Millionen tkm gegen 3981,5 Millionen tkm bei der Staatsbahn; auf das Kilometer Bahn jedoch 9887 t und 3 666 500 tkm gegen nur 3432 t und 634 075 tkm bei der Staatsbahn, also das nahezu Drei- und Sechsfache von dieser. Die Roheinnahme für die Tonne belief sich bei der Südmandschurischen Bahn auf rund 6,36 Yen gegen 2,49 Doll. bei der Staatsbahn. Das günstige Betriebsergebnis erzielte die Südmandschurische Bahn mit einer jährlichen Betriebsleistung von nur 12,8 Millionen Zugkilometer gegen rund 28 Millionen bei der Staatsbahn und mit einer Kopfzahl von Bediensteten, die mit 18 267 noch nicht ganz ein Fünftel derjenigen der Staatsbahn, 91 356, erreichte. Hiernach darf die Verkehrs- und Wirtschaftslage der Südmandschurischen Bahn als geradezu glänzend angesehen werden und man kann es den Chinesen nachempfinden, wenn sie hier mit einem gewissen Neid auf die japanischen Eindringlinge blicken und deren glänzendes Geschäft im eigenen Lande gern selbst machen möchten. Allerdings ist nicht abzusehen, wie es China bei seiner politischen Ohnmacht je gelingen soll, diesen Pfahl im Fleische loszuwerden.

— **Das neue indische Eisenbahngesetz.** Daß die Eisenbahnen von Britisch-Ostindien auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt werden sollen, war schon in Nr. 44 S. 861 d. Ztg. angedeutet. Nunmehr wird näheres über das Gesetz bekannt. Sein Ziel ist die Trennung der Eisenbahnen von der Politik, also vom Einfluß der gesetzgebenden Körperschaften, ein Ziel, nach dem bekanntlich auch an anderer Stelle gestrebt wird. Um es aber gleich vorwegzunehmen, kann man wohl sagen, daß die Trennung höchstens der Form nach vorgenommen worden ist, daß aber in der Tat der gesetzgebenden Versammlung nach wie vor ein weitgehender Einfluß auf die Eisenbahnen Indiens eingeräumt ist. Es ist nämlich ein ständiger Eisenbahnwirtschaftsausschuß eingesetzt worden, der aus 12 Mitgliedern der gesetzgebenden Versammlung besteht; 11 Mitglieder werden von ihr gewählt, das zwölfte, der Vorsitzende, wird als ernanntes amtliches Mitglied bezeichnet, scheint also von der Regierung berufen zu werden, muß aber auch Abgeordneter sein. Diese 12 Männer sind zugleich Mitglieder des Hauptbeirats für die Eisenbahnen, in dem neben einem amtlichen ernannten Mitglied, also vermutlich einem Vertreter der Regierung, noch sechs weitere Abgeordnete sitzen; für die sechs letztgenannten Stellen schlägt die gesetzgebende Versammlung acht ihrer Mitglieder zur Auswahl vor. Die Eisenbahnabteilung des Ministeriums hat den Haushaltplan der Eisenbahn dem Wirtschaftsausschuß vor der Beratung des Haushaltplans in der gesetzgebenden Versammlung vorzulegen. In dieser soll der Haushaltplan für die Eisenbahn vor dem allgemeinen Staatshaushalt beraten werden. Dabei soll der Berichterstatter einen allgemeinen Überblick über den Betrieb der Eisenbahnen und dessen wirtschaftliche Ergebnisse vortragen. Die Ausgaben der Eisenbahnen werden der gesetzgebenden Versammlung als Anforderung von Geldmitteln vorgelegt. Diese Bestimmungen sollen zunächst probeweise für drei Jahre in Kraft treten und dann überprüft werden. Eine Kritik an ihnen ist unnötig, sie zeigen ohne eine solche, daß die gesetzgebende Versammlung sich keiner ihrer Rechte hat entäußern wollen, daß sie aber

einem Drängen auf Verselbständigung der Eisenbahnen der Form nach nachgeben mußte.

Die Eisenbahnen haben jährlich einen bestimmten Betrag an die allgemeine Finanzverwaltung abzuführen; seine Höhe soll zunächst 10 % des Kapitals ausmachen, das in den wirtschaftlichen Zwecken dienenden Eisenbahnen angelegt ist. Die zu strategischen Zwecken gebauten Eisenbahnen sind von dieser Abgabe befreit. Bei der Berechnung des Kapitals bleiben die von den Eingeborenenstaaten und den Gesellschaften aufgebrachten Mittel außer Ansatz. Zu der Abgabe von 7 % des Kapitals an den Staat kommt noch ein Fünftel des nach Abzug dieser Zahlung verbleibenden Reingewinns. Das Kapital wird nach dem Stande am Ende des vorletzten Jahres berechnet. Beträgt der Reingewinn eines Jahres weniger als 1 % des Kapitals, so ist der rückständige Betrag in den nächsten Jahren gutzumachen, ehe ein Überschuß errechnet wird. Die Ausgaben für die strategischen Zwecken dienenden Bahnen werden aus dem allgemeinen Staatshaushalt getragen; sie werden also von dem Betrag von 1 % des Kapitals gekürzt, ehe dieser an die Finanzverwaltung abgeführt wird.

Aus weiteren Überschüssen, die etwa entstehen, ist eine Rücklage zu bilden; nur wenn sie mehr als drei Millionen Rupien (1 Rupie = 1,35 *M.* nach Friedenswährung) betragen, ist von diesem Überschuß wieder ein Drittel an den Staat zu überweisen. Diese Rücklage soll die Zahlungen an den Staat sicherstellen, soll Abschreibungen ermöglichen und überhaupt die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen stärken, so daß sie in die Lage versetzt werden, ihre Leistungen zu erhöhen und ihre Tarife herabzusetzen. Die Inanspruchnahme der Rücklage bedarf der Genehmigung durch die gesetzgebende Versammlung. Die Eisenbahnen dürfen jedoch aus dieser Rücklage Anleihen entnehmen, mit denen sie sich im übrigen auch an den öffentlichen Geldmarkt wenden können. Die Regierung kann für diese wirtschaftlichen Gebarungen einschränkende Bestimmungen erlassen. Die Anleihen aus der Rücklage sind nur zulässig, wenn die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen, müssen aber in den nächsten Jahren zurückgezahlt werden. Die Freiheiten, die den Eisenbahnen gelassen werden, sind also nicht groß, und es ist nicht einzusehen, wie ihnen die Möglichkeit geboten werden soll, eine stetigere Finanzpolitik als in ihrer bisherigen Gestalt zu verfolgen, wo ihr Haushalt einen Teil des Staatshaushalts bildete; das ist aber eins der Ziele, das die neue Gesetzgebung verfolgt, wenn sie auch andererseits den Staatshaushalt von dem Einfluß der Schwankungen in den Einnahmen der Eisenbahnen befreien wollte; auch dieses Ziel wird aber nicht, wenigstens nicht vollständig erreicht.

Das Gesetz fordert weiter eine „Indisierung" der Eisenbahnen, indem mehr eingeborene Inder zur Verwaltung der Eisenbahnen berufen werden sollen, und zwar alsbald. Außerdem sollen die Lieferungen für die Eisenbahnen durch die Beschaffungs-Abteilung der indischen Regierung vergeben werden; also auch in dieser Beziehung hat man sich nicht entschließen können, die Eisenbahnen selbständig zu machen.

— Die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft (N.I.S.) im Jahre 1923. Auch hier sind die Einnahmen weiter zurückgegangen, sie betrugen nur 17 026 491 fl. gegen 17 870 038 im Jahre 1922, während im Jahre 1921, dem bislang ertragreichsten Jahre, 21 312 030 fl. erzielt wurden. Ebenso gelang es aber auch der N. I. S., die Ausgaben zu vermindern, und zwar sanken sie um 961 619 fl., während der Einnahmerückgang nur 843 547 fl. betrug; insgesamt betrugen die Betriebsausgaben 1921 13 494 697 fl., 1922 11 980 790 fl. und 1923 nur 11 019 171 fl. Die Erträgnisse ermöglichten der Gesellschaft, eine Dividende von immerhin noch 11 % auf ein Kapital von 24 000 000 fl. zu verteilen. Von 1914 bis 1919 betrug die Dividende 14, 15, 17, 15, 15 und 17 % bei einem Kapital von 11 450 000 fl., 1920 wurden 17 % auf 16 000 000 fl., 1921 17 % auf 23 931 000 fl. und 1922 13 % auf 24 000 000 fl. erzielt. Am 1. Oktober 1923 wurde die 19 km lange Seitenlinie Wonigiri-Batoeretno und am 3. Januar 1924 die Reststrecken der in der Javaspur erbauten Kleinbahnlinie Semarang-Soerabaja in Betrieb genommen, so daß insgesamt jetzt vorhanden sind 647 km in der Javaspur und 216 km in der europäischen Spur (1,435 m). Breitspurig ist die Hauptlinie Djokjakarta-Soerakarta-Semarang mit einigen Seitenlinien. Es wurde bereits früher erwähnt, daß die Staatsbahn, deren javaspuriges Netz durch die breitspurige Strecke Djokjakarta-Soerakarta in zwei Teile zerrissen wird, eine eigene schmalspurige Linie zwischen den beiden genannten Orten bauen will. Wenn auch jetzt bereits auf der Strecke Djokjakarta-Soerakarta schmalspurige Züge der Staatsbahn (sowohl wie der N. I. S.) verkehren, ist der Verkehr jedoch auf einige wenige gemischte Staatsbahnzüge beschränkt, und die Staatsbahn würde durch den Bau einer eigenen Linie Djokjakarta-Soerakarta in die Lage versetzt, auf der 870 km langen Strecke Batavia-Soerabaja eigene durchgehende Züge verkehren zu lassen.

Im übrigen scheint es, als ob der Tiefstand des wirtschaftlichen Lebens in Niederländisch-Ostindien nunmehr überwunden ist; in den ersten neun Monaten des Jahres 1924 gelang es endlich wieder, die Einnahmen zu steigern, und zwar betrugen sie in dieser Zeit 14 335 295 fl. gegen 13 582 089 fl. in der gleichen Zeit 1923. Da gleichzeitig auch die Ausgaben weiter zurückgingen, darf für 1924 mit steigenden Erträgnissen gerechnet werden.

— Güterannahmestellen ohne Gleisverbindung. Die Erie-Eisenbahn unterhält in New York drei große Güterschuppen, die den Verfrachtern gegenüber insofern gleichwertig mit Güterbahnhöfen sind, als sie dort ihre Versandgüter aufliefern, die aber keine Gleisverbindung besitzen, sondern durch Kraftwagen mit den eigentlichen Bahnanlagen verbunden werden. Die Eisenbahn bietet so ihren Benutzern die Vorteile, die mit Annahmestellen in den Geschäftsvierteln verknüpft sind, ohne ihrerseits die hohen Kosten aufwenden zu müssen, die die Einführung ihrer Gleise in das Innere dieser Viertel verursachen würde. Die Güterschuppen dienen im Erdgeschoß zum Austausch von Gütern mit den Kraftwagen, die sie auf der Straße weiter befördern, während die oberen Geschosse Lagerräume enthalten. Eine dieser Anlagen ist für Wagenladungsgüter bestimmt, die zweite für Stückgüter, und zwar beide sowohl für Empfang wie für Versand; bei der dritten fällt merkwürdigerweise der Stückgutempfang weg. Die Versender und Empfänger können ihre Güter selbst aufliefern und abholen, die Beförderung zwischen der Annahmestelle und dem Bahnhof ist aber Sache der Eisenbahngesellschaft, die sie mit Kraftwagen ausführen läßt.

— Bahnbau in Argentinien. Die wirtschaftliche Lage in Argentinien hatte, obgleich das Land weit ab von den Schauplätzen des Weltkriegs liegt und an ihm nicht beteiligt war, unter den Folgen des Krieges und deren Einfluß auf die gesamte Weltwirtschaft schwer gelitten; in den letzten zwei Jahren haben sich aber die Verhältnisse sehr erheblich gebessert, und die Folge davon ist, daß der Eisenbahnbau neu auflebt. In seinem mittleren Teil ist Argentinien mit Eisenbahnen wohl versorgt, im Süden und Norden finden sich aber weite Landstriche, die noch der Erschließung durch Eisenbahnen harren. Sowohl Staats- wie Privatbahnen bereiten nun Neubauten in diesen Gegenden vor. Bei den Staatsbahnen sollen etwa 600 Millionen Mark für Neubauten aufgewendet werden. Das Wachstum der Hauptstadt Buenos Aires wird sicher in der nächsten Zeit Anlaß zur Ausdehnung des elektrischen Vorortverkehrs geben. Die Mittelargentinische Eisenbahn hat mit ihren elektrisch betriebenen Vorortstrecken gute Erfolge erzielt; sie bereitet infolgedessen Planungen zur weiteren Einführung dieser Betriebsart vor. Ferner bemüht sie sich, die Genehmigung zur Wiederaufnahme eines alten Planes zu erlangen, nämlich zum Bau einer 435 km langen Verbindung ihres Netzes, von Cordoba ausgehend, mit dem Norden des Landes. Dieser Landesteil zieht jetzt die Einwanderer an; es wird Baumwolle angebaut, und zu ihrer Abbeförderung bedarf es der Eisenbahnen, die aus den Transporten beträchtliche Einnahmen werden erzielen können. Im Westen des Landes baut die Buenos Aires-Pacific-Eisenbahn neue Strecken in den fruchtbaren Obst und Wein bauenden Gegenden. Auch läßt sie Vorarbeiten für eine Verbindung über die Anden nach Chile in Breitspur anstellen. Die jetzt bereits bestehende Verbindung ist in Schmalspur angelegt, deren Weite zweimal wechselt. Eine durchgehende Verbindung, die das zweimalige Umladen der Güter unnötig machen würde, wäre mit sehr erheblichen Erleichterungen für den durchgehenden Verkehr verbunden. Die Große Südbahn plant Neubaustrecken von zusammen über 300 km Länge innerhalb ihres jetzigen Verkehrsbereichs, will also damit ihr Eisenbahnnetz engmaschiger gestalten.

Allgemeines.

— Selbst der Weltfriedenskongreß für Aufhebung der Luftfahrtbegriffsbestimmungen. Auf dem kürzlich abgehaltenen 23. Weltfriedenskongreß wurde u. a. folgende Entschließung angenommen: „Der Kongreß ersucht den Völkerbund, mit allem Nachdruck dahin zu wirken, daß der zivile Luftverkehr sowie der damit zusammenhängende Bau von entsprechenden Luftfahrzeugen international geregelt wird. Der Kongreß erblickt eine nicht zu unterschätzende zivilisatorische, kulturelle und handelspolitische Gefahr in den bis jetzt bestehenden Hemmungen. Diese können heute um so eher aufgehoben werden, als die militärischen Gesichtspunkte, von denen sie bedingt wurden, durch die Militärkontrolle des Völkerbundes illusorisch gemacht werden."

Rechtspflege.

— **Zur Haftpflicht der Eisenbahn.** Unfall auf unbeschranktem Überweg. Rechtliche Bedeutung der Ortskenntnis des Beschädigten.

Der Geschirrführer der Klägerin wollte mit einem Wagen auf dem unbeschränkten Überwege die Bahnstrecke kreuzen. Ein heranfahrender Güterzug erfaßte das Pferd und verletzte es derart, daß es getötet werden mußte. Die Klägerin behauptet, der Güterzug sei übermäßig schnell gefahren, der Lokomotivführer habe auch nicht rechtzeitig und ordnungsmäßig vor dem Übergang Warnungssignale abgegeben. Sie verlangt Ersatz für das Pferd. Die beklagte Bahn wandte eigenes Verschulden des Gespannführers ein. Das Landgericht hatte die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Bahn hat das Oberlandesgericht in Naumburg mit Urteil vom 20. 11. 20 (3. U. 30/20 in Sachen Eisenbahndirektion Erfurt gegen Köllner) die Klage abgewiesen.

In den Gründen stellt es zunächst fest, daß, da der Unfall sich auf damals gothaischem Staatsgebiet ereignet hat, Art. 17 § 1 des Sachsen-Coburg-Gothaischen Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch vom 20. 11. 99 als Stütze des Anspruchs in Betracht komme. Danach haftet der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes für die aus dem Betrieb entstehenden Beschädigungen von Sachen, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers der Sache verursacht ist. Das Verschulden eines Dritten, der die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnis ausübt, vermöge dessen er den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten hat, ist dem eigenen Verschulden des Besitzers gleichgestellt.

In tatsächlicher Hinsicht hat das Gericht zunächst davon Abstand genommen, den von der Klägerin angetretenen Beweis dafür zu erheben, daß auf der Böschung in der Nähe der Unfallstelle zur Zeit des Unfalles eine Reihe von dichten Kiefern gestanden und die Übersichtlichkeit erschwert hätten. Es hat diese Tatsache als wahr unterstellt und ausgeführt:

„Selbst wenn an dieser Stelle die Übersicht erschwert war, so konnten weder diese Bäume, noch die sonst auf der Böschung stehenden Büsche während der ganzen Zeit, wo der Geschirrführer die Wegstrecke von der Wegekrümmung bis zur Bahn zurücklegte, den ganzen Güterzug gleichzeitig vollständig verdecken. Der Gespannführer kannte auch die Örtlichkeit und wußte, daß um die betreffende Zeit ein Zug auf der Strecke verkehrte. Ausschlaggebend ist, daß der Gespannführer, sobald er die Böschung hinter sich und freien Ausblick hatte, sofort sein Augenmerk nach rechts und links richten und sich vergewissern mußte, ob die Bahnstrecke frei war. Dies hat er zweifellos versäumt und das muß ihm als grobe Fahrlässigkeit angerechnet werden (vgl. RG. in Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 14 S. 138). 15 m vor den Schienen hatte der Geschirrführer, wie die Beweisaufnahme ergeben hat, freie Sicht. Diese Strecke hätte ihm, selbst wenn man den Abstand vom Kopf des Pferdes bis zu seinem Standpunkt auf dem Wagen in Betracht zieht, unbedingt genügt, um das langsam fahrende leichte Gespann — er fuhr mit einem Ochsen und einem Pferd — zum Halten zu bringen. Ein grobes Verschulden des Geschirrführers ist also in jedem Fall erwiesen, mag der Lokomotivführer auch, wie die Klägerin behauptet, nicht rechtzeitig und ordnungsmäßig geläutet und gepfiffen haben, denn der Geschirrführer kannte den Bahnübergang, er mußte deshalb auch ohne dies aufmerksam sein (vgl. RG. in Eger Bd. 16 S. 258, Bd. 23 S. 55, Bd. 24 S. 265). Das Verschulden des Gespannführers ist um so größer, als er auf derselben Bahnstrecke vor einigen Jahren einen ganz ähnlichen Unfall erlitten hat, der ihm hätte zur Warnung dienen müssen.

Die Klägerin behauptet, daß auch den Beklagten ein Verschulden träfe, da der Bahnübergang nicht durch eine Schranke geschützt gewesen sei und da der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Warnungssignale nicht ordnungsmäßig abgegeben habe.

Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. RG. Bd. 53 S. 77 und Eger a. a. O. Bd. 20 S. 179 und 51) kann bei Anwendung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes bei konkurrierendem Verschulden des Beschädigten die Ersatzpflicht des Eisenbahnunternehmers nach Verhältnis der Verursachung des Schadens durch den einen oder den anderen Teil ermäßigt werden. Dieser Grundsatz muß auch für die dem § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nachgebildete Bestimmung des Sachsen-Coburg-Gothaischen Gesetzes gelten. Ein konkurrierendes Verschulden des Beklagten hat die Klägerin jedoch nicht nachgewiesen. Nach den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen war die Anbringung von Schranken an der Unfallstelle nicht erforderlich. Dem Geschirrführer war außerdem der Übergang bekannt, so daß dieser Umstand nicht ins Gewicht fallen kann. Daß der Lokomotivführer nicht ordnungsmäßig geläutet und gepfiffen habe, hat die Klägerin nicht nachgewiesen. Die von ihr benannten Zeuginnen haben bekundet, daß der Lokomotivführer geläutet und gepfiffen habe. Wenn die Zeuginnen auch die Empfindung gehabt haben wollen, daß später als sonst gepfiffen und später und anders geläutet worden sei, als an anderen Tagen, so kann man dieser Bekundung keine große Bedeutung beilegen. Auf dergleichen Vorgänge pflegt man nicht genau zu achten, besonders an Stellen, wo häufig Züge vorüber fahren. Es ist also sehr leicht möglich, daß die Zeuginnen sich dies eingebildet haben in dem Bestreben, eine Erklärung für den Vorfall zu finden. Es handelte sich um eine Glocke, die mit Dampf betrieben wurde. Sie ist nach dem Unfall als in Ordnung befunden und auch ohne eine Ausbesserung noch nach dem Unfall benutzt worden, ohne daß Störungen bemerkt wurden. Es muß daher angenommen werden, daß die Glocke auch am Unfalltage richtig geläutet hat. Der Senat hat es ebenfalls nicht als erwiesen angesehen, daß der Zug mit übermäßig großer Geschwindigkeit gefahren ist. Selbst wenn aber der Zug schneller gefahren wäre als sonst, so würde dies gegenüber dem ganz groben Verschulden des Geschirrführers keine Bedeutung haben. Lediglich auf die Unachtsamkeit des Geschirrführers war der Unfall zurückzuführen."

Dieses weder in der offiziellen Sammlung der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte (Mugdan-Falkmann) noch bisher anderweit veröffentlichte Urteil ist von erheblicher Bedeutung nicht bloß auf dem Gebiet der Sachschadenhaftung der Eisenbahn, auf dem es ergangen ist, sondern auch auf dem der Personenschadenhaftung, wo die gleichen Haftbefreiungsgründe auftreten. Das Urteil legt entscheidenden Wert darauf, daß der Geschädigte die örtlichen Verhältnisse kannte; angesichts dessen fällt seine mangelhafte Sorgfalt im Verkehr auf dem durch das Fehlen von Schranken (vgl. § 18 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung) besonders gefährlichen — und wie die Urteilsgründe durchblicken lassen, nicht gerade bequem übersichtlichen — Überweg so schwer ins Gewicht, daß auch ein etwaiges betriebliches Verschulden der Bahn — vorschriftswidrige Geschwindigkeit — demgegenüber völlig zurücktritt. Das Urteil bildet eine Ergänzung zu dem in den Mißlackschen „Reichsgerichtsbriefen" veröffentlichten, in dieser Zeitung 1924 Nr. 33, S. 638 nachgedruckten bedeutsamen Erkenntnisse des höchsten Gerichtshofs (Datum und Geschäftsnummer ist in dem Nachdruck nicht angegeben), dem ein Fall mit ähnlichen Verhältnissen (Ortskenntnis des Geschirrführers, nicht durch Schranken gesicherter Überweg, der außerdem auch nicht durch Warnungstafeln gedeckt war) zugrundelag. Dort hatte das Reichsgericht zu der erst in der Revisionsinstanz aufgestellten Behauptung des Gegners der Bahn, der Zug sei zu rasch gefahren, aus prozeßrechtlichen Grundsätzen nicht Stellung zu nehmen brauchen. Die danach offengebliebene Frage des Einflusses eines Zuschnellfahrens des Zuges wird durch das hier wiedergegebene Urteil des Oberlandesgerichts Naumburg in Abwägung zum Verschulden der Gegenseite ausdrücklich als belanglos erklärt.

Theoretisch noch schärfer zu beurteilen wäre mangelnde Verkehrssorgfalt in Verbindung mit Ortskenntnis des Beschädigten, wenn es sich nicht um einen Gespann-, sondern einen Autoführer handeln würde, der nach § 17 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 (RGBl. S. 389) „zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet" und nach § 18 Abs. 3 daselbst „bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe so vorsichtig fahren muß, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann".

Nach dem Urteil des 3. Strafsenats des Reichsgerichts vom 3. Februar 1908 (Jur. Wochenschrift 1908 Nr. 10, S. 384 Ziff. 27, Eger Eisenbahnr. Entsch. Bd. 24 S. 393) liegt sogar fahrlässige Eisenbahntransportgefährdung (§ 316 StGB.) vor, wenn ein Wagenführer (nicht bloß Chauffeur) sich vor dem Überschreiten eines nicht mit einer Schranke versehenen Überganges nicht vollständige Gewißheit von der Unmöglichkeit verschafft, mit einem herannahenden Zuge zusammenzustoßen.

An Stelle des dem hier wiedergegebenen Oberlandesgerichtsurteils zugrunde liegenden Art. 17 § 1 des Sachsen-Coburg-Gothaischen Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch kommt heute § 54 der Thüringischen Ausführungsverordnung zum Bürgerlichen Gesetzbuch in Betracht, der lediglich eine sprachliche Neuredaktion der erstgenannten Bestimmung ist, also sachlich zu keinem anderen Ergebnis führen würde. Entsprechende Bestimmungen über die Sachschadenhaftung der Bahn gelten in den meisten anderen deutschen Ländern (vgl. Art 3, 105, 218 Einf. Ges. z. BGB.).

Für Preußen besteht noch die alte Bestimmung des § 25 preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. 11. 1838.

Regierungsrat Mantey, Erfurt.

Bücherschau.

— Handbuch für Handel und Industrie der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken (Rußland, Transkaukasien, Ukraine, Weißrußland). Herausgegeben von den Handelsvertretungen der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken in Deutschland und Österreich. Preis 4,50 M.

Bei dem Schleier, der noch immer über Rußland liegt, und den Widersprüchen der Reisenden, die das Land nach dem Weltkriege besucht haben — der eine lobt die Gestaltung der russischen Verhältnisse, der andere zieht sie in den Staub —, ist es zu begrüßen, daß von amtlicher Stelle ein Buch erschienen ist, das geeignet ist, einen Einblick in die Organisation von Handel und Industrie Rußlands zu gewähren. Wenn die in dem „Handbuch für Handel und Industrie" gemachten Angaben nicht nur auf dem Papier stehen, sondern in die Tat umgesetzt und wirklich zur Durchführung gelangt sind, muß anerkannt werden, man mag die Zweckmäßigkeit der Einrichtungen aus politischen oder anderen Gründen ablehnen, daß in einem Reiche, das ein Sechstel der gesamten Oberfläche der Erdkugel ausmacht, in verhältnismäßig kurzer Zeit auf organisatorischem Gebiet manches geleistet worden ist.

Das Handbuch zerfällt in 13 Abschnitte: 1. Allgemeine statistische Angaben. 2. Außenhandel. 3. Konzessionen. 4. Binnenhandel. 5. Industrie. 6. Finanzen. 7. Sozialpolitische Gesetzgebung. 8. Verkehrs- und Transportwesen. 9. Post-, Telegraphen-, Luftpost- und Funkwesen. 10. Konsulate und Ein- und Ausreiseformalitäten. 11. Die Handelsverträge der UdSSR. 12. Zivilrecht und Gerichtsverfassung. 13. System der Maße und Gewichte. In einem Anhang werden Dekrete über verschiedene Angelegenheiten auf dem Gebiete des Handels, ein Auszug aus dem Zolltarif, die kürzesten Strecken zwischen den Hafen-, Grenz- und wichtigsten Eisenbahnstationen, Zeitschriften über Wirtschaftsfragen usw. mitgeteilt. Eine Karte des europäischen Teiles von Rußland, aus der die gegenwärtige politische Einteilung hervorgeht, trägt zum Verständnis der Sachlage bei.

Aus dem reichen Inhalt dieses 330 Seiten umfassenden Buches können nur einige wenige Einzelheiten hervorgehoben werden:

Der Außenhandel in der Sowjet-Union ist Staatsmonopol. Das Außenhandelsmonopol wird vom Volkskommissariat für Außenhandel und im Auslande von den Handelsvertretungen der UdSSR. durchgeführt. Die dem Volkskommissariat übertragenen Funktionen werden in der Weise ausgeübt, daß den Exporteuren und Importeuren besondere Bescheinigungen und Lizenzen ausgestellt werden, ohne die weder irgend welche Ware in das Ausland ausgeführt, noch in das Gebiet der Union eingeführt werden darf. Die im Auslande eingekauften Waren werden bei der Übernahme je nach der Art der Ware und den an sie zu stellenden Anforderungen einer chemischen, mechanischen und sonstigen Prüfung unterzogen. Ohne eine solche Prüfung ist die Verladung von Waren nur auf Grund besonderer Erlaubnis der Handelsvertretung zulässig. Als Organe des Kommissariats für Außenhandel sind im Ausland die Handelsvertretungen der Sowjetrepublik tätig. Unter diesen ist die, welche in Berlin ihren Sitz hat, eine der wichtigsten. Ihre Bedeutung wird dadurch veranschaulicht, daß sie seit Eröffnung ihrer Tätigkeit im August 1920 bis zum 1. März 1924 für 196 556 000 R. Warenverkäufe und für 377 641 000 R. Einkäufe getätigt, mithin einen Gesamtumsatz von 574 197 000 Goldrubel gehabt hat. Die Verkaufstätigkeit der Handelsvertretung bezieht sich auf sämtliche Waren, die aus Rußland ausgeführt werden, darunter Roggen, Weizen, Gerste, Hafer, Hirse, Ölkuchen, Rauchwaren usw. Neben den rein geschäftlichen Operationen befaßt sich die Handelsvertretung der UdSSR. in Deutschland mit der Frage der Heranziehung des ausländischen Kapitals für die Wirtschaft der Union. Während ihrer Tätigkeit konnte die Handelsvertretung eine Reihe Konzessionsverträge abschließen und mehrere gemischt-wirtschaftliche Gesellschaften bilden. In Österreich befindet sich die Handelsvertretung der UdSSR. erst seit dem Jahre 1920, doch haben die österreichischen Wirtschaftskreise in jener Zeit den russischen Geschäften nur geringes Interesse entgegengebracht. Der Umfang der Geschäfte war daher gering, und der Export nach Österreich weist niedrige Zahlen auf. Erst im Geschäftsjahr 1923/24 beginnt ein Steigen der Einkaufsziffern, in diesem Jahre wurde bis zum 1. August 1924 viel mehr in Österreich gekauft, als während der ganzen früheren Jahre seit 1920.

Die Konzessionstätigkeit in der UdSSR. wird durch das Oberste Konzessionskomitee beim Rat der Volkskommissare ausgeübt. Die Obliegenheiten dieser Behörde sind hauptsächlich die allgemeine Regelung der gesamten Zulassung von ausländischem Kapital zur industriellen, Handels- und sonstigen wirtschaftlichen Betätigung in der Union. Nach dem Handelsbuch sind bis jetzt 32 Konzessionen erteilt, darunter 11 an deutsche Gesellschaften oder Firmen.

Die russische Industrie zerfällt hinsichtlich ihrer Verwaltungsform in 4 Gruppen: 1. die staatliche Industrie, 2. die vom Staate verpachtete Industrie, 3. die genossenschaftliche Industrie und 4. die Privatindustrie. Der überwiegende Teil der russischen staatlichen Industrie ist in Trusts vereinigt. Unter den rein staatlichen Monopolindustrien sind z. Zt. die Herstellung von Spirituosen, ferner das Platin- und das Goldmonopol hervorzuheben.

An Kreditanstalten gibt es nach dem Handbuch: 1. die Staatsbank mit 248 Filialen, 2. 14 Aktien- und Kommunalbanken mit 135 Filialen, 3. 43 Gesellschaften wechselseitigen Kredits, 4. 27 Landwirtschaftliche Kreditgesellschaften und 5. 1544 Kreditvereine sowie 37 Kreditverbände.

Die Zuweisung von Arbeit an Staatsangehörige in Form eines freiwilligen Dienstvertrages geschieht durch die Organe des Volkskommissariats für Arbeit. Die Einstellung von Arbeitskräften bei allen Unternehmungen, Anstalten und Wirtschaften ausnahmslos (staatlichen, öffentlichen und privaten) sowie bei Einzelunternehmungen, erfolgt durch entsprechende Organe des Volkskommissariats für Arbeit. Trotz der Vermittlung von Arbeitskräften durch Organe des Volkskommissariats wahrt die Gesetzgebung das Grundprinzip des Dienstvertrages in Form einer Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer über gegenseitig gestellte Forderungen.

Der Abschnitt 8 „Verkehrs- und Transportwesen" teilt einige allgemeine Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr, die Tarife über die Beförderung von Personen und Gepäck, die Lieferfristen, Bestimmungen über Haftpflicht usw. mit. Die Gütertarife sind nicht näher angegeben.

Das Buch wird ein guter und wertvoller Ratgeber für jeden sein, der mit russischen Handels- und Industrieverhältnissen sich zu beschäftigen hat oder sich für diese interessiert. Sehr wertvoll ist auch insbesondere die dem Handbuch beiliegende Karte, die einen guten Überblick über die politische Gliederung des großen Reiches bietet. W.

— Sonderheft „Elektrischer Bahnbetrieb". Kreidels Verlag, Berlin W. 9. Preis 2,80 M.

Die Nummern 9 und 10 des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" sind zu einem Doppelheft vereinigt und enthalten bemerkenswerte Darlegungen über den elektrischen Vollbahnbetrieb. Einleitend werden von Regierungsbaurat Otto Michel, München, die neuen elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn bis ins einzelne behandelt. Regierungsbaurat Heinemann, Leipzig, berichtet in großen Zügen über die Entwicklung des elektrischen Vollbahnbetriebes in Mitteldeutschland und über die dort erzielten Betriebsergebnisse. Oberregierungsbaurat Usbeck, Breslau, macht einige Mitteilungen über die Anlagen der elektrischen Zugförderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen. Er erinnert daran, daß der elektrische Betrieb auf diesen Bahnen lange Zeit nur ein unvollständiger Versuchsbetrieb gewesen ist, weil es an Fahrzeugen fehlte. Erst im laufenden Jahre werden sämtliche Personenzüge und fahrplanmäßigen Güterzüge regelmäßig durch elektrische Lokomotiven befördert. Abschließende Gesamtergebnisse in wirtschaftlicher Beziehung könnten erst erwartet werden, nachdem der Betrieb sich der neuen Betriebsweise angepaßt hat, die eine grundlegende Umänderung des Fahrplans verlangt, damit alle Vorteile auch ausgenutzt werden können. Oberregierungsbaurat Naderer, München, gibt Grundlagen und Berechnungen zur Einheitsfahrleitung für die elektrischen Zugförderungsanlagen der Deutschen Reichsbahn. Betrachtungen zur Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen aus der Feder des Regierungsbaurats Schlemmer, Berlin, schließen sich an.

Zur Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen liefert Sektionschef Ing. Paul Dittes einen Beitrag. Über die Versuche der Königl. Ungarischen Staatsbahnen mit einem neuen Elektrisierungssystem verbreitet sich Staatsbaurat Ing. L. von Verebély. Er erblickt die wirklich wirtschaftliche Lösung des Elektrisierungsproblems in einem System, das die Erzeugung bzw. Umformung und Übertragung eines besonderen Bahnstroms unnötig macht und die direkte Verwendung von Wechselstrom von regelrechter Frequenz (50), ohne Zwischenschaltung von Unterwerken mit umlaufenden Umformern oder Gleichrichtern gestattet. Dem Wesen nach beruht dieses von dem Verfasser bereits in Nr. 20, S. 364 ff. Jahrgang 1924 unserer Zeitung näher erläuterte System auf Phasenspaltung. Ein auf der Lokomotive angebrachter, einem Turbogenerator ähnlicher Synchronumformer erhält von der Arbeitsleitung Einwellenstrom von 15 000 Volt Spannung und 50 Doppelwechseln und formt diesen auf Dreiphasenstrom von niedriger Spannung, der zur Speisung der Antriebsmotoren dient, um. Zur praktischen Erprobung dieser neuartigen Einrichtung

haben die Königl. Ungarischen Staatsbahnen auf ihrer früheren Pozsony-Wiener Hauptlinie eine Probestrecke ausgerüstet, die von Budapest-Westbahnhof gegen Norden bis Dunakeszi-Alag führt. Eine nach den vorstehend erwähnten Grundsätzen gebaute Probelokomotive wird beschrieben.

Auf die Elektrisierung der Schweizer Bahnen geht Regierungsbaurat Tetzlaff, Berlin, näher ein. Auch die Elektrisierungsfrage in Holland wird gestreift; hierbei veröffentlicht Regierungsbaurat H. Ebert die hierauf bezüglichen Darlegungen von J. J. van Loenen Martinet, Utrecht. Mit dem Stand der Elektrisierung in Italien beschäftigt sich Dr. Ing. G. Huldschiner und schließlich verbreitet sich Naderer, München, an Hand von einigen Beispielen über die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Zugförderung im allgemeinen; er gibt hierbei beachtenswerte Richtlinien zur Erzielung von Ersparnissen bei Umstellung von Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb.

Da die Frage der elektrischen Zugförderung in fast allen Kulturländern aus naheliegenden Gründen immer wieder aufs lebhafteste erörtert wird, ist die Herausgabe des mit vielen Bildern und Tafeln ausgestatteten Sonderheftes zu begrüßen; es gibt dem Fachmann manchen guten Wink und wird als zuverlässiges Nachschlagebuch willkommen sein. W. M.

— **Reichsbahn und kaufmännische Buchführung.** Von Dr. Guido Fischer, Mannheim. — 58 Seiten — Preis 1 *M.* 1924. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.

Die Arbeit untersucht die augenblicklich brennende Frage, in welcher Form das bisherige Rechnungswesen der Reichsbahn in kaufmännische Bestands- und Erfolgsrechnung umgestaltet werden kann. Nach einem einleitenden Kapitel über den Werdegang der Reichsbahnentwicklung seit 1919 wird kurz das Wesen der Kameralbuchhaltung und der kaufmännischen doppelten Buchführung charakterisiert. Der Verfasser kommt dabei zu der Schlußfolgerung, daß die Vorteile des bestehenden Kameralsystems mit den ausgedehnten Funktionen der kaufmännisch doppelten Buchführung vereint werden können, ohne daß die notwendig werdenden Änderungen einen zu ausgedehnten Umfang anzunehmen brauchen. Im Hauptteil der Arbeit werden für die Stationsbuchhaltung, wie für die Finanzbuchhaltung die Grundsätze der vom Verfasser vorgeschlagenen neuen Lösung in klarer Weise dargelegt. Bei der Stationsbuchhaltung soll die bisherige Rechnungskontrolle zur Erfolgsbuchhaltung umgestellt und die bestehende Bestandskontrolle durch eine Anlageverrechnung ergänzt werden, so daß sich stationsweise der erzielte Rohertrag ermitteln läßt. Für die Finanzbuchhaltung kann die Rechnungskontrolle ganz in Wegfall kommen; die bisherigen Kassentagebücher bilden, ergänzt durch eine Anlage- und Kontokorrenterfassung, die Beständebuchhaltung, die derzeitigen Kassenhauptbücher, die Erfolgsrechnung. Mit der vorgeschlagenen Lösung kann schon für jeden Bezirk einer Reichsbahndirektion deren Reinertrag festgestellt werden, was besonders für eine dezentralisierte Verwaltung der Reichsbahn von großen Vorteilen sein dürfte. Durch Schaubilder wird die eingehende Schilderung der vorgeschlagenen Neuorganisation näher erläutert und anschaulich gemacht. (Vgl. auch den Aufsatz in Nr. 44 auf S. 855 d. Ztg.)

— **Die deutschen Kohlenpreise seit Beginn des Weltkrieges.** Von Dipl.-Ing. Dr. Paul Krebs. Verlag Kösel & Pustet, Kempten. (Sammlung „Lebende Bücher".) Die Schrift bemüht sich, die Entwicklung der Kohlenpreise technisch, statistisch und volkswirtschaftlich zu durchleuchten. Dies geschieht auf der Grundlage der Goldmarktpreise, deren Berechtigung für diesen Zweck zunächst nachgewiesen wird. Sodann werden die preisbestimmenden Faktoren unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Weltmarktes und des Inlandmarktes untersucht, die Bestandteile der Kohlenpreise einer Kritik im einzelnen unterzogen und die Kohlengesetzgebung und Kohlenpreispolitik besprochen.

Zweifellos bieten diese Untersuchungen wertvolle Anregungen, sind jedoch leider zum großen Teil durch die Entwicklung der Verhältnisse überholt. Die Unsicherheit der Wirtschaft während der Inflation läßt natürlich vieles unerklärlich erscheinen und gestattet auch nicht die Ableitung von Gesetzmäßigkeiten; man denke z. B. nur daran, nach welch verschiedenen Gesichtspunkten und zum Teil mit welcher Willkürlichkeit bei den einzelnen für die Kohlenwirtschaft wichtigsten Faktoren (Löhne, Verkaufspreise, Eisenbahntarif usw.) der Geldentwertung gefolgt wurde. Einen besonderen Wert würde das Buch dadurch erhalten, daß die einzelnen Untersuchungen über die Mitte des Jahres 1923, mit dem sie hier abgeschlossen werden mußten, in die Stabilisierungskrise hinein fortgesetzt würden, denn gerade jetzt wird die Kohlenwirtschaft für die Ausfuhrfähigkeit und für die innere Kaufkraft von größter Bedeutung werden. Es wird besondere Aufmerksamkeit erfordern (auch mit Rücksicht auf Auslandskredite), hier ein richtiges Gleichgewicht für die einzelnen preisbildenden Faktoren zu finden.

Hervorgehoben werden müssen die klaren und auf kleinem Raum zusammengedrängten Abbildungen, die nach Lichtbildern der vorzüglich arbeitenden technischen wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale hergestellt sind. Dr. Landsberg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgelder.

Wagenstandgeld im Bezirk der Reichsbahndirektion Osten.

Die mit dem 20. und 28. Oktober 1924 im Bezirk der Reichsbahndirektion Osten eingeführten erhöhten Wagenstandgelder und Abbestellgebühr werden mit dem 12. November 1924 aufgehoben. Vom 13. November ab gelten wieder die tarifmäßigen Sätze. (1315)

Frankfurt (Oder), 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 werden die Tarifentfernungen für die Stationen der Brohlthal-Eisenbahn ermäßigt. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. (1296)

Dresden, am 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 ist auf Seite 5 in der Anlage des Tarifs vom 10. März 1924 im Verzeichnis der Grenzübergangsstationen unter a) der zweite Absatz von „Zur Zeit . . . . erreichbar" zu streichen, unter b) ist abzuändern „Oderberg/Bohumin" in „Oderberg/Bohumin C. S. D.". (1295)

Dresden, am 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nottarif, Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924 treten die Bahnen Amstetten-Gerstetten, Amstetten-Laichingen, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Nürtingen-Nauffen, Reutlingen-Eningen (Achalm) und Vaisingen (Eng.)-Enzweisingen dem Nottarif bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1308)

Berlin, den 13. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1924: Der Ausnahmetarif 38 für Häute, Felle und Gerbstoffauszüge, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, wird aufgehoben.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (siehe RGBl. 1914, Seite 455). (1291)

Altona, den 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Litauischer Güterverkehr.

Im deutsch-litauischen Gütertarif vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen ist im Teil A unter I B mit Gültigkeit vom 20. November 1924 die Station Papili (Papilo) aufzunehmen. (1303)

Königsberg (Pr.), 10. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln andererseits.

1. Mit rückwirkender Kraft vom 1. 11. 24 sind auf Seite 20 Ziffer 12 zu streichen: „in Deutschoberschlesien" und „mindestens jedoch 3 Goldfrank".
2. Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 sind in der Entfernungstafel I folgende Stationen neu aufzunehmen:

Berlin Spreeufer	Bln	350
Greiz-Dölau	Dre	442
Großenhain Cottb. Bf.	Dre	276
Hamburg L. B.	Lüb. B.	622
Lohmen	Dre	268
Maltsch	Bsl	51

Oppeln, den 14. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschl. Eisenbahnen) (1313)

3. Nachruf.

Am 13. November 1924 verstarb in Berlin nach kurzer schwerer Krankheit das Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der frühere Präsident des Eisenbahn-Zentralamts

Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurat

Richard Sarre.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen hervorragenden Eisenbahnfachmann und einen ausgezeichneten Mitarbeiter von vornehmer Denkungsart und großer persönlicher Liebenswürdigkeit. Auf seine reichen Erfahrungen und außerordentlichen Fachkenntnisse hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft große Hoffnungen gesetzt.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Berlin, den 14. November 1924. (1317)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Präsident des Verwaltungsrats. Dr. C. F. von Siemens — **Der Generaldirektor.** Oeser.

Am 9. d. M. verstarb in Cassel im 76. Lebensjahre der

Oberbaurat i. R.

Herr **Theodor Bremer.**

Der Verstorbene war über 43 Jahre, davon viele Jahre in besonders verantwortlichen Stellungen bei der Eisenbahnverwaltung tätig. Am 1. Oktober 1907 wurde er an die Reichsbahndirektion Cassel versetzt, bei der ihm u. a. das Amt des ersten Vertreters des Präsidenten übertragen wurde Am 1. Oktober 1915 trat er in den wohlverdienten Ruhestand. Durch seine nie ermüdende Schaffenskraft und seine hervorragenden Fähigkeiten hat er der Eisenbahnverwaltung in allen Stellen, die er in seiner langjährigen Tätigkeit bekleidete, ausgezeichnete Dienste geleistet.

Wir werden das Andenken an den Verstorbenen, der sich durch seine vorbildlichen Leistungen sowohl wie durch seine trefflichen Charaktereigenschaften die größte Hochachtung aller erworben hat, die mit ihm dienstlich und außerdienstlich in Berührung gekommen sind, stets in hohen Ehren halten

Cassel, den 14. November 1924.

Der Präsident (1312)
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Cassel.
I. V. Büttner.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924 werden die Stationen Asperden, Birten, Goch NE., Hassum, Labbeck, Menzelen-Ginderich, Preußisch Uedem, Uedemerfeld und Xanten NE. der ehemaligen Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn als Versandstationen in den Ausnahmetarif 17 für Kleie, Ölkuchen usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. November 1924. (1307)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarife) Tfv. 403.

Mit Gültigkeit ab 16. November 1924 erscheint der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen und Steinkohlenkoks zur Förderung und Verhüttung inländischer Kupfererze.

Er enthält die durch Aufhebung der Regie bedingte Änderung der Versandstation und der Stationsfrachtsätze.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Magdeburg. (1302)

Magdeburg, den 13. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1924 treten im Vorwort und bei den Bestimmungen über Abrundung der Zahlungsmittel Änderungen ein. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1298)

Berlin, den 12. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924: Die Bekanntmachung betr. die Aufhebung des Ausnahmetarifs 48 für Zement zum 15. November 1924 wird durch folgenden Zusatz ergänzt: „Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (RGBl. 1914, Seite 455)."

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. November 1924. (1304)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit der Einstellung des Regiebetriebs am 16. November 1924 wird zur Berechnung der Fracht für Sendungen in Richtung Westen (Straßburg) über Kehl (Grenzübergang) der Übergangspunkt „Kehl Grenze" mit den um 1 km erhöhten Entfernungen der Station Kehl in den Tarif einbezogen. (1301)

München, 12. November 1924.
Tarifamt d. D.R.-G., G. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 2 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für Bentheim, Duisburg, Heidelberg Hbf., Hochfeld Hafen, Ruhrort Hafen alt und Ruhrort Hafen neu sowie Aufnahme einer Bestimmung für Schwetzingen. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2. Bahnhof Alexanderplatz. (1305)

Berlin, den 13. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5; Nottarif Tfv. 7.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel und des Nottarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Januar 1925, verlängert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1306)

Berlin, den 13. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit wird zwischen Elsterberg und Asch (Böhmen) eine direkte Tarifentfernung für mit der Wegevorschrift „über Hof" aufgegebene Eilgutsendungen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (1290)

Dresden, am 10. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6 a.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze im Frachtsatzzeiger 1 von 548 km ab und im Frachtsatzzeiger 2 von 494 km ab zu streichen. Am Schlusse der Frachtsatzzeiger ist zu vermerken: bei Frachtsatzzeiger 1: ab 548 km gelten die Frachtsätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs — A. T. 6 —; bei Frachtsatzzeiger 2: ab 494 km gelten die Frachtsätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs — A. T. 6. (1316)

Elberfeld, den 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit ab 1. November 1924 wird die Station „Tragheimer Palve" der RBD. Königsberg (Pr.) in den Tarif (Nachtrag I Seite 27) aufgenommen. Entfernung: 515 km an Anstoßpunkt 4. Leitung: Gruppennummer II s.

II. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß der „Bayerische Lokalbahn-Schnitttarif" am 1. November 1924 neu erschienen ist. (1309)

München, 14. November 1924.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A - D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 wird das Warenverzeichnis des obengenannten Durchfuhrausnahmetarifs durch die Aufnahme von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks in die Abteilung V erweitert. Gleichzeitig wird der Übergang Herzogenrath Grenze mit den nachstehenden Sätzen in den Tarif aufgenommen:

	Herzogenrath Grenze					
	Güter der Abteilung					
	I	II	III	IV	V	
	Frachtsätze in Gulden für 100 kg				10 t	Hauptklasse
Basel Bad. Bf. Ort und Übergang	—	—	—	—	—	0,88
Waldshut Übergang	—	—	—	—	—	0,96
Schaffhausen Ort und Übergang	—	—	—	—	—	0,93
Singen (Hohentwiel) Übergang	—	—	—	—	—	0,90
Konstanz Übergang	—	—	—	—	—	0,95
Friedrichshafen Übergang	—	—	—	—	—	0,99

Köln, den 12. November 1924. (1314)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife Teil II.

Mit der Einstellung des Regiebetriebes am 16. November 1924 wird die Tarifgrenze des Übergangs Kehl zwischen der Els.-Lothr. Eisenbahn und der Deutschen Reichsbahn wieder wie vor dem 10. Dezember 1923 nach dem östlichen Brückenwiderlager verlegt und der Tarifpunkt „Kehl Grenze“ wiedereingeführt.

Die Entfernung für Kehl Grenze wird durch Anstoß von 1 km an die Entfernung der Tarifstation Kehl gebildet.

Die Entfernung bis und ab dem Tarifpunkt Kehl Grenze dient lediglich zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus auf Grund der bestehenden Tarife und Dienstanweisungen. (1311)

Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 16. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die badische Station Talhaus mit allen Angaben zu streichen. Ferner wird mit Gültigkeit vom 20. November 1924 die Station Kandern „Zu“ der Nebenbahn Haltingen-Kandern in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1310)

Hannover, den 12. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. November 1924 tritt der Ausnahmetarif 46 für Raps usw. ohne Ersatz außer Kraft. (1293)

Stuttgart, den 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. November 1924 treten für die meisten bayerischen rechtsrheinischen Lokalbahnstationen Entfernungsänderungen (Ermäßigungen bis zu 7 km) ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen. (1300)

München, 12. November 1924.
Tarifamt d. D. R.-G., G. B.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

I. Mit dem Zeitpunkt der Übergabe der von der Regie betriebenen Strecken an die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft (16. November 1924) tritt der pfälzisch-württ. Gütertarif vom 1. 6. 1922 wieder in Kraft. Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkt ist der Nachtrag 1 zum Tarif erschienen, der die seit 1. 6. 1922 eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthält. Außerdem ist ein Neudruck des vergriffenen Tarifs vom 1. 6. 1922 veranstaltet worden, in den auch die Änderungen und Ergänzungen des obengenannten Nachtrags eingearbeitet sind.

II. Vom gleichen Zeitpunkt an werden die Tarifpunkte Eichelscheid Grenze, Schönenberg - Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze in die Entfernungstafel II des Tarifs aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (1292)

Stuttgart, den 10. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

A. Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien. B. Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen polnischoberschlesischen) Stationen untereinander und mit Danziger Stationen über Deutsch- und Polnischoberschlesien.

Der Nachtrag II zum Tarif A ist zum Preise von 50 Goldpfennig, der Tarif zu B zum Preise von 4,00 Goldmark und der Nachtrag I zum Tarif zu B zum Preise von 1,00 Goldmark bei der Stationskasse in Oppeln erhältlich. (1297)

Oppeln, den 11. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Tschechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtbegünstigung für Steinsalz.

Im Eisenbahndurchlauf des genannten Verkehres wird mit Gültigkeit vom 27. Oktober d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Mai 1925, für Sendungen von Steinsalz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10 000 kg, für den Frachtbrief und Wagen

von Skalité státní hranice nach Nové Komàrno und

von Petrovice ve Slezsku státní hranice nach Bratislava dunajskénabrezie je ein Frachtsatz von 744 csl. Heller im Kartierungswege angewendet.

Wien, am 6. November 1924. (1294)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Čsl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Einführung eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1924 tritt zum obbezeichneten Tarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen. Preis 12 000 ö. Kr. bzw. 6 c. Kr. für das Stück.

Wien, den 10. November 1924. (1299)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 werden im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr Zusatzkarten eingeführt. Die Bestimmungen zu § 16 Ziffer 1 und 2 des Tarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im obengenannten Verkehr, gültig ab 1. Juli 1921, werden wie folgt geändert:

Neue Ziffer 1: Wer über den Zielbahnhof seiner Fahrkarte ohne Unterbrechung der Fahrt hinausfahren will, hat vor Antritt der Fahrt eine Zusatzkarte zu lösen. Für die Zusatzkarte ist zu zahlen:

a) bei Benutzung einer Einzelkarte der Unterschied zwischen dem Fahrpreise für die Gesamtstrecke und dem Fahrpreise für die Strecke, für welche die Karte gilt,

b) bei Benutzung einer Zeitkarte (Monats-, Schülermonats- und Wochenkarte) der einfache Fahrpreis für die anschließende Strecke von der Zielstation der Zeitkarte bis zur neugewählten Zielstation.

Wer auf Einzelkarte 3. Klasse die 2. Wagenklasse benutzen will, hat vor dem Übergang in die höhere Wagenklasse eine den Preisunterschied deckende Zusatzkarte zu lösen. Mit Zeitkarten 3. Klasse aller Art ist der Übergang in die höhere Wagenklasse auch gegen Zulösung von Zusatzkarten nicht gestattet.

Neue Ziffer 2: Wer über die Zielstation seiner Fahrkarte hinausfährt, ohne im Besitz einer Zusatzkarte zu sein, hat bei freiwilliger Meldung — ohne Rücksicht darauf, ob er im Zuge betroffen wird oder sich auf der Zielstation zur Nachlösung meldet — den doppelten Fahrpreis für die anschließende Strecke nachzuzahlen.

Reisende, die ohne Zusatzkarten mit Fahrkarten dritter Klasse in der zweiten Klasse angetroffen werden, sind nach § 16 (2) der EVO. wie Reisende ohne gültige Fahrkarte zu behandeln, auch wenn sie erklären, daß sie die Absicht gehabt hätten, auf der Zielstation nachzulösen. (1318)

Altona, im November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 27. November 1924. LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Rangiertechnik und Zugbildung[1]).

Von Dr.-Ing. Ernst Frölich, Regierungsbaurat in Essen.

Die eisenbahntechnische Tagung in Berlin hat in die breitesten Fachkreise den Gedanken getragen, die Rangieranlagen durch Mechanisierung zu verbessern, und die mit der Tagung verbundene Ausstellung im Verschiebebahnhof Seddin hat gezeigt, daß die technischen Vorbedingungen für die Durchführung der Mechanisierung vorhanden sind.

Die schwierigste Aufgabe war, möglichst unter Verwendung der Schwerkraft die Bewegung der Wagen während des Rangiervorganges sicherzustellen. Die Aufgabe ist gelöst durch die Schaffung einer fern bedienbaren Gleisbremse und durch den klaren Einblick in die Zusammenhänge zwischen Profil, Gleisplan und Gleisbremse. (Vgl. auch Lit. zu 8.)

Abb. 1. Gleisbremse, Bauart „Thyssenhütte."

Abb. 1 zeigt die in den Hauptablaufberg des Verschiebebahnhofs Seddin eingebaute Gleisbremse „Bauart Thyssenhütte", die zehnte dieser Bauart, Abb. 2 die Anordnung. (Vgl. besonders Lit. zu 1 u. 12.)

[1]) Vgl. auch:
1. Frölich: Gleisbremsen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Heft 5, 1918.
2. Frölich: Rangieranlagen und ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb. 1918. Im Buchhandel durch C. W. Kreidels Verlag.
3. Frölich: Verbesserung und Verbilligung des Ablaufgeschäfts auf Verschiebebahnhöfen. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1918, Heft 53.
4. Frölich: Das Zerlegen von Zügen mit Hilfe von Ablauframpen. Verkehrstechnische Woche 1921.
5. Frölich: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1922, Heft 32.
6. Frölich: Mechanische Ablauframpen. Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1922 (Verschiebebahnhöfe).
7. Frölich: Die Weiterentwicklung der Güterzugbildung. Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 37.
8. Frölich: Beiträge zur dynamischen Untersuchung von Ablaufanlagen. Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38.
9. Frölich: Rangieranlagen mit Gleisbremsen. Sonderheft des Vereins deutscher Ingenieure, November 1924.
10. Wenzel: Schwerkraftrangieranlagen. Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1922 „Verschiebebahnhöfe".
11. Wenzel: Verbesserung des Schwerkraft-Verschiebedienstes durch verbesserte Bremstechnik. Zeitschr. d. Ver. deutscher Ingenieure 1924, Heft 38.
12. Wenzel: Gleisbremse „Bauart Thyssenhütte". Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38.
13. Diehl: Neue selbsttätige Rangierstellwerke. Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38.

Längs jeder Fahrschiene sind die äußeren Bremsschienen a (Abb. 2) in Abständen von 3 m auf Schlitten b angeordnet, die gleitend auf hydraulisch hebbaren Tragbalken c ruhen und innen die um die Gelenke d schwingbaren Innenbremsschienen e tragen. In gehobener Stellung (Bremsstellung) laufen die Räder des abzubremsenden Fahrzeugs mit ihren Spurkränzen auf die Füße der Innenbremsschienen e auf und drücken diese herunter; dadurch pressen sich die Bremsschienen paarweise an die Seitenflächen der Räder um so mehr an, je stärker die Tragbalken c hydraulisch nach oben gedrückt werden. Durch die Steuerung des hydraulischen Gegendrucks läßt sich somit jede Bremswirkung erzielen zwischen Null und Höchstbremswirkung, die vom Wagengewicht abhängt; denn wird der hydraulische Gegendruck über dieses Maß gesteigert, so wird das Rad von der Fahrschiene abgehoben, ohne daß die Bremswirkung wächst. Diese Abhängigkeit zwischen Bremswirkung und Wagengewicht schließt jede Entgleisungsgefahr auch bei starken Bremswirkungen bis zu 3000 mkg pro lfdm Gleisbremse unbedingt aus — wie die bisherigen ½ Million Bremsungen beweisen. — Das Fahrzeug erzeugt sich somit den hydraulischen Gegendruck selbst, und es ist die Aufgabe des Bremswärters, durch Steuerung dieses Druckes jeweils eine solche Bremswirkung auszuüben, daß das Fahrzeug ohne weitere Beeinflussung gerade bis zu seinem Laufziel rollt

Abb. 2. Anordnung der Gleisbremse, Bauart „Thyssenhütte".

(auf Laufweite bremsen). Hierzu bedarf es der Angabe von Laufweg (s. u.), Laufweite (s. u.) und Gewicht des abzubremsenden Wagens. Zur Angabe des Gewichtes dient die in Abb. 3 schematisch dargestellte Einrichtung[2]): zwei kurze Gleislängen a (in der Ausführung Seddin 1,3 m lang) sind mit einem Ende fest, mit dem anderen auf Hebeln b gelagert, die den Auflagerdruck A vermittels weiterer Hebel c auf eine gemeinsame Meßeinrichtung d übertragen. Die dort gemessene Kraft R setzt sich somit zusammen aus den beiden Auflagerdrucken A — siehe Diagramm Abb. 3 b — und ist bei gleichmäßig beladenen Fahrzeugen auf dem ganzen Meßweg konstant; sind die Raddrücke verschieden, A,A' so verändert sich R linear mit dem Meßweg, gibt aber in der Mitte des Meßwegs genau den gemittelten Raddruck R' an. Das Meßergebnis wird elektrisch dem Bremswärter übermittelt; da ihm eine ungefähre Gewichtsangabe genügt, hat es sich als zweckmäßig ergeben, ihm das Gewicht durch Lämpchen anzuzeigen, die aufglühen, kurz bevor das Fahrzeug die Gleisbremse befährt, und erlöschen, wenn das Fahrzeug die Bremse verläßt.

Diese drei Aufgaben: Laufweg, Laufweite und Gewicht benutzt der Bremswärter zunächst, um mit Hilfe einer Bremsskala das Bremsmaß vor der Bremsung einzustellen. Auf Grund dieser Roheinstellung und der Beobachtung des Wagens vor und während der Bremsung ist dann ein geübter Bremswärter, wie die Erfahrung beweist, in der Lage, die Wagen auf Laufweite abzubremsen.

[2]) Hersteller Siebert & Möller, Crefeld-Rheinhafen.

Was ist durch den Einbau einer derartigen Gleisbremse erreicht? 1. Infolge der großen und betriebssicheren Bremswirkung kann der Ablaufberg so hoch gemacht werden, daß die Wagen auch bei ungünstigem Wetter zum mindesten die Weichenzone durchlaufen. 2. Durch die Abbremsung auf Laufweite fällt die Anwendung des Hemmschuhs innerhalb der Sammelgleise weg; das bedeutet eine Ersparnis an Hemmschuhlegern und vor allem eine schonlichere Behandlung der Wagen und Güter sowohl bei der Bremsung selbst als auch vor allem durch Vermeidung des Zusammenstoßens der Wagen innerhalb

Abb. 3a. Schema des Achsdruckmessers.

Abb. 3b. Meßdruckdiagramm.

der Sammelgleise. Nach amtlichen Mitteilungen sind nach Einbau der Gleisbremse die Beschädigungen durch Zusammenstoßen fast auf Null herabgesunken. 3. Bei zweckmäßiger Anpassung von Profil- und Gleisplan eine erhebliche Leistungssteigerung, vor allem bei ungünstigem Wetter. Das gilt jedoch nur in dem Maße als Gleis- und Profilplan der Gleisbremse angepaßt sind. (Vgl. Lit. 8 u. 9.)

Abb. 4 und 5 zeigen Gleis- und Profilplan einer mit Hemmschuhen, Abb. 6 und 7 einer mit Gleisbremsen betriebenen Ablaufanlage gleicher Gleiszahl. Das maßgebende Kennzeichen des Profilplanes der letzteren (Abb. 7) ist die im wesentlichen horizontale Lage der Weichen hinter der Gleisbremse (Bremszone), und der ersten 150 m der Sammelgleise. Dadurch wird erreicht, daß die Wagen mit einer größtmöglichen Geschwindigkeit die Gleisbremse verlassen (günstige Pufferzeitabstände) und in ihrem Weiterlauf keine Beschleunigung mehr erfahren (Bedingung für die Abbremsung auf Laufweite). Die Sammelgleise werden auch an ihrem Ende zweckmäßig auf etwa 100 m horizontal gelegt; der mittlere Teil habe das Gefälle des geringsten Wagenwiderstandes, im Mittel 1 : 600, bei Anlagen mit vorwiegend Gegenwind 1 : 500 bis höchstens 1 : 400. Das Gefälle liegt somit fast gänzlich vor der Gleisbremse (Steilrampe). Der Gleisplan (Abb. 6) hat ebenfalls bei Einbau von Gleisbremsen insofern eine Abwandlung zu erfahren, als die bisher üblichen Fehler für Ablaufanlagen mit Gleisbremsen unerträglich sind. Auch für Hemmschuhbetrieb ist eine Gefahrzone von 485 m wegen der ungünstigen Einwirkungen auf die Pufferzeitabstände falsch. In Abb. 6 ist dieselbe Gleiszahl

in einer Gefahrzone von 195 m entwickelt. Dadurch sind etwa 3600 m nutzbare Länge der Sammelgleise gewonnen worden. Da ferner durch die Abzweigung etwa geich starker Gruppen

Die Rückenbremser (Bremsbedienung bei Gruppen von mehr als 6 Achsen) fallen gänzlich weg, die Hemmschuhleger vermindern sich auf 1 Mann je 4 bis 8 Gleise.

Abb. 4 und 5. Mit Hemmschuh betriebene Ablaufanlage.

und *b* Geschwindigkeitshöhenlinien des Gutläufers.
und *d* Geschwindigkeitshöhenlinien des Schlechtläufers.

in den vorderen Verteilweichen eine starke Streuung der ablaufenden Wagen eintritt, verringert sich für die Ablaufanlage gemäß Abb. 6 u. 7 der Zeitaufwand für das Zerlegen eines Zuges auf weniger als die Hälfte. Durch die kurze Bremszone (80 bis 90 m) werden die Pufferzeitabstände der Wagen günstig beeinflußt und ferner die Abbremsung auf Laufweite erleichtert, so daß die Zeitverluste zum Beidrücken, die bei der Ablaufanlage gemäß Abb. 4, 5 im Mittel 25 % der Gesamtrangierzeit betragen, im wesentlichen wegfallen[3]).

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Übergangs zur Gleisbremse sind: die Baukosten der Ablaufanlage gemäß Abb. 6, 7 sind unter Berücksichtigung der Nutzlänge der Laufgleise kleiner als gemäß Abb. 4, 5.

Die sachlichen Bremskosten sind für Gleisbremsen und Hemmschuhe etwa gleich (vgl. Lit. 9 und 12). Die Wertverminderung und Beschädigungen an Fahrzeug, Ladung und Personal, die bisher etwa 0,05 M. je ablaufenden Wagen betrugen, fallen im wesentlichen weg.

a ungebremster Gutläufer bei normaler Temperatur
b " " tiefer "
c " Schlechtläufer bei normaler "
d vorgebremster Gutläufer bei tiefer "
e ungebremster Schlechtläufer bei tiefer Temperatur
f vorgebremster Gutläufer " " "
g " " " normaler "
h " " " " "

Abb. 6 und 7. Mit Gleisbremsen betriebene Ablaufanlage.

Durch die Schaffung dynamisch richtig durchgebildeter Ablaufanlagen mit Gleisbremsen ist die Verschiedenheit der Wagenwiderstände durch richtig bemessene Bremswiderstände ausgeglichen und damit der wichtigste Schritt zur Mechanisie-

[3]) Wegen Rückwirkung der Gleisbremsen auf das Profil der Gefällanlagen siehe Lit. 8.

rung der Ablaufanlagen getan. Es gilt aber, nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben, sondern bei dem nunmehr einheitlichen Massenvorgang die zusammenwirkenden Einzelvorgänge zweckmäßig durchzubilden und aufeinander abzustimmen. Diese sind in der Hauptsache:

Das Heranführen des zu zerlegenden Zuges an den Ablaufpunkt.

Die Bedienung der Gleisbremsen und Weichen.

Die Überwachung des Ablaufgeschäfts und als Auswirkung Eingriffe in das Ablaufgeschäft mit Hilfe von Weichen und Gleisbremse und durch Beeinflussung des zu zerlegenden Zugrumpfes.

Die technischen Grundlagen für eine zweckmäßige Lösung sehe ich in der Fernsteuerbarkeit des zu zerlegenden Zugrumpfes und in der Herausbildung eines zweckmäßigen Ablaufrangierstellwerks. Die einfachste und zugleich wirtschaftlichste Lösung der Fernsteuerung des zu zerlegenden Zuges ist bei Ablaufanlagen mit im Gefälle liegenden Einfahr-Zerlegegleisen durch Einbau ferngesteuerter Zulaufgleisbremsen vor dem Ablaufpunkt gegeben. Abb. 8 zeigt eine Sonderausführung mit mindestens 5 m tiefer liegenden Zufahrgleisen als bei der üblichen Anordnung mit durchgehendem Gefälle der Einfahr-Zerlegegleise; der Anfang der Einfahrgleise liegt etwa auf der Höhe des Ablaufpunktes. Die Lösung ermöglicht mit einer Hebung des Schwerpunktes von etwa 2,5 m über Ablaufpunkt die Bewegung des Zugrumpfes lediglich durch Schwerkraft zu bewirken, erfordert allerdings zum Heranholen des Zuges an den Ablaufpunkt Spill nebst kurzem Seil, hat dadurch aber wiederum den Vorteil, daß der Schwerpunkt des einfahrenden Güterzuges sich im Augenblick des Anhaltens im wesentlichen auf horizontaler Bahn bewegt und daß das Spill im Winter als Kraftreserve zur Verfügung steht.

Abb. 8. Profil der Einfahr-Zerlegegleise (geringe Profilhöhe).

Die Wirtschaftlichkeit des Vorschlags ergibt sich ohne weiteres durch die Gegenüberstellung der Kosten von 1 bzw. 2 Drucklokomotiven (60 000 bzw. 120 000 M./Jahr[4]) und der Kosten einer Zulaufbremse nebst Spill und 1 Mann Bedienung (15 000 M./Jahr); dabei vermindert sich der Zeitaufwand zum Bereitstellen des zu zerlegenden Zuges von 15′ bzw. 5′ auf 3′ abgesehen von der Verbesserung des Ablaufgeschäfts durch Fernsteuerung des zu zerlegenden Zugrumpfes: Anpassung der Zulaufgeschwindigkeit an die Pufferzeitabstände, z. B. bei Gruppenablauf, Verschieben des Ablaufpunktes zum Zwecke der Verbesserung der Pufferzeitabstände, Anhalten des Zugrumpfes bei Störungen im Ablaufgeschäft usw.

In den Fällen, in denen es nicht möglich ist, die einfahrenden Züge mit einer Profilhöhe von etwa der Höhe des Ablaufpunktes an die Einfahrgleisgruppe heranzubringen, verspricht der Vorschlag Derikartz[4]) Lösung.

Abb. 9 stellt das auf der Ausstellung in Seddin vorgeführte neue Ablaufstellwerk der AEG. dar. Es ermöglicht durch Drücken einer Gleistaste sämtliche Weichen einer Fahrstraße richtig zu legen bzw. ihre richtige Lage vorzubereiten, und zwar für mehrere Fahrstraßen zeitlich unabhängig von dem Ablauf der Wagen. Diese Unabhängigkeit wird erreicht dadurch, daß für jede Weiche mehrere Weichenschalter auf einer Trommel (Abb. 10) angeordnet sind, die vom Fahrstraßenhebel gesteuert werden und nach Befahren der Weiche mit Hilfe eines von dem Schienenkontakt dieser Weiche gesteuerten Fortschaltmagneten (Abb. 10) die der Trommel nacheilende Schaltwalze auf das nächste vorbereitete Schaltelement weiterschaltet, so daß also für den ersten ablaufenden Wagen mit dem Herunterdrücken des Fahrstraßenhebels sämtliche Weichen in ihre richtige Lage laufen bzw. liegen bleiben, mit dem Herunterdrücken des Fahrstraßenhebels für den zweiten Wagen desgl. sämtliche Weichen dieser Fahrstraße mit Ausnahme derjenigen Weiche, an der diese Fahrstraße von der vorhergehenden abzweigt, die aber umläuft, sobald der erste Wagen den Schienenkontakt dieser Weiche verläßt. Sämtliche Weichen stellen sich also im frühestmöglichen Zeitpunkt richtig. Es können vor Ablauf mindestens so viel Fahrstraßen vorbereitet werden als Schaltelemente auf einer Trommel angeordnet sind. Ferner kann unabhängig von den Fahrstraßenhebeln jede Weiche durch einen besonderen Weichenschalter (Abb. 9 oben) mit Hand einzeln gestellt werden. Das Störungszeichen der im übrigen normalen elektrischen Weichenantriebe ist so ausgebildet, daß es nicht während des Umlaufens der Weiche, sondern erst dann ertönt, wenn die Weiche kurze Zeit nach dem Umstellen nicht richtig liegt; zugleich mit den Tönen der Glocke leuchtet unten in dem Gleisplan (Abb. 9 Lauftafel) an der gestörten Weiche eine rote Lampe auf. Ferner ist in dieser Lauftafel an jeder Weiche eine grüne Lampe angebracht, die in den Stromkreis des Schienenkontakts eingeschaltet ist, so daß somit die Lauftafel lediglich unter sinngemäßer Benutzung vorhandener Stromkreise durch das Aufleuchten der grünen Lampen die fortschreitende Bewegung der Wagen innerhalb der Gefahrzone angibt und durch die Anzeige von Weichenstörungen die frühzeitige Ablenkung der nachfolgenden Wagen ermöglicht.

Es bietet technisch keine Schwierigkeit, den Fernmeldestromkreis der Gewichtsmessung zugleich zur Geschwindigkeitsmessung des zu zerlegenden Zugrumpfes zu benutzen und durch die Fortschaltekontakte der letzten Weichen die Gleisbesetzung der Sammelgleise zu registrieren.

Die betrieblichen Vorteile des neuen Ablaufstellwerks gegenüber den bisher üblichen liegen auf der Hand. Die Arbeit des Weichenstellers vereinfacht sich außerordentlich: statt des Umstellens der einzelnen Weichen nach Augenschein wird die gesamte Fahrstraße zeitlich unabhängig vom Lauf der Fahrzeuge und damit auch unabhängig von der Witterung gestellt. Außerdem ermöglicht die Lauftafel eine genaue Überwachung des Ablaufgeschäfts unabhängig von der Witterung.

Für die Anordnung und Bedienung einer derartigen hochwertigen Ablaufanlage mit Gleisbremse, Ablaufstellwerk und womöglich Fernsteuerung des zu zerlegenden Zugrumpfes gelten folgende Gesichtspunkte: Die Steuerhebel der Gleisbremsen und gegebenenfalles der Zulaufbremse werden von einem besonderen Bremswärter im Betriebsturm am Fuße des Ablaufberges

---

[4]) Die neuen Untersuchungen von Dr. Derikartz: Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 24, berechnen die Gesamtkosten einer Lokomotivkraft pro Jahr mit etwa 90 000 ℳ.

bedient. In demselben Raum befindet sich auch das Ablaufstellwerk, das entweder vom Bremswärter zusammen mit dem Rangiermeister, der sich während des Wagenablaufs auf dem Bremsturm aufhält, oder einem besonderen Rangierer bedient wird, die Lauftafel und eine unmittelbare telephonische Verständigung mit dem Spitzenwärter am Anfang der Sammelgleise und dem Entkuppler am Ablaufpunkt. Namentlich wenn man im weiteren das Ablaufstellwerk zur Überwachung des Wagenaufkommens mitbenutzt — s. u. — wird man den Wagendienst für die einfahrenden Züge ebenfalls in den Betriebsturm legen. Dann wickelt sich das Geschäft in der Weise ab, daß der Wagendienstbeamte den eingefahrenen Zug mit dem Güterwagenzettel und den Frachtbriefen vergleicht und mit Kreidezeichen versieht, so daß der Entkuppler nachher weiß, wo er entkuppeln muß, nötigenfalls kann statt dessen ein Rangierzettel angefertigt werden. Güterwagenzettel und Frachtbrief wandern alsdann in das Büro des Wagendienstbeamten im Betriebsturm, wo sie u. a. als Unterlagen für die Steuerung des Ablaufstellwerks dienen, die zum Teil vor Beginn, zum Teil während des Wagenablaufs erfolgt. Während des Ablaufgeschäfts erfolgt ferner die Bedienung der Gleisbremsen und der Zulaufbremse und vor allem in natürlichem Zusammenhang damit die Überwachung des Ablaufgeschäfts durch Beobachtung der ablaufenden Wagen, der Lauftafel und evtl. der Frachtbriefe. Die lebenswichtigen Handlungen gehen also zentral von den beiden Männern im Betriebsturm aus, die untereinander im engsten Einvernehmen handeln und die vollkommensten technischen Einrichtungen sowohl zur Überwachung als zu normalen wie auch anormalen (z. B. bei Störungen oder Umdispositionen) Eingriffen haben. Die wenigen noch mitwirkenden Kräfte: die Sicherheitsposten in den Sammelgleisen, der Entkuppler und evtl. der Mann, der den vorbereiteten Zug an den Ablaufpunkt heranholt, haben ihre klaren verantwortlichen Teilaufgaben. Um die Vorteile dieser Lösung zu erkennen, muß man sich die bisher übliche Lösung vor Augen halten: der Leiter am Ablaufpunkt ohne irgendeine andere Überwachungseinrichtung als sein Auge und ohne jede unmittelbare Eingriffsmöglichkeit soll mit Hilfe von Rangierzettel oder Gleisanzeiger, Abdrücksignal und Telephon dem Lokomtoivführer, den oder die Weichensteller und den Bremswärter bzw. die Hemmschuhleger zum Zusammenarbeiten bringen und das auch bei Nacht und Nebel, Regen, Schnee und Wind.

Abb. 9. Ablaufstellwerk der AEG.

Der Übergang zum Ablaufstellwerk in der eben beschriebenen Form bedeutet also eine erhebliche Verbesserung der Leistungen und Betriebssicherheit der Ablaufanlage, namentlich auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen. Wirtschaftlich wirkt er sich in einer Personalersparnis und der Ersparnis des besonderen Stellwerkgebäudes aus, denen geringe Beschaffungsmehrkosten des Ablaufstellwerks im wesentlichen für die Weichenschalter und den Schienenkontakt gegenüberstehen.

Die bisherigen Versuche, das Ablaufgeschäft zu mechanisieren, haben sich an Teilaufgaben erschöpft: mechanische Gleismelder,

Signalübermittlung an den Lokomotivführer der Drucklokomotive usw. Auch Gleisbremse und Rangierstellwerk lösen jedes für sich nur Teilaufgaben, und auch diese nur bei sinngemäßer Anpassung von Gleis- und Profilplan. Die Entwicklung ist aber nunmehr zur Synthese herangereift: man ist nunmehr in der Lage, einheitlich durchgebildete Rangieranlagen zu schaffen, die in der Anlage und vor allem im Betrieb billiger sind als die bisherigen. Ohne Berücksichtigung der Leistungssteigerung erspart die Rangieranlage mit ferngesteuerter Zugführung des Zugrumpfes durch Schwerkraft (Abb. 6, 7) gegenüber den bisherigen (Abb. 4, 5) bei 2000 Wagen täglicher Leistung jährlich etwa 114 000 ℳ und ist dabei erheblich leistungsfähiger und betriebssicherer; die Ablaufanlage zu Abb. 6, 7 hat eine fast 4mal größere Leistung als die Ablaufanlage gemäß Abb. 4, 5 (bei normalem Wetter bis 8000 Wagen, bei ungünstigem Wetter mindestens 4000 Wagen je Tag; vgl. auch Lit. 8 u. 9).

deren für die Bewegung der Wagen innerhalb der Weichenzone jede Sicherheit bietet.

Man hat die Verschiebebahnhöfe als den Puls des Güterverkehrs bezeichnet. Sie sind mehr als das. Sie sind nicht nur die Beobachtungspunkte allererster Ordnung, sie sind auch besonders begünstigte Eingriffspunkte.

Welche technischen Möglichkeiten bieten die in Seddin vorgeführten Rangiereinrichtungen als Beobachtungs- und Eingriffswerkzeuge des Güterverkehrs?

Zunächst kann die in Seddin vor den Ablaufpunkt eingebaute Einrichtung zur Gewichtsanzeige, die für die Zwecke der Gleisbremse dort lediglich vier Gewichtsstufen aufzeichnet, feinstufiger eingerichtet werden zu dem Zweck, die Nachwiegung solcher Wagen auf dem Frachtbrief anzuordnen, deren Gewicht nicht stimmt. Ferner ermöglicht das Spiel der Auflagedrucke A (Abb. 3 b), solche Achsen zu melden, die stark

Abb. 10. Weichenschalter. (Trommel mit Schaltelementen betätigt durch den Fahrstraßenhebel, nacheilende Schaltwalze betätigt durch den Fortschaltmagnet.)

Ob man bei derartigen Ablaufanlagen noch Vorkehrungen zum Beidrücken namentlich bei ungünstigem Wetter vorzeitig stehengebliebener Wagen und zum Durchdrücken der nach Herausziehen eines Zuges aus den Sammelgleisen dort zurückgelassener Wagen vorsehen muß[5]), kann nur von Fall zu Fall entschieden werden. Jedenfalls wird sich durch die einheitlich durchgebildeten Schwerkraftanlagen bald herausstellen, daß keine Veranlassung mehr vorliegt, die bisherigen einfachen Betriebselemente Schwerkraft und Bremskraft zu verlassen und zu Kranen[6]), Schiebebühnen[6]), Gelenkdrehbrücken[6]) oder Seilförderung[6]) überzugehen, um so weniger, als alle diese Vorschläge lediglich die Bewegung der Wagen während des Verteilungsvorganges — also innerhalb der Weichenzone — erfassen und die Weiterbewegung der Wagen in den Sammelgleisen einem weiteren Vorgang unabhängig davon überlassen, während die dargelegte Lösung den Gesamtvorgang zum Gegenstand hat und im beson-

[5]) Vgl. Vorschlag Baeseler, Verkehrstechnische Woche, Heft 38, Seite 379.

[6]) Vgl. Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1922, Verschiebebahnhöfe, und Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38.

einseitig beladen und daher im Güterzug eine Entgleisungsgefahr sind. Vor allem aber ermöglicht das Ablaufstellwerk die Kenntnis der betrieblichen und verkehrlichen Eigenschaften der ablaufenden Wagen zu einer laufenden Überwachung der Zugbildung auszunutzen durch die Bedienung der Betriebs- und Verkehrstafel (Abb. 9 links) für die auf der Lauftafel gezeichnete Ablaufanlage von 7 Sammelgleisen.

Diese ist eine Zusatzeinrichtung zum Ablaufstellwerk und besteht aus einer Tafel mit vertikalen und horizontalen Schlitzen. Die Zahl der horizontalen Schlitze entspricht der Zahl der Sammelgleise. Die Vertikalschlitze sind im Ruhezustand mit Stöpseln angefüllt, die für jeden Schlitz besonders gekennzeichnet sind, z. B. durch Farben und innerhalb gleicher Farben durch verschiedene Zeichen. Stöpsel gleicher Kennzeichnung bedeuten Wagen gleicher Eigenschaft: Wagen gleichen Ziels, gleicher Herkunft usw. Die Stöpsel können noch mit Reitern versehen werden, die in erster Linie betriebliche Eigenschaften der Wagen kennzeichnen sollen, z. B. Bremswagen, Gefahrwagen usw.

Die Stöpsel dienen zunächst als Schaltelemente zum Schalten der Ablauffahrstraßen; d. h. wird ein Stöpsel oder bei Gruppen-

ablauf die der Wagenzahl entsprechende Zahl von Stöpseln in denjenigen Horizontalschlitz hineingesteckt, der dem Gleis entspricht, in das die Wagen ablaufen sollen, so bereitet sich alsdann durch Umlegen des Handhebels der Tafel (Abb. 9 links) die Ablauffahrstraße in derselben Weise vor, als wenn der Fahrstraßenhebel gedrückt worden wäre.

Die Stöpsel bleiben aber in dem Horizontalschlitz drin, solange der Wagen im Sammelgleise steht, und wandern alsdann in den ihrer Kennzeichnung entsprechenden Vertikalschlitz wieder zurück, sobald der Wagen das Sammelgleis verlassen hat. Die den Vertikalschlitzen entnommenen evtl. automatisch zu zählenden Stöpsel geben also an, wieviel Wagen der gekennzeichneten Eigenschaften in der Beobachtungszeit abgelaufen sind; die dort fehlenden geben an, wieviele davon augenblicklich noch im Bahnhof stehen, und die horizontalen Schlitze sagen, wo sie stehen; außerdem geben sie Auskunft über die Zahl der in den Sammelgleisen stehenden Wagen und die Verteilung der Brems-, Gefahr- usw. Wagen.

Der Vorschlag, die Weichenstellung der ablaufenden Wagen mit der Überwachung ihrer verkehrlichen und betrieblichen Eigenschaften zu verbinden, kennzeichnet sich dadurch, daß das Wissen über den ablaufenden Wagen, das der richtigen Wahl des Gleises, in das er laufen soll, zugrunde liegt, nicht mit der Bedienung des Weichenschalters verloren geht, sondern übersichtlich in ein Gesamtbild eingefügt wird und dort so lange verbleibt, als der Wagen sich im Einflußbereich des Bahnhofes befindet, und ferner dadurch, daß dieses Gesamtbild der Wirklichkeit entsprechen muß. Betrieblich wirkt sich die neue Überwachungstechnik allgemein dahin aus, daß es keinerlei Mehrarbeit verursacht, eine Untersuchung über irgendwelche Eigenschaften der ablaufenden Wagen, soweit sie aus Güterwagenzettel, Frachtbrief, Wagenform oder Wagengewicht hervorgehen, laufend zu führen. Dadurch und vor allem auch wegen ihrer Anschaulichkeit ist diese Technik jeder Aufschreibung, Auszug usw. überlegen. Sie ermöglicht im besonderen die aus der laufenden Einsicht in die Frachtbriefe und Güterwagenzettel gewonnenen Eindrücke, z. B. über Verkehrsverschiebungen, sofort zahlenmäßig festzustellen. Belegt man ein für allemal sämtliche Güterzugbildungsbahnhöfe mit Nummern und die in ihren Bezirken liegenden Zubringerbahnhöfe mit Unternummern, so lassen sich diese Beobachtungen ferner sowohl zwischen diesen Bahnhöfen austauschen, als in übergeordneten Stellen, Zugleitungen, Oberzugleitungen usw. vereinigen. Diese sich auf die feinnervige Erfassung der Wagenbewegung auf den Verschiebebahnhöfen aufbauende neue Überwachungstechnik des Wagenaufkommens wird zweifellos die Methoden, die heute der Zugbildung zugrunde liegen[7]), erheblich beeinflussen. Man wird den großen Verschiebebahnhöfen selbst neben ihrem Bedarfszugfahrplan auch eine Bedarfszugbildung geben und man wird durch den laufenden Vergleich des Wagenaufkommens dieser Bahnhöfe klarer und vor allem schneller die Zugbildung dem Wagenaufkommen und den Zufluß zu den Verschiebebahnhöfen der Zugbildung anpassen können.

Daß eine nach den vorgetragenen Gesichtspunkten technisch-zweckmäßig und einheitlich durchgebildete Rangieranlage billiger arbeitet als die heutigen, mit unzweckmäßigen technischen Mitteln arbeitenden Rangieranlagen ist eine objektive Frage, die sich von selbst klärt, sobald derartige Ablaufanlagen bestehen. In gleicher Weise wird sich die Ansicht über die Bedeutung der erhöhten Witterungsunempfindlichkeit und damit Betriebssicherheit dieser Anlagen klären.

Die Bedeutung der Leistungssteigerung und der Überwachung der Zugbildung jedoch hängt von den Folgerungen ab, die man aus den technischen Möglichkeiten zieht und die im folgenden kurz gezogen werden sollen (vgl. auch Lit. 7).

Je mehr Wagen auf einem Verschiebebahnhof verarbeitet werden, um so günstiger ist die Zugbildung, um so kürzer die Aufenthaltsdauer der Wagen (Wagenumlauf), um so größer die Möglichkeit, Züge oder Gruppen auf weite Ziele abzufertigen (Fernzugbildung). Aus diesem Gesetz folgt für Bau und Betrieb von Verschiebebahnhöfen das Durchflußprinzip: möglichst viele Wagen zusammenhängender Verkehrsströme auf einer Rangieranlage zusammenzufassen, deren Leistung der Entwicklung des Verkehrs entsprechend zu steigern und den Durchfluß durch den Verschiebebahnhof der Verkehrszunahme entsprechend zu beschleunigen. Die Entwickelung der Verschiebebahnhöfe ist einen anderen Weg gegangen; man blieb auf leistungsbeschränkten Rangieranlagen von 2400 Wagen täglich für die Ablaufanlagen der Flachbahnhöfe, 4100 Wagen für die Ablaufanlagen der Gefällsbahnhöfe stehen, die als leistungsschwächster Teil des Bahnhofs die Leistungsfähigkeit des Gesamtbahnhofs bestimmten und baute umfangreiche, gut durchgearbeitete Gleisanlagen von großer Aufnahmefähigkeit (Sammelprinzip); also umfangreiche Anlagen zum Stapeln der Roh- und Fertigstoffe und unzulängliche Produktionseinrichtungen selbst. Infolgedessen trat mit wachsendem Verkehr eine Vermehrung der Rangieranlagen und damit der Verschiebebahnhöfe, vor allem an den Hauptgestehungs- und Verbrauchsgebieten ein. Die Folge dieser Entwicklung ist: keine Verminderung der Rangierkosten, wie sie mit dem Anwachsen des Verkehrs der Übergang zur Massenrangierung hätte bringen müssen, Vermehrung der Rangierungen und wachsende Unübersichtlichkeit der Zugbildung. Der Übergang zur Hochleistungsrangieranlage bedeutet für die meisten Verschiebebahnhöfe zugleich den Übergang zum Hochleistungsverschiebebahnhof; denn die Aufnahmefähigkeit wird infolge des beschleunigten Durchflusses im allgemeinen genügen und die Leistungsfähigkeit der übrigen Bahnhofsteile Ausfahrweichen, Schuppen, Verkehrsgleise usw. liegt meist erheblich über den heutigen Leistungen und läßt sich durch eine zweckmäßige Betriebsführung[8]) und nötigenfalls durch bauliche Ergänzungen grundsätzlich immer auf das gewünschte Maß steigern.

Der Übergang zum Höchstleistungsverschiebebahnhof ist somit bei allen denjenigen Verschiebebahnhöfen geboten, neben denen andere Verschiebebahnhöfe Rangierarbeiten ausführen, die zu den Aufgaben des Hauptrangierbahnhofs gehören. Mit dem Zwang des Zugbildungsgesetzes wird der Hochleistungsverschiebebahnhof diese verzettelten Rangierleistungen aufsaugen, ebenso wie die dadurch entlasteten Rangierbahnhöfe die Zugbildungen der untergeordneten Bahnhöfe (Streckenbahnhöfe usw.) an sich ziehen werden.

Hand in Hand mit dieser Rückbildung durch Zusammenfassung der Güterzugbildung auf entsprechend leistungsfähigen Verschiebebahnhöfen und begünstigt durch diesen Vorgang soll die vorgeschlagene Überwachungstechnik sowohl den Verschiebebahnhöfen als auch den übergeordneten betriebsleitenden Stellen schnell und übersichtlich das laufende Bild der Zugbildungsunterlagen geben und sie dadurch befähigen, sowohl den normalen Fahrplan als auch vor allem die Bedarfszüge besser dem Wagenaufkommen anzupassen als es heute möglich ist: Bildung direkter Züge, direkter Gruppen, Auslastung der Züge, Ausnutzung verfügbarer Lokomotiven und Personale. Das bedingt außer dem Überblick eine schnelle Eingriffsmöglichkeit, gewährleistet durch eine Erweiterung der Zugbildungs- und Zugbeförderungsbefugnisse der Verschiebebahnhöfe und eine unmittelbare Zusammenarbeit und Zusammenfassung der anordnenden Dienststellen, äußerlich gewährleistet durch möglichste örtliche Vereinigung, wenn möglich in einem Raum des Betriebsturms, der

---

[7]) Siehe auch Heinrichs; Benutzung der Rangierbahnhöfe, Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1922, Verschiebebahnhöfe.

[8]) Heinrichs, Betriebliche Erläuterungen (Betriebsplan) der Verschiebebahnhöfe. Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche 1922, „Verschiebebahnhöfe".

Simon Thomas, Die betriebswissenschaftliche Untersuchung der Verschiebebahnhöfe. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1924, Heft 38.

Müller, Zeichnerische Darstellung des Betriebes auf Flachbahnhöfen. Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38.

die Rückwand der Betriebs- und Verkehrstafel als Wand hat. Diese Dezentralisation in der Zugbildung und Zugförderung dürfte in Verbindung mit leistungsfähigen Verschiebebahnhöfen ein wirksames Mittel gegen Transport- bzw. Rangierkrisen sein, die bekanntlich dadurch eintraten, daß, nachdem die starren Pläne nicht mehr innegehalten werden konnten, infolge der Vielheit der Rangierbahnhöfe und der zusammenwirkenden Dienststellen nach Verbrauch der Reserven die Leistungen steil absanken. Dieser steile Leistungsabfall wird durch die vorbeschriebene Entwicklung vermieden werden.

Wirtschaftlich wirken sich die Folgen der Leistungssteigerung der Verschiebebahnhöfe und der Überwachung der Zugbildung in erheblichen Ersparnissen aus, deren Größenordnung man an folgenden Ansätzen abschätzen kann. Betrachtet werde ein Rangiersystem von im Mittel 2500 Wagen täglicher Leistung, das auf 5000 Wagen täglicher Leistung gebracht wird und diese Leistungsfähigkeit voll ausnutzt.

1 Infolge des Umbaues der Ablaufanlage unmittelbare Ersparnisse an Lokomotiven, Personal und Wagenbeschädigung (wie oben)

114 000 ℳ/Jahr.

2. Die mehr geleisteten 2500 Wagen/Tag kosten nur etwa $^1/_3$ der üblichen Rangierkosten von 1,65 ℳ/Wagen; somit Ersparnis

$$2500 \,.\, 1{,}15 \,.\, 300 = 860\,000 \text{ ℳ/Jahr.}$$

3. Die bessere Fernzug- und Ferngruppenbildung besagt, daß die den Hochleistungsbahnhof verlassenden Wagen auf ihrem Transportweg weniger oft rangiert werden. Diese Verminderung beträgt 20 %. Da gegenwärtig auf jeden Transport 2,18 Rangierungen entfallen, beträgt die Ersparnis 0,44 Rangierungen je Wagen; somit

$$0{,}44 \,.\, 1{,}65 \,.\, 5000 : 300 = 1\,080\,000 \text{ ℳ/Jahr.}$$

4. Es ist ferner mit einer besseren Auslastung der den Bahnhof verlassenden Züge zu rechnen. Da allgemein angenommen werden kann, daß in der Nähe der Auslastungsgrenze die Beistellung von 3 Wagen die Zugförderungskosten nur den normalen Förderkosten von 2 Wagen entsprechend steigert[9]), so ergeben sich bei 10 % Mehrauslastung der den Hochleistungsbahnhof verlassenden Züge, 125 km mittleren Transportweg 0,006 ℳ je Bruttotonnenkilometer Transportkosten und 15 t mittleren Bruttowagengewicht eine Transportkostenersparnis von

$$0{,}006 \,.\, 15 \,.\, \frac{5000 \,.\, 0{,}1}{3} \,.\, 125 \,.\, 300 = 550\,000 \text{ ℳ/Jahr.}$$

5. Rechnet man an Abschreibung und Verzinsung je Wagen 0,03 ℳ/Std. und vermindert der beschleunigte Wagendurchfluß die Aufenthaltsdauer der Wagen im Verschiebebahnhof von 8 auf 6 Stunden, so werden dadurch Wagenzeitkosten erspart

$$0{,}03 \,.\, 2 \,.\, 5000 \,.\, 300 = 90\,000 \text{ ℳ/Jahr.}$$

Somit ergäbe sich lediglich für diese Ansätze durch Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zugbildung eines Rangiersystems eine jährliche Ersparnis von 2 690 000 ℳ.

Für die Deutsche Reichsbahn kann man etwa 130 Rangierbahnhöfe annehmen, auf denen Fern- und Durchgangsgüterzüge gebildet und aufgelöst werden, mit gering gerechnet 180 selbständigen Rangiersystemen, deren Zugbildung meiner Schätzung nach im wesentlichen von 90 der geeignetsten übernommen werden könnte mit folgenden mittleren Leistungen:

20 Systeme je 4000—5000 Wagen
30 Systeme je 3000—4000 Wagen
40 Systeme je 2000—3000 Wagen.

Die sich daraus ergebenden Ersparnisse würden nach den aufgestellten Ansätzen etwa 100 000 000 ℳ/Jahr betragen, in denen nicht enthalten sind die Ersparnisse infolge verminderter Transportkrisengefahr und die Ersparnisse, die dadurch erzielt werden, daß die entlasteten 90 Systeme meist besonders unwirtschaftliche Rangierleistungen untergeordneter Rangieranlagen übernehmen. Voraussetzung dieser Ersparnisse ist der Ausbau dieser 90 Systeme auf ihre doppelte Leistungsfähigkeit und die Durchführung einer systematischen Zugbildung auf der Grundlage einer klaren Überwachung des Wagenaufkommens. Die Erfüllung der im obigen eingehend dargelegten technischen Vorbedingungen erfordert einen einmaligen Kapitalaufwand von schätzungsweise 20—40 Millionen Mark, der also jedenfalls nur ein Bruchteil der jährlichen Ersparnisse beträgt.

Die Durchführung der Vorschläge hätte sich auf folgende Arbeiten zu erstrecken.

1. Herausbildung der technischen Mittel für die Leistungssteigerung der Verschiebebahnhöfe und die Überwachung des Güterverkehrs auf diesen.

2. Studium der heutigen Zugbildung und Organisierung der Überwachung des Wagenaufkommens unter allmählicher Ausdehnung auf die Anfuhr zum Einbruchsverschiebebahnhof und die Abfuhr vom Zielverschiebebahnhof. Verbesserung der Zugbildung auf Grund dieser Unterlagen und Feststellung derjenigen Verschiebebahnhöfe, deren Leistung vom Standpunkt der Zugbildung vergrößert werden muß.

3. Prüfung der Ausbaufähigkeit der für eine Mehrbelastung gemäß 2 in Frage kommenden Verschiebebahnhöfe.

4. Prüfung der Transportselbstkosten der in Frage kommenden Leistungswege.

5. Aufstellung eines Planes auf Grund der Untersuchungen zu 3, 4, und technischer Ausbau der Bahnhöfe.

Die Arbeiten tragen zunächst betriebswissenschaftlichen Charakter und gleiten in dem Maße, wie sie zu verwertbaren Ergebnissen kommen, in die Praxis über.

Die Vorschläge laufen im letzten Grunde darauf hinaus, die Bedeutung der Zugbildung stärker in den Vordergrund zu rücken. Infolge der Steigerung des Verkehrs und der Verdichtung des Liniennetzes ist die Zugbildung das bestimmende und die Zugförderung das ausführende Moment des Güterzugdienstes geworden. Die Verwirklichung dieser Erkenntnis führt, wie oben dargelegt, infolge leistungsunzulänglicher Rangieranlagen über eine Rückbildung der zersplitterten Zugbildung zu einer systematischen Weiterentwicklung sowohl der Einrichtungen als auch der Methoden der Zugbildung. Das Ziel dieser Entwicklung ist der klare Überblick über das Wagenaufkommen und die Wirtschaftlichkeit ihrer Abbeförderung als eine durch den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens bedingte Ergänzung der Betriebsführung.

[9]) Vgl. auch Vogel, Archiv für Eisenbahnwesen 1906, Heft 6 S. 1148.

Allgemeines.

— Anweisung für die Ermittlung der Fahrzeiten der Züge nach zeichnerischem Verfahren. In Nr. 41 auf S. 797 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung habe ich die Arbeiten bekanntgegeben, die sich bisher in der Fachpresse mit der Bildrechnung befaßten. Zur Ergänzung der Zusammenstellung möchte ich noch hinzufügen, daß auch Oberbaurat Dr.-Ing. Velte sich mit einschlägigen Untersuchungen beschäftigt hat, deren Ergebnisse in Glasers Annalen 1920 Bd. 87 Heft 1—3 in einer grundlegenden Arbeit unter dem Titel: „Eine zweckmäßige Darstellungsart von Leistungen der Heißdampflokomotiven zur Verwendung im Zugförderungsdienst, besonders auch bei Aufstellung von Fahrplänen, erläutert an praktischen Beispielen“ veröffentlicht sind.

Dr. Kemmann.

Nochmals die Verwaltungsform des sächsischen Eisenbahnnetzes.

Von Oberregierungsbaurat **Friedrich**, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsdirektion Chemnitz.

In Nr. 13 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung veröffentlichte ich eine Studie über die Verwaltungsform des sächsischen Eisenbahnnetzes und ihre Neugestaltung. Ich zeigte zunächst die hohe Bedeutung, die das vormals sächsische Netz, das eines der größten und eigenartigsten Industriegebiete der Welt umfaßt, im Körper der Deutschen Reichsbahn einnimmt, und belegte diese Bedeutung zahlenmäßig. Es ergab sich, daß die Reichsbahndirektion Dresden gegenüber allen anderen Reichsbahndirektionen *mindestens* in *irgendeinem* der für ihre Bewertung maßgebenden Gesichtspunkte eine Ausnahmestellung einnimmt, und daß für sie eine wirksame Dezentralisation der Verwaltung einfach Lebensfrage ist. Ich zeigte ferner, wie sich die Verwaltungsorganisation aus diesen besonderen Verhältnissen heraus entwickelte, und gab eine Darstellung der bisher gültigen, 1910 geschaffenen Organisation selbst. Mitten in der Verwaltungspraxis stehend, warnte ich davor, bei der Ausschau nach einer Neuorganisation den Boden der geschichtlichen Entwicklung zu verlassen, und sagte, daß mit der bei Zerschlagung der Betriebsdirektionen unvermeidbaren starken Zentralisation der gesunde Gesamtkörper krank gemacht werde. Ich zeigte kurz, daß auch die preußische Organisation ganz auf die Art des Landes und seines von den sächsischen Verhältnissen stark abweichenden Wirtschaftskörpers abgestellt ist, und daß man sich an der Stelle, wo die Form dieses Körpers — freilich immer noch sehr von ihr verschieden — sich der Art des sächsischen Industriegebietes nähert, durch starke Zusammenballung von Direktionen hat helfen müssen. Will man nicht den gleichen Weg in Sachsen gehen, so sei, führte ich aus, eine Übertragung der preußischen Organisation nicht angängig oder doch zum mindesten eine gewagtes Experiment. Ich führte eine Reihe weiterer Organisationsmöglichkeiten an, wenn die Bildung einer Gruppe Sachsen vermieden werden soll, und bezeichnete dabei die Grundsätze, die eine Organisation als oberste Richtschnur beachten und anderen Gesichtspunkten überordnen muß, wenn sie nicht bürokratisch, sondern kaufmännisch, das ist leichtflüssig und mit Menschenmaterial möglichst sparend, arbeiten will. Ich sagte endlich, daß mir bei der Verschiedenheit der einzelnen Wirtschaftskörper, in die das Deutsche Reich ohne Zweifel zerfällt, die Forderung nach einer Einheitsorganisation auch zwischen Reichsbahndirektion und den unteren Stellen als Überspannung des administrativen Gedankens erscheine, und daß man diese Körper selbst die für sie passende Unterorganisation finden lassen solle, die den in diesen Gebieten liegenden historischen, verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Imponderabilien gewissenhaft Rechnung trägt. Keinesfalls erschiene es mir angängig, die Schaffung einer Einheitsorganisation durch einfache Übertragung einer anderwärts vorhandenen, fremden, unter anderen Voraussetzungen gebildeten und arbeitenden Organisation zu erreichen.

Über die sächsische Eisenbahnorganisation besteht außer diesem Aufsatze keine zusammenhängende Veröffentlichung. Dabei ist die Frage einer Neugestaltung der Verwaltungsform in den Jahren 1902 bis 1914 im sächsischen Landtage immer wieder Gegenstand eingehender Beratungen und nachdrücklich geführter Kämpfe gewesen, und es ist für den, der sich mit Organisationsfragen beschäftigt, äußerst lehrreich zu sehen, welche Möglichkeiten in Sachsen untersucht worden sind, und rückwärts schauend festzustellen, welches *einzigartige Schicksal eine Organisation erleiden kann*. Für den aber, der an die Organisation dieses Sondergebietes herantreten muß, ist die eingehende Kenntnis der geschichtlichen Entwicklung meines Erachtens überhaupt Voraussetzung. Sonst fehlt seinem Bau das Fundament.

Als Quelle dienten mir die Landtagsakten. Sie gewähren die beste Einsicht, weil die Regierung bei den Hauptkämpfen um diese Organisation den Landständen mit seltener Offenheit und Ausführlichkeit gegenübergetreten ist.

Es war der eigene Wille der Regierung, die schwierige Organisationsfrage restlos zu klären.

I.

Die beiden in Dresden und Leipzig bestehenden Staatsbahndirektionen wurden im Jahre 1869 in einer Generaldirektion in Dresden vereinigt. Es wurde damit die heutige Zentralstelle geschaffen. Die Netzlänge betrug damals rund 900 km. Das Organisationsschema war folgendes (ich behandele immer nur Betrieb, Verkehr, Bau und Unterhaltung, um die in den späteren Jahren der Kampf geht):

1869.
Finanzministerium
Generaldirektion
Betriebsoberinspektionen (5) (für Betrieb u. Verkehr)
Ingenieurbüros (für Bau, Unterhaltung und Bewachung)

Im Jahre 1874 errichtete man Bezirksingenieurbüros, die den Betriebsoberinspektionen gleichgeordnet waren. Sie sollten die Generaldirektion entlasten und für die lebhaften Wechselbeziehungen zwischen den Ingenieurbüros und den Betriebsoberinspektionen ein Bindeglied sein. Dementsprechend war Zahl und Ort der Bezirksingenieurbüros und der Betriebsoberinspektionen gleich. Das Schema war das folgende:

1874.
Finanzministerium
Generaldirektion
Betriebsoberinsp. (6).
Stationen
Bezirksingenieurbüros (6)
Ingenieurbüros
Bahnmeistereien

Es erwies sich aber im Laufe der Jahre, daß das Nebeneinanderbestehen der Betriebsoberinspektionen und der Bezirksingenieurbüros nicht zweckmäßig war, weshalb man dazu überging, die getrennten Büros zunächst durch Personalunion ihrer Vorstände zu nähern.

Im weiteren Verlauf dieser Entwicklung vereinigte man — immer unter dem Gesichtspunkte, daß die Generaldirektion bei dem schnellen Anwachsen des Netzes einer Entlastung bedurfte — die beiden Instanzen zu einer einzigen Stelle, aus der im Jahre 1899 die jetzige sächsische Betriebsdirektion hervor-

1899.
Finanzministerium
Generaldirektion
Betriebdirektionen (6)
Bauinspektionen (33) (für Bau, Unterhaltung u. Bewachung)
Stationen u. Güterabfertigungen (Betrieb u. Verkehr)
Bahnmeistereien

ging. Das Netz war auf 2800 km angewachsen und die Industrie in einer außerordentlichen Entwicklung.

Schon damals erwog man bei den Vorerörterungen die Übertragung der eben vollendeten neuen preußischen Organisation auf Sachsen. Aber man erkannte bald, daß das zu einer Teilung der Generaldirektion führen müsse, und daß man damit das für Sachsen mit Errichtung der Generaldirektion angenommene System der Zentralisierung, insoweit es auf dem Vorhandensein in einer Direktivbehörde beruht, aufgeben müsse. Man wählte also zur Entlastung der Generaldirektion auch von reinen Verwaltungsgeschäften aller Art und zur Befriedigung der Bedürfnisse der mannigfachen großen Industriezentren, die sich gebildet hatten, den von mir früher ausführlich beschriebenen Weg, auf den ich hier im einzelnen nochmals einzugehen mir versagen muß. Man verlieh den Betriebsdirektionen Behördencharakter, schuf sich gerade in ihnen die Ventile nach unten und dezentralisierte auch sonst nach Möglichkeit.

II.

Es kam das Jahr 1901. Die sächsische Industrie lag darnieder. Es war der Tiefpunkt einer Verkehrswelle erreicht. Die Rente war das erste Mal seit Bestehen des Netzes nicht befriedigend. Die Landstände erhoben u. a. den Vorwurf, der Apparat sei zu kostspielig und zu umständlich. Bei der Schärfe der Vorwürfe — es wurde sogar ein Wechsel in der Leitung des Finanzministeriums erzwungen, ein damals unerhörter Vorgang — sagte die Regierung gründlichste Untersuchung der ganzen Organisationsfrage zu. Um Einseitigkeit von vornherein zu vermeiden, betraute sie damit eine vielseitig zusammengesetzte Kommission. Diese beschränkte sich nicht darauf, die sächsische Organisation auf ihre Vorzüge und Schwächen hin zu prüfen, sondern sie zog auch die Einrichtung aller anderen deutschen Verwaltungen — vielfach durch Studien an Ort und Stelle — in den Kreis ihrer Betrachtungen.

Der ganze Fragenkomplex drehte sich vor allem einmal um die Verschmelzung der Generaldirektion mit dem Finanzministerium, gegebenenfalls unter Schaffung eines besonderen Verkehrsministeriums, und sodann um den Ersatz der Betriebsdirektionen.

Die Kammer hatte zur Verminderung des Instanzenzuges das Aufgehen der Generaldirektion in eine Abteilung des Finanzministeriums selbst angeregt.

Die Regierung machte dagegen geltend, daß hierdurch eine Personalersparnis überhaupt nicht zu erzielen sei, dagegen werde sich aus der getrennt im Generaldirektionsgebäude sitzenden Abteilung eine nahezu selbständige Stelle ergeben, die sich mit der Zeit zu einem Verkehrsministerium auswachsen und die Schaffung von drei Eisenbahndirektionen nach preußischem Muster zur unumgänglichen Folge haben werde. Diese Entwicklung wünsche die Regierung der Einheitlichkeit der Leitung halber so lange als möglich zu vermeiden. Es sei aber auch höchst bedenklich, eine Behörde, die, wie die Generaldirektion, bereits 1200 Mann umfasse, durch Erweiterung ihres Geschäftsbereiches auch noch irgendwie zu belasten.

So beschloß die Regierung, bei der Neuorganisation die Grundlage beizubehalten, daß eine Generaldirektion den Betrieb unter Oberaufsicht des Finanzministeriums leitet.

Weit schwieriger gestaltete sich infolge dieses Entschlusses die Prüfung der Frage nach der Ausgestaltung und Gruppierung der unter der Generaldirektion stehenden Organe.

Man erwog zunächst die sich bei der Gestaltung des sächsischen Netzes in erster Linie aufdrängende Lösung, Betrieb, Verkehr, Bewachung und Unterhaltung (sowie alle dazugehörigen Geschäftszweige) in den sechs Betriebsdirektionen — eine Planung sah auch nur vier vor — zu vereinigen und sonstige Außenzwischenstellen überhaupt nicht mehr bestehen zu lassen. Lediglich die Sorge, man würde zum Schaden der Streckenunterhaltung das Land von überwachenden Stellen zu sehr entblößen und deswegen allzuviel detachierte Unterhaltungsstellen einrichten müssen (man rechnete mit etwa 11), ließ diesen allgemein und auch vom Ministerium selbst aufgenommenen Plan trotz seiner Vorzüge für die Geschäftsvereinfachung nicht Wirklichkeit werden[1]).

Besondere Aufmerksamkeit wurde selbstverständlich den Einrichtungen der benachbarten preußischen Verwaltung gewidmet, zumal diese damals einen geringeren Betriebskoeffizienten und damit eine bessere Rente aufwies, ein Umstand, der auf den Finanzminister v. Rüger, dem „Manne mit dem zugeknöpften Portemonnaie", ganz besonderen Eindruck machen mußte. Die preußische Lösung hätte sich nach Ansicht der Regierung ohne weiteres ergeben, wenn in Sachsen unter einer Ministerialabteilung oder einem Verkehrsministerium mehrere Eisenbahndirektionen eingerichtet worden wären. Da aber die Regierung die Generaldirektion als die eine zentrale Betriebsstelle solange als angängig erhalten zu sehen wünschte, so fragte es sich nur, ob es möglich sein werde, unter dieser einen Generaldirektion ein System gleichgeordneter Inspektionen nach preußischem Muster durchzuführen.

Die Gestaltung dieser Organisation ist durch eingehende Erörterungen festgestellt worden. Es ergab sich hierbei, daß in Sachsen insgesamt an Inspektionen aller Art mindestens 48 einzurichten sein würden.

Die Regierung führte folgendes an:

Wie aus der Begründung der im Jahre 1895 durchgeführten preußischen Neuorganisation hervorgeht, wurde als erste Voraussetzung für die Einrichtung der neuen Inspektionen erkannt, daß die Direktionsbezirke wesentlich verkleinert werden müßten, um die erforderliche Aufsicht und die nötige Einflußnahme der Direktionen auf die Geschäftsführung zu sichern. Infolgedessen schuf man statt der vorhandenen elf Direktionen 20 Eisenbahndirektionen, zu denen 1897 noch Mainz hinzukam, so daß 21 Eisenbahndirektionen mit damals durchschnittlich 1600 km Betriebslänge vorhanden waren. Wäre nun die preußische Organisation auf ein Eisenbahnnetz ausgedehnt worden, wie es die sächsischen Staatseisenbahnen darstellen, so wären bei der Dichte des Verkehrs, bei dem Vorhandensein vieler wichtigen Industriezentren und der dadurch bedingten Komplizierung des Betriebes nach den für die preußische Organisation maßgebenden Grundsätzen für Sachsen mindestens zwei, wahrscheinlich drei Eisenbahndirektionen vorgesehen worden, keinesfalls hätte man sich mit einer Direktion für ein Netz von rund 3200 km begnügt. Wollte man trotzdem in Sachsen Inspektionen nach preußischem Muster unter Belassung einer Direktion einführen, so würde man sich in direkten Widerspruch setzen mit der obersten Voraussetzung, von der das gute Funktionieren der preußischen Organisation abhängig ist, mit der Voraussetzung nämlich, daß die Inspektionen von Direktionen aus geleitet werden müssen, die einen guten Überblick über ihre Bezirke haben und weitgehenden Einfluß auch auf Einzelheiten nehmen können. Und in der Tat ist man bei näherer Prüfung und auf Grund reiflicher Erwägung nicht zu der Überzeugung gelangt, daß die Einrichtung von Inspektionen

---

[1]) Die Verhältnisse liegen heute anders. Aus den 33 Bauinspektionen sind 24 Bauämter geworden. Die Detachements, mit denen sich übrigens auch die Schweiz in ihrer neuen Organisation, wenn auch in etwas anderem Sinne, hilft, würden heute höchstens drei betragen. Vor allem sind die Bahnmeister mit ihrer guten Mittelschulbildung heute wesentlich besser vorgebildet als früher. Ihnen kann man bei richtiger Auswahl weit mehr als früher zutrauen. Auch die Fortbewegungsmittel sind wesentlich moderner geworden. Diese Lösung wäre heute, wenn man die damals mit einbezogene, heute selbstverständlich zu zentralisierende Werkstättenverwaltung ausscheidet, eher in den Bereich der Verwirklichung gerückt.

in Sachsen nach preußischem Muster, jedoch unter einer Direktion, zu empfehlen sei [2]).

Die Regierung führte auch eine Reihe ihrer Gegengründe an: Die Erschwerung der Durchführung einheitlicher Grundsätze, die große Komplizierung der Personalfrage (Auswahl und Ausgleich), die in Sachsen nicht wünschenswerte Trennung von Betrieb und Verkehr [3]), [4]), die große Erschwernis für die Generaldirektion, mit diesen vielen Ämtern mündlich zu verkehren, das Doppelkommando auf den Stationen, und als Folge die Notwendigkeit, die Geschäfte der Generaldirektion zu erweitern, da ihr nunmehr der Ausgleich und die sichtende Behandlung vieler wichtiger Verkehrs- und Betriebssachen zukommen würde, die bis dahin die Betriebsdirektionen dank ihrer Zusammensetzung vornehmen, als weitere Folge eine Referentenvermehrung und die Einrichtung einer größeren Betriebsabteilung in der Generaldirektion, und endlich die vielen Gefahren und Nachteile einer schwerfälligeren Geschäftsführung. Alle diese Folgen erkannte und erklärte die Regierung als unvermeidbar, wenn in Dresden eine übergroße Zentralstelle eingerichtet und ihr ohne jedes vermittelnde Organ die koordinierten Inspektionen unterstellt würden.

Es ist bemerkenswert, daß unter den mannigfachen Vorschlägen für gleichgeordnete, unter der Generaldirektion stehende Inspektionen auch einer war, der 24 Bauinspektionen, 12 Betriebs- (einschl. Verkehr), 6 Maschinen-, 3 Telegraphen- und 4 Werkstätteninspektionen, also etwa die seit einigen Monaten als Zwischenlösung in Sachsen durchgeführte Verwaltungsform, vorsah. Sie wurde von einem Regierungsvertreter, einem besonders erfahrenen und sachlichen ehemaligen Eisenbahnverwaltungspraktiker, mit den Worten abgelehnt: „Er könne in diesem Vorschlag keinen Fortschritt, sondern nur einen Rückschritt erkennen. Damit käme man zu Verhältnissen, die früher dagewesen seien und die man überwunden habe."

Um die Reihe der Versuche für die Unterorganisation vollzumachen, wurde auch erörtert, für jeden der einzelnen Dienstzweige, insbesondere für Verkehr, Betrieb und Unterhaltung, besondere Stellen einzurichten. Wie nicht anders zu erwarten war, erklärte die Regierung diese Form der Unterorganisation überhaupt für ausgeschlossen. Sie ist bei dem außerordentlichen Leerlauf, der zwischen diesen Stellen entstehen müßte, auch die denkbar schlechteste Form und bei keiner deutschen und außerdeutschen Eisenbahnverwaltung vorhanden.

Da alle Versuche, eine fremde Organisation zu übernehmen, fehlschlugen, so blieb nichts anderes übrig, als auf der eigenen Organisation weiterzubauen und an ihr vornehmlich dort zu bessern, wo Doppelarbeit vorhanden war. Solche zeigte sich fast nur bei der Bahnunterhaltung und beim Bau. In dem Augen-

[2]) Man könnte an Preußen in der Tat die Frage stellen, ob es bereit sei, die Zahl seiner Direktionen einfach auf die Hälfte (9 bis 10) unter Beibehaltung seiner jetzigen Unterorganisation herabzusetzen, d. h. also, die vor dem Jahre 1895 vorhanden gewesene und seinem jetzigen Umfang entsprechend verminderte Zahl von Direktionen wiederherzustellen. Preußen verwaltet heute rd. 36 000 km mit 19 Direktionen, mit zum großen Teil rein ländlichem, also wenig kompliziertem Charakter. Allein auf das an sich selbstverständlich nur rohe Verhältnis der gegenseitigen Entfernungen der Stationen, auf denen ja in erster Linie die Arbeit aufkommt (Sachsen 3,37, Preußen 5,02), umgerechnet, entspräche das sächsische Netz 5000 km in Preußen. Das Ansinnen ginge jedoch nur auf 3600 bis 4000 km. Preußen würde es aber wohl trotzdem aus verwaltungstechnischen Gründen und auch um deswillen weit von sich weisen, weil es einen Teil seiner Industriezentren von Zentralbehörden entblößen müßte. Dabei hat es außer Berlin und in dem verhältnismäßig beschränkten Gebiet am Rhein zwar große Städte, aber überhaupt keine solchen Industriezentren wie Dresden, Leipzig und Chemnitz.

[3]) Auch die Organisation vom Jahre 1899 sagt hierüber, daß man bei der Art des sächsischen Verkehrs eine Trennung von Betrieb und Verkehr nicht empfehlen könne. Dies ändern wollen, hieße einen großen Vorteil, der vorhanden ist, ohne Not aufgeben.

[4]) Ich habe im ersten Aufsatz in Fußnote 6 gesagt, daß Betrieb und Verkehr in einem so hochindustriellen Lande wie Sachsen sehr viel Berührungspunkte hätten, und daß für ihre Trennung das Vorhandensein einer örtlich wirklich stark wirkenden Zentrale Voraussetzung wäre. Ich vermehre die früher schon gegebenen Zahlen um eine sehr eindringliche, die jedem klarmachen wird, weshalb ich ohne diese Voraussetzung diese Trennung für einen großen Fehler halte.

Das Deutsche Reich zählte an Arbeitern, die in der Industrie und im Bergbau tätig waren (nach Abzug der in den deutschen Statistiken noch enthaltenen Arbeiter in dem abgetretenen Teile Deutsch-Oberschlesiens), im Jahre 1922: 7 950 000. Hiervon entfallen auf:

Preußen	58 %	Thüringen	3,2 %
Bayern	10,2 %	Hessen	2,1 %
Sachsen	13,2 %	Hamburg	1,7 %
Württemberg	4,2 %	Die übrigen Länder	3,7 %
Baden	3,7 %		

auf die Netze umgelegt auf
das preußische Netz 67,7 % (19 Direktionen, durchschn. 3,6 %)
das bayerische Netz 10,2 % (6 Direktionen, durchschn. 1,7 %)
das sächsische Netz 13,2 % (1 Direktion)
das württembergische Netz 4,2 % (1 Direktion)
das badische Netz 3,7 % (1 Direktion)
das mecklenburg.-oldenburg. Netz 1,0 % (2 Direktionen).

Die rein preußischen 58 % zerfallen in

Groß-Berlin	6,6 %	Prov. Hannover	3,9 %
Prov. Ostpreußen	1,1 %	„ Sachsen	5,6 %
„ Brandenburg	3,4 %	„ Schleswig	1,6 %
„ Pommern	1,3 %	„ Hessen-Nassau	3,1 %
„ Schlesien	4,7 %	„ Westfalen	11,3 %
„ Oberschlesien	1,1 %	„ Rheinprovinz	14,3 %

Wenn man die bedeutendsten und die geographisch mit den Länder- und Provinzgrenzen wenigstens annähernd zusammenfallenden Direktionen herausgreift, so ergibt sich folgendes sehr lehrreiche Bild:

Sachsen	13,2 %	(1 Direktion)
Württemberg	4,2 %	(1 „)
Baden	3,7 %	(1 „)
Bayern	10,2 %	(6 Direktionen)
Groß-Berlin	6,6 %	(1 Direktion)
Schlesien	4,7 %	(1 „)
Oberschlesien	1,1 %	(1 „)
Thüringen m. Teilen von Preußen	4,0 %	(1 „)
Schleswig und Hamburg	3,3 %	(1 „)
Ostpreußen	1,1 %	(1 „)
Westfalen u. Rheinprovinz	25,6 %	(5 Direktionen, und zwar Münster, Essen, Elberfeld, Köln und Trier).

Von diesen 25,6 % entfallen rd. 21 % auf das eigentliche Industriegebiet „Rhein-Ruhr" dieser beiden Provinzen, das 3 Direktionen (Essen ganz, Elberfeld und Köln zum größten Teile) umfaßt. Dabei sind von diesen 21 % fast die Hälfte mit der Kohlengewinnung und in der Großstahlindustrie tätig, während in Sachsen von den rd. 13 % ein verschwindender Teil (65 000 Bergarbeiter = 0,8 %) am Massengut beteiligt ist und die übrigen Arbeiter sich sonst nur mit der Erzeugung von hochwertigem Einzel- und Kleingut beschäftigen. Dazu kommt, daß in Sachsen ganze Teile der Exportindustrie im wesentlichen von der von der Statistik nicht miterfaßten Heimindustrie geleistet werden. Die Statistik schätzt dieses weitere Mehr für Sachsen auf 2—2,5 %. Sieht man hier nicht den gewaltigen Artunterschied zwischen dieser Direktion Sachsen und den übrigen Direktionen?

Auf die oben nicht mitausgehaltenen preußischen 8 Direktionen (Stettin, Osten, Halle, Magdeburg, Hannover, Cassel, Frankfurt, Mainz) entfallen insgesamt rd. 29 %, durchschnittlich also 3,6 %. Und selbst eine so starke Direktion wie Halle, mit den größten Braunkohlenrevieren, erhebt sich kaum über 5 %.

Man sieht, in welch außerordentlichem Maße fast alle außersächsischen Direktionen auf den landwirtschaftlichen und den Durchgangsverkehr oder doch wenigstens auf den Massengutverkehr, also auf weniger komplizierten Verkehr, als es der sächsische Verkehr ist, abgestellt sind, und wie der sächsische in viel höherem Maße als in jeder anderen Direktion schon im rein Lokalen verwickelt ist. Man begreift, wie sehr in Sachsen Betrieb und Verkehr ineinandergreifen müssen, wie sonst nirgends, und wie unrichtig es wäre, und welch neue Leerläufe man schaffen würde, wenn man sie ohne die Schaffung starker Verwaltungszentren in den Brennpunkten der Industrie auseinanderreißen würde. Man erkennt aber auch von neuem den schweren Körper der Reichsbahndirektion Dresden.

blicke, als in diesen Belangen die Bauämter von den Betriebsdirektionen gelöst wurden, war für alle wesentlichen Fachrichtungen, Betrieb, Verkehr, Bau, Unterhaltung, Maschinendienst, elektrotechnischer Dienst und Werkstätten keine Zwischeninstanz mehr vorhanden. Diesen Weg ging schließlich Sachsen, zugleich unter Dezentralisation auf alle Stellen, und so entstand die in Nr. 13/24 dieser Zeitung ausführlich und auch im Schema dargestellte Organisation. Die Überordnung der Betriebsdirektionen über die Bauämter in gewissen an größere Bezirke gebundene Geschäfte und ihr Behördencharakter blieb zu der nach Ansicht der Regierung unbedingt notwendigen Entlastung der Generaldirektion bestehen. Die Regierung bemerkte ausdrücklich, daß sie etwas Besseres für die sächsischen Verhältnisse nicht finden könne.

Der Tag der Einführung dieser Organisation war der 1. Januar 1910.

III.

Man hätte meinen sollen, daß nunmehr Ruhe eintreten würde, nachdem acht Jahre das Problem nach allen Seiten gründlich durchleuchtet worden war und man nichts mehr finden konnte, was des Aufhebens wert gewesen wäre. Aber weit gefehlt, um diese kaum in Kraft gesetzte Organisation entbrannten in den Jahren 1910 bis 1914 im Landtage von neuem die heftigsten Kämpfe.

Die Kammer hatte, wie erwähnt, bereits 1901/02 die Vereinigung der Generaldirektion mit der Eisenbahnabteilung des Finanzministerium selbst angeregt, und war äußerst unzufrieden, daß sie ihren Zweck nicht erreicht hatte.

Es war ein großer Teil der nationalliberalen Fraktion, der die meisten Industriellen angehörten, von der der Vorstoß unternommen wurde. Man glaubte, die Eisenbahnorganisationsfrage auch im einzelnen genügend zu beherrschen, um einen eigenen Organisationsplan vorlegen zu können.

Das Schema des Vorschlages war folgendes:

Generaldirektor
zugleich Ministerialdirektor im Finanzmin.
Finanz-direktion | Betriebs-direktion | Verkehrs-direktion | Bau-direktion | Maschinen-direktion
Bau-Jnsp. (28) | Telegraph.-Jnsp. (3) | Werkstätten-Jnsp. (4)
Betriebs-inspekt. (12÷14) | Verkehrs-inspektionen (6÷7) | Maschinen-Jnspekt. (5)
Bahnhöfe | Fahrkart. u. Güterabf. | Bahn- u. Telegraphmeistereien | Heizhäuser

Die alten Fragen tauchten wiederum in aller Schärfe auf. Die Antragsteller erstrebten zur Ausschaltung der nach ihrer Meinung allzustark auftretenden finanzpolitischen Sparmomente möglichst überhaupt eine Lösung der engen Verbindung zwischen Eisenbahnverwaltung und Finanzministerium, wenigstens aber eine Zusammenfassung der beiden Oberleitungen (Generaldirektion und Eisenbahnabteilung des Finanzministeriums), und die Beseitigung der Betriebsdirektionen, die keine andere deutsche Verwaltung in dieser Form aufweise[5]).

Die Antragsteller beabsichtigen, „analog der Organisation großer industrieller Unternehmungen“, die verschiedenen Geschäftszweige der Eisenbahnen in selbständige und verantwortliche Direktionen als koordinierte, zur Leitung berufene Organe zu gliedern. Als ausführende Organe sollten lediglich Inspektionen (etwa 60!) vorhanden sein. Nach oben sollen die Direktionen die Generaldirektion bilden, die sich als ein aus den Spitzen der Direktionen zusammengesetztes Kollegium darstellen werde. Oberste Spitze dieses Kollegiums würde der Generaldirektor sein, der die Eisenbahnangelegenheiten den Ständen gegenüber zu vertreten habe.

Die Aussprache über diesen Entwurf verdichtete sich schließlich 1914 zu dem Antrag, zum Zwecke der Vereinfachung der Gliederung der Eisenbahnverwaltung

a) die gegenwärtig vorhandenen zwei Zentralen als Leitungsstellen in eine Zentrale zu vereinen,

b) die Betriebsdirektionen in Betriebs- und Verkehrsämter aufzulösen.

Die Regierung befand sich in wesentlich besserer Stellung als in den Unglücksjahren 1901/02, in denen der Kampf gegen die Organisation begann. Sie konnte zahlenmäßig nachweisen, daß die Verwaltung gut und auch gegenüber den Wünschen der Industrie durchaus nicht so engherzig sei, wie die Antragsteller meinten. Das Land und die Industrie entwickelten sich außerordentlich. Während vorher der Unterschied der Betriebskoeffizienten von Sachsen und Preußen wesentlich zu ungunsten Sachsens ausfiel, konnte das Finanzministerium als Erfolg buchen, daß trotz des starken Verkehrszuwachses in den Jahren 1907/08 — auf gleiche Grundlage gestellt — der sächsische Betriebskoeffizient unter den preußischen gefallen und damit der beste des deutschen Netzes geworden war, und daß bis 1914 die beiden Koeffizienten sich nicht mehr nennenswert voneinander getrennt hatten. Auch die Zahlen für das Personal auf das Kilometer näherten sich in Preußen (13,4) und in Sachsen (13,8) fast völlig, obwohl damals in Preußen erst auf 5,2 km, in Sachsen auf 3,5 km eine Verkehrsstelle fiel. Auch die Verzinsung, die in den Jahren 1909 bis 1913 durchschnittlich 4,73 % betrug, war sehr gut[6]). Kurz, das Finanzministerium konnte mit Stolz sagen, daß es die sächsischen Eisenbahnen nach den ungünstigen Jahren 1901/02 wieder gesund gemacht habe, ohne doch Wesentliches vernachlässigt zu haben, und daß damit die Güte der doch zweifellos auf der Organisation mitberuhenden Verwaltung bewiesen sei.

Gegen den Organisationsvorschlag der Nationalliberalen führte die Regierung gewichtige Gründe ins Feld.

Man finde bei allen vergleichbaren staatlichen Verwaltungen dieselbe Dreiteilung: Ministerium, Direktionsinstanz und Bezirksstellen. Die oberste Staatsbehörde, die sich nach dem Vorschlag der Industriellen bei Zusammenlegung von Ministerium und Direktionsinstanz ergebe, könne unmöglich zugleich Aufsichts- und Ausführungsbehörde sein. Ein Ministerium eigne sich nicht zur unmittelbaren Betriebsleitung. Wer für den Antrag unter a) stimme, stimme, da das Finanzministerium mit einer derartigen großen, außerdem aus örtlichen Gründen getrennten Abteilung nicht arbeiten könne, für ein Verkehrsministerium und damit weiter für drei Eisenbahndirektionen nach preußischem Muster. Die Schaffung eines Verkehrsministeriums sei indessen unnötig. Der Zustand des Landes und der Eisen-

[5]) Die Regierung erklärte hierzu, das sei richtig, aber es habe auch keine andere deutsche Länderverwaltung ein derartiges Netz unter einer einzigen Direktivbehörde vereinigt.

[6]) Die Verzinsung war sogar glänzend. Preußen hatte im gleichen Zeitraum eine Verzinsung von 6,65 %. Aber man bedenke, daß Sachsen infolge seines dichtbebauten Gebirgscharakters eine um rd. 25 % höhere Anlagesumme für das Kilometer verzinsen mußte, die allein bereits das preußische Plus fast vollkommen aufzehrt. Dazu in Sachsen der personell und materiell viel teurere Gebirgsbetrieb und dazu bei den damaligen Wettbewerbsverhältnissen zwischen den einzelnen deutschen Staaten sein fast vollkommenes Ausschalten vom Durchgangsverkehr, der nur 2 % (!) betrug, endlich der Umstand, daß in Sachsen die Tonne Gut durchschnittlich nur 67 km statt 115 km in Preußen zurücklegte, daß also in dem maßgebenden Güterverkehr viel weniger verdient wurde als in Preußen. Sachsen arbeitete tatsächlich seine Verzinsung ganz aus sich allein heraus und war in Wirklichkeit die am besten arbeitende deutsche Verwaltung.

Die hohe finanzielle Bedeutung des sächsischen Netzes für die Deutsche Reichsbahn hat sich ja auch in vollster Deutlichkeit während der Zeit der Ruhrbesetzung gezeigt.

bahnen, die kein Land der Erde in dieser Dichte aufweise, zeige, daß eine Eisenbahnverwaltung auch unter einem Finanzministerium gedeihen, und daß auch dieses alle billigen Wünsche berücksichtigen könne.

Für die Auflösung der Betriebsdirektionen in Betriebs- und Verkehrsämter müsse man drei Fälle unterscheiden: Schaffe man ein Verkehrsministerium und unter diesem drei Direktionen, so kämen die Betriebsdirektionen in Wegfall. 2. Fall: Die Auflösung der Betriebsdirektionen in Betriebs- und in Verkehrsämter und die Unterstellung dieser Ämter unmittelbar unter eine Zentralstelle (Verkehrsministerium). Diese Organisation erklärte die Regierung als unausführbar. Praktisch erwägbar sei also die Anregung nur unter der Voraussetzung der Beibehaltung der jetzigen Organisation (3. Fall).

Aber auch hier kam die Regierung zu einem strikten Nein, nachdem sie die aus dem Früheren erkennbaren Gegengründe angeführt hatte.

Insonderheit hob sie aber folgendes hervor: Sie müsse dem anscheinend nicht ausrottbaren Irrtum ausdrücklich entgegentreten, als seien die Betriebsdirektionen irgendwie den preußischen Eisenbahndirektionen vergleichbar (viele Abgeordnete bezeichneten, die Begriffe verwirrend, die sächsischen Betriebsdirektionen fortwährend als Eisenbahndirektionen!) oder den vor dem Jahre 1895 vorhanden gewesenen preußischen Betriebsämtern. Sie seien, abgesehen von einem einzigen Belang, überhaupt keine Zwischeninstanz. Daß sie etwas ganz anderes sein müßten als die früheren preußischen Betriebsämter, ergebe sich schon aus ihrer Besetzung. Diese alten Betriebsämter hätten einen Personalbestand bis zu 230 Köpfen gehabt, während alle sechs Betriebsdirektionen zusammen nur 160 Köpfe aufwiesen. Die Auflösung der Betriebsdirektionen bedeute Personalvermehrung und wesentlich vermehrte Arbeit. Für Betrieb und Verkehr seien sie Ämter wie jedes andere Amt, aber für gewisse vorbereitende und vereinigende Arbeiten in Personal-, Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten (sowie in gewissen Rechtsangelegenheiten) seien sie zur Entlastung der Generaldirektion in diesem großen Bereich unentbehrlich und insofern Detachements der Generaldirektion. Würden sie aufgelöst, so müßte dieser zunächst eine größere Betriebsabteilung und sodann alle die gründliche Vorbereitungs- und Vereinigungsarbeit zuwachsen, die heute die Betriebsdirektion dank ihrer Zusammensetzung schnell erledige. Da die Betriebsdirektionen in den Verkehrs-, Betriebs-, Bahnbewachungs- und Personalfragen rasch durchgreifen könnten, sei der Geschäftsgang schnell und leicht, und die straffe Zusammenfassung der Verkehrs- und Betriebsangelegenheiten, die schnell entschlossen angeordnet und flott durchgeführt werden müssen, in diesen sechs Stellen, sei zweifellos einer Teilung auf kleinere Stellen, über denen in diesem großen Bereich eine Verbindung sehr schwer herzustellen sei, weit vorzuziehen. Auf der einen Seite entstehe eine unnötige Anhäufung von Geschäften in Dresden, auf der anderen die Entblößung des übrigen Landes von Stellen, die die Verwaltung der Eisenbahnen im größeren Stile durchführen könnten. Die Auflösung der Betriebsdirektionen verletze den Kardinalpunkt aller Organisation, die Sorge darum, daß die Leistungen der verschiedenen Stellen sich nicht hemmten, sondern gut zusammenwirkten. Nur durch diese Dezentralisation sei es möglich, die Arbeitslast der Generaldirektion in angemessenen Grenzen zu halten.

Die Generaldirektion zu vergrößern, war aber die Regierung keinesfalls mehr bereit.

Es müsse auffallen, daß dieselben Herren, die für die Inspektionen kleine übersichtliche Bezirke verlangen, die Zentralbehörde in einem Umfange konstruieren wollen, bei dem es von vornherein unmöglich sei, daß die Spitze und diese Behörde sich den erforderlichen Überblick wahren könne. So sei die bestehende Verwaltungsform zweifellos die den Bedürfnissen des Landes am besten angepaßte und die Auflösung der Betriebsdirektionen in Ämter auch bei Erhaltung des bisherigen Überbaues für die Regierung „unannehmbar“[7]).

Da bei der Abstimmung die Anträge fielen, so war im Mai 1914 endlich festes Land erreicht[8]).

IV.

Das Aufgehen des sächsischen Netzes in die Deutsche Reichsbahn war der Anlaß, daß 1923 plötzlich der Versuch unternommen wurde, diese Organisation derjenigen der übrigen Länderverwaltungen anzugleichen. Zu diesem Zwecke entkleidete man zunächst die Betriebsdirektionen der Behördeneigenschaft und trat dem Gedanken nahe, die preußische Ämterorganisation unter nur einer Zentrale durchzuführen. Man verließ hierbei den geschichtlichen Boden und glaubte das Ergebnis der jahrzehntelangen Erörterungen unbeachtet lassen zu können.

V.

Die sächsische Organisation seit 1869 ist nur zu verstehen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß es stets das Bestreben der Regierung war, unter allen Umständen die eine Direktivbehörde in Dresden zu halten. Man sieht deutlich die maßgebenden Momente: die Abneigung gegen ein Verkehrsministerium, das unfehlbar zur Teilung der Generaldirektion geführt hätte, das klare Erkennen, daß die Erhaltung der einen Direktivbehörde auf die Dauer nur dann möglich sein werde, wenn ihre Größe ein gewisses Maß nicht überschreite, und weiter, daß dieses Maß bereits erreicht, und daß es bei der Größe, der Art und der Belastung des Netzes notwendig sei, den schweren Körper durch detachierte Posten zu entlasten, das Bestreben, diese Posten so auszubauen, daß sie so wenig als möglich Zwischeninstanzen darstellen, daß sie nicht hemmen, sondern für die Generaldirektion nur geschäftserleichternd wirken. Endlich sieht man, wie die Regierung den historisch gegebenen Weg geht, diese Posten auf die sechs vorhandenen Betriebs- und Verkehrsämter zu legen, die infolge ihrer Größe zentrale Arbeiten wirklich wirksam und doch viel leichter als die Zentrale übernehmen und auszuführen imstande, und die bei der überragenden Bedeutung, die Verkehr und Betrieb allen übrigen Belangen gegenüber haben, von Haus aus auch dazu berufen sind.

Um keine Organisation ist auch nur annähernd so gekämpft worden, wie um diese, und keine Organisation ist zwölf Jahre

---

[7]) Wie stark erleichternd und zweckmäßig diese Zusammenfassung in sechs Bezirke für diese große Reichsbahndirektion wirkt, sei an einem weiteren Beispiele erläutert. Der Personalabbau wurde, abgesehen vom Maschinen- und Werkstättenpersonal, für das gesamte Außenpersonal den Betriebsdirektionen im wesentlichen übertragen, die ihn schnell, möglichst individuell, und, wie das Personal auch anerkennt, deshalb ohne allzugroße Härten durchführen konnte. Dabei war bei den letzten Abbauprozenten — Sachsen hat knappen Personalbestand und deswegen eine geringere Abbauziffer als die meisten übrigen Reichsbahndirektionen — größte Vorsicht am Platze. Von der Zentrale aus mit den vielen getrennten, kleinen Ämtern, deren Personal zur Hintanhaltung von Härten und Hemmungen im Dienst im starken Maße ineinander ausgeglichen werden mußte, wäre in diesem großen Bereiche nur ein wesentlich schematischerer Abbau möglich gewesen. Diese Beispiele lassen sich beliebig vermehren und werden sich bei den noch bevorstehenden Aufgaben auch künftig vermehren lassen. Eine Organisation taugt aber nur dann etwas, wenn sie mindestens die Grundlage dafür bietet, daß bei Belastungsproben im Nu die Kräfte richtig angesetzt werden können.

[8]) Der Plan der nationalliberalen Fraktion, gut gemeint, war ein sogenannter „kopfrechter“ Plan, auf dem Papier klar und einfach, in Praxis aber ganz anders wirkend, als die Verfasser es sich gedacht hatten. Er sah in dem Gewebe nur die vertikalen Fäden und nicht die ebenso zahlreichen Querfäden und die Fülle der Fäden überhaupt. Er hätte eine starke Zentralisation heterogenster Aufgaben in Dresden zur Folge gehabt. Verwirklicht, hätte er schon während der Kriegsaufgaben versagt, nach dem politischen Zusammenbruch aber, als für die Generaldirektion die sechs Betriebsdirektionen die Puffer bildeten, das Chaos hervorgerufen. Nur ein Gutes hätte er bewirkt, daß nämlich die Frage der preußischen Ämterorganisation unter einer Zentrale für Sachsen bereits endgültig erledigt wäre.

lang gründlicher erörtert worden als sie. Sie war alles andere als eine veraltete[9]), liebgewordene, von ungefähr entstandene Einrichtung, sondern sie war die auf sächsischem Boden wurzelnde Abart des großen Organisationsbaumes.

Wo steht heute diese Organisation? Abgesehen von einer gewissen selbstverständlichen Dezentralisation beim Jahre 1869. Diese Feststellung spricht für sich selbst. So wäre also die gesamte Verwaltung des sächsischen Netzes und ihr Aufbau ein Fehler gewesen, so wären also alle diese jahrzehntelangen, tiefgründigen und auf genauer Kenntnis des Landes und der Verwaltung fußenden Erörterungen falsch gewesen, so hätte also der Finanzminister v. Seydewitz, der lange Jahre selbst Mitglied der Generaldirektion gewesen war, unrecht gehabt, als er es ablehnte, in Dresden einen „Koloß“ zu konstruieren. Wo ist hier nun Wahrheit?

Man erkennt, daß in Sachsen die Organisationsfrage keinesfalls einfacher Natur ist, daß sie nicht im Wege des Dekretes und des Zwanges, sondern nur im Wege alleroffenster Aussprache gelöst werden kann. Keinesfalls wird sie sich auf die Frage beschränken lassen, in welcher Weise Betrieb, Verkehr und Unterhaltung in den äußeren Stellen zu kombinieren seien, denn man würde dann weder den Kopf, noch den Kern, sondern nur das Ende dieser Organisationsfrage erkennen, und es könnte, wenn man die Lehren der Organisationsgeschichte nicht auf sich wirken ließe, leicht großer Schaden entstehen.

Eine Einheitsorganisation der Deutschen Reichsbahn wird sich über Nacht nicht schaffen lassen. Während alle anderen deutschen Länderverwaltungen sich des Schutzes ihrer historischen Entwicklung erfreuen dürfen, ist Sachsen allein von neuem einer lähmenden Unsicherheit ausgesetzt. Und doch hätte dieses schwer belastete, komplizierte sächsische Netz, bei dessen Eigenart sich jede Unregelmäßigkeit doppelt auswirkt, organisatorische Ruhe nunmehr doppelt nötig.

Es gibt eine alte, ewig junge Wahrheit, die noch immer jedem Organisator heilig gewesen ist. Der Lateiner faßt sie in die Worte: „Experimentum non fiat nisi in corpore vili“. Auch die sächsische Regierung war, wie sie während der Untersuchungen oft betont, von diesem Gedanken beseelt.

[9]) Sie wäre, richtig ausgebaut und gehandhabt, sogar eine ganz neuzeitliche Verwaltungsform gewesen, wie ein Vergleich mit den neuesten außerdeutschen Organisationen ergibt.

Der Kipprost im Betriebe der Reichsbahn-Lokomotiven.

Von Oberregierungsbaurat **Modrze** in Breslau.

Mit den steigenden Größenabmessungen ihrer Lokomotiven ist die Deutsche Reichsbahn dazu übergegangen, die Säuberung der großen Rostflächen dieser Lokomotiven von den Rückständen der auf dem Rost verbrannten Kohle nicht mehr der Handarbeit allein zu überlassen, sondern sie durch eine besondere Rostbauart zu erleichtern. Dadurch, daß ein Teil der Rostfläche schwenkbar gemacht wird, brauchen die Brennstoffrückstände der Feuerbüchse nicht mehr vom Führerstande aus mit der schweren und schwer zu handhabenden Schlackenschaufel durch die Feuertür herausgehoben oder nach Entfernung einiger Roststäbe nach unten gestoßen zu werden, sondern sie gelangen durch eine in der Rostfläche freigelegte, ziemlich große Öffnung in den Aschkasten, von wo sie entweder durch eine im Boden befindliche Klappe in die Löschgrube fallen oder von Hand herausgeschafft werden. Diese „Kipproste“ sind nicht neu auf den deutschen Bahnen; nach Nordmann*) sind sie auf badischen und reichsdeutschen Lokomotiven etwa im Jahre 1904 erstmalig eingebaut und auch in Preußen schon 1915 vereinzelt eingeführt worden. In großem Umfange werden sie jetzt erst seit 5 Jahren angewendet. Ihre Einführung und Verbreitung hat dadurch eine besondere Note bekommen, daß seit über Jahresfrist die Fachpresse und einige fachgewerkschaftliche Blätter zahlreichen Aufsätzen über die Kipprostfrage Raum gegeben haben. Da diese nicht immer rein sachlich gehalten waren, hat sich die Angelegenheit zu einer Streitfrage entwickelt, zu der ich vom Standpunkte des Lokomotivbetriebes Stellung nehmen möchte. Wenn ich mich dabei vorwiegend auf die Erfahrungen des Breslauer Bezirks stütze, so glaube ich doch, daß die Verhältnisse im übrigen Deutschland nicht wesentlich davon abweichen werden.

Daß der Kipprost dem Flachrost gegenüber namentlich bei großer Rostfläche der Lokomotive betriebliche und wirtschaftliche Vorteile bietet, steht außer Zweifel. Sie liegen einmal in der Verkürzung der Ausschlackdauer, mit der eine Verbesserung der Lokomotivausnutzung, Verbilligung der Ausschlackkosten und Schonung der Feuerbüchse verbunden sind. Bei dem Bahnbetriebswerk Brockau beträgt die Stückzeit für das völlige Entschlacken einer großen Lokomotive, wozu das Reinigen der Rostfläche, des Aschkastens und der Rauchkammer gehört, 0,76 Stunden, wenn kein Kipprost vorhanden ist, und 0,51 Stunden mit Kipprost. Der Unterschied im Zeitaufwande wird also durchschnittlich mit 0,25 Stunden = 32,9 % bewertet. Ungefähr der gleiche Unterschied ist beim bloßen Ausschlacken des Rostes ohne Nebenarbeiten vorhanden. Bei einer Lokomotive ohne Kipprost werden 0,43 Stückzeitstunden vergütet, mit Kipprost 0,30 Stunden. Der Unterschied beträgt 0,13 Stunden oder 30,2 %. Während früher bei starkem Verkehr in Brockau die Lokomotiven sich an den Ausschlackstellen zeitweise so stauten, daß ihr planmäßiger Lauf in Frage gestellt war, die Dauer des Abschlußdienstes der Lokomotivpersonale über Gebühr verlängert wurde und zur Behebung dieser Schwierigkeiten wiederholt eine 3. und sogar 4. Ausschlackstelle in Betrieb genommen werden mußte, wird jetzt die Arbeit auch bei starkem Verkehr an zwei Plätzen glatt und ohne Stauungen bewältigt. Ein Teil dieses Fortschritts ist allerdings der Einführung der Gedingearbeit in den Bahnbetriebswerken zu danken, ein anderer Teil der besser gewordenen Dienstkohle. Daneben entfällt aber ein nicht unbeträchtlicher Anteil auf den Kipprost, und dieser Anteil wächst ständig mit Zunahme der Anzahl der mit Kipprost ausgestatteten Lokomotiven. Durch diese Verkürzung der Ausschlackdauer werden die Lokomotiven schneller wieder fahrbereit, die Rohrwand und der Kessel werden vor übermäßiger Abkühlung bewahrt, die Dauer des Abschlußdienstes der Lokomotivpersonale kann herabgesetzt werden und die Anlegung neuer Ausschlackstellen wird vermieden.

Neben der Zeitverkürzung hat der Kipprost eine fühlbare Erleichterung der schweren und gesundheitsschädlichen Ausschlackarbeit und damit eine große Verbesserung für die Arbeiter gebracht. Zwar verhielten sie sich zunächst, wie bei allen Neuerungen, vielfach ablehnend und waren nicht leicht dahin zu bringen, die herkömmliche Reinigung des Rostes lediglich mit den langen und schweren Abschlackschaufeln aufzugeben. Nachdem sie aber die Verbesserung erkannt haben, die der Kipprost ihnen in bezug auf Schonung ihrer Kräfte und Verminderung der Belästigung durch Staub und üble Gase gebracht hat, schätzen sie den Wert der neuen Einrichtung voll ein.

Auch das Lokomotivpersonal würdigt die Vorzüge des Kipprostes, der ihm die Möglichkeit bietet, während der Fahrt einer Verschlackung des Feuers wirksam abzuhelfen. Wenn auch der Fall des Ausschlackens während der Fahrt bei Verwendung oberschlesischer Kohle kaum eintritt und auch bei niederschlesischer Kohle nicht häufig, jedenfalls seltener als bei westfäli-

*) Zur Frage des Kipprostes der Reichsbahn-Lokomotiven. Glasers Annalen Band 95 Heft 9 vom 1. November 1924.

scher, vorkommt, so ist die Möglichkeit doch von hohem Werte. Vor allem schätzt es aber der Lokomotivbeamte, daß der Führerstand seiner Lokomotive sauber bleibt und nicht mehr durch die zur Feuertür herausgeschaufelten Brennstoffrückstände verschmutzt und angebrannt wird, und daß, da die glühenden Schlacken nicht mehr vom Führerstande aus auf die Erde herabgeworfen werden, der Aschenstaub durch den Wind nicht mehr an die Gewerkteile und auf die Achs- und Stangenlager geblasen wird, wo er häufig Unheil angerichtet hat.

Soweit sind alle am Lokomotivbetrieb Beteiligten unter sich und mit den Pressestimmen, die sich in der Angelegenheit erhoben haben, eines Sinnes. Die Meinungsverschiedenheiten setzen erst bei der Frage ein, ob der einfache, antriebslose Kipprost, von der ihn vertreibenden Firma „Titanrost“ genannt, oder der mit einem Spindelantrieb ausgerüstete sogenannte „Spindelrost“ den Vorzug verdient. Der Titanrost ist im hinteren Teile der Feuerbüchse nahe der Feuertür angeordnet und besteht aus drei, früher zwei, Klappteilen, die mit einem besonderen Haken einzeln angehoben und hochgeklappt werden und in dieser Lage eine Öffnung in der Rostfläche freigeben. Beim Spindelrost wird auf dem Führerstande mit einer Handkurbel eine Spindel gedreht, die den schwenkbaren Teil des Rostes, der hier im vorderen Teile des Rostes näher an der Rohrwand liegt, um eine Achse schräg nach unten kippt, so daß sich eine schiefe Ebene von der Rostfläche zum Aschkasten bildet.

Auf den ersten Blick scheint es, als sei der Titanrost vorzuziehen, weil er keinen besonderen Antrieb erfordert, daher einfacher und in der Beschaffung billiger ist als der Spindelrost. Die Betriebserfahrungen lehren aber das Gegenteil. Wenigstens im Bezirk Breslau sind sich alle am Lokomotivbetrieb beteiligten Stellen, von den Ausschlackern bis zu den Vorständen der Maschinenämter, darin einig, daß der Spindelrost sich besser bewährt. Bei dieser Beurteilung ist natürlich der Umstand ausgeschaltet, daß bei den meisten Lokomotiven mit Titanrost keine Aschkastenbodenklappe vorhanden ist, die bei allen Spindelrostlokomotiven sich öffnet und die Schlacken durch den Aschkasten hindurch in die Löschgrube fallen läßt, während beim Titanrost die Asche aus dem Aschkasten von Hand gezogen werden muß. Dieser besondere Vorteil hat mit der Art des Kipprostes nichts zu tun und scheidet bei der Vergleichsbeurteilung aus. Der Betrieb erblickt die Nachteile des Titanrostes einmal darin, daß das Feld für die Öffnung zunächst durch Entfernung der auf ihm ruhenden Feuer- und Schlackenschicht freigelegt werden muß, eine zusätzliche und nicht immer leichte Arbeit, die namentlich bei hoher Schichtlage recht unbeliebt ist und die schwere Schaufel des Handausschlackers erfordert, die beim Spindelrost durch ein leichter zu handhabendes Gerät ersetzt wird. Das Hochklappen der drehbaren Rostteile, die mit dem Haken einzeln erfaßt und angehoben werden müssen, geht auch nicht immer ganz leicht vor sich, insbesondere wenn die Schlacke klebt und dadurch die Beweglichkeit der Klappteile beeinträchtigt. Ist dann die Öffnung durch den Titanrost freigelegt, so daß mit der Beseitigung der Schlacken vorgegangen werden kann, dann zeigt sich ein weiterer Nachteil dieser Rostart darin, daß die Schlackenstücke so weit über die Öffnung im Rost herangeholt werden müssen, bis sie das Übergewicht bekommen und in den Aschkasten fallen. Das Abschlackeisen muß dazu größere Wege zurücklegen, der Mann also mehr Arbeit aufwenden als beim Spindelrost. Bei diesem kann mit dem Absenken des Kippteils sofort nach Eintreffen der Lokomotive auf der Löschgrube begonnen werden. Der Ausschlacker steckt die Kurbel auf, die er entweder auf der Lokomotive vorfindet oder selbst vorrätig hält, und kurbelt den schwenkbaren Rostteil leicht hinunter. Sollte die Spindel schwer gangbar sein, was die Ausnahme bildet, dann nimmt er die Ölkanne zu Hilfe. Die Schlacken werden auf die schiefe Ebene gezogen oder geschoben und gleiten auf ihr von selbst oder durch die nachfolgenden Schlackenmengen vorgetrieben in den Aschkasten.

Da die Ausschlackarbeit beim Spindelrost einfacher und leichter ist, wird sie in den meisten Betriebswerken des Bezirks Breslau mit einem niedrigeren Gedingesatz bewertet als die gleiche Arbeit beim Titanrost, und zwar beträgt der Unterschied mindestens 10 %. Davon ist etwa die Hälfte auf die Minderarbeit beim Spindelrost infolge Vorhandenseins der Aschkastenbodenklappe zu rechnen, während in der anderen Hälfte die betrieblichen Vorteile des Spindelrostes zum Ausdruck kommen. Wenn das Gedingeheft einzelner Dienststellen keinen Unterschied zwischen Titan- und Spindelrost macht, wie z. B. Betriebswerk Brockau, so liegt das daran, daß bei diesen Stellen die Kipproste der einen Bauart nur in verschwindender Zahl vorkommen. Trotz der niedrigeren Stückzeit zieht das Ausschlackpersonal aber das Arbeiten mit dem Spindelrost vor.

Was die Unterhaltung der beiden Rostarten im Betriebe angeht, so ist kein wesentlicher Unterschied feststellbar. Beide erfordern gleich wenig Unterhaltungsarbeit in der Betriebswerkstatt. Selbst die Spindeln des Spindelrostes, denen nachgesagt wird, daß sie in der Hauptwerkstatt viel Arbeit verursachen, sind für die Betriebswerkstätten kein Anlaß zur Klage. In Brockau, wo täglich bis zu 50 Lokomotiven mit Spindelrost ausgeschlackt werden, sind in einem Zeitraum von drei Monaten nur 3 Fälle vorgekommen, daß eine Spindel in der Betriebswerkstatt gangbar gemacht werden mußte. Beim Betriebswerk Mochbern mit täglich etwa 15 Spindelrosten ist in 1½ Jahren nur eine Spindel nachgearbeitet worden, die durch Schläge mit dem Hammer oder Stöße mit dem Brecheisen beschädigt war. Die Notwendigkeit des Einsatzes von Handkurbeln lag nur ganz vereinzelt vor.

Wenn hiernach das Urteil des Betriebsmannes dahin lautet, daß die Spindelkippvorrichtung den Anforderungen auf eine schnelle, leichte und möglichst staubfreie Loslösung der Schlacken vom Rost am besten erfüllt, so soll mit dieser Feststellung nicht ein Anstoß zu weiteren Presseerörterungen gegeben, vielmehr nur eine Lücke in den bisherigen und hoffentlich jetzt abgeschlossenen Auseinandersetzungen ausgefüllt werden, die ich darin zu erblicken glaube, daß in ihnen der Standpunkt des Lokomotivbetriebes nicht genügend scharf zum Ausdruck gekommen ist.

Bücherschau.

— Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen. Geschichtliche Entwicklung in der Maschinenfabrik Eßlingen. Herausgegeben von der Maschinenfabrik Eßlingen. Berlin 1924. VDI-Verlag. Preis in Ganzleinen geb. 25 ℳ.

Ein stattlicher, 245 Seiten starker Band, liegt vor uns, der gleichzeitig Zeugnis für das steigende Interesse an geschichtlichen Entwicklungen, wie auch für das Werden eines bedeutenden industriellen Werkes ablegt, das nun schon über 75 Jahre besteht. Im besonderen enthält das Buch die Geschichte des Eßlinger Lokomotivbaus unter Berücksichtigung der Leistungen der genialen Konstrukteure Keßler und Trick, und bietet damit auch die Geschichte der württembergischen Lokomotive. Ausgehend von der anfänglichen starken Beeinflussung durch englische und amerikanische Bauarten wird die Belebung des Lokomotivbaus durch die nachhaltige Einwirkung der Semmering-Konkurrenz eingehend behandelt, und die weitere Entwicklung der Lokomotive an Hand der von der Maschinenfabrik Eßlingen gebauten Lokomotiven unter liebevollem Eingehen auf Konstruktionseinzelheiten ausführlich dargestellt. Dabei wird die Entwicklung der Bergbahnen, Zahnradlokomotiven und Standseilbahnen für Personenbeförderung, an der die Maschinenfabrik Eßlingen bekanntlich wesentlich beteiligt war, gebührend berücksichtigt. 16 ausführliche Tabellen bringen alles Wissenswerte über die in Eßlingen gebauten Lokomotiven, wobei eine auch sämtliche Lokomotiven der ehemaligen württembergischen Staatsbahnen enthält. Zahlreiche Zeichnungen, zum größten Teil in getreuer Wiedergabe der ursprünglichen Gestalt, und Lichtbilder vervollständigen das glänzend ausgestattete Werk.

Sch.

Die Lochkarte zur Abrechnung und Kontrolle des Güterverkehrs.

Von Finanzrat **Gaier, Berlin.**

Zu der Vorschrift über die Feststellung des Gütersolls durch die Verkehrskontrollen (§ 9 der Verkehrskontrollordnung der ehemaligen Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und § 7 der Verkehrskontrollordnung vom 1. Oktober 1922, Kundmachung 12) wurde in dieser Zeitung, Jahrg. 1912, S. 470 folgendes ausgeführt:

„Diese Bestimmung ist kurz gefaßt, enthält aber, wenn man sich das aus unserem hochentwickelten Güteraustausch hervorgehende Rechnungsmaterial vergegenwärtigt, die Anleitung für eine so ungeheuere Arbeitsleistung, daß es sich lohnt, auf Mittel und Wege zu sinnen, von diesem Arbeitsberg etwas abzutragen."

Der Arbeitsberg der Verkehrskontrollen ist bis heute noch nicht kleiner geworden. Wohl haben die amerikanischen Bahnen schon seit Ende des vorigen Jahrhunderts die sogenannten Lochkartenmaschinen, Bauart Hollerith, für die Abrechnung und Kontrolle ihres Güterverkehrs nutzbar gemacht (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1899, Seite 533 und 1912, Seite 195 und 212). Auch hat die Direktion Berlin im Jahre 1912, wie in der Anmerkung der Schriftleitung auf Seite 195 des Jahrganges 1912 dieser Zeitung zu lesen ist, im Auftrage des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten geprüft, ob sich das amerikanische Verfahren zur Einführung bei den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen eignen möchte. Das Ergebnis dieser Prüfung konnte jedoch zur Verwendung der amerikanischen Lochkartenmaschinen nicht ermutigen.

Die Ursache des ungünstigen Ergebnisses lag vor allem darin, daß die Tabelliermaschine von Hollerith nur addierte, die zu addierenden Zahlen aber nicht schrieb. Dieser Mangel erschwerte die Arbeiten außerordentlich. So konnte z. B. damals die Kontrolle über den Eingang einer Sendung auf der Empfangsstation nur in der Art durchgeführt werden: Versand- und Empfangsstationen stellen für jeden Frachtbrief eine Lochkarte aus, beide Lochkarten wurden zur Kontrolle gesandt und dort mit der Sortiermaschine zusammengelegt, das Vorhandensein beider Lochkarten beweist den Eingang der Sendung auf der Empfangsstation.

Mit diesem Verfahren wäre die Kontrolle viel zu teuer erkauft gewesen. Tausend Lochkarten amerikanischer Herkunft kosten mindestens 5 ℳ, früher 6,50 ℳ. Preußen-Hessen hatte im Jahre 1912 einen Empfang von etwa 140 Millionen Frachtbriefen. Allein die Lochkarten der Empfangsstationen hätten somit jährlich mindestens 700 000 ℳ gekostet, ein Aufwand, der durch Einsparen von rund 200 Beamten hätte gedeckt werden müssen. Bei so hohen laufenden Betriebskosten konnte das Lochkartenverfahren den deutschen Eisenbahnen keinerlei Vorteil bieten.

Inzwischen sind die Lochkartenmaschinen weiter ausgebildet worden. Im Jahre 1913 brachte der Amerikaner Powers erstmals seine Lochkartenmaschinen nach Deutschland. Seine Tabelliermaschine unterschied sich von der Hollerithmaschine besonders dadurch, daß sie die in die Lochkarte gelochten Zahlen nicht nur addiert, sondern auch schreibt. Der Wettbewerb Powers zwang auch Hollerith zur Verbesserung seiner Maschinen. Im Jahre 1923 kam die erste Tabelliermaschine mit Schreibeinrichtung von Hollerith auf den deutschen Markt.

Die schreibende Tabelliermaschine ermöglicht jetzt die Kontrolle des Eingangs der Sendungen mit e i n e r Lochkarte. Für jeden Frachtbrief wird auf der Empfangsstation (also nicht auf der Versandstation) nur e i n e Lochkarte gefertigt. Die Lochkarte enthält neben anderen Angaben die Empfangsstation, die Versandstation und die Versandnummer. Diese Lochkarten werden von der Empfangsstation an die Kontrolle geschickt und dort nach Versandstationen und Tagen geordnet. Mit den so geordneten Lochkarten wird mit der schreibenden Tabelliermaschine eine Übersicht gefertigt, die alle Sendungen derselben Versandstation und desselben Tages enthält und mit dem von der Versandstation aufgestellten täglichen Versandnachweis, in dem alle Sendungen bunt durcheinander ohne Trennung nach Empfangsstationen eingetragen sind, übereinstimmen muß. Sendungen, die auf der von der Tabelliermaschine geschriebenen Übersicht nicht erscheinen, müssen verlorengegangen sein und verfolgt werden.

Die schreibende Tabelliermaschine gestattet auch eine weit einfachere und schnellere Frachtenkontrolle, als sie auf Seite 212, Jahrgang 1912 dieser Zeitung beschrieben ist. Die Lochkarten aller Sendungen gleicher Tarifklasse und gleicher Entfernung werden mit der Sortiermaschine nach den Gewichten geordnet und auf der Tabelliermaschine geschrieben. Bei Sendungen gleichen Gewichts müssen auch die Frachtbeträge gleich sein. Sind diese höher oder niedriger, so fallen sie aus der Zahlenreihe der Frachtbeträge, die mit den Gewichten ansteigen müssen, heraus und sind sofort als falsch zu erkennen.

Unter solchen Umständen mußte die vom Eisenbahn-Zentralamt im Jahre 1924 im Auftrage der Hauptverwaltung vorgenommene Prüfung der Frage, ob das Lochkartenverfahren für die Abrechnung und Kontrolle des Güterverkehrs mit Vorteil verwendet werden kann, günstiger ausfallen. Der erste Plan, bei einer Güterabfertigung das neue Verfahren zu erproben, wurde alsbald als untauglich aufgegeben. Der Versuch wurde „im Laboratorium" ausgeführt und zwar so, daß ein fertig abgeschlossenes Rechnungswerk des Güterverkehrs auf Lochkarten übertragen und mit den Lochkarten das Gütersoll festgestellt wurde. Der Versuch kann als gelungen bezeichnet werden.

Das neue Verfahren zeichnet sich dadurch aus, daß es für jeden Frachtbrief nur e i n e Lochkarte beansprucht. Das ist von ganz besonderem Wert; denn die Wirtschaftlichkeit des Lochkartenverfahrens hängt nach den bisherigen Erfahrungen des Eisenbahn-Zentralamts in erster Linie ab von der Zahl der verwendeten Lochkarten, vom Preis der Lochkarten und vom Preis des Lochens der Lochkarten. Gegenüber diesen Ausgabeposten spielen die Kosten für Miete oder Beschaffung der Lochkartenmaschinen und für die Bearbeitung der Lochkarten eine ganz untergeordnete Rolle.

Der Preis der Lochkarten wird verbilligt, sobald es gelingt, Lochkarten aus deutscher Pappe herzustellen. Die im Eisenbahn-Zentralamt angestellten Versuche mit deutschen Lochkarten versprechen einen günstigen Erfolg. Mehrere deutsche Papierfabriken haben sich schon entschlossen, die Herstellung von Lochkartenpappe in ihren Arbeitsplan aufzunehmen.

Auch der Preis für das Lochen der Lochkarten kann in gewissen Fällen erheblich gesenkt werden. Wo z. B. der Inhalt von Listen, Übersichten usw., die ohnehin geführt werden müssen, auf Lochkarten übertragen wird, werden die Listen mit einer Schreibmaschine geschrieben, die mit einer Lochmaschine gekoppelt ist. Diese gekoppelte Schreib- und Lochmaschine ist in der Lage, die Liste zu schreiben und gleichzeitig die Lochkarten zu lochen. Die Arbeit des Lochens ist erspart. Ist die Liste richtig geschrieben, so sind auch die Lochkarten richtig gelocht. Das Prüfen der Lochkarten fällt weg.

Das vom Eisenbahn-Zentralamt entworfene Verfahren zur Abrechnung und Kontrolle des Güterverkehrs wird demnächst in dieser Zeitung eingehend beschrieben werden. Mögen alle Beteiligten der Deutschen Reichsbahn durch sachliche Kritik mitwirken zur Verbesserung und Vervollkommnung des neuen Verfahrens und damit zur Abtragung des Arbeitsberges, den die Feststellung des Gütersolls bisher den Verkehrskontrollen aufgeladen hat.

Noch einmal Dienstkleidung und Abbau*).

Von Geheimem Regierungsrat **Ammann** in Tübingen.

Als ich vor einigen Monaten in Nr. 8 d. Ztg. meiner Ansicht Ausdruck gab, daß die Vereinfachung und Verbilligung der Eisenbahnverwaltung, wie sie seit bald einem Jahre unter anderem im Wege des Abbaues in Angriff genommen worden ist, sich auf dem Gebiete des Dienstkleidungswesens in einfachster Weise dadurch erzielen lasse, daß man zu dem viele Jahrzehnte mit bestem Erfolg angewendeten Vollieferungsverfahren zurückkehrt und den Versuch aufgibt, durch Verstaatlichung des Bezugs der Dienstkleidungsstoffe eine billigere Versorgung des Personals herbeizuführen, erwartete ich, daß sich auch andere Stimmen zustimmend oder ablehnend vernehmen lassen würden und die verhältnismäßig einfache Frage alsbald der für die Entschließung der maßgebenden Stellen unerläßlichen Klärung zugeführt werden würde. Denn das Ergebnis meiner Darlegung: „Mindestens ⅔ Millionen Goldmark jährliche Ersparnisse und eine beträchtliche Verbesserung und Beschleunigung der Lieferung der Dienstkleider lassen sich bei meinem Vorschlag mit einem Federstrich erreichen und viele wertvolle Kräfte werden für andere Eisenbahnzwecke verfügbar gemacht!" war in der heutigen Zeit drückendster Geldknappheit und des Zwanges, das Verkehrswesen fortan nach kaufmännischen Grundsätzen umzustellen, doch wohl derartig, daß eine eifrige Erörterung des Für und Wider erwartet werden konnte. Diese Erwartung ist jedoch nur in beschränktem Maße in Erfüllung gegangen. Zwar haben zahlreiche Eisenbahner mir persönlich zugestimmt, sich aber nicht bewogen gefunden, auch in der Öffentlichkeit für ihre Auffassung einzutreten. Auch auf der gegnerischen Seite hat sich nur ein Einziger zum Worte gemeldet, und zwar nicht, wie ich gewünscht hätte, aus den Kreisen der großen vormals preußischen, sondern aus der früheren mecklenburgischen Verwaltung. Herr Eisenbahndirektor Giertz aus Schwerin versieht in Nr. 12 meine Ausführungen mit einem ansehnlichen Fragezeichen und verficht die Beibehaltung des jetzigen Verfahrens als das wirtschaftlich und praktisch einzig Richtige. So erscheint es denn angezeigt, zu seiner Kritik einige Randbemerkungen zu machen, damit nicht etwa die Meinung entsteht, ich hielte sie für stichhaltig.

Herr Giertz bemerkt zunächst, nach dem alten System lasse sich die Prüfung der Gediegenheit und Vorschriftsmäßigkeit des Stoffes eines fertigen Kleidungsstückes nicht so sicher prüfen, wie nach dem jetzigen System die des unverarbeiteten Stoffes. Unleugbar wird es niemand einfallen, einen Mantel einer Reißprobe auszusetzen. Allein nichts hindert die Verwaltung, die Stoffe vor ihrer Verarbeitung in den Arbeitsräumen des Unternehmers, zu denen ihre Beamten jederzeit Zutritt haben, prüfen und abnehmen zu lassen, wie dies schon lange bei der Postverwaltung geschieht. Hierbei könnte auch der Unterschiebung minderwertiger Stoffe, an die man vielleicht denken könnte, vorgebeugt werden. Wer derartigen Verdacht hegt, läßt übrigens außer acht, daß mehr als durch die peinlichste Überwachung die Firma durch die Sorge für ihren guten Ruf gehindert wird, das Vertrauensverhältnis, wie es sich naturgemäß im Laufe der Jahre zu der Verwaltung und den Beamten herausbildet, durch Unredlichkeit aufs Spiel zu setzen. Eine solche würde nicht dem Wesen des rechten Kaufmanns, wie wir ihn z. B. in den Hansastädten seit Jahrhunderten kennen, entsprechen. Seine Devise ist: Gute Ware für gutes Geld! und er überläßt es gewissen Krämern, auf unschöne Weise Vorteile zu ergattern. Hierzu kommt, daß, wie bereits in Nr. 8 angedeutet, der Beamte selbst der schärfste Kritiker der Güte des Stoffes seiner Dienstkleidung ist, die ihm lange Zeit in Wind und Wetter dienen soll und durchaus nicht davor zurückschreckt, etwaige Beschwerden geltend zu machen.

Sodann meint Herr Giertz, das gegenwärtige Verfahren arbeite für Verwaltung und Beamte billiger als das frühere. Was die Kosten der Verwaltung anlangt, so schien es mir angesichts des beträchtlichen Minderbedarfs an Kräften und Raum, den das alte Verfahren für die Verwaltung zur Folge hätte, eigentlich eines ziffermäßigen Nachweises gar nicht zu bedürfen, daß die Rückkehr zu ihm die Verwaltungskosten erheblich herabsetzen würde. Gleichwohl verschaffte ich mir bei einer mittleren Reichsbahndirektion von zuständiger Stelle die einschlägigen Zahlen und stellte ihnen diejenigen Zahlen gegenüber, die sich bei der gleichen Direktion unter dem alten Verfahren ergeben würden. Es ergab sich ein Minderbetrag von über 32 000 ℳ im Jahr. Die Zahlen sind einwandfrei; insbesondere ist die Annahme des Herrn Giertz, ich hätte das jetzige Verfahren bei den Posten „persönliche Kosten des Kleiderlagers" mit dem Gehalt eines Oberregierungsrats belastet, unzutreffend. Tatsächlich habe ich das Gehalt eines Beamten der Gruppe VI mit 5852 ℳ und eines der Gruppe V mit 2296 ℳ zugrunde gelegt und demgemäß 8148 ℳ eingesetzt. Es ist daher nicht zu verstehen, wie Herr Giertz die von ihm gestellte Frage: „Würde die Verwaltung billiger dabei fahren, wenn sie den Uniformfabrikanten die Stoffbeschaffung überließe?" mit einem fröhlichen: „Gewiß nicht!" beantworten kann. Wenn er sagt, daß die Kleiderlager schon wegen der Schutzkleider bestehen bleiben müßten, so kann dies nicht zugegeben werden, da Schutzkleider stets geliefert worden sind, Kleiderlager aber vor 1908 in den Bezirken des Vollieferungssystems nirgends bestanden haben. In jedem Falle aber wird hierdurch meine Behauptung nicht widerlegt, daß der Wegfall der Aufbewahrung und Verwaltung der Stoffe und Dienstkleider sich finanziell erheblich bemerkbar machen müsse.

Nach der Bemängelung meiner Aufstellung gibt Herr Giertz eine eigene Aufstellung, die allerdings zu einem ganz anderen Ergebnis kommt. Dem von mir berechneten Minus von 650 000 ℳ stellt er ein Plus von 3 500 000 ℳ gegenüber, also ein Unterschied von 4 Millionen Mark! Allein seine Berechnung steht auf schwachen Füßen. Zunächst ist seine Annahme, daß der Unternehmer unbedingt aus zweiter Hand und teurer einkaufe als die Verwaltung, völlig beweislos, und damit fällt seine für das frühere Verfahren geschätzte Zahl von 252 500 ℳ in sich zusammen.

Sodann sind die Ansätze unhaltbar, die Herr Giertz, der, soviel mir bekannt, Leiter der vormals mecklenburgischen Kleiderkasse ist, nach seinen in einer so kleinen Verwaltung gemachten und für die unvergleichlich größeren Verhältnisse der preußisch-hessischen Verwaltung ganz unmaßgeblichen Erfahrungen für die persönlichen Kosten des gegenwärtigen Verfahrens macht. Für die Anforderung, Beschaffung, Lagerung, Verbuchung und Ausgabe der Stoffe rechnet er 1½ B-Kräfte und 1½ Arbeiter, unterläßt es aber, obwohl er doch jedenfalls den Einkauf der Stoffe keinem anderen überläßt, seinen eigenen Posten mit einem bestimmten Anteil in die Rechnung einzustellen. Wir müssen daher die von ihm angesetzten 4500 ℳ, gering gerechnet, um etwa 1500 ℳ erhöhen. Auch ist es ausgeschlossen, daß für die Versorgung von 4000 Kleiderkassenmitgliedern 1½ Hilfsbeamte und 1½ Arbeiter ausreichen. Also das ganze Zahlengerüst ist sehr wackelig und fällt bei näherem Zusehen zusammen.

Was die Schnelligkeit der Ausführung der Bestellungen anlangt, so gibt Herr Giertz zu, daß das frühere System dem jetzigen überlegen ist, meint aber, die Verhältnisse hätten sich „inzwischen" geändert, ohne diese dunkle Bemerkung zu präzi-

*) Nachdem der Gegenseite Gelegenheit zur nochmaligen Äußerung gegeben ist, schließen wir hiermit die Erörterung.
Die Schriftleitung.

sieren. Tatsächlich ist von einer Beschleunigung nichts zu bemerken. Vor mir liegt Nr. 17 des Amtsblattes der Direktion Halle vom 14. Februar d. J. mit der Amtsblattverfügung Nr. 245, betr. Kleiderkasse. Nach dieser haben im Rechnungsjahre 1924 die Mitglieder der Bestellgruppe IV ihre Bestellungen zum 1. November einzureichen, also bei etwaigem jetzigen Bedarf mindestens ¾ Jahr auf dessen Befriedigung zu warten. Ein Beamter schreibt mir: „Die von mir auf private Rechnung bestellte Litewka war nach 16 Tagen in meinem Besitz, während ich die am 15. April bestellte, von der Kleiderkasse zu liefernde Hose wohl erst zu Weihnachten erhalten werde.“ Es kann auch gar nicht anders sein. Bei der zentralen Versorgung der 20 preußischen Kleiderlager läßt es sich nicht erreichen, daß auf jedem stets alle erforderlichen Materialien vorhanden sind. Immer werden, während gewisse Materialien im Überflusse, womöglich auf Jahrzehnete hinaus vorhanden sind, andere fehlen, was dann zeitraubenden Schriftwechsel und erhebliche Verzögerung der Lieferung zur Folge hat.

Die Beanstandung meiner Kritik des gegenwärtigen Verfahrens kann ich hiernach wohl als haltlos bezeichnen. Mit einem großen Aufwand von Kraft und Geld wird, wie ich gezeigt zu haben glaube, den Beamten eine keineswegs bessere oder billigere Dienstkleidung erheblich später und unbequemer als früher geliefert, und die Verwaltung belastet sich mit Geschäften, die der Fachmann, nämlich der Kaufmann, besser und billiger versieht. Es liegt also ein Leerlauf der Verwaltungsmaschine vor, ein unnützer Verbrauch von Kapital und Arbeitskraft, der je eher je lieber abgestellt werden sollte. Und kann man sich nicht entschließen, sogleich ganze Arbeit zu machen, so mache man doch den Versuch mit einer Anzahl Direktionen und stelle die hier erzielten Ergebnisse nach ein oder zwei Jahren denjenigen der übrigen Direktionen gegenüber. Dann ist das Schicksal des gegenwärtigen Verfahrens besiegelt!

* * *

Zu den vorstehenden Ausführungen des Geheimen Regierungsrats Ammann darf ich kurz folgendes bemerken:

Die Verhältnisse bei der früheren mecklenburgischen Verwaltung, jetzigen Reichsbahndirektion Schwerin, sind zum Vergleich nur insoweit herangezogen, als sie auch bei den übrigen Kleiderkassen der Deutschen Reichsbahn, die mir aus zahlreichen Konferenzen und durch häufigen dienstlichen Verkehr mit den Dezernenten und Kleiderkassenvorständen anderer Direktionen einigermaßen vertraut sind, zutreffen. Es bilden daher meine Berechnungen, deren genaue Unterlagen — wie dies wohl natürlich ist — zunächst der eigenen Verwaltung entnommen sind, nur ein Beispiel, das um so mehr verallgemeinert werden darf, als große Betriebe unter gleichen Voraussetzungen in der Regel sicherlich nicht teurer zu arbeiten pflegen als kleine. Herr Geheimrat Ammann darf im übrigen versichert sein, daß meine Ausführungen von erfahrenen preußischen Kleiderkassendezernenten gebilligt und unterstrichen werden, wie ich mich denn selbstverständlich, bevor meine Gegenschrift erschien, noch an anderen Stellen umgetan habe.

Zur Sache:

1. Die Ammannschen Einwendungen in bezug auf die Möglichkeit der Stoffprüfungen und die Sorge der Unternehmer, ihren guten Ruf bei Lieferung unvorschriftsmäßiger Stoffe zu schädigen, sind uns im wesentlichen aus Verhandlungen mit Unternehmerkreisen längst bekannt. Herr Ammann übersieht aber, daß die Eisenbahnverwaltung es nicht mit einem oder einigen Großunternehmern, sondern mit einer beträchtlichen Anzahl, zum Teil mittlerer und kleinerer Meister zu tun hat, was m. Erachtens von dem Gesichtspunkte der Erhaltung eines leistungsfähigen Handwerks durchaus zu begrüßen ist, soweit der Verwaltung daraus kein Nachteil erwächst. Bei ihnen allen regelmäßige Stoffprüfungen vorzunehmen, zumal sie sich oft größere Vorräte kaum werden hinlegen können, ist doch ein recht umständliches Verfahren, ganz abgesehen davon, daß man auf gelegentliche Nachprüfung an fertigen Kleidungsstücken kaum wird verzichten können. Wir haben wenigstens bei solchen Nachprüfungen die Erfahrung machen müssen, daß die von unseren sechs Schneidermeistern selbst gelieferten Stoffe, wenn sie auch äußerlich nicht viel voneinander abwichen, kaum jemals von gleicher Güte waren, ohne daß sie darum hätten zurückgewiesen werden können. Den Beamten selbst aber die Kritik zu überlassen, bietet bei der Unmöglichkeit technischer Untersuchungen eine sehr zweifelhafte Sicherheit, denn die wirklichen Mängel stellen sich meist erst nach längerer Zeit heraus. Daß hier eine zentrale Beschaffung und verwaltungsseitige Prüfung ganz andere Sicherheiten gewährt, liegt auf der Hand.

2. Das mittlere Gehalt eines Beamten der Besoldungsgruppe VI in Ortsklasse A, einschließlich Frauen- und Kinderzuschlag für 1 Kind betrug zur Zeit des Erscheinens des Ammannschen Berichtes 1818 ℳ (nicht 5852 ℳ), in Gruppe V 1590 ℳ (nicht 2296 ℳ). Meine Feststellung, daß Herr Ammann das jetzige Verfahren bei den persönlichen Kosten mit dem Gehalt eines Oberregierungsrats (damals 4104 ℳ) oder richtiger mit dem zweier Oberregierungsräte belastet habe, trifft also zu.

3. Die von mir aufgestellte Gegenrechnung hat ganz reale Grundlagen; sie beschränkt sich nicht auf allgemeine Schätzungen, sondern beruht auf den tatsächlichen Verbrauchssätzen und Durchschnittspreisen, wie sie den gegenwärtigen Vorschriften entsprechen und sich aus den sonstigen Verhältnissen ergeben. Das ist natürlich dem mitten im Betriebe Stehenden leichter ersichtlich als dem, der sich auf Angaben Dritter verlassen muß.

Im einzelnen:

Es ist in meiner Gegenschrift nirgends behauptet worden, daß die einzelnen Unternehmer die Stoffe aus zweiter Hand kaufen müßten. Manche unter ihnen werden dazu allerdings gezwungen sein, doch habe ich die dadurch für gewöhnlich entstehenden Mehrkosten gar nicht in Anschlag gebracht. Festgestellt wurde lediglich, daß die Verwaltung auf dem Wege über den Schneiderunternehmer die Stoffe aus zweiter Hand erhält. Dafür wie auch um deswillen, weil die Verwaltung als einer der größten Abnehmer im Durchschnitt billiger einkaufen kann als die Vielheit der Unternehmer, ist ein Aufschlag von im ganzen nur 5 % in Rechnung gestellt. Glaubt man etwa, daß der Schneider sich die Mühe der Beschaffung, die Lagerung der Stoffe und seine sonstigen Leistungen nicht bezahlen lassen wird?

Wenn dann Herr Ammann den Gehaltsanteil des leitenden Beamten für unsere Kleiderkasse mit 1500 ℳ, d. i. nach der damaligen Gehaltstafel mit etwa ½ des Einkommens der Gruppe X, bewertet, so ist das ebenfalls abwegig. Denn die eigentlichen Beschaffungen kommen doch nur drei- bis viermal im Jahre vor, und der Unterzeichnete hat neben den Dienstkleidungs- und Kleiderkassenangelegenheiten noch eine Reihe anderer Funktionen, die ihn in ganz anderem Maße in Anspruch nehmen. Aber selbst wenn man Herrn Ammann folgt und die persönlichen und sachlichen Kosten des gegenwärtigen Verfahrens mit weiteren 1000 bis 1500 ℳ belastet, macht dies im Endergebnis so gut wie gar nichts aus. Die beträchtliche finanzielle Überlegenheit des neuen Verfahrens gegenüber dem veralteten bleibt nach der kaufmännischen (bankmäßigen) Umgestaltung der Kleiderkassen in jedem Falle von Bestand. Und das um so mehr, als die jetzt erzielten Überschüsse in Form von Ermäßigungen der Abgabepreise und der Beiträge den Kassenmitgliedern und damit indirekt auch der Verwaltung zugute kommen.

4. Und nun zu der letzten Behauptung über die angeblich schnellere Ausführung der Bestellungen im Falle der Mitlieferung der Stoffe durch die Schneiderunternehmer! Ich habe nie daran gedacht, zuzugeben, daß das frühere System in bezug auf Schnelligkeit dem jetzigen überlegen sein müsse; denn die Arbeit der Anfertigung bleibt in jedem Falle dieselbe, ob der Schneider das Tuch selbst kauft oder vom Besteller erhält. Wenn ihm

daher die Stoffe rechtzeitig zugewiesen werden, sind die Vorbedingungen gleich, und derselbe Schneider wird mit gleichem Personal im allgemeinen in Elsaß-Lothringen nicht mehr haben leisten können als in Preußen. Bleibt also nur die Frage der rechtzeitigen Versorgung des Unternehmers mit Stoffen! Gewiß ist es namentlich im Kriege und auch in der ersten Folgezeit vorgekommen, daß dieser oder jener Stoff fehlte. Das wäre aber zweifellos bei den meisten Unternehmern ebenso geschehen, nur mit dem Unterschiede, daß dann nicht so viel Aufhebens davon gemacht, sondern nach allen möglichen Gründen gesucht wäre, um die Verzögerung in der Lieferung zu entschuldigen. Und solcher Entschuldigungsgründe gab es zu Zeiten, wo überhaupt bestimmte Waren ganz aus dem Markte verschwunden waren, recht viele. Es soll gar nicht bestritten werden, daß vielleicht der eine oder andere Großunternehmer sich auch damals gelegentlich durch schnelles Zugreifen hätte vorübergehend eindecken können, aber daß die Gesamtheit der Unternehmer hinreichendes, geeignetes und preiswertes Material zur Bedienung sämtlicher Kleiderkassen schneller oder nur ebenso schnell hätte heranschaffen können, ist völlig ausgeschlossen. Inzwischen haben sich die Verhältnisse allgemein wesentlich gebessert. Die Schwierigkeiten der Stoffbeschaffung sind beseitigt und die Kleiderkassen verfügen durchweg wieder über genügende Vorräte; das Angebot überwiegt die Nachfrage.

Herr Ammann beruft sich zur Bestätigung seiner gegenteiligen Ansicht auf das Schreiben des Beamten, der seine auf private Rechnung bestellte Hose so viel schneller als die bei der Kleiderkasse angeforderte erhielt. Diese Unterlage ist aber gar zu dürftig. Ein Unternehmer, bei dem eine einzelne oder auch eine Anzahl Hosen privatim zu teureren Preisen gegen kurzfristige Zahlung und mit kurzem Liefertermin bestellt werden, wäre doch ein schlechter Geschäftsmann, wenn er diese Arbeit nicht zwischen die übrigen Bestellungen einzuschieben verstände; die anderen Besteller laufen ihm darum nicht weg. Erhält er aber 500 oder gar 1000 Bestellungen auf einmal zu gleichen Bedingungen und Preisen, so geht alles hübsch nach der Reihe, und niemand kommt darum früher daran, ob der Schneider das Tuch selbst liefert oder ob es von der Verwaltung geliefert wird.

Die Amtsblattverfügung Nr. 245/24 der Reichsbahndirektion Halle scheint von Herrn Ammann völlig mißverstanden zu sein, wie durch Rückfrage festgestellt worden ist. Bestellgruppe IV, das sind die Beamten aller Gattungen der Betriebsämter Dessau und Wittenberg, erhält die am November zu bestellenden Dienstkleider in den Monaten Dezember, Januar und Februar geliefert, also nicht erst nach „mindestens ¾ Jahren“, sondern schon nach 1—3 Monaten.

Eine erneute Stellungnahme zu den allgemeinen Schlußfolgerungen des Herrn Ammann kann ich mir sparen. Die genaueren Berechnungen meines Aufsatzes in Nr. 12 der Vereinszeitung sprechen genügend für sich. Nebenbei sei nur bemerkt, daß meines Wissens die Reichszollverwaltung, deren Kleiderkasse sich im wesentlichen auf gleichen Grundsätzen aufbaut, ferner die Heeresverwaltung und die Marineverwaltung das bei uns übliche Beschaffungsverfahren ebenfalls mit vollem Erfolge durchgeführt haben. Regierungsrat G i e r t z, Schwerin i. M.

Triebwagen für Eisenbahn-Stückgutverkehr.

Die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen wird jetzt überall lebhaft erörtert. Allgemein wird dabei die Rolle des Lastkraftwagens so aufgefaßt, daß er als Zubringer für den Eisenbahnverkehr zu dienen habe, und daß er darüber hinaus im Liniendienste diejenigen Verkehrsbeziehungen der Eisenbahn abnehmen könne, die für diese nicht lohnend sind oder bei denen ihr der Lastkraftwagen bezüglich der Beförderungsgeschwindigkeit überlegen ist. Im ersten Falle tritt der Lastkraftwagenverkehr vorwiegend als örtlicher Rollfuhrunternehmer auf, im zweiten in der früheren Unternehmungsform als Botenfuhrmann. Die Auseinandersetzung vollzieht sich in Deutschland erfreulicherweise im gegenseitigen Einvernehmen und hat bereits zu festen Vertragsformen zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Kraftverkehrsgesellschaften geführt. Ja, aus dem Lager der Eisenbahn sind sogar Stimmen laut geworden, die befürworten, das vielfach als lästig empfundene, wenig lohnende Stückgutgeschäft neidlos dem Kraftwagenverkehr abzutreten.

Schon der Vollständigkeit der Erörterungen wegen wird es erwünscht sein, auch scheinbar entfernt liegende Möglichkeiten in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen. Zwei Fragen sind es, die hier aufgeworfen werden sollen: Kann der Lastkraftwagenverkehr überall als Helfer eintreten? Und wenn nicht, sollte und müßte dann nicht die Eisenbahn versuchen, womöglich für geeignete Verkehrsbeziehungen den Stückgutverkehr so zu gestalten, daß er sich dem Lastkraftwagenverkehr nähert, so daß ein Bedürfnis für ihn als zusätzliches Verkehrsmittel gar nicht erst auftritt?

Die erste Frage läßt sich kurz dahin beantworten, daß es im Verkehrsbereiche von Neben- und Kleinbahnen zweifellos nicht lohnen würde, neben die Eisenbahn noch ein planmäßig betriebenes Verkehrsunternehmen zu setzen. Besondere Beachtung erfordern die Verhältnisse im Mittelgebirge. Nach der wirtschaftlichen Seite hin ist wichtig, daß der Kraftbedarf für den Lastkraftwagen hier sicher größer ist als auf der Eisenbahn. Die Schienenbahn ist glatter als die Landstraße, der Grundwiderstand eines Eisenbahnfahrzeugs beträgt etwa 3 kg/t, der des gummibereiften Lastkraftwagens auf Schotterstraßen etwa 20 kg/t. Dazu kommt, daß die Landstraßen große verlorene Gefälle aufzuweisen pflegen. Auch die Unterhaltung der Radreifen erfordert beim Lastkraftwagen sicher wesentlich höhere Aufwendungen als am Eisenbahnfahrzeug. Überdies ist der Lastkraftwagen für seine Radreifen auf ausländischen Rohstoffbezug angewiesen. Nimmt man hinzu, daß bei der wirtschaftlichen Lage Deutschlands künftig leicht einmal die Notwendigkeit auftreten kann, regelmäßig betriebene Kraftverkehrslinien zur Straßenunterhaltung heranzuziehen, das heißt Straßenbaubeiträge von ihnen zu fordern, so kann das Zünglein der Wage leicht zugunsten der Eisenbahn ausschlagen. Nun ist die gewerbliche Tätigkeit im Mittelgebirge vielfach so, daß sie auf einen lebhaften Austausch kleiner Gütermengen angewiesen ist. Man denke nur an die regen Beziehungen zwischen Fabrikunternehmen und Hausindustrie. Für solche und ähnliche Verkehrsansprüche scheint immerhin ein Anlaß vorzuliegen, den Stückgutverkehr der Eisenbahn möglichst so umzustellen, daß er gewisse, ihm jetzt anhaftende Schwächen vermeidet.

Zerlegt man die Stückgutbeförderung der Eisenbahn in ihre Teilhandlungen, so ergibt sich etwa folgendes Bild der Abwicklung:

1. Anfuhr des Gutes zum Güterschuppen als Sammelplatz. (Es wird nicht überflüssig sein, darauf hinzuweisen, daß neben dem Fuhrwerk des Rollfuhrunternehmers auch der Handwagen des Kleinkaufmannes oder des Klein-Gewerbetreibenden immer noch eine erhebliche Rolle spielt);
2. Annahme des Gutes und Einlagern bis zum Abgang;
3. Abfertigen, Verladen und Befördern des Gutes;
4. Ausladen des Gutes und Einlagern bis zur Abholung;
5. Benachrichtigung des Empfängers;

6. Auslieferung des Gutes;
7. Abfuhr des Gutes durch den Empfänger oder seinen Beauftragten.

Ausschlaggebend für die Schwerfälligkeit des jetzigen Stückgutverkehrs ist die Tatsache, daß die Stückgüter so lange im Schuppen gelagert werden müssen, bis eine Wagenladung von etwa 2000 bis 3000 kg zusammengekommen ist. Die Zeit des Abgangs ist also bei der Auflieferung noch ungewiß und Zufälligkeiten unterworfen, die Reisegeschwindigkeit des Stückgutes ist sehr gering. Da ferner wegen der Ungewißheit der Abgangszeit nicht der Versender den Empfänger benachrichtigen kann, muß die Eisenbahn diese Tätigkeit übernehmen, wodurch vor der Auslieferung meist noch ein Tag verlorengeht. Es ist daher kein Wunder, wenn viele Versender diese toten Zeiten dadurch auszuschalten trachten, daß sie Stückgüter ungeachtet der höheren Kosten als Expreßgut oder Reisegepäck abfertigen. In manchen Fällen ergibt sich daraus eine höchst unerwünschte Belastung der Personenzüge.

Abhilfe könnte — für manche Linien mit viel Aussicht auf Erfolg — der Gütertriebwagen schaffen. Angenommen, auf einer Nebenbahn, bei der es die Zugbelegung meist ohne weiteres gestattet, werden Fahrten von Triebwagen oder Triebwagenzügen für Stückgutbeförderung eingelegt. Die Empfänger liefern, da ihnen die Abgangszeiten der Fahrt genau so bekanntgegeben werden wie die der Personenzüge, ihre Sendungen unmittelbar am Triebwagen auf. Die Abfertigung muß soweit vereinfacht werden, daß sie der Triebwagenführer allein erledigen kann. Die Übernahme des Gutes erfolgt, möglichst ohne Wiegen, nach der Größe oder nach dem vom Versender angegebenen und vom Triebwagenführer schätzungsweise nachgeprüften Gewicht. Als Begleitpapiere können einfache Handzettel des Versenders dienen, wenn nötig, nach besonderem Vordruck. Die Benachrichtigung des Empfängers ist Sache des Versenders, im Zeitalter des öffentlichen Fernsprechers sicher keine unmögliche Forderung. Hauptsache ist, daß der Empfänger die Gewähr hat, daß das ihm angekündigte Gut zu einer ganz bestimmten Stunde auf dem Empfangsbahnhofe eintrifft. Der Empfänger hätte sich dann zu der angekündigten Stunde auf dem Bahnhofe einzufinden und sein Gut unmittelbar am Triebwagen entgegenzunehmen. Tut er das nicht und muß die Eisenbahnverwaltung das Gut ausladen und aufbewahren, so hätte er einen Zuschlag zum Beförderungspreis zu zahlen. Mit diesem Verfahren wären alle hinderlichen und störenden Tätigkeiten aus der Folge der Einzelhandlungen 1 bis 7 beseitigt. Erzieherisch würde auf die Verkehrtreibenden nicht nur die Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Verfahrens wirken, sondern auch die Zusatzvergütungen für Sonderleistungen der Eisenbahn.

So umstürzlerisch eine solche Einrichtung auf den ersten Blick erscheinen mag, würde sie doch auf Nebenbahnen im Nahverkehr ohne weiteres durchführbar sein. Ja, selbst auf schwächer belasteten Hauptbahnen ist sie vielleicht nicht ganz von der Hand zu weisen, und zwar deswegen, weil sie die Personenzüge von der Stückgutbeförderung entlasten könnte. Auch ist es nicht ausgeschlossen, den Triebwagenfahrten einen Teil der Postbeförderung mit zuzuweisen und dadurch die Personenzüge noch weiter zu entlasten. Für die Triebwagen oder Triebwagenzüge auf Hauptbahnen müßte nur gefordert werden, daß sie auf der freien Strecke mit der Geschwindigkeit der Personenzüge, also mit 45—50 km/Stde. fahren.

Man erkennt leicht, daß sich zwei wichtige Beschränkungen für diesen Triebwagenverkehr ergeben: Er ist im wesentlichen an die Tagesstunden gebunden und Umladung zum Übergang auf Anschlußbahnen könnte nur in beschränktem Maße in Frage kommen. In beiden Beziehungen liegen also genau dieselben Grenzen vor, wie für den Nahverkehr des Straßen-Lastkraftwagens auch. Im übrigen aber würde durch die Triebwagenfahrt für Stückgutverkehr nichts grundsätzlich Neues in den Eisenbahnbetrieb kommen. Sind doch auf vielen Linien schon umfangreiche Versuche mit Personentriebwagen gemacht worden. Allerdings muß zugegeben werden, daß die Ergebnisse nicht überall zufriedenstellend waren, und daß manche Hoffnung wieder begraben werden mußte. Dennoch scheinen sich die Personentriebwagen unter besonderen Verhältnissen, z. B. auf den ungarischen Bahnen, durchaus bewährt zu haben. Überdies muß man bei Schlüssen aus früheren Erfahrungen recht wohl mit bedenken, daß die Fehlschläge zum Teil auf technischen Unzulänglichkeiten mit beruhen können. Heute tritt die Kraftwagenindustrie an eine solche Frage mit wesentlich stärkerem Rüstzeug heran als vor etwa 20 Jahren.

Sicherlich würde es einer großen Erziehungsarbeit bedürfen, bis sich die Eisenbahnbeamten wie auch die Verkehrtreibenden auf diese Gebräuche eingestellt haben. Es handelt sich eben um einen kleinbahnähnlichen Betrieb im Grenzgebiet mit dem Kraftwagenverkehr. Und was von den Angestellten der Kraftverkehrsgesellschaft verlangt werden kann, wird auch die Eisenbahnbeamtenschaft leisten können. Mindestens würde der Triebwagenverkehr der Eisenbahn manche Lücke ausfüllen, die der Kraftverkehr sonst notgedrungen lassen muß.

Die ganze Angelegenheit ist nicht ohne weitreichende volkswirtschaftliche Bedeutung. Dr. Teubner, der auf dem Gebiete des Zusammenwirkens zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bahnbrechend war, gibt in seinem Aufsatze „Eisenbahn und Kraftwagen" in Heft 1 der „Verkehrstechnischen Woche" von 1924 eine Übersicht, wie die Frage in den verschiedenen Ländern der Welt gelöst worden ist. Er verweist dabei auf Amerika als das Land, das am weitesten damit fortgeschritten ist, den Lastkraftwagen als Ergänzung des Eisenbahnbetriebes auszunutzen. Die Einwirkung des Kraftwagenverkehrs auf den Bau der Landstraßen streift aber Dr. Teubner gerade bei Amerika nur kurz. Es ist bekannt, daß sich Amerika anschickt, sein Straßennetz mit außerordentlich großen Aufwendungen grundsätzlich auf die Bedürfnisse des Kraftwagenverkehrs umzustellen. Das hat nicht nur technische Neuerungen, wie die ausgedehnte Anwendung von Betonstraßendecken, zur Folge gehabt, sondern auch umfangreiche Verwaltungsmaßnahmen bezüglich der Durchführung der Straßenunterhaltung. Man braucht deshalb nicht gleich in die übliche Lobrede von amerikanischer Großzügigkeit zu verfallen. Vielmehr sind alle diese Neuerungen bei der geradezu stürmischen Entwicklung, die das Kraftfahrwesen in Amerika gewonnen hat, einfach eine unabweisbare Notwendigkeit, und diese findet in dem Ausbau des Eisenbahnnetzes, wie sie jedes aufstrebende Volk in den letzten 6 Jahrzehnten durchgeführt hat, durchaus einen naheliegenden Vergleich. Vielleicht trägt aber die amerikanische Entwicklung schon leise Kennzeichen des Übermäßigen, Ungesunden an sich. Aber es muß doch nachdenklich stimmen, daß selbst Italien nach Teubners Angaben schon dazu gelangt ist, dem Lastkraftwagenverkehr zuliebe eigene Kraftwagenstraßen zu bauen. Demgegenüber führt Teubner Schweden als das einzige Land auf, das dazu übergegangen ist, den Motor selbst auf Schienen zu setzen, in der Hoffnung, dadurch den Eisenbahnverkehr wirtschaftlicher zu gestalten. Gewiß liegt für Deutschland aller Anlaß vor, in manchen Gegenden zunächst einmal dem schwedischen Beispiel zu folgen, das heißt, vor der Anlage eigener Kraftwagenstraßen die Ausnutzung der vorhandenen Eisenbahnanlagen so lange und so weit zu versuchen, wie es der angestrebte Zweck irgendwie gestattet. B.

Wirklicher Geheimer Oberbaurat Sarre †

Am 13. November 1924 ist das Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der frühere Präsident des Eisenbahn-Zentralamts, Wirklicher Geheimer Oberbaurat Sarre, nach kurzer Krankheit in Berlin gestorben. Als Nachkomme einer alten Hugenottenfamilie wurde er am 17. November im Friedhof der Französischen Gemeinde in Berlin beigesetzt.

Sarre ist am 25. März 1855 in Spandau geboren. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule in Dresden war er von 1880—1882 als Regierungsbauführer beim Bau der Berliner Stadtbahn beschäftigt. 1883 wurde er Regierungsbaumeister. Von 1884 an war er im Dienst der Direktion der linksrheinischen Eisenbahnen in Köln, bis er im Jahre 1889 als Hilfsarbeiter in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen wurde. In gleicher Eigenschaft kam Sarre 1891 in das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, wo er 1893 zum Regierungsrat, 1899 zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat und 1904 zum Geheimen Oberbaurat aufrückte.

Sarres Tätigkeit im Reichsamt war außerordentlich fruchtbar. Ihm ist es gelungen, die Brücken- und Ingenieurhochbauten der früheren Reichseisenbahnen auf eine Höhe zu bringen, die nur durch einheitliche, zielbewußte, willensstarke und sachkundige Oberleitung zu erreichen war. Daß Sarre Zeit fand, die von der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Straßburg vorgelegten Entwürfe bis zu den Festigkeitsberechnungen selbst nachzuprüfen, zeugt von seinem eisernen Fleiße und seiner ungewöhnlichen Gewissenhaftigkeit. Seinem tiefen Eindringen in den Arbeitsstoff sind viele wertvolle Verbesserungen und Anregungen zu danken. So ist manche Bestimmung der neuen Vorschriften der Deutschen Reichsbahn für das Entwerfen und Berechnen eiserner Brücken auf Sarres Geist zurückzuführen.

Neben seinen bautechnischen Geschäften hatte Sarre im Reichsamt auch die maschinentechnischen Angelegenheiten zu bearbeiten. Wie er sich als Bauingenieur dieser Aufgabe gewachsen zeigte, das beweist die von ihm ausgegangene Einführung von Selbstentladewagen bei den Reichseisenbahnen zu einer Zeit, wo Preußen und die übrigen deutschen Eisenbahnen zu einer Beschaffung derartiger Fahrzeuge sich nicht entschließen konnten.

Sarres Arbeitskraft war durch sein Amt nicht erschöpft. Ihm war es möglich, neben dem Amte auch noch teilzunehmen und mitzuwirken an den Arbeiten großer wissenschaftlicher Körperschaften. So war er von 1905 an Mitglied der permanenten Kommission des Internationalen Eisenbahnkongresses, und von 1910 an außerordentliches Mitglied der Akademie des Bauwesens.

Im Jahre 1910 kehrte Sarre in den preußischen Staatseisenbahndienst zurück als Präsident der Eisenbahndirektion Kattowitz. Schon im Januar 1912 berief ihn Minister Breitenbach zum Nachfolger H o f f s auf den Präsidentenposten des im Jahre 1907 neu gegründeten Eisenbahn-Zentralamtes, das er bis Ende März 1920 leitete. Am 1. Juli 1920 trat Sarre im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand.

Die mehr als achtjährige Präsidentschaft im Eisenbahn-Zentralamt stellte an Sarre die höchsten Anforderungen. Fiel doch in diese Amtszeit der Weltkrieg, der dem Eisenbahn-Zentralamt täglich neue große Aufgaben stellte. Es sei nur erinnert an die gewaltigen Gleisbauten und die ungeheueren Truppenbewegungen, für die das Eisenbahn-Zentralamt Schwellen, Schienen, Lokomotiven und Wagen zu beschaffen und zu stellen hatte, an die Errichtung des dem Eisenbahn-Zentralamte angegliederten Generalverkehrsamtes und an die mit der Kriegszwangswirtschaft verbundenen Schwierigkeiten in der Beschaffung aller Stoffe (Ersatz- und Sparstoffe, Kriegsgesellschaften usw.). Mit bewundernswerter Ruhe und Sicherheit griff Präsident Sarre die Kriegsaufgaben an und meisterte sie mit Geschick. Ein außerordentliches Maß seelischer und körperlicher Kräfte gehörte dazu, um in dem mehr als vierjährigen Kriegstoben als Führer des immer größer werdenden Eisenbahn-Zentralamtes auszuharren und seine Mitarbeiter dienstwillig und arbeitsfreudig zu erhalten. Dazu half ihm seine von Herzen zu Herzen gehende Liebenswürdigkeit, die alle pflichttreuen Untergebenen ohne Rücksicht auf Rang und Stellung in gleichem Maße spüren durften. Selbst mitten in drangvoller Arbeit blieb Sarre stets der gütige, freundliche und hilfsbereite Vorgesetzte.

Der Krieg selbst vermochte Sarres Kraft nicht zu erschüttern. Erst der dem verlorenen Krieg folgende Niedergang des von ihm so heiß geliebten Vaterlandes hat seine Kräfte, die unerschöpflich schienen, gelähmt und geschwächt. Sein strenges Pflichtbewußtsein ließ ihn keine Stunde länger auf einem Posten stehen, dem er sich nicht mehr vollkommen gewachsen fühlte.

So schied Präsident Sarre am 31. März 1920 aus der arbeitsreichen Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes, geschätzt, verehrt und geliebt von allen seinen Beamten.

Sarre gönnte sich aber keine Ruhe. Schon im Juli 1920 übernahm er die Stellung des deutschen Hauptmitgliedes des Ausschusses für die Zuteilung von Eisenbahnfahrzeugen an die abgetretenen Gebiete. Bei der Abwicklung der schwierigen, aus dem Friedensvertrage entspringenden Eisenbahnfragen hat er der Deutschen Regierung hervorragende Dienste geleistet. Ende November 1921 legte Sarre dieses Amt nieder. Die Losreißung von Polnisch-Oberschlesien war dem früheren Präsidenten von Kattowitz zu nahe gegangen. Die Mitarbeit an der Aufrichtung eines Polnisch-Oberschlesien ging über seine Kräfte.

Rasten konnte der schaffensfreudige Mann nicht. In der Akademie des Bauwesens, in der Sarre inzwischen zum Abteilungsvorsteher für das Bau- und Maschinen-Ingenieurwesen ernannt war, fand er die erwünschte Gelegenheit zu neuer Betätigung. Mit unermüdlichem Eifer förderte er die großen und vielseitigen Aufgaben der Akademie.

Noch einmal sollte es Sarre vergönnt sein, seine hervorragenden Kenntnisse in den Dienst des Vaterlandes zu stellen. Der von der Reparationskommission ernannte Treuhänder für die Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen berief Sarre im September 1924 als Mitglied in den Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Doch nur kurze Zeit durfte sich Sarre seines neuen ehrenvollen Amtes freuen. Am 13. November riß ihn der Tod aus diesem Leben.

Mit Sarre ist einer der fähigsten und besten Männer der alten preußischen Schule dahingegangen. Sein Tod bedeutet einen schweren Verlust für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. In ihrem Namen haben Generaldirektor und Präsident des Ver-

waltungsrates dem Dahingegangenen folgenden Nachruf gewidmet:

„Wir verlieren in dem Verstorbenen einen hervorragenden Eisenbahnfachmann und einen ausgezeichneten Mitarbeiter von vornehmer Denkungsart und großer persönlicher Liebenswürdigkeit. Auf seine reichen Erfahrungen und außerordentlichen Fachkenntnisse hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft große Hoffnungen gesetzt. Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.“

Was Sarre als Mensch vor allem auszeichnete, das war sein trefflicher, vornehmer Charakter, seine felsenfeste unerschütterliche Treue und seine tiefe Vaterlandsliebe. So stand er vor seinen Beamten als das leuchtende Vorbild eines kerndeutschen Mannes. Und wer in den Tagen, wo alles wankte, seines Weges unsicher wurde, dem waren Sarres ernst mahnende Worte von der Liebe zum Vaterlande und sein zielsicheres klares Auge Wegweiser und Leitstern. G.

Der Ausstand bei den österreichischen Bundesbahnen.

Auf den österreichischen Bundesbahnen ist am 8. November 1924 ein allgemeiner Ausstand der Bediensteten ausgebrochen, der nach 5tägiger Dauer im Verhandlungswege beigelegt wurde. Da der Ausgangspunkt dieses Ausstandes in Meinungsverschiedenheit zwischen der Unternehmung und dem Personal über dessen Entlohnung gelegen war, scheint es von Interesse, einen Blick auf die Besoldungsverhältnisse der Bundesbahnbediensteten zu werfen.

Die Besoldung der Bediensteten der österr. Bundesbahnen war seit dem Jahre 1921 nach gleichen Grundsätzen geregelt, wie die der engeren Bundesbediensteten. Sie richtete sich nach der im Jahre 1921 erstellten Besoldungsordnung, die im wesentlichen dem Besoldungsgesetze der Bundesangestellten vom 13. Juli 1921 nachgebildet war.

Bereits Ende 1921 ergab sich jedoch die Notwendigkeit, der fortschreitenden Geldentwertung dadurch Rechnung zu tragen, daß an die Bediensteten zu den nach der Besoldungsordnung systemmäßig festgesetzten Bezügen Mehrzahlungen geleistet wurden. Das Ausmaß dieser Mehrzahlungen wurde auf Grund der Indexziffer bestimmt, die von der regierungsseitig eingesetzten paritätischen Kommission von Monat zu Monat für die Kosten der Lebenshaltung festgesetzt wurde. Die hiernach für die besoldungsordnungsmäßigen Bezüge angewendete Vervielfachung stieg besonders seit dem Sommer 1922 unausgesetzt und betrug schließlich im Juni 1923 165.4; demgemäß wurde den Bundes- und Bundesbahnbediensteten im Juni 1923 das 165.4-fache der besoldungsordnungsmäßigen Bezüge flüssig gemacht.

Mit dem Bundesgesetze vom 19. Juli 1923 wurde die Auswirkung des Index auf die Bezüge für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Oktober 1923 ausgeschaltet. Die Bediensteten erhielten daher in diesen 4 Monaten die Bezüge in der letzten, für Juni festgestellten Vervielfachung von 165.4 weitergezahlt, wiewohl die Lebenshaltungsziffern gerade seit Juli 1923 sich in absteigender Richtung bewegten und wenn die Auswirkung des Index auf die Bezüge nicht aufgehoben gewesen wäre, im Oktober 1923 die Herabsetzung der Vervielfachung auf 158.8 zugelassen hätten.

Als die österreichischen Bundesbahnen auf Grund des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923 in die Verwaltung des selbständigen Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ übergegangen waren, verfolgte die Leitung dieses Unternehmens von allem Anbeginne das Bestreben, die vordem von der Indexbewegung abhängige und daher fortgesetzten Schwankungen unterworfene Besoldung ihrer Angestellten auf eine beständigere Grundlage zu stellen. Sie nahm daher im November 1923 in Anlehnung an die im gleichen Zeitpunkte von der Regierung durchgeführte zweite Etappe der Besoldungsreform für die Bundesangestellten eine Regelung der Bezüge der Bundesbahnbediensteten vor, wobei eine indexmäßige Vervielfachung der systemmäßigen Bezüge von 162.5 — also gegenüber den letzten Bezügen um 2.9 weniger — zugrunde gelegt wurde. Gleichzeitig wurde mit dem Personale vereinbart, daß weitere Veränderungen der Lebenshaltungskosten bis zu 5 % überhaupt außer Betracht zu bleiben hätten, und nur darüber hinausgehende Veränderungen Anlaß zu neuerlichen Verhandlungen bieten sollten. Diese Grenze war im Februar 1924 infolge Steigerung des Index um 7 % bereits erreicht. Gleichwohl hat die Leitung der österreichischen Bundesbahnen damals und auch in den folgenden Monaten in dem Bestreben, die im November 1923 erreichte Stetigkeit der Besoldung nicht nach so kurzer Zeit wieder aufzugeben, die vom Personale geforderte Angleichung der Bezüge an den erhöhten Index zunächst nicht bewilligt. Im Mai 1924 trat indes eine neuerliche Steigerung des Index um 2 % ein, so daß die Besoldung der Bundesbahnbediensteten gegenüber dem Index nun bereits um 9 % zurückblieb.

Als nun die Bundesregierung im Mai 1924 daran ging, eine endgültige Besoldungsordnung für die Bundesangestellten unter Ausschaltung des Index aufzustellen, die inzwischen mit dem Gehaltsgesetze vom 18. Juli 1924 in Wirksamkeit gesetzt wurde, trat auch die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ sogleich in auf das gleiche Ziel gerichtete Verhandlungen mit der Personalvertretung der Bundesbahnbediensteten ein. Diese Verhandlungen führten am 24. Mai 1924 zu einer Vereinbarung mit dem Personale, derzufolge sogleich eine endgültige Besoldungsordnung ausgearbeitet werden sollte, und zwar im allgemeinen auf der Grundlage, daß die bisherigen Bezüge um 15 einfache Monatsbezüge erhöht und die dem Personale neben den ständigen Bezügen fortlaufend geleisteten Anzahlungen auf die ihm seit Januar 1924 zugestandene Wirtschaftsprämie in die ständigen Bezüge eingerechnet werden sollten.

Auf diese neue Besoldungsordnung erhalten die Bediensteten seit 1. Juni 1924 monatliche Vorschüsse im Ausmaße von 15 einfachen Monatsbezügen und daneben die Anzahlung auf die Wirtschaftsprämie, während die Durchführung der sonstigen aus der neuen Besoldungsordnung zu erwartenden Bezugsaufbesserungen erst nach deren endgültigen Fertigstellung erfolgen sollte.

Als im August 1924 eine Steigerung des Index um 6 % eintrat, stellten die Personalvertretungen der Bundesbahnen an die Generaldirektion die Forderung nach einer dementsprechenden Erhöhung der Bezüge. Diese Forderung wurde von der Unternehmung mit der Begründung abgelehnt, daß die neue Besoldungsordnung vereinbarungsgemäß unter Ausschaltung von Indexwirkungen ausgearbeitet werde und eine Mehrbelastung der Bundesbahnen durch die geforderte Erhöhung der Bezüge Rückwirkungen auf die wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes ausüben müßte. Es wurde hierbei darauf verwiesen, daß diese Ergebnisse im gegebenen Zeitpunkte bereits fühlbar unter dem Einflusse der allgemeinen Wirtschaftskrise litten.

Als aber im Oktober der Index eine neuerliche Erhöhung zeigte, erneuerten die Personalvertreter ihre Forderung, die jedoch von der Unternehmung aus den gleichen Gründen wie vordem abschlägig beschieden wurde.

Die drei im Zentralausschusse des Personales vertretenen Gewerkschaften faßten hierauf ihre Forderungen in je ein bis 7. November befristetes Ultimatum zusammen, das der Generaldirektion am 31. Oktober überreicht wurde.

Während die sozialdemokratische und die christlichsoziale Eisenbahnergewerkschaft ganz allgemein eine der Zwischenzeit eingetretenen Teuerung entsprechende Erhöhung der Bezüge

verlangten, hatte die deutsche Verkehrsgewerkschaft folgende konkrete Forderungen aufgestellt:

„Erhöhung der ständigen Bezüge für alle aktiven Bediensteten und aller Ruhe- und Versorgungsgenüsse entsprechend den seit Juni 1924 eingetretenen Indexerhöhungen sowie Anerkennung der Auswirkung von weiterhin eintretenden Indexerhöhungen auf Aktiv- und Ruhebezüge bis zum Inkrafttreten der neuen Besoldungsordnung. Entsprechende Erhöhung sämtlicher Aufwandsentschädigungen, Zulagen und Prämien,

Erfüllung der durch den Zentralausschuß des Personals bereits im Anfang dieses Jahres gestellten Forderungen zur Dienstkleiderfrage,

gleichmäßige Behandlung aller Eisenbahnruheständler, ohne Rücksichtnahme auf den Zeitpunkt ihrer Versetzung in den Ruhestand nach der Besoldungsordnung der Bundesbahnen,

die aus der Zusammenlegung von Direktionen oder aus der Organisation der Bundesbahnen sich ergebende persönliche Überzähligkeit von Bediensteten darf kein Abbaugrund sein.“

In den hierauf am 3. November aufgenommenen Verhandlungen mit den Personalvertretern erklärte sich die Unternehmung bereit, zwecks Ausschüttung einer einmaligen Teuerungszuwendung einen Betrag von 38 Milliarden, zahlbar in zwei gleichen Teilen im November und Dezember zu widmen, welcher die Beteiligung jedes Bediensteten mit 40 einfachen Monatsbezügen ermöglicht; ferner fand sie sich bereit, die Nachtdienstzulagen im Hinblicke auf die zwischenzeitig verfügte Aufbesserung der gleichen Zulage der Bundesverkehrsangestellten derart zu erhöhen, daß sie in der höchsten Stufe mit 22 000 K., also mit dem gleichen Betrag, wie die Nachtdienstzulagen der Bundesverkehrsangestellten festgesetzt, im übrigen verhältnismäßig abgestuft wird, und eine Erhöhung der Reisekostenentschädigungen in Anlehnung an die den Bundesangestellten eingeräumte Erhöhung der Gebühr eintreten zu lassen.

Schließlich wurde auch die weitere Beibehaltung eines Ausmaßes von 90% der ständigen Bezüge als Ruhegenußbemessungsgrundlage gegen dem zugestanden, daß die Bediensteten einer Erhöhung ihrer laufenden Pensionsbeiträge zustimmen.

Diese Zugeständnisse waren an die Bedingung der ehesten Verabschiedung der Entwürfe der neuen Besoldungs- und Dienstordnung und die Durchführung des notwendigen Personalabbaues bis Jahresende geknüpft.

Am 6. November erschienen die Personalvertreter bei der Generaldirektion mit der Mitteilung, daß die Organisationen die angebotenen Zugeständnisse für unzureichend ansehen und auf der Erfüllung der am 31. Oktober überreichten befristeten Forderungen bestehen. In der hierauf sich anschließenden Aussprache stellte die Unternehmung einen weiteren Betrag von 4 Milliarden zur Verfügung, wobei sie es dem Personal anheimgab, ob dieser Betrag zur Aufbesserung der Teuerungshilfe für die Aktiven oder zur Ermöglichung einer gleichartigen Zuwendung an die Ruheständler der Unternehmung verwendet werden solle.

Doch auch dieses weitere Zugeständnis der Unternehmung wurde von den Gewerkschaften als unzureichend erklärt.

Der Streit zwischen der Generaldirektion und dem Personal kam auch in der am 7. November 1924 nachmittags abgehaltenen Sitzung der Verwaltungskommission der Unternehmung zur Sprache, in welcher deren Präsident Dr. Günther über die Verhandlungen mit dem Personal ausführlich berichtete, die Unmöglichkeit weiterer finanzieller Zugeständnisse an das Personal mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage der Bundesbahnen eingehend begründete, und schließlich für den Fall, daß der Eisenbahnerausstand zur Tatsache werden sollte, die Zurücklegung seiner Stelle als Präsident der Verwaltungskommission ankündigte. Diesem Schritte schlossen sich auch die übrigen Mitglieder der Verwaltungskommission mit Ausnahme der aus dem Kreise des Personals entnommenen an.

Die noch bis in die späten Abendstunden des 7. November fortgeführten Verhandlungen waren, obwohl ebenso wie bei der Unternehmung auch auf Seite der Mehrheit des Personals der Wille zur Verständigung vorhanden war, ergebnislos. Sie scheiterten insbesondere an der im letzten Augenblick erhobenen Forderung der Eisenbahnerorganisationen, die Auswirkung der bis Oktober festgestellten Indexsteigerung im vollen Ausmaße von 16.2 Monatsbezügen in der neuen Besoldungsordnung zu berücksichtigen, womit eine dauernde Mehrbelastung des Personaletats um 186 Milliarden verbunden gewesen wäre.

Die Personalorganisationen erklärten daraufhin den Ausstand, der zu Mitternacht vom 7. auf den 8. November einsetzte.

Der Präsident der Verwaltungskommission Dr. Günther überreichte noch am selben Abend dem Bundeskanzler Dr. Seipel sein Rücktrittsgesuch. Unmittelbar im Anschluß daran überreichte auch die Regierung dem Bundespräsidenten die Gesamtdemission des Kabinetts.

Der Ausstand der Eisenbahner wurde dank der Einsicht des Personals unter weitgehender Schonung der wirtschaftlichen Interessen durchgeführt.

Im Einvernehmen mit der Leitung des Ausstandes wurde ein Notverkehr in der Weise aufrechterhalten, daß auf den Bundesbahnen rollende oder lagernde leichtverderbliche Güter und Lebendvieh an die Zielstation weiterbefördert und den Empfängern ausgefolgt wurden. Neuaufnahmen waren nur bei Milch und Hefesendungen zulässig. Im Auslande aufgegebene Sendungen von leichtverderblichen Gütern und Lebendem wurden in den Grenzstationen nur bis Mitternacht vom 11. auf den 12. d. M., im Auslande aufgegebene Milch und Hefesendungen jedoch auch weiterhin ohne Einschränkungen übernommen. Letztere zwei Verfügungen bezogen sich jedoch nur auf die für das Inland bestimmten Sendungen.

Von der Streikleitung wurde ferner die Abfuhr der in den Rutschen der Wiener Bahnhöfe lagernden Kohle gegen die Zusicherung der Rutschenmieter frei abgegeben, daß sie eine Erhöhung der Kohlenverkaufspreise nicht eintreten lassen werden.

Im übrigen wurden über besondere an die Generaldirektion gerichtete Ansuchen die Beförderung von Lebensmitteln und Kohle überhaupt freigegeben. Desgleichen wurden Züge für Reisende mit Arbeiter- und Schülerkarten in Gang gesetzt.

Da jedoch bereits am 2. Streiktage die Geneigtheit zur neuerlichen Aufnahme der Verhandlungen erkennbar war, wurden noch am 10. November solche Verhandlungen angebahnt, die am 12. November, abends, die Einigung auf folgender Grundlage sicherten:

1. Dem Personal wird mit Rücksicht auf die im zweiten Halbjahr 1924 eingetretene Steigerung der Lebenshaltungskosten eine einmalige Zuwendung im Ausmaß von 40 einfachen Monatsbezügen gewährt. Eine Zuwendung im gleichen Ausmaße erhalten auch die nach dem 1. Oktober 1923 in den Ruhestand versetzten Pensionisten der Unternehmung.

2. Die in Verhandlung stehende neue Besoldungsordnung wird mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1924 in Kraft gesetzt.

In diese Besoldungsordnung werden die am 1. Oktober 1924 im aktiven Dienst gestandenen unter die Besoldungsordnung fallenden Bediensteten überführt, desgleichen die seit dem 1. Oktober 1923 von der Unternehmung in den Ruhestand versetzten Pensionisten.

Der für die Kosten der Überleitung der Bediensteten in die neue Besoldungsordnung bereits vorgesehene Betrag von 42 Milliarden Kronen wird derart erhöht, daß er die Zuzählung von 11 Monatsbezügen zu den nach den Bestimmungen der Besoldungsordnung für die Überleitung in Betracht kommenden Bezügen ermöglicht.

Von den Nachzahlungen an die aktiven Bediensteten und an die Pensionisten, die sich bei Durchführung der neuen Besoldungsordnung aus dem Titel ihrer Rückwirkung auf den 1. Oktober 1924 ergeben, sind 26 Monatsbezüge von den unter 1) dem aktiven Personal und den Ruheständlern einmalig zugewendeten

40 Monatsbezügen abzurechnen, so daß hinsichtlich dieser 26 Monatsbezüge die gedachte Zuwendung eine Vorschußleistung auf die neue Besoldungsordnung darstellt.

3. Die Nachtdienstzulagen werden mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1924 in der Weise erhöht, daß für die Höchststufe 22 000 K. festgesetzt, die übrigen Sätze im bisherigen Verhältnis abgestuft werden. Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Reisekostenvergütungen in Anpassung an die Reisegebühren der Bundesangestellten neu geregelt.

4. Die in Verhandlung stehende neue Besoldungsordnung wird auch hinsichtlich aller Einzelheiten in kürzester Zeit erledigt werden.

Die Forderung, die Nebenbezüge aller Art in die Pensionsbemessungsgrundlage einzubeziehen, konnte mit Rücksicht auf die große Belastung des Pensionsetats nicht erfüllt werden. Dagegen wird der Hundertsatz der Pension statt mit 78,3 mit 90 % festgelegt, wogegen sich die Bediensteten verpflichten, die laufenden Pensionsbeträge von 2,8 % auf 3,6 % bzw. die Beiträge des einer begünstigten Dienstzeitanrechnung teilhaftigen Lokomotiv-, Zugbegleitungs- und Verschubpersonales von 3,6 % auf 4,5 % der ständigen Bezüge zu erhöhen.

5. Das entsprechend den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes in Verhandlung stehende neue Dienstrecht wird vor Jahresfrist verabschiedet werden. Bei dessen Behandlung soll von den Bestimmungen der gegenwärtig geltenden Dienstordnung ausgegangen und alle jene Bestimmungen ausgeschieden, geändert oder ergänzt werden, die den derzeitigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen.

6. Der Personalabbau wird nach den im Einvernehmen zwischen der Personalvertretung und der Unternehmung festgelegten Richtlinien durchgeführt, wobei der Umstand, daß durch Auflassung von Dienstposten einzelne Bedienstete überzählig werden, nicht maßgebend für den Abbau gerade dieser Bediensteten sein soll.

7. In der Erkenntnis, daß die eigene wirtschaftliche Lage der Bediensteten in untrennbarer Abhängigkeit von jener des Unternehmens steht, wird das Personal auch weiterhin bereit sein, an der Reorganisation der Bundesbahnen zwecks Erzielung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit des Betriebes, insbesondere auch durch weitestgehende Intensivierung der Arbeit, verständnisvoll mitzuwirken und dahin gerichtete Reformpläne der Verwaltung zu unterstützen.

Nach Abschluß der Verhandlungen erging an das Personal die Weisung zur Einstellung des Ausstandes, worauf um Mitternacht vom 12. auf den 13. November die Wiederaufnahme des Verkehres erfolgte.

Das Ergebnis der Verhandlungen bringt zunächst für das Jahr 1924 dem Personale eine einmalige Teuerungsaushilfe, durch die es, wenn auch nicht in dem von ihm geforderten Ausmaße für die Steigerung der Lebenshaltungskosten in der 2. Hälfte d. J. entschädigt wird; ferner die Sicherheit, daß dieser Verteuerung der Lebenshaltung zum Teile auch in der neuen Besoldungsordnung Rechnung getragen wird, endlich die zeitgemäße Regelung der Nachtdienstzulagen und der Reisekostenvergütungen, bezüglich welcher übrigens nicht in der Sache, sondern nur hinsichtlich des Zeitpunktes der Durchführung ein schließlich durch einen Ausgleich gelöster Gegensatz zwischen der Verwaltung und dem Personal bestanden hatte.

Die Unternehmung ihrerseits ist, soweit das Jahr 1924 in Frage kommt, über ihr ursprüngliches Angebot nicht hinausgegangen, vielmehr hat sie erreicht, daß der größere Teil der vorerst ausschließlich als einmalige Notstandsaushilfe gedachten Zuwendung gleichzeitig als Vorschußleistung für die endgültige Besoldungsordnung dient. Für diese letztere, deren Zustandekommen seit einem halben Jahre durch das Bestreben des Personales nach Angleichung der Bezüge an die inzwischen eingetretene Teuerung gehindert war, hat sie sich aber durch die getroffene Vereinbarung unter verhältnismäßig nicht zu weitgehenden finanziellen Opfern den Weg freigemacht und dadurch der von ihr seit langem angestrebten Stetigkeit in der Entlohnung des Personales die Bahn geebnet. Überdies hat sie sich neuerlich der Mitwirkung des Personales an der die Hauptaufgabe der neuen Unternehmung bildenden wirtschaftlichen Reform der Bundesbahnen versichert.

So kann der Ausgang der Verhandlungen als für beide Teile befriedigend angesehen werden.

Die Regierung hielt mit Rücksicht auf Meinungsverschiedenheiten, die sich zwischen ihr und den Vertretern der Bundesländer in anderen mit der Durchführung der Sanierungsaktion zusammenhängenden Angelegenheiten ergaben, ihren Rücktritt aufrecht, weshalb die Neuwahl der Regierung mit dem Salzburger Rechtsanwalt Dr. Ramek als Bundeskanzler durch den Nationalrat am 20. November erfolgte.

Präsident Dr. Günther zog, da der neue Bundeskanzler erklärte, besonderen Wert darauf zu legen, den Präsidenten auch weiterhin an der Spitze der Verwaltungskommission wirken zu sehen, sein Rücktrittsgesuch zurück. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft.** In den Ausschuß- und Plenarsitzungen vom 20. bis 25. d. M. standen Personal-, Finanz-, Tarif- und Organisationsfragen zur Erörterung.

Den von der Verwaltung vorgeschlagenen Gehalts- und Lohnerhöhungen wurde zugestimmt. Die Erhöhung der Bezüge für Arbeiter und Beamte der Gruppen I—VI tritt rückwirkend mit dem 16. November in Kraft. Insgesamt beträgt die Belastung der Reichsbahn durch die Gehalts- und Lohnerhöhungen über 125 Mill. Mark im Jahre. Die neue Personalordnung wurde aufgestellt. Die Finanzwirtschaft der Reichsbahn für das nächste Geschäftsjahr wurde geprüft. Die Aufstellung eines Haushaltes im bisherigen Sinne kommt nach der Umstellung nicht mehr in Frage.

Die Sicherung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen muß mit Rücksicht auf die sonst dem Unternehmen, der Wirtschaft und dem Personal drohenden Schwierigkeiten die erste Aufgabe der Verwaltung sein. Ihre Erfüllung ist nur möglich, wenn die Reichsbahn finanziell auf das vorsichtigste verwaltet wird. Dies bestimmt die Tarif-, Personal- und Beschaffungspolitik der Gesellschaft. Einige Tarifänderungen wurden nach den Anträgen der Verwaltung genehmigt.

Von Organisationsfragen wurde die Neuordnung der Werkstätten und des Beschaffungswesens behandelt und in ihren Grundzügen festgelegt.

An Einzelheiten ist zu bemerken: Die Verwaltung rechnet für das Jahr 1925 mit einem durchschnittlichen Personalbestand von 777 000 Köpfen; die Kopfzahl belief sich im Jahre 1913 auf 693 000, wobei die abgetretenen Strecken nicht mitgerechnet sind. Während im Jahre 1913 die Ausgaben für Personal etwa 50 % der Gesamtbetriebsausgaben ausmachten, werden diese für das Geschäftsjahr 1925 auf 62 % geschätzt.

Es wurde vom Verwaltungsrat zur Kenntnis genommen, daß Staatssekretär Vogt mit der Vertretung der preußischen Interessen in der Reichsbahn beauftragt worden ist.

— **Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Mit sofortiger Wirkung sind die im Rahmen der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen seither von der Reichsbahndirektion Oppeln wahrgenommenen Dienstgeschäfte auf die Reichsbahndirektion Breslau übergegangen.

— **Erhöhung der Beamtengehälter.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird sich in der Erhöhung der Beamtengehälter dem Vorgehen des Reichs anschließen. Die Lohnerhöhung für Arbeiter beträgt durchschnittlich 9 %. Für die Arbeiter wird ebenso wie für die Beamten der Gruppen 1—6 die Erhöhung der Bezüge mit Wirkung vom 16. November ab vorgenommen.

— **Wintersport-Sonderzüge von Berlin.** Über den Verkehr der Wintersport-Sonderzüge sind jetzt, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, zwischen den beteiligten Reichsbahndirektionen feste Vereinbarungen getroffen worden. Kurz vor und kurz nach Weihnachten, geeignetenfalls auch noch einmal Ende Januar werden zwei Sonderzüge nach dem Riesen- und Glatzergebirge, je ein Sonderzug nach dem Harz, nach München und nach Basel (Schwarzwald) eingelegt werden. Die genauen Verkehrstage werden später bekanntgegeben.

— **Neue Züge Berlin-Hannover-Rheinland.** Am 30. November treten bekanntlich auf den bisher von der Regie betriebenen Bahnstrecken erhebliche Verbesserungen des Fahrplans ein. Von besonderer Wichtigkeit ist die Wiedereinlegung der Züge D 3 und D 4 zwischen Köln und Berlin, die über Elberfeld geleitet werden. Ab Köln 12.36 Uhr nachm. (W. E. Z.), ab Elberfeld 2.42 Uhr, Hamm 4.17 bis 4.30 Uhr, ab Hannover 7.15 Uhr, an Berlin Friedrichstr. 11.18 Uhr nachm. und ab Berlin Friedrichstr. 7.08 Uhr vorm., ab Hannover 11.22 Uhr, Hamm 2.00 bis 2.08 Uhr, an Elberfeld 3.48 Uhr, an Köln H. 3.50 Uhr nachm. (W. E. Z.). Für den Ruhrverkehr werden Flügelzüge ohne Wagenwechsel gefahren, ab Aachen 11.23 vorm. (W. E. Z.), ab Duisburg 1.30 Uhr, an Hamm 4.12 Uhr und ab Hamm 2.14 Uhr, an Duisburg 3.01 Uhr, an Aachen 5.18 Uhr nachm. (W. E. Z.). — Auch die früheren Eilzüge 19 und 20 zwischen Köln und Hannover werden wieder eingelegt. Ab Köln 2.55 Uhr nachm. (W. E. Z.), ab Altenessen 4.45 Uhr (W. E. Z.), an Hannover 10.21 Uhr nachm. und ab Hannover 6.18 Uhr vorm., an Essen H. 10.00 Uhr (W. E. Z.), an Köln H. 11.57 Uhr vom. (W. E. Z.).

— **Schneeschuhe sind Reisegepäck.** Die Mitnahme der Schneeschuhe in die Abteile ist bekanntlich auf den Deutschen Reichsbahnen nur in der 4. Wagenklasse gestattet, sonst müssen sie tarifmäßig als Gepäck aufgegeben werden. Der Deutsche Skiverband hat hiergegen Einspruch erhoben und beantragt, daß Schneeschuhe in Behandlung und Gebühr den Fahrrädern gleichgestellt werden mögen. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, dürfte dieser Antrag allerdings wenig Aussicht auf Genehmigung haben. Da bei der Beförderung der Fahrräder sich bereits Abfertigungsschwierigkeiten ergeben, würde die gesonderte Behandlung der Schneeschuhe in den Gepäckwagen, zumal bei einer Massenaufgabe, den Verkehr hemmen.

— **Die Übergabe der Regiebahnen** an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in der Nacht vom 15. zum 16. November hat sich überall glatt und reibungslos abgewickelt. Freude und Genugtuung bei den deutschen Beamten, wieder unter deutscher Leitung arbeiten zu dürfen, und die herzliche Begrüßung der Veränderung durch das Publikum konnten überall festgestellt werden. Sämtliche Blätter widmen dem Ereignis warme Worte der Genugtuung. Wir lassen hier auszugsweise einen Aufsatz der „Kölnischen Volkszeitung“ vom 17. d. M. folgen, der unter dem Titel: „Wieder deutsch“ uns besonders beachtenswert erscheint.

Ein froher Tag in noterfüllter Zeit. Der 16. November 1924 wird als ein hochbedeutsamer Wendepunkt in unserem Gedächtnisse fortleben. Er brachte uns die Rückgabe der Rhein- und Ruhrbahnen in deutsche Verwaltung, den Tag, dem ganz Deutschland mit wachsender Sehnsucht entgegengeharrt.

Dreierlei Gefühle steigen heute auf: ein stilles und stolzes Erinnern, frohe Genugtuung und aufrichtige Anerkennung und verstärkter, freudiger Zukunftsglaube.

Ein stilles und stolzes Erinnern: Noch einmal steigt heute die Erinnerung an das Leid und die Prüfungen herauf, von denen das gesamte Vaterland und besonders die besetzten Gebiete des Westens seit dem 11. Januar 1923 heimgesucht worden sind. Wir erinnern uns, wie mit dem Einmarsch der fremden Truppen an jenem Januartage das verkehrstechnisch und verkehrswirtschaftlich wunderbar arbeitende Präzisionswerk des deutschen Eisenbahnnetzes jäh unterbrochen wurde. Monatelang waren der Personen- und Güterzugverkehr, die Verbindungen mit dem Mutterlande und im besetzten Gebiet selbst völlig unterbrochen. Tiefgreifende Wirkungen auf die große Volks- und die Einzelfamilien allenthalben! Industrie, Handel und Gewerbe wurden tödlich getroffen. Im Frühjahr 1923 begann der Regiebetrieb mit seinen zahllosen Hemmungen und Zumutungen in der Ein- und Ausreise, mit den Verkehrssperren, Zollbehelligungen im Personen- und Güterverkehr, mit den zeitvergeudenden Kontrollen auf den Grenzstationen im Norden, in der Mitte (Vohwinkel!) und im Süden und der Heranholung alter angesehener Bürger als Geiseln. Unvergeßlich bleiben die schweren Verluste an deutschen Lokomotiven, Wagen, an technischen Apparaten aller Art und nicht zuletzt der im Dienste politischer Abtrennungsbestrebungen geübte Mißbrauch der Eisenbahn in den Wochen des kläglich zusammengebrochenen Separatisten-Aufstandes.

Mit diesen traurigen Erinnerungen paart sich jedoch das stolze Gedenken an jene aufrechten, mannhaften deutschen Eisenbahner aller Rangordnungen, die in Wahrung ihrer Beamtenehre und Heilighaltung ihres Diensteides vor den schwersten seelischen und physischen Opfern nicht zurückschreckten und deren charaktervolle kerndeutsche Haltung unter schwierigsten Verhältnissen als hohes Lied beispiellosen Opfermutes und unbeirrbarer Reichstreue durch die Leidensgeschichte des Volkes am Rhein und Ruhr immerdar fortklingen wird. Ein Passionsweg hat jetzt seinen Abschluß gefunden. Frohe Genugtuung und aufrichtige Anerkennung ist das zweite Gefühl, das in der deutschen Brust heute nach Ausdruck ringt. Der seit November 1923 bewiesene zähe, unerschütterliche Wille der Reichsregierung zur Befreiungspolitik um der Existenz unseres Volkes und der Einheit Deutschlands willen darf in der Rückgabe der Eisenbahnen an Rhein und Ruhr einen ihrer größten und schönsten Erfolge erblicken. Sie ist eine der letzten und tiefgreifendsten Auswirkungen des Londoner Abkommens.

Die neue Lage weckt in uns drittens einen freudigen Glauben an die Zukunft. Es gilt nach den 22 Monaten fremder Verwaltung und stärkster Abnutzung des gesamten Materials eine gewaltige Aufbauarbeit im rheinischen und westfälischen Eisenbahnnetz zu leisten. Nicht weniger als neun Reichsbahndirektionen, und zwar Münster, Essen, Elberfeld, Köln, Trier, Mainz, Ludwigshafen, Frankfurt und Karlsruhe, waren zum großen Teil in ihrer Gesamtausdehnung in die Hand der Regie übergegangen, mit insgesamt 3532 km Hauptbahn-, 1718 km Nebenbahn- und 75 km Schmalspurbahn-Strecken = zusammen 5326 km, das ist glatt ein Zehntel der Kilometerlänge des gesamten Reichseisenbahnnetzes. Je schneller es der neuen Reichsbahn-Gesellschaft gelingt, die Eisenbahnen des Westens wieder zu dem tadellos funktionierenden Verkehrsinstrument zu machen, wie es aus der Vorkriegszeit bekannt ist, desto schneller wird, wenn die erwarteten Erleichterungen auf dem Kapitalmarkt hinzutreten und einigermaßen vorteilhafte Handelsverträge mit den Verbandsmächten zustande kommen, Deutschland durch die aus der Reichsbahn-Gesellschaft erhofften Erträgnisse seine Reparationsverbindlichkeiten erfüllen und damit der Freiheit eine weitere Etappe näher kommen können.

Nicht durch laute Freude, bekränzte Lokomotiven und Züge und dergleichen wurde das frohe Ereignis begangen. Dazu ist die Zeit ungeeignet. Um so herzlicher war die verhaltene innere Freude und Genugtuung, die aus den Gesprächen der Reisenden immer wieder hervorleuchtete, und die in dem kernig-deutschen Grußwechsel zwischen dem Fahrpersonal und dem vielfach erst in den letzten Tagen zurückgekehrten leitenden Stations- usw. Beamten ihren Ausdruck fand.

Durch die Rückgabe der Rhein- und Ruhrbahnen ist uns mit den deutschen Beamten, Stationsgebäuden und Schienensträngen ein altes, liebes, höchst wertvolles Stück Heimat wieder zurückgegeben worden. Möge der 16. November ein verheißungsvolles Omen sein für die baldige Rückgewinnung der ganzen besetzten Heimat!

— **Stand der Ausgewiesenen** im Bezirk Köln am 25. November:

Ausgewiesen waren	3207	Bedienstete
Zurückgekehrt sind	2866	„
Mithin fehlen noch:	341	Bedienstete

und zwar 210 Beamte und 131 Arbeiter.

— **Mitteleuropäische Zeit im besetzten Gebiet.** Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Dezember wird in dem neubesetzten Gebiet für die Reichsbahnen wieder die Mitteleuropäische Zeit eingeführt. Es werden von dieser Regelung die Reichsbahndirektionen Essen und Elberfeld betroffen.

Ob es auch möglich sein wird, bei den Besatzungsbehörden die Wiedereinführung der Mitteleuropäischen Zeit im altbesetzten Gebiet für den Fahrplan durchzusetzen, hängt von dem Ausgang der noch schwebenden Verhandlungen ab.

— **Einlösung des Regiefranken.** Mit der Regie ist von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die Einlösung des Regiefranken ein Abkommen abgeschlossen worden, in dessen Ausführung bei allen Kassen der bisher von der Regie betriebenen Strecken der nachstehende Anschlag angebracht worden ist:

„Die von der ehemaligen französisch-belgischen Eisenbahnregie herausgegebenen Regiefranken im Werte von 5 — fünf — Franken und darunter werden in der Zeit vom 24. November bis zum 15. Dezember 1924 von den Kassen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft des besetzten Gebietes eingelöst. Regiefranken im Werte über 5 Franken löst der Abwicklungsdienst der Regie selbst ein. Die Einlösung erfolgt in Reichsmark zu einem von der Rheinland-Kommission bestimmten Umwechselungskurs. Der erstmalige Kurs ist 4,4488 Franken für eine Reichsmark oder 1000 Milliarden Papiermark. Mit Ablauf des 15. Dezember 1924 wird die Einlösung geschlossen.“

— **Südamerika-Schiffahrtskonferenz in Berlin.** Vor einigen Tagen fand in Berlin eine internationale Zusammenkunft der an der Südamerikaschiffahrt beteiligten Reedereien statt. Es ist

das erste Mal nach dem Kriege, daß diese Besprechung nach einem deutschen Orte einberufen wurde. Vertreten waren sämtliche großen europäischen Schiffahrtsgesellschaften Englands, Hollands, Italiens, Frankreichs, Deutschlands. Es handelte sich, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, um die regelmäßig abgehaltenen Besprechungen der an der Passagierfahrt zwischen Europa und Südamerika beteiligten internationalen Schiffahrtsgesellschaften. Zur Verhandlung standen allgemeine Fragen, wie Fahrpläne, Ratenfestsetzungen u. dergl.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Novembersitzung hielt Regierungsbaurat Dr.-Ing. Jänecke, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin, einen Lichtbildervortrag über den Berliner Personenverkehr. Aus seinen interessanten Ausführungen teilen wir folgendes mit:

Die Zunahme des Personenverkehrs steht im engsten Zusammenhang mit der politischen Entwicklung und der Bevölkerungszunahme von Berlin. Während des 30jährigen Krieges, zur Zeit des großen Kurfürsten, war Berlin eine Landstadt von 6000 Einwohnern. 100 Jahre später, bei der Regierung Friedrichs des Großen, war die Bevölkerung auf das 20fache angewachsen, im Beginn des Eisenbahnzeitalters zählte Berlin 300 000 Einwohner und seit 1913 4 000 000 *).

Der Bevölkerungszunahme entsprechend ist auch der Personenverkehr gestiegen. Nach Einführung der Rentenmark ist der Fernpersonenverkehr wesentlich zurückgegangen, aber doch noch 30 % über Friedensstand. Am 30. Juni 1922 verließen, begünstigt durch die niedrigen Fahrpreise, 300 000 Fernreisende Berlin, die größte Zahl, die bisher erreicht worden ist.

Für das Anwachsen des Personennahverkehrs innerhalb einer Stadt ist neben der Zunahme der Bevölkerung, der Ausdehnung der Stadt und der Zahl der Arbeiter die Umbildung der Innenstadt zur Geschäftsstadt und die Schaffung von Wohn- und Industriegebieten entscheidend. Sie bedingen eine Trennung der Wohnung von der Arbeitsstätte und rufen das schnelle Anwachsen des Berufsverkehrs hervor, dessen Bewältigung allen Weltstädten solch große Schwierigkeiten bereitet. Das Auffallendste bei dem Anwachsen des Berufsverkehrs ist nämlich, daß er weit schneller zunimmt als die Bevölkerung. In Städten von 200 000 bis 300 000 Einwohnern fährt jede Person etwa 60 mal im Jahr, also vielleicht jede Woche einmal. In Weltstädten wie Berlin benutzen sie dagegen täglich ein Verkehrsmittel. Während die Bevölkerung Berlins um das Dreifache wuchs, nahm der Personennahverkehr um das 40 fache zu. In New York kommen auf jeden Einwohner 450 Fahrten im Jahr.

Zurzeit hat der Verkehr der Straßenbahn in Berlin wieder seinen Verkehr von der Vorkriegszeit erreicht, der Omnibusverkehr ist auf über die Hälfte gesunken, und der Hochbahnverkehr ist auf das Doppelte angestiegen, der der Stadt- und Ringbahn hat sich stark vermehrt.

Der Straßenbahnverkehr von Berlin, Paris, London, New York zeigt ziemlich die gleiche Benutzung. New York bevorzugt die Schnellbahnen, London den Omnibusverkehr.

Die Stadt- und Ringbahn Berlins sind den erhöhten Verkehrsanforderungen kaum noch gewachsen. Auf der Stadtbahn ist seit 1907 die Zugzahl in der Stunde des stärksten Verkehrs (24) die gleiche geblieben. Sie kann beim Dampfbetrieb auch nicht vermehrt werden. Beim elektrischen Betrieb läßt sich dagegen die Höchstleistung der Stadtbahn von 24 Zügen (24 000 Menschen) auf 40 Züge (60 000 Menschen) und im Potsdamer Ringbahnhof von 12 Zügen (12 000 Menschen) auf 30 Züge (45 000 Menschen) erhöhen.

Weiter hat die Elektrisierung für den Betrieb den Vorteil, daß er nicht allein die Höchstleistung besser bewältigen kann, sondern sich auch dem darauffolgenden starken Verkehrsrückgang durch Teilung der Züge anpassen kann. Auch ist die ständige Bereitschaft der Züge, der Fortfall der Rangierarbeit, das leichte Ausgleichen von Verspätungen ein großer Vorteil. Elektrischer Betrieb ist in Weltstädten mit ihren starken Verkehrsschwankungen durch den Berufsverkehr bei seinem leichteren Anpassungsvermögen am günstigsten.

Außerdem erhält der Verkehr bessere Fahrgelegenheiten. Die Fahrzeit wird um ¼ verkürzt und die Rauchplage (Qualmen der Lokomotive) entfällt. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil ist die Verbrennung von Braunkohle in ortsfesten Anlagen nach dem neuesten Stande der Brennstoffwissenschaft, statt des Verbrennens hochwertiger Kohle in Lokomotivkesseln. Dazu tritt die Personalersparnis in der Bedienung des Zuges und die Ersparnis an Unterhaltungskosten der Brücken und Hallen, die nicht mehr von Rauchgasen angegriffen werden.

*) Nach dem niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet und Sachsen steht Berlin mit 580 000 Arbeitern an 3. Stelle unter den Industrien des Reiches.

Den Vortrag schlossen Lichtbilder über die Verkehrsverhältnisse in Berlin und den andern Weltstädten und die Entwicklung der Berliner Industrie.

Zuletzt wurden zwei Modelle über den Werktags- und Sonntagsverkehr auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen besprochen.

An den Vortrag schloß sich eine längere Aussprache über den Nahverkehr in Berlin und London. Unter anderem wurde dabei auf die Vorteile des Omnibusverkehrs hingewiesen, der nach dem Kriege in Berlin auf ⅓ zurückgegangen ist, gleichzeitig aber vor einer Überschätzung gewarnt, da er die Spitzen im Berufsverkehr nicht bewältigen kann. Das Beste ist hierfür außer der Elektrisierung der Stadtbahn die Schaffung von Entlastungsstrecken für die Straßenbahn und der Ausbau von Schnellbahnen.

— **Elektrisierung der Reichsbahnen.** Für die Umstellung der Eisenbahnen vom Dampfbetrieb auf elektrische Zugförderung sind in erster Linie kaufmännische Gesichtspunkte maßgebend. Es steht daher zu erwarten, daß nach dem Ausbau der bayerischen Wasserkraftwerke mit der Verbilligung der Stromkosten die Elektrisierung größerer Abschnitte der deutschen Bahnen in Angriff genommen wird. Über den „Stand der Elektrisierung der Deutschen Reichsbahnen" machte Ministerialrat Wechmann in einem Lichtbildervortrag im Architekten- und Ingenieur-Verein Berlin, wie wir der D. A. Z. entnehmen, einige zusammenfassende Angaben. Eingehende Rentabilitätsberechnungen auf einer elektrisierten Strecke haben gezeigt, daß die Verzinsung des aufgewendeten Kapitals bei sachgemäßer Betriebsführung 10—13 % beträgt, die Bedingungen für wirtschaftliches Arbeiten also gegeben sind. Von den Hauptlinien elektrischen Zugbetriebs in Schlesien, Bayern und Mitteldeutschland und der Erläuterung der Kraftwerke, Unterstationen, Fahrmasten und Leitungen, elektrischen Lokomotiven und Triebwagen wandte sich der Vortragende der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn zu. Während bei reinem Dampfbetrieb die Zugfolge nicht über 24 Züge in der Stunde gesteigert werden kann, lassen sich bei elektrischer Zugfolge 36 und mehr Züge stündlich abfertigen. Die Kosten verringern sich nach den Angaben des Vortragenden unter sonst gleichen Bedingungen von 3,1 M. für 1000 Platzkilometer auf etwa 1,7 M. Weitere Erfahrungen sollen auf der unlängst eröffneten Nordstrecke vom Stettiner Bahnhof nach Bernau noch gesammelt werden.

— **Große deutsche Funkschau.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung vom „Funk" erfährt, wird in der Zeit vom 4. bis 14. Dezember bestimmt die „Große Deutsche Funkschau" stattfinden. Es sind dafür zahlreiche Vorträge und Vorführungen vom Verband der Radioindustrie unter Mitwirkung der Deutschen Reichspost vorgesehen, u. a. Amerikaempfang mit Lautsprecher, Zugtelephonie, Telephonie mit Schiffen in See, Hochfrequenztelephonie, Schnelltelegraphie und drahtlose Bildübertragung.

Österreich.

— **Neuwahl der Regierung.** Am 20. November 1924 wurde vom Nationalrat die Regierung mit dem Salzburger Rechtsanwalt Dr. Ramek, Mitglied der christlich-sozialen Partei, neugewählt. In der Besetzung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr trat keine Veränderung ein, da Bundesminister Dr. Hans Schürff wiedergewählt wurde.

— **Betriebsergebnisse der Bundesbahnen im 1. Halbjahr 1924.** Der Abschluß der Betriebsleistungsstatistik für das 1. Halbjahr 1924 bietet die Möglichkeit, den Ergebnissen dieses Halbjahres jene des 1. Halbjahres 1923 gegenüberzustellen.

Im 1. Halbjahr 1923 wurden — ohne die für fremde Rechnung betriebenen Privatlokalbahnen — von den Bundesbahnen 4313 km, von der Südbahn 773 km betrieben. Da hiervon 96 km (die Peagestrecken Wörgl-Innsbruck und Villach-Spittal-Millstättersee) von den Bundesbahnen und von der Südbahn gemeinsam benutzt wurden, beträgt im 1. Halbjahr 1924 nach Übernahme der österreichischen Südbahnlinien in den Bundesbahnbetrieb die Betriebsleistungslänge der Bundesbahnen — wieder ohne die für fremde Rechnung betriebenen Privatlokalbahnen — 4957 km.

Das Betriebsergebnis war in beiden Halbjahren folgendes:

	1. Halbj. 23	1. Halbj. 24	Zunahme	%
100 Zugkm	186 113	191 525	5 412	2,91
100 Wagenkm . . .	3 470 999	3 787 783	316 784	9,13
1000 Nutzlast-tkm . .	1 799 821	2 099 034	299 213	16,62
1000 Gesamtlast-tkm .	5 452 440	6 113 239	660 799	12,12
Betriebseinnahmen mit Verk.-Steuer Mill. Kr.	1 715 630	2 284 089	568 459	33,13
Betriebsausgaben Mill. Kr.	2 090 280	2 311 615	221,335	10,59

Die aus der vorstehenden Zusammenstellung ersichtlichen Steigerungen der Leistungen geben durch ihre Abstufungen einen Beweis der Verbesserung der Betriebsführung der Bundesbahnen im 1. Halbjahr 1924 gegenüber dem 1. Halbjahr 1923. Daß die Wagenkilometer dreimal mehr gestiegen sind als die Zugkilometer, erweist eine bessere Ausnutzung der Züge; daß die Gesamtlasttonnenkilometer um ein Viertel weniger zugenommen haben, als die Nutzlasttonnenkilometer, beweist eine bessere Ausnutzung der Wagen. Daß endlich die Betriebsausgaben verhältnismäßig weniger zugenommen haben als die Gesamtlasttonnenkilometer, ist ein Zeichen sparsamerer Betriebsführung

Die Zunahme der Betriebseinnahmen um 33,13 % ist zum geringeren Teile eine Auswirkung der mit 1. Januar 1924 durchgeführten Tarifreform, zum größeren Teile aber die Folge einer unerwarteten Steigerung des Verkehres im 1. Vierteljahr 1924.

Aus der Tatsache, daß die Betriebseinnahmen des 1. Halbjahres 1924 gegenüber denjenigen des 1. Halbjahres 1923 um 33,13 %, die Betriebsausgaben für die gleichen Zeiträume dagegen nur um 10,59 % gestiegen sind, ergibt sich endlich eine wesentliche Verringerung des Betriebsabganges, der im 1. Halbjahr 1923 noch 374 650 Millionen Kronen betragen hat, im 1. Halbjahr 1924 aber auf 27 526 Millionen Kronen zurückgegangen ist.

Dieser verhältnismäßig günstige Erfolg des 1. Halbjahres 1924 ist insbesondere auf die bereits erwähnte außergewöhnliche Verkehrssteigerung im 1. Vierteljahr 1924 zurückzuführen; es kann daher nicht ohne weiteres daraus ein Schluß auf den voraussichtlichen Jahreserfolg gezogen werden, da schon im 2. Vierteljahr 1924 als Folge der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse ein Zurückgehen des Verkehres festzustellen war.

— **Die endgültige Aufteilung des Fahrparkes der österreichisch-ungarischen Monarchie** (vgl. Vereinsztg. Nr. 31, 591). Der Fahrpark der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen bestand im Jahre 1918 aus rund 7000 Lokomotiven, rund 20 000 Personen-, Post- und Dienstwagen und 146 000 Güterwagen. Dieser Fahrpark mußte auf die verschiedenen Nationalstaaten aufgeteilt werden, eine Aufgabe, welche durch die Reparationskommission durchgeführt wurde und die mit den größten Schwierigkeiten verbunden war, da schon allein die Zählung und Sichtung der Fahrbetriebsmittel einen großen Zeit- und Arbeitsaufwand erforderte. Die Zuweisung der Fahrbetriebsmittel an die einzelnen Staaten konnte darum nicht auf einmal, sondern nur abschnittsweise erfolgen, und es wurden mit der am 1. April 1921 begonnenen ersten Verteilung nur rd. 54 000 Güterwagen den einzelnen Staaten endgültig zugeteilt. Nach langwierigen Verhandlungen wurde ein vorläufiges Abkommen getroffen, nach welchem die einzelnen Staaten berechtigt waren, die auf ihrem Gebiete befindlichen Fahrzeuge vorläufig mit ihren Hoheitszeichen zu versehen und bis zur endgültigen Verteilung in einstweilige Benutzung zu nehmen. Die Verhandlungen über die endgültige Aufteilung des Fahrparkes wurden in der Reparationskommission weiter fortgesetzt und sind nun hinsichtlich der Lokomotiven, der Personen- und Dienstwagen sowie der gewöhnlichen Güterwagen zum Abschluß gekommen. Danach hat Österreich von den noch auf seinem Gebiet zurückgebliebenen Fahrbetriebsmitteln an Polen, Südslawien, Rumänien und Italien insgesamt 165 Lokomotiven, 372 Personenwagen und 4000 Güterwagen abzuliefern. Die Ablieferung der Lokomotiven hat am 1. August 1924 begonnen und wird am 30. Juni 1925 zu beenden sein, wobei monatlich ungefähr 15 Lokomotiven abzugeben sind. Die Ablieferung der Güterwagen hat mit dem 1. August 1924 begonnen und soll mit Ende Januar 1925 beendet sein, wobei allmonatlich rd. 700 Güterwagen abzugeben sind. Die Abgabe der Personenwagen begann am 1. Oktober 1924 und endet Mitte Februar 1925. Die Monatsabgabe beläuft sich auf rd. 80 Wagen. Die Abgabe dieser Fahrbetriebsmittel verursacht den österreichischen Bundesbahnen mehrfache Schwierigkeiten, da nicht nur die Werkstätten infolge der Instandsetzung der abzugebenden Wagen stark belastet werden, sondern auch die Wagen gerade jetzt, zur Zeit des stärksten Herbstverkehrs (Kohle, Rübe, Obst) dem Verkehr entzogen werden müssen. Die endgültige Aufteilung des Fahrparks bringt es mit sich, daß die Österreichischen Bundesbahnen die ihnen nunmehr endgültig verbleibenden Fahrbetriebsmittel einer gründlichen Wiederherstellung zuführen und nach und nach auf den Friedenszustand bringen können. Die Reparationskommission beschäftigt sich gegenwärtig mit den Arbeiten für die Aufteilung der Salonwagen, der Gepäck- und Spezialwagen sowie der Wagen der von den ehemaligen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen.

— **Die Angestellten der Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat mit dem Stichtage vom 1. April 1924 eine Aufnahme ihrer Angestellten durchgeführt. Das Ergebnis dieser Standesaufnahme, der Zählung vom 1. September 1923 gegenübergestellt, ist folgendes:

	Zählung v. 1. April 1924	Zählung v. 1. Sept. 1923	Abfall
Bundesbahnbedienstete	59 846	67 701	7 855
ehem. Südbahnbedienstete	18 919	24 251	5 332
Summe I	78 765	91 952	13 187
Bundesbahnarbeiter	13 098	18 081	4 983
ehem. Südbahnarbeiter	3 087	4 927	1 840
Summe II	16 185	23 008	6 823
Insgesamt (I+II)	94 950	114 960	20 010

Es hat sich daher in 7 Monaten der Stand der Bundesbahnbediensteten (einschließlich der Südbahnbediensteten) um 20 010, also um 17,40 % verringert. Dieser Abfall wurde zum größten Teile durch den im letzten Vierteljahr 1923 verschärft durchgeführten Personalabbau verursacht. An diesem Abfall sind die Bundesbahnbediensteten mit 12 838, die ehemaligen Südbahnbediensteten mit 7172 beteiligt. Der verhältnismäßig größere Anteil der ehemaligen Südbahnbediensteten ist dadurch erklärt, daß die Südbahnverwaltung vor dem Herbst 1923 nur wenig Bedienstete abgebaut hat, in den letzten Monaten des Jahres 1923 aber den Abbau nach den gleichen Bestimmungen durchführte, die die Bundesbahnverwaltung schon seit dem Herbst 1922 zur Anwendung brachte.

Die wichtigsten Einzelheiten der Personalstandesaufnahme ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

	Nach der Bes. Ordng. entlohnte Bedienstete	Nicht nach der Bes. Ordng. entlohnte Bedienstete	Zusammen	in %
Anzahl der Bediensteten	78 765	16 185	94 950	100
hiervon:				
männlich	77 249	15 816	93 065	98
weiblich	1 516	369	1 885	2
ledig	14 364	8 522	22 886	24
verheiratet	62 742	7 403	70 145	74
verwitwet	865	157	1 022	1
getrennt oder geschieden	794	103	897	1
im Alter bis:				
20 Jahren	17	1 319	1 336	1
21—25 „	8 875	5 528	14 403	15
26—30 „	11 986	3 983	15 969	17
31—35 „	11 474	2 535	14 009	15
36—40 „	15 238	1 343	16 581	18
41—45 „	14 917	713	15 630	16
46—50 „	10 493	393	10 886	12
51—55 „	4 237	224	4 461	5
56—60 „	1 225	90	1 315	1
61—65 „	278	42	320	—
66—70 „	22	12	34	—
über 70 „	3	3	6	—

— **Zugspitzbahn.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat den Plan für die Bauausführung der Luftseilbahn von Ehrwald-Obermoos auf die Zugspitze genehmigt. Es wird in der Entscheidung ausgeführt: Die von den Beauftragten des Hauptausschusses des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, der Alpenvereinsektion München und des Österreichischen Sektionstages vom 29. Juni 1924 aus idealen bergsportlichen Gründen abgegebene Äußerung gegen die Ausführung der Luftseilbahn wiederholt ohne Vorbringung neuer Momente die bereits mit der Eingabe des Hauptausschusses des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins vom 6. Juni 1924 mitgeteilten Bedenken gegen die Bahn. Indem das Bundesministerium für Handel und Verkehr auf einen seinerzeit ergangenen Bescheid verweist, wonach es im Falle der Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen nicht imstande ist, gegenüber den idealen Momenten die volkswirtschaftlichen Belange der Talgemeinden und des ganzen Landes außer acht zu lassen, hat es nunmehr auf Grund der zutreffenden Ausführungen der Konzessionswerber und im Hinblick darauf, daß, wie aus der Äußerung der Vertreter der Sektion Beusse des Alpenvereins hervorgeht, selbst in den Kreisen des Alpenvereins die Ansicht über die geplante Bahnanlage eine geteilte ist, die erhobenen Einwendungen abgewiesen.

Indessen wurden von der Zugspitzbahn-Aktiengesellschaft in Gründung die Bauarbeiten beschleunigt weitergeführt. Die ungünstige Witterung hat den Fortschritt der Bauarbeiten während des heurigen Sommers etwas behindert, doch ermöglichte dafür die äußerst günstige Witterung des Herbstes, dies größtenteils wieder einzuholen. Die Oberstation ist vollständig ausgesprengt. Die Ausholzung ist durchgeführt, die nötige Hilfsseilbahn bereits montiert, die Arbeiterbaracken sind aufgestellt; die Zufahrtsstraße von Ehrwald-Bahnhof zur Station Ehrwald-Obermoos der Zugspitzbahn als 4 m breite, äußerst günstig angelegte Automobilstraße geht der Vollendung entgegen und wird ohne

Zweifel noch im Herbst dem Verkehr übergeben werden können. Ebenso ist die Unterstation im vollen Bau und dürfte heuer noch unter Dach kommen. Mit Rücksicht auf diesen Fortschritt der Arbeiten steht wohl außer Zweifel, daß die Zugspitzbahn wie geplant, für die Reisezeit 1925 in Betrieb gesetzt werden kann.

Der Winter wird dazu benutzt, um die Werkstättenarbeiten, die seilbahntechnischen Teile, Stützen und Seile fertigzustellen, so daß mit Beginn des Frühjahres sofort mit der Montierung begonnen werden kann.

Ungarn.

— **Frachtermäßigung für Zucker in Wagenladungen.** Für Zucker in Wagenladungen von Ungarn über Fiume nach den überseeischen Staaten gewähren die südslawischen Staatsbahnen von der Grenzstation Drnje bis Susak von ihren tarifmäßigen Frachtsätzen eine 30prozentige Ermäßigung, wenn ein und derselbe Versender in der Zeit vom 5. September bis 31. August 1925 mindestens 40 000 t verfrachtet. Sollte bis 31. August 1925 im Güterverkehr zwischen Ungarn und Fiume ein direkter Tarif ins Leben treten, in dessen Frachtsätzen diese 30prozentige Ermäßigung inbegriffen würde, so wird die Vergütigung nach der tatsächlich aufgelieferten Menge berechnet.

— **Das Musternehmen von Getreide- und Samensendungen,** die eine Wagenladung bilden, wird demnächst so geregelt werden, daß im Binnenverkehr auf der Bestimmungsstation — auf Grund einer schriftlichen Einwilligung des Versenders und einer Gewährschafts-Deklaration — der Empfänger, dagegen im internationalen Verkehr an der Zollstation der Versender oder sein Bevollmächtigter Muster zu nehmen berechtigt ist. Die Gewichtgrenze des Musters wurde auf 2 kg festgestellt. Das Musternehmen ist in beiden Fällen zweimal, ausnahmsweise dreimal gestattet.

Übrige europäische Länder.

— **Staatliche Unterstützung der Luftschiffahrt in Dänemark und Schweden.** In dem Bestreben, den Luftverkehr über Dänemark zu leiten, gewährt der dänische Staat erhebliche Unterstützungen. So bewilligte der Reichstag in diesem Jahre 170 000 Kronen zur Aufrechterhaltung der Fluglinien (Kopenhagen—Malmö, Kopenhagen—Hamburg und Berlin). Kürzlich wurden weitere 450 000 Kr. zum Ausbau eines großen Flughafens auf Amager bewilligt, der bereits bis zum nächsten Frühjahr fertiggestellt sein soll. Zehn Flugzeuge können gleichzeitig landen. Die bisherigen Kosten des Flughafens belaufen sich bereits auf 2,5 Mill. Kronen. Die Gesamtkosten werden auf 7 bis 8 Mill. Kronen veranschlagt.

Auch in Schweden verfolgt man die Entwicklung des Flugverkehrs mit großem Interesse. Man rechnet damit, daß Schweden das Durchgangsland für den Verkehr England—Rußland werden wird. Um ausländischen Fluggesellschaften zuvorzukommen, beabsichtigt die schwedische Gesellschaft a. b. Aerotransport mit staatlicher Hilfe die Einrichtung bzw. Fortsetzung folgender Linien: 1. Malmö—Kopenhagen (noch in Betrieb), 2. Malmö — Hamburg — Amsterdam (Betriebsanfang 1. April 1925), 3. Stockholm—Helsingfors (Betriebsanfang Mitte Januar 1925), 4. Malmö—Warnemünde (von 1927 an ab Stockholm), 5. Kristiania—Gotenburg—Malmö, 6. Stockholm—Ostseehäfen—Lulea und 7. Stockholm—Gotenburg—London (ab 1927). Man begehrt für den Anfang staatliche Unterstützung, da es unmöglich erscheint, von privater schwedischer Seite das erforderliche Kapital aufzutreiben. Es wird auf die staatliche Unterstützung anderer Länder hingewiesen (der englische Staat zahlt 2 sh f. d. Flugkm, Deutschland 2 Goldmark f. d. Flugkm., Frankreich noch erheblich höhere Kilometergelder, ferner auch eine Zuschlagsprämie für eventuellen Betriebsverlust und erhebliche Beihilfen bei der Anschaffung des Flugmaterials; Holland bezahlt 1,45 Gulden f. d. Flugkm. und außerdem zinsfreies Darlehen für die Anschaffung von Flugmaschinen). Als staatliche Unterstützung soll Schweden 1¾ Mill. Kronen zinsfreies Darlehen für die Anschaffung von Flugmaschinen geben, ferner 1,50 Kr. für jedes Flugkm auf den staatlich genehmigten regelmäßigen Fluglinien. Diese Kilometergelder sollen in den ersten Jahren 600 000 Kr. jährlich nicht übersteigen.

— **Die Gründung des polnischen Holzsyndikats,** die schon seit längerer Zeit erstrebt wird und wiederholt als bevorstehend gemeldet wurde, ist nunmehr tatsächlich vollzogen worden. Wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg." meldet, wählte man in der Gründungssitzung, in der auch die Satzungen beschlossen wurden, einen Arbeitsausschuß, der mit den einzelnen Mitgliedern des Syndikats, zu denen fast die gesamte Holzindustrie Polens gehört, Verträge abschließen soll. Wie die Krakauer „Nowa Reforma" erfährt, werden dem Syndikat jährlich etwa 300 000 cbm bearbeitetes Holz zur Verfügung stehen. Die Ausbeutung von Wäldern soll mit Hilfe von Krediten der polnischen Landeswirtschaftsbank sowie von ausländischen Geldern, die man als Vorauszahlungen beim Abschluß von Ausfuhrverträgen hereinzubekommen hofft, vorgenommen werden.

— **Über die russische Ernte 1924** veröffentlicht das Volkskommissariat für Landwirtschaft soeben wieder neue Angaben, die aber wohl auch noch nicht als endgültig angesehen werden können. Danach betrug die Anbaufläche im ganzen Gebiet des Bundes der sozialistischen Sowjetrepubliken (Transkaukasien, Turkestan und der Ferne Osten nicht mitgerechnet) 65 770 000 Desjatinen und der gesamte Getreideertrag 2548 Millionen Pud. (Das bedeutet gegenüber den vor etwa 5 Wochen gemachten amtlichen Angaben rund 100 Millionen und gegenüber den Schätzungen im vorigen Frühjahr etwa 650 Millionen Pud Getreide weniger, während die Angaben über die Anbaufläche nur um etwa 1 Million Desjatinen von den früheren Angaben abweichen.) Die Vorräte, die sich aus der vorjährigen Ernte noch in den Händen der staatlichen Organisationen und bei den Bauern befinden, werden mit 74 Millionen bzw. 139 192 000 Pud angegeben, so daß der gesamte Getreidebestand sich bilanzmäßig auf 2 762 002 000 Pud stellen würde. Auf der anderen Seite wird der Bedarf an Saatgut mit 567 687 000 Pud, der Bedarf der Landbevölkerung mit 1 647 930 000 Pud, der Verbrauch der Städte und sonstigen Versorgungsgebiete mit 335 305 000 Pud, also der Gesamtbedarf des Landes mit 2 615 922 000 Pud angenommen und auf diese Weise ein Getreideüberschuß in Höhe von 145 080 000 Pud herausgerechnet. Über die Frage, ob dieser bilanzmäßige Überschuß ganz oder zum Teil der Ausfuhr zur Verfügung gestellt werden oder als Reserve für das Jahr 1925 angesehen werden soll, läßt sich das Volkskommissariat für Landwirtschaft vorläufig nicht aus.

— **Rückfahrkarten in Frankreich.** Die französischen Eisenbahngesellschaften beabsichtigen, das Rückfahrkartenwesen neu zu regeln; sie werden in der Presse heftig angegriffen, indem behauptet wird, die neuen Tarifvorschriften seien ungünstiger für die Reisenden, während die Eisenbahngesellschaften die gegenteilige Ansicht vertreten und meinen, daß sie diejenigen sind, die bei der Neuregelung Opfer bringen.

Die Geltungsdauer der Rückfahrkarten soll mindestens zwei Tage betragen; sie nimmt mit der Länge der Reise zu. Sonntage werden nicht gezählt. Für eine Reise auf 350 km Entfernung gilt die Rückfahrkarte z. B. fünf Tage, wozu u. U. noch der in diesen Zeitraum fallende Sonntag hinzutritt. Zurzeit werden nicht für alle Verkehrsbeziehungen Rückfahrkarten aufgelegt. In Zukunft soll es Rückfahrkarten zwischen allen größeren Bahnhöfen geben, gleichviel im Gebiete welcher Eisenbahngesellschaft Ausgangs- und Zielbahnhof liegen. Infolgedessen hat sich eine Neuaufstellung und Durchrechnung der Tarifsätze nötig gemacht, die im allgemeinen den Reisenden Vorteile bringt und nur in vereinzelten Fällen eine Mehrbelastung für sie bedeutet. Die Berechtigung zur Fahrtunterbrechung unterwegs soll, und zwar unter günstigeren Bedingungen gestattet bleiben.

— **Zugleitung in Frankreich.** Von den amerikanischen Truppen, die während des Krieges französische Strecken betrieben, haben die Franzosen das Verfahren der Regelung des Zugdienstes gelernt, das in Amerika schon vor dem Kriege unter dem Stichwort „Train-dispatching" gang und gäbe war, nämlich die Leitung des Zugdienstes von einer Stelle aus. Der Zugleitungsdienst wird in Frankreich von einem Beamten besorgt, der etwa im Range der den Fahrdienst auf den Bahnhöfen wahrnehmenden Beamten steht; beaufsichtigt und geleitet wird er von einem etwas höher stehenden Beamten. Die Zugleitung ist dauernd besetzt. Die Größe ihres Dienstbereiches richtet sich nach der Dichte des Verkehrs. Der Zugleiter trägt die Angaben, die ihm von den Außendienststellen gemeldet werden, in ein Schaubild ein. Meist führt er auch ein Verzeichnis über die Anweisungen, die er erteilt hat. Bei den meisten französischen Eisenbahnen entlastete der Zugleiter im Anfang die Bahnhöfe nicht von ihrer Verantwortung für die richtige Durchführung des Betriebes; er war zunächst mehr ihr Berater, als daß er ihnen Anweisungen hätte erteilen müssen, die von den Bahnhöfen zu befolgen wären. Allmählich hat ihn aber seine Kenntnis von allen Vorgängen und Verhältnissen in seinem Bezirk in die Lage versetzt, seine Ratschläge so zu erteilen, daß sie Befehlen gleich kommen. In gewissen Fällen ist ihm das Recht übertragen, sogar in den Betrieb von Strecken einzugreifen, auf denen das Zugleitungsverfahren an sich nicht angewendet wird. So ordnet er z. B. auf der Orléans-Bahn Zugkreuzungen und -überholungen an, die, ohne im Fahrplan vorgesehen zu sein, sich durch Unregelmäßigkeiten im Betriebe nötig machen. Ähnlich ist seine Zuständigkeit bei der Ostbahn und der Mittelmeerbahn geregelt. Bei der Südbahn tritt der Zugleiter während der Nacht vollständig an die Stelle der Fahrdienstleiter der kleinen Bahnhöfe. Eine wichtige Rolle

spielt er auch bei Unfällen, indem er der erste ist, der von solchen Vorkommnissen benachrichtigt wird; er hat dann auch die zuständigen Stellen zu alarmieren und unter Umständen die nötigen Maßnahmen wegen zeitweiliger Einrichtung eingleisigen Betriebes zu treffen. Bei der Orléans-Bahn ist der Zugleiter allein berechtigt, den Verkehr von Bedarf- und Sonderzügen anzuordnen, wobei er sich aber vorher mit den Bahnhöfen in Verbindung zu setzen hat.

Die Einführung der Leitung des Zugverkehrs von einer Stelle aus hat den Erfolg gehabt, daß die Züge auf den Strecken, wo dieses Verfahren angewendet wird, schneller und regelmäßiger verkehren. Der Telegraph ist dadurch erheblich entlastet worden. Die Zahl der Bediensteten, die nachts die kleineren Bahnhöfe besetzt halten müssen, ist beträchtlich verringert worden. Gewisse Mängel der Diensteinteilungen sind dadurch ans Tageslicht gekommen und konnten infolgedessen beseitigt werden. Da durch die Beschleunigung des Zugverkehrs die Leistungsfähigkeit der Anlagen erhöht wurde, konnte zuweilen von Erweiterungsbauten abgesehen werden.

— Englands Ausfuhr im Januar bis September. Englands Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse hatte, wie die B. B. Ztg. mitteilt, in den ersten 9 Monaten dieses Jahres einen Wert von 589,32 Mill. Lstrl. gegen 566,12 Mill. im gleichen Zeitraum des Vorjahres und 534,72 Mill. vor zwei Jahren. Die Besserung wäre noch erheblicher gewesen, wenn nicht die Kohlenausfuhr nach Beendigung des Ruhrkampfes wieder stark zurückgegangen wäre. Sie belief sich auf 55,8 Mill. Lstrl. gegen 75,4 Mill. im Vorjahre, war aber immerhin noch etwas höher als vor zwei Jahren (51,4); auch die Koksausfuhr ging von 7,0 auf 4,8 Mill. Lstrl. (1922: 3,6 Mill. Lstrl.) zurück, so daß sich eine Gesamtminderung um 22 Mill. Lstrl. ergibt. Demnach hat sich die Gesamtausfuhr einheimischer Erzeugnisse, von der Brennstoffausfuhr abgesehen, um etwa 8 % gegen das Vorjahr gehoben. Sie verteilt sich auf die Hauptwarengruppen folgendermaßen (1000 £):

	Januar bis September		
	1922	1923	1924
Nahrungs- und Genußmittel	27 050	30 458	39 427
Rohstoffe einschl. wenigverarbeit.	73 217	98 588	80 149
Fertigwaren	425 508	428 762	460 492
Lebende Tiere (außer Schlachtvieh)	1 113	869	1 638
Paketpost	7 836	7 445	7 614
Gesamt	534 724	566 122	589 319

In der Rohstoffausfuhr bilden die Kohlen den weitaus bedeutendsten Posten (51 411 — 75 396 — 55 838); die Koksausfuhr (3630 — 7036 — 4833) ist in der Fertigwarenausfuhr verzeichnet.

Die Fertigwarenausfuhr beträgt rund 80 % der Gesamtausfuhr und besteht überwiegend in Webwaren sowie Eisenwaren und Maschinen.

Etwas mehr als die Hälfte der Fertigwarenausfuhr entfällt auf Erzeugnisse der Webwarenindustrie und nicht ganz ein Viertel auf Erzeugnisse der Metall- und Maschinenindustrie. Die Ausfuhr zeigt in diesem Jahre bei Webwaren eine nicht unwesentliche Besserung; bei den Erzeugnissen der Metall- und Maschinenindustrie gelangt die Besserung weniger zum Ausdruck, weil im vorigen Jahre infolge des Ruhrkampfes verhältnismäßig viel Roheisen und Eisenlegierungen ausgeführt worden sind. Die Ausfuhr von Eisenbahnmaterial zeigt nicht unerheblichen Verlust (6154—4865—4170).

In Deutschland finden die Erzeugnisse der englischen Metallindustrie wenig Absatz, ebenso die der Maschinenindustrie. In der englischen Maschinenausfuhr spielen bekanntlich die Textilmaschinen eine besondere Rolle. Ihre Ausfuhr ist stark zurückgegangen (15 684—12 539—8011), vor allem nach Japan und Indien, aber auch nach Frankreich. Der Verlust ist durch Ausfuhrsteigerung bei anderen Maschinensorten (landwirtschaftlichen Maschinen, Antriebsmaschinen u. a.) nur teilweise ausgeglichen, zumal auch elektrische Maschinen einen Rückgang aufweisen. Stärker beteiligt ist dagegen Deutschland als Absatzgebiet für englische Webwaren. In der Hauptsache gehen nach Deutschland nur Garn und ungebleichtes Baumwollgewebe. Man begreift, daß der englischen Webwarenindustrie der Wettbewerb der elsässischen unbequem ist und daß ihr viel daran liegt, den Absatz nach Deutschland zu erweitern. Andererseits darf man das Interesse der englischen Webwarenindustrie am deutschen Absatzmarkt nicht überschätzen, der Absatz beträgt nur einige Prozent des Gesamtabsatzes. Dies gilt überhaupt von der englischen Ausfuhr nach Deutschland; von der Gesamtausfuhr britischer Erzeugnisse im 1. Halbjahr (neuere Zahlen liegen noch nicht vor) in Höhe von 388,5 Mill. £ entfielen auf die Ausfuhr nach Deutschland nur 22,9 Mill. oder rund 6 %. Man muß aber bedenken, daß vor dem Kriege der Anteil höher war (im 1. Halbjahr 1914 18,9 Mill. von 174,8 Mill. Gesamtausfuhr oder gegen 11 %) und daß zusammen mit den Verlusten auf den übrigen festländischen Absatzmärkten sich doch immerhin ein beträchtlicher Gesamtverlust für die englische Ausfuhrindustrie ergibt. Im Vergleich zu 1913 hat die englische Ausfuhr, wenn man die Vorkriegspreise zugrunde legt, erst 81 % des Vorkriegsstandes wieder erreicht. Im Jahre 1923 belief sich der Prozentsatz auf 77, so daß der Fortschritt in diesem Jahre nur gering war.

Fremde Erdteile.

— Die chinesischen Eisenbahnen. Unter den politischen Wirren in China haben auch die Eisenbahnen schwer zu leiden. Im Süden ist der Betrieb auf dem chinesischen Teil der Strecke Kanton-Kanloon häufig eingestellt worden, und der Betrieb hat infolgedessen nur mit Verlust geführt werden können. Die Leitung will deshalb die Eisenbahn stillegen oder sie der Heeresverwaltung übergeben. Eine der wichtigsten Strecken im Norden, Peking-Mukden, ist durch die kriegerischen Unternehmungen in zwei Teile gespalten, von denen, kennzeichnend für die wirtschaftlichen Verhältnisse jener Gegenden, der chinesische Teil im Jahre 1923 ebensoviel eingebracht hat, wie die ganze Strecke im Jahre vorher. Auf den beiden anderen wichtigen Eisenbahnen, Tientsin-Pukau und Peking-Hankau, die den Norden mit der Mitte des Landes verbinden, sind ernstliche Betriebsstörungen nicht vorgekommen, aber aus Mangel an Mitteln hat die Unterhaltung arg vernachlässigt werden müssen, und namentlich der Betriebsmittelpark ist in so schlechtem Zustande und so knapp, daß darunter der Verkehr leidet. Auch die Strecke und ihre Ausrüstung ist in schlechtem Zustande; teilweise kann nicht schneller als 15 km in der Stunde gefahren werden. Nur zwei Eisenbahnen, darunter Shanghai-Nanking, die unter ausländischer Leitung stehen, bringen einen Reingewinn. Das Verkehrsministerium hat zwar seine Verpflichtungen gegenüber den ausländischen Gläubigern erfüllt; dies wurde ihm aber nur dadurch möglich, daß es bei einheimischen Banken kurzfristige Darlehen zu außerordentlich hohem Zinsfuß aufnahm. Wo die Eisenbahnen Überschüsse erzielen, werden diese sofort für Heereszwecke verwendet, und es bleibt den Eisenbahnen nichts, um ihre Betriebsmittel zu ergänzen oder ihre baulichen Anlagen in Stand zu setzen. Fast alle ausländischen Werke, die für China geliefert haben, haben hohe Forderungen, aber wenig Aussicht, sie in der nächsten Zeit hereinzubringen. Infolgedessen können auch keine neuen Lieferungsverträge abgeschlossen werden, obgleich eine ganze Menge Beschaffungen sehr dringlich wären. Die wenigen Anschaffungen, die gemacht worden sind, bezogen sich auf den dringlichsten Bedarf, z. B. an Oberbau- und sonstigen einzelnen Ersatzteilen; ehe aber an eine planmäßige Erneuerung und Instandsetzung der Anlagen und der Ausrüstung herangetreten werden kann, ist es nötig, daß die Eingriffe von militärischer Seite aufhören und daß den Eisenbahnen die Verfügung über ihre Einnahmen überlassen wird.

— Neuyork-Buenos Aires im Seeflugzeug. Ein Luftverkehr mit Seeflugzeugen zwischen Neuyork und Buenos Aires wird von einer in Neuyork in Bildung begriffenen Gesellschaft, an der die Aero Marine Plane-Motor Company beteiligt ist, geplant. Die Linie soll den großen Strömen folgen und über Cuba, Venezuela, Kolumbien und Brasilien führen. Die von der deutsch-kolumbischen Luftverkehrsgesellschaft am Magdalenenstrom betriebene Linie würde an die neue Linie Anschluß erhalten.

— Eisenbahnbau in Peru. In Peru werden umfangreiche Eisenbahnbauten geplant. Eigentümerin der bedeutendsten unter den bestehenden Eisenbahnen ist eine englische Gesellschaft, deren sechs Einzelnetze aber auf auseinanderliegende Landesteile zerstreut sind, ohne daß zwischen ihnen Schienenverbindung besteht. Ihre wichtigsten Strecken sind die Central-Eisenbahn und die Südbahn. Unter den Neubauplänen steht an erster Stelle eine Verbindung dieser Eisenbahnen; durch sie würde ein durchgehender Schienenstrang zwischen der Hauptstadt Lima einerseits und Cuzco, Avequipa und dem Süden des Landes anderseits geschaffen werden. Auch nördlich von Lima soll eine Eisenbahn gebaut werden, die bis Jaen an der Nordgrenze reichen soll. Auf diese Art wird Peru Eisenbahnverbindung durch die ganze Länge des Landes erhalten. Die meisten der bereits vorhandenen Eisenbahnen von Peru sind kurze Stichbahnen, die von einem Hafen in dessen Hinterland führen; jetzt ohne Verbindung, werden sie durch die neuen Eisenbahnen zu einem zusammenhängenden Netz zusammengeschlossen. Es handelt sich dabei nicht nur um sehr umfangreiche Planungen, die Eisenbahnen von vielen Hundert Kilometern Länge umfassen, sondern es werden beim Bau auch sehr erhebliche technische Schwierigkeiten zu überwinden sein, weil die landeinwärts gelegenen Strecken bis in das Gebiet der

Anden reichen. Die Durchführung der Planungen wird daher geraume Zeit in Anspruch nehmen. Sie bedeuten die Wiederaufnahme älterer Vorhaben zum Ausbau des Eisenbahnnetzes von Peru, die unter dem Stichwort „Dunsmuir Concession" zusammengefaßt waren; die damals erteilte Genehmigung scheint aber durch Zeitablauf erledigt zu sein. Bei Erteilung der neuen Genehmigung soll auf die zu überwindenden Schwierigkeiten mehr Rücksicht genommen werden, indem für den Verfall der Genehmigung eine längere Frist gegeben wird.

Berichtigung.

In der Nr. 43 der Vereinszeitung Seite 838 heißt es in einem Aufsatz „Reisegeschwindigkeiten einst und jetzt" von Ing. F. X. Saurau, Bundesbahnpräsident a. D.: „In Deutschland erreicht heute die größte Reisegeschwindigkeit von 88,4 Stundenkm. der Schnellzug von München nach Nürnberg (199 km)". Diese Mitteilung hat zu Mißverständnissen Veranlassung gegeben. Der Verfasser, von uns um Äußerung ersucht, schreibt hierzu: „Der in Rede stehende Artikel in Nr. 43 bezweckt, die größten Leistungen im Schnellfahren, Durchfahren langer Strecken usw., die bis heute erreicht wurden, zu kennzeichnen. Dies hat mit der letzten Fahrordnung nichts zu tun, da während der Kriegs- und Nachkriegszeit Rückschläge, sicherlich vorübergehender Natur, eingetreten sind. Das Wort „heute" im 11. Absatz soll so viel sagen, als „bis heute". Es ist zuzugeben, daß diese Absicht des Verfassers nicht deutlich zum Ausdruck gekommen ist. Jedenfalls entspricht die Angabe nicht den augenblicklich bestehenden Verhältnissen. Um jeden Zweifel zu vermeiden, mögen daher folgende Angaben dienlich sein, die den jetzigen Zustand darstellen: Von München nach Nürnberg fahren zurzeit drei Schnellzüge:

	D 39	D 105	D 49
München ab	7^{45}	5^{00}	9^{20}
Nürnberg an	11^{02}	8^{50}	12^{29}
	3°17′	3°50′	3°09′

Der schnellste von ihnen, D 49, hat danach zwischen München und Nürnberg (199 km) eine Reisegeschwindigkeit von 63 km in der Stunde.

Die Strecke Berlin-Hamburg (287 km) durchfährt D 12, Berlin ab 7^{12} Hamburg an 11^{32} in 4 Stunden 20 Minuten, demnach mit einer Reisegeschwindigkeit von 66 km in der Stunde.

Ferner:

D 2 Königsberg ab 9^{18}-Berlin Schles. Bf. an 6^{53} (590 km), Reisegeschw. 61 km.

D 44 Berlin Anh. ab 2^{03}-Frankfurt (Main) an 11^{09} (539 km), Reisegeschw. 59 km.

D 14 Berlin Friedr. ab 11^{43}-Köln an 9^{49} (556 km), Reisegeschw. 55 km

Amtliche Bekanntmachungen.

Lieferfristzuschläge auf den österreichischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 sind an Stelle der seit 2. Juni 1924 infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse eingeführten Zuschläge nachstehende vorübergehende Lieferfristzuschläge für alle im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen aufgegebenen oder auszuliefernden oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen festgesetzt worden und zwar:

1. für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere) 1 Tag für je angefangene 250 km;
2. für Frachtgut (ausgenommen lebende Tiere):
   a) in Wagenladungen 2 Tage für je angefangene 250 km,
   b) für Frachtstückgut 3 Tage für die ersten 250 km und 2 Tage für je angefangene weitere 250 km.

(Genehmigung des Österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 29. Oktober d. J. Zl. 32 585 — 44.)

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Strecke Uelzen-Dannenberg gelegene Bahnhof Weste hat die Bezeichnung „Weste (Kr. Uelzen)" erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 211 vom 17. November 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Güteprobensammlung.

Nr. I 214 vom 22. November 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. den Bezugspreis für das 13. und 14. Heft des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Nr. III 175 vom 18. November 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vereinswagenausschuß; Ergebnis der schriftlichen Abstimmung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

1. Umwandlung von Ladestellen usw.

Am 1. Februar 1925 wird die Tarifstation Elbing Roßwiesen in eine Ladestelle umgewandelt und der Tarifstation Elbing angeschlossen werden. Gleichzeitig wird die jetzt zur Tarifstation Elbing Roßwiesen gehörige Ladestelle Elbing Neustädter Fähre der Tarifstation Elbing zugeteilt werden.

Die Überfuhrgebühr zwischen der Tarifstation Elbing und den beiden Ladestellen Elbing Roßwiesen und Elbing Neustädter Fähre wird gleichmäßig festgesetzt auf 4 ℳ für alle Güter (ausgenommen Steinkohlen usw.) für den Wagen und auf 3,75 ℳ für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art für den Wagen. (1348)

Königsberg (Pr.), 14. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Dezember d. J. wird die 8,6 km lange vollspurige Neubaustrecke (Nebeneisenbahn) Köln-Bickendorf-Köln-Niehl Hafen als Verlängerung der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn bis Köln-Merheim für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der Reststrecke bis Köln-Niehl Hafen wird später bekannt gegeben.

Von dem gleichen Tage werden die neuen Bahnhöfe Köln-Butzweiler und Köln-Merheim in die direkten deutschen Reichsbahntarife aufgenommen.

Die Beförderung von Expreßgut, Sprengstoffen und lebenden Tieren ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1330)

Köln, den 12. November 1924.
Direktion
der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn.

3. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Station Emmelsbüll für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Dezember 1924 wird der an der Strecke Niebüll-Klanxbüll liegende Haltepunkt Emmelsbüll, der bisher nur dem Personenverkehr diente, in einen Bahnhof IV. Kl. umgewandelt. Von diesem Tage an wird der Bahnhof außer für die Abfertigung von Personen-, Gepäck-, Expreßgut und Leichen auch für die Abfertigung von Stückgut und Wagenladungen sowie lebenden Tieren eröffnet. Von der Abfertigung von und nach Emmelsbüll sind Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ausgeschlossen. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro. (1325)

Altona, den 17. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Dezember 1924 wird in km-Station 8,75 der Nebenbahn von Angerburg nach Darkehmen zwischen den Bahnhöfen Prinowen und Olschöwen (Angerapp) der neuerrichtete Haltepunkt Klimken für den Personenverkehr mit den Zügen 581, 582, 583 und 584 eröffnet werden.

Gepäck wird nur unabgefertigt am Packwagen angenommen und auf der nächsten geeigneten Station nachträglich abgefertigt. Der Haltepunkt bleibt unbesetzt. Die Fahrkarten verkauft das Zugpersonal im Zuge.

Die Entfernungen betragen zwischen Prinowen und Klimken 4,53 km und zwischen Klimken und Olschöwen (Angerapp) 4,69 km. (1344)

Königsberg (Pr.), 21. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Ueberfuhrgebühren.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 werden die bei „Breslau Viehhof" angegebenen Überfuhrgebühren erhöht. Näheres enthält die am 27. November 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. November 1924. (1339)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

5. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Bahnhof München Laim war vom 14. bis 15. November 1924 wegen Entgleisung gesperrt.
München, 18. November 1924. (1328)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Am 19. November 1924 wurde auf der Strecke Hieflau-Gstatterboden der Gesamtverkehr wegen Felssturz eingestellt und am 20. November 1924 wieder aufgenommen. (1347)
Villach, den 20. November 1924.
Bundesbahndirektion Villach.

6. Güterverkehr.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 — Frachterhöhungen ebenfalls gültig vom 1. Januar 1925 — werden folgende Nachträge herausgegeben:
I zu den Teilheften B I Nachtrag 25,
II zu den Teilheften B II Nachtrag 25.
Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:
1. Aufnahme der Stationen der Nebenbahn Eberswalde - Schöpfurth (vgl. TVA., Nr. 935/1924).
2. Ergänzungen infolge Eröffnung der Nebenbahn (Goldap)-Buttkuhnen-Dubeningken.
3. Entfernungsänderungen infolge Aufgabe des Zuschlags für die Lauenburger Elbbrücke.
4. Neue Stationen.
5. Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 21. November 1924. (1350)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände, Teil I der direkten Gütertarife.
Mit Wirkung vom 1. Dezember 1924 werden im Verkehr mit der Schweiz Frankaturen und Frachtüberweisungen in beiden Richtungen wieder unbeschränkt zugelassen.
Vom gleichen Zeitpunkte an werden in der Richtung nach Deutschland mit Nachnahmen und Barvorschüssen belastete Sendungen, jedoch nur in Höhe bis zu 200 Schweizerfranken, zugelassen.
Die vorübergehend eingeführten Änderungen der Zusatzbestimmungen zu Artikel 12 des Verbandgütertarif Teil I Abt. A, betr. Frankaturzwang im Verkehr mit der Schweiz, treten auf 1. Dezember 1924 außer Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1342)
Karlsruhe, den 19. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 24. November 1924. Aufnahme von Stationen in die A. T. 31, 33a, 35, 49, 52, 60 und 61. Berichtigungen in den A. T. 32, 35, 42, 52 und 60. Ergänzungen im Warenverzeichnis des A. T. 35. (1334)
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 18. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Ab 24. November 1924 werden die für die Station Stockholm vorgesehenen örtlichen Bestimmungen und Schnittfrachtsätze geändert. (1321)
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 18. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.
Am 1. Dezember 1924 tritt ein Ausnahmetarif für Tonwaren in Kraft. Außerdem werden mehrere deutsche Stationen in die Tarife einbezogen. In den Ausnahmetarifen für Düngemittel (Tfv. 167: Ausnahmetarif 3, Tfv. 168: Ausnahmetarif 6) wird der Vermerk über die Geltungsdauer geändert. (1333)
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 21. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband, Verbandsgütertarif Teil I.
In der Gütereinteilung ist folgende Druckfehlerberichtigung vorzunehmen: Bei der Tarifstelle Glas (Seite 92 des Tarifs) 2. Flachglas nicht unter 0,5 mm stark, nicht weiter bearbeitet, ausgenommen optisches Glas, ist für die deutsche Strecke der Buchstabe B in C abzuändern. (1336)
Köln, den 17. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter Verkehr Niederlande-Schweiz.
Mit sofortiger Gültigkeit wird der Übergang Richterich Grenze für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks mit den gleichen Sätzen für Abteilung V wie für Herzogenrath Grenze in den obenbezeichneten Durchfuhrausnahmetarif aufgenommen. (1341)
Köln, den 20. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. — Durchfuhrausnahmetarif D 97 für den Verkehr Östereich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.
Mit Gültigkeit vom 20. November 1924 ist das Warenverzeichnis durch Aufnahme nachstehender Güterarten zu erweitern:
Abteilung I (Güter der Deutschen Tarifklasse A):
Eier (Geflügeleier);
Abteilung II (Güter der Deutschen Tarifklasse B):
Geflügel (geschlachtetes).
München, 17. November 1924. (1323)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Der am 1. Juni 1924 geschlossene Haltepunkt Altenburschla an der Bahnstrecke von Eschwege nach Treffurt wird vom 1. Dezember 1924 ab für den Personenverkehr wieder eröffnet.
Cassel, den 24. November 1924. (1352)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 treten folgende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:
1. Die normalspurige Nebenbahn Orschweiler - Ettenheimmünster der deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft wird in den Reichsbahn-Tiertarif mit dem Binnen- und Wechselverkehr einbezogen.
2. Die Ilmebahn führt für den Verkehr ihrer Stationen Dassel und Markoldendorf Zuschlagsfrachten in Abschnitt F. Ia, Seite 76 des Tarifs, in Höhe von 10 Goldmark ein.
3. Von Erhebung der Zuschlagsfrachten im Verkehr mit der Westfälischen Landes-Eisenbahn wird der Verkehr mit den Stationen Delbrück (Westf.), Lippstadt Nord, Nienborg=Heek, Stadtbahn, Soest=Thamäter, Südlahn, Weseke und Wolbeck ausgeschlossen.
4. Die Bestimmungen für die Zell-Todtnauer Eisenbahn (Abschnitt H. g, Seite 99 des Tarifs, betreffend die direkte Abfertigung von Tiersendungen) erhalten eine neue Fassung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 21. November 1924. (1351)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Gütertarif, Teil II, Heft B.
Am 1. Dezember 1924 tritt der Nachtrag III in Kraft. Er enthält u. a. eine Neuausgabe der Entfernungstafel I, in der die durch Wegfall der bayerischen Lokalbahnzuschläge eingetretenen Entfernungsänderungen berücksichtigt sind, ferner für die Entfernungstafel II neben den bereits im Verfügungswege aufgenommenen Stationen die neuen Stationen Molzen, Oitzen, Pudripp, Stoitze, Weste (Kr. Uelzen) und Zernien der Reichsbahndirektion Hannover sowie eine Anzahl Entfernungsberichtigungen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).
Erfurt, den 21. November 1924. (1343)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I B.
Weißkohlköpfe in Wagenladungen tarifieren bei Ausfuhr aus Dänemark in der Zeit vom 15. November 1924 bis 31. Mai 1925 auf der dänischen Strecke nach Klasse 6.
Bei der Tarifstelle 94 A der Gütereinteilung für Frachtgut treten am 1. Dezember 1924 Änderungen in Kraft. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 21. November 1924. (1332)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Kohlenausnahmetarif 6.
Am 16. November 1924 ist der Kohlenausnahmetarif in neuer Ausgabe erschienen. Frachten und Tarifbestimmungen sind im allgemeinen unverändert geblieben. Die durch Nachträge bekanntgegebenen Bestimmungen über den Verkehr mit der Regie sind fortgefallen.
Essen, den 22. November 1924. (1349)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1924 werden die Stationen der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster - Eisenbahn als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw. aufgenommen. Zum gleichen Zeitpunkt tritt die genannte Bahn dem Ausnahmetarif 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte bei. Ferner wird vom 1. Dezember 1924 ab der Ausnahmetarif 11 für Düngemittel auf den Verkehr mit den Stationen der Schaftlach-Gmund-Tegernseer Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1331)

Berlin, den 20. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1924 werden in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. auch verzinnte, alte Blechgeschirre, Blechwaren und Gebrauchsgegenstände, wie Milchkannen usw., die an Entzinnungsanstalten versandt werden, einbezogen. Die Fracht wird bei diesen Gütern für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen berechnet.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1337)

Berlin, den 20. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Auf Anordnung der Zollbehörde braucht die zollamtliche Abfertigung der mit der Eisenbahn in Berlin eintreffenden Tabaksendungen nicht mehr ausschließlich in der Gütertarifstation Berlin Hamb. und Lehrt. Bahnhof (Anschlußgleis Westhafen) vorgenommen zu werden, sie kann vielmehr auch in der Gütertarifstation Berlin Spreeufer, Ladestelle Packhof, stattfinden. Die hieraus sich ergebenden Änderungen des oben genannten Tarifheftes sind in der am 24. November 1924 erscheinenden Nummer des Tarifanzeigers enthalten.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1338)

Berlin, den 20. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1924 wird die Station Friemersheim als Versandstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1329)

Berlin, den 21. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1924 erscheint der Nachtrag 4 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Unterabschnitte Zn 3, 10, 12, 18, 40 und 88 a des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1320)

Berlin, den 17. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger, Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif (Tfv. 503).

Am 1. Dezember 1924 wird der Tariffrachtzeiger neu herausgegeben. In dem neuen Zeiger ist die am 18. September 1924 durchgeführte Frachtermäßigung von 10 v. H. eingearbeitet worden, wobei zum Teil nicht unbedeutende Ermäßigungen, in Einzelfällen aber auch geringe Erhöhungen eintreten. Der Tierfrachtzeiger vom 1. Juni 1924 und die Umrechnungstafel Nr. 1 vom 18. September 1924 treten mit Ablauf des 30. November 1924 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1345)

Berlin, den 20. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. November treten die Bahnen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft den Ausnahmetarifen 1 und 1 b für Holz bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1340)

Berlin, den 21. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 treten die Eisenbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel und die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn dem Ausnahmetarif 25 für Milch bei. Ausgleichzuschläge siehe Heft C I b.)

Berlin, den 22. November 1924. (1346)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 wird für Eilgutsendungen von Basel Bad. Bf. nach München Hbf. mit Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe über Karlsruhe-Stuttgart eine Tarifentfernung von 718 km eingeführt. (1326)

München, 18. November 1924.

Tarifamt d. D. R.-G., G. B.

Deutsch - italienischer Güterverkehr über Brennero, S. Candido und Tarvisio. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 1. September 1924.

Infolge der Übernahme der im Regiebetrieb befindlichen Stationen durch die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft sind mit Ablauf des 14. November 1924 alle für den Verkehr mit diesen Stationen bekanntgegebenen Bestimmungen außer Kraft getreten. Es sind demnach in der Kundmachung zu streichen:

auf Seite 3 und 4: die Ziffer 4 zu Art. 6,
auf Seite 4: die besondere Zusatzbestimmung zu Art. 9,
auf Seite 4 und 5: die Ziffern 4—6 zu Art. 10,
auf Seite 5: die Ziffer 2 zu Art. 12 und die Ziffer 2 zu Art. 15,
auf Seite 6: in der Bes. Zus.-Best. zu Art. 30 die Worte: „oder die Übergabe an den Regiebetrieb (bei Sendungen nach Stationen des Regiebetriebes“),
auf Seite 9—15: Abschnitt V (Stationsverzeichnis).

München, 17. November 1924. (1322)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt d. Gr. B.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Steinheim (Donau) wieder in den Tarif einbezogen worden. (1327)

München, 18. November 1924.

Tarifamt d. D. R.-G., G. B.

Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 wird der Nachtrag I ausgegeben. Die Abgabe des Nachtrages erfolgt durch das Regie- und Materialbüro der Reichsbahndirektion München zum Preise von 15 Goldpfennig.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1335)

München, den 19. November 1924.

Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Es sind zu streichen:

a) im Tarif A Seite 18 Ziffer 12 des Abschnitts B in der 3. Zeile die Worte „mindestens jedoch 3 Goldfranken“,
b) im Tarif A Seite 200 bei der Tarifstation Emma Kopalnia die Beschränkung „+ E)“.

Es sind abzuändern:

c) im Tarif B Seite 4 in Ziffer 4 b) des Teiles I Abteilung B der Betrag von „2,50“ Goldfranken in „6,20“ Goldfranken.

Es gelten die Änderungen zu a) und c) vom 16. November 1924, zu b) vom 1. November 1924 ab. (1319)

Oppeln, den 17. November 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Teil I, Abteilung B. Änderung einer Nebengebühr.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1924 werden die Ansätze der Überwinterungsgebühr geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen. (1324)

Regensburg, den 10. November 1924.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. | Berlin, den 4. Dezember 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnkatastrophen.

Von Regierungsbaurat Dr. **Karl Günther**, Privatdozent an der Technischen Hochschule, Darmstadt.

Zur Gewinnung eines einigermaßen zutreffenden Bildes über die Unfallgefahren der Verkehrsmittel muß man einen möglichst langen Zeitraum der Beobachtung zugrundelegen. Trotzdem wird man auch die Katastrophen und einzelne, Aufsehen erregende Unfälle festhalten, um so mehr, da sich eine noch so große Zahl vereinzelt auftretender Unfälle dem Volksempfinden viel weniger einprägt, als eine einzige Katastrophe. Hinzu kommt, daß in den Tageszeitungen bei einem großen Eisenbahnunglück immer wieder die Erinnerung an frühere Eisenbahnkatastrophen geweckt wird. Meist werden jedoch hierbei die verschiedensten Ereignisse ziemlich wahllos herausgegriffen.

Beispielsweise gab das letzte große Unglück bei Bellinzona (23. 4. 1924, 15 Tote) den Anlaß zur Erinnerung an Belleville (8. 5. 1842, 50 Tote), Kanada (17. 3. 1857, 60 Tote), Taybrücke in Schottland (27./28. 12. 1879, 75 Tote), Irland (12. 6. 1859, 80 Tote), Spanien (28. 6. 1903, 100 Tote), Hugstetten (3. 9. 1882, 68 Tote), Faulenberg (1. 6. 1886, 18 Tote), Mönchenstein (14. 6. 1891, 73 Tote), Müllheim (17. 7. 1911, 13 Tote) und Kreiensen (31. 7. 1923, 46 Tote). Glücklich sind diese Beispiele nicht gewählt, denn nur bei Kreiensen ist ebenso wie bei Bellinzona die wichtige Tatsache der Nichtbeachtung eines Haltesignals gegeben.

Merkwürdig ist, daß verschiedene Katastrophen immer wieder und wieder mit falschem Tag, Monat, Jahr oder Zahl der Opfer aufgeführt werden. So ist das erschütternde Ereignis des Einsturzes der Taybrücke in fast allen Konversationslexikons auf den 20. September oder Dezember des Jahres 1880 mit 200 Toten verlegt. Richtig sind jedoch hier die vorstehenden Angaben.

Ebenso merkwürdig ist, daß bei diesen gedrängten Übersichten die größten Katastrophen fehlen.

Das schrecklichste Unglück, dessen die an Heimsuchungen überreiche Geschichte des englischen Eisenbahnwesens gedenken muß, ereignete sich am 22. Mai, dem Pfingstsamstage des Jahres 1915 bei Quintinshill an der schottischen Grenze, in der Nähe des als Stätte romantischer Eheschließungen weltberühmten Dorfes Gretna Green. Auf einen haltenden Personenzug rannte ein Militärzug der gleichen Richtung auf. Eine halbe Minute später raste ein mit zwei Lokomotiven bespannter Expreßzug auf dem anderen Streckengleis in die Verwüstung hinein. Die Zertrümmerung war so gewaltig, daß Lokomotiven, Wagen, Achsen, Räder und Holzteile ein unlösbares Gewirr bildeten. Die Unglücksstätte war im Augenblick in ein Flammenmeer getaucht, aus dem die überlebenden Menschen hilfeheischend riefen und schrien. Die Ursache war die unbegreifliche Vergeßlichkeit eines Weichenstellers in Verbindung mit unglaublicher Gleichgültigkeit. Der Weichensteller, 32 Jahre alt, 10 Jahre im Eisenbahndienst, davon 5½ Jahre in Quintinshill an derselben Stelle beschäftigt, in keiner Weise überarbeitet, vergißt in der ersten Viertelstunde seiner Tagespflicht das Dasein desjenigen Personenzuges, den er täglich selbst benützte, um seinen Dienst eine halbe Stunde zu spät anzutreten. Der Zug blieb an derselben Stelle stehen, die Lokomotive keine 30 Meter von ihm entfernt. Und dennoch warf der Wärter nicht einen einzigen Blick zum Fenster hinaus, als er freie Fahrt für den Militärzug gab. Ferner entpuppte sich bei der Gerichtsverhandlung die Weichenwärterbude als ein beliebter Unterhaltungsraum. Und zwar war diese

zerstreuende Geselligkeit nicht Ausnahme, sondern ein alltägliches Vorkommnis in dieser für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes so wichtigen Dienststelle. Sie trägt mit die Schuld an der unverantwortlichen Gedankenlosigkeit, die 224 Menschen das Leben und mehr als 240 Menschen die gesunden Glieder kostete. Bei der außergewöhnlichen Größe des Unglückes und der ungeheuer großen Zahl der Opfer wurde wegen des Kriegszustandes zunächst an einen deutschen Anschlag gedacht, bis die gerichtliche Untersuchung die Schuld eines einzigen Eisenbahnbeamten ergab.

Noch entsetzlichere Folgen hatte die Entgleisung eines französischen Fronturlauberzuges am Westausgang des Mont-Cenis-Tunnels in der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember 1917. Der Zug verunglückte im Tunnel und die Trümmer fingen Feuer. Die Zahl der Toten betrug 800 bis 900. Die Folgen waren schwerer, als man ursprünglich annahm. Der regelmäßige Verkehr konnte erst am 16. Dezember wieder aufgenommen werden. Während der Aufräumungsarbeiten wurde der Zugverkehr Frankreich—Italien über Ventimiglia entlang der Riviera geleitet.

Vom folgenden Jahr (Mitte Oktober 1918) ist das große Unglück von Ciurea in Rumänien, der Zusammenstoß, bei dem

Eisenbahnkatastrophe bei Ciurea in Rumänien (Mitte Oktober 1918). Aufnahme von Herrn Abteilungsdirektor Bode (Halle).

fast 1000 Personen umgekommen sein sollen, zu berichten. Diese unwahre, ganz übertrieben hohe Zahl der Opfer fand auch in Fachzeitschriften Eingang. Dieses Unglück, bei dem das Bild, ähnlich wie bei dem bekannteren Zusammenstoß bei Ludhiana in Indien (25. Dezember 1907, 21 Tote) mit den zwei senkrecht stehenden Lokomotiven, ohne weiteres einen Begriff von der furchtbaren Zertrümmerung gibt, zählt außerdem zu den Entgleisungen. Ein Bahndurchlaß war unterspült worden. Von dem mit zwei Lokomotiven bespannten Zuge kam nur die erste unbehelligt darüber hinweg, während die zweite mit dem ganzen Gewicht in den Bahnkörper versank. Bei voller Zugsgeschwindigkeit wurden daher der Tender und die nachfolgenden D-Zug-Wagen auf die festsitzenden Maschinenkolosse in schrecklicher Weise getürmt. Die Insassen der ersten zwei vollbesetzten Wagen fanden ausnahmslos den Tod.

Nicht minder schrecklich war das Unglück auf dem Südbahnhof in Triest vom 15. Februar 1919. Auf dem Bahnhof von Nabresina, der jedem Reisenden wegen seiner schönen Lage und dem herrlichen Blick auf die Adria bekannt ist, stieß ein Zug auf eine Anzahl leerer Wagen, die gegen sieben von italienischen Soldaten besetzte Wagen geschleudert wurden. Infolge des Stoßes kamen die sieben Wagen ins Rollen und bewegten sich mit stets steigender Geschwindigkeit gegen Triest hinab. Mit rasender Schnelligkeit kamen sie auf dem Triester Bahnhof der Südbahngesellschaft an und stießen hier mit einem leeren Zug zusammen. Sämtliche sieben Wagen wurden vollständig zertrümmert. Von 450 Soldaten, die sich in den Wagen befanden, wurden kaum die Hälfte gerettet.

Bei den Eisenbahnkatastrophen büßt aber nicht immer eine große Zahl Reisender und Eisenbahnbediensteter ihr Leben ein, vielmehr gibt es auch solche, bei denen wunderbarerweise fast alle Insassen der verunglückten Wagen unverletzt bleiben. Diese Vorkommnisse gehören wegen der eigentümlichen Begleitumstände zu den merkwürdigsten Ereignissen im Eisenbahnbetrieb, so das Unglück im Sowerby-Bridge-Tunnel in der Nacht des 22. Oktobers 1903 auf der Lancashire & Yorkshire Eisenbahn. Der Leeds-Manchester Expreßzug trifft in voller Fahrt mit 90 Kilometer Geschwindigkeit vor dem Sowerby-Tunnel auf eine haltende Lokomotive, erfaßt sie und jagt sie wie einen Spielball vor sich her 600 m in den Tunnel hinein. Hier entgleisten einige Wagen des Zuges und wurden gegen das andere Gleis geworfen. Als Verhängnis saust in diesem Augenblicke aus der entgegengesetzten Richtung der Manchester-Leeds Expreß heran und fährt in das auf dem Gleis befindliche Hindernis mit voller Kraft hinein. Der furchtbare Zusammenstoß brachte die Erde wie bei einem Erdbeben zum Erzittern und war in fast zwei Kilometer entfernten Häusern zu vernehmen. Alle drei Lokomotiven wurden natürlich schwer beschädigt und bildeten mit den zertrümmerten Personenwagen ein fürchterliches Chaos in dem mit Dampf, Rauch und Stickgasen gefüllten Tunnel, aus dem die Angstrufe der Reisenden ertönten. Das Trümmerfeld in diesem „Friedhoftunnel", weil über ihm ein Gottesacker liegt, war so entsetzlich, daß Ärzte und Hilfsmannschaften auf den Händen und Knien zu den Verunglückten kriechen mußten. Das Unglaublichste ist nun, daß von den fünfzig Reisenden beider Züge nur einer auf der Stelle getötet wurde, und nur fünfzehn leichtere Verletzungen erlitten. Führer und Heizer der Leermaschine hatten noch rechtzeitig abspringen können, fanden aber nicht mehr die Zeit, die Lokomotive in Gang zu setzen. Beachtenswert ist, daß die Befürchtungen der ersten Berichte der englischen Blätter stark übertrieben waren, da der Schrecken im ersten Augenblick keinen zuverlässigen Überblick gestattete. Die bekannte Tatsache, daß Berichte, die unter dem Eindrucke der ersten Aufregung abgefaßt werden, stets mit Vorsicht zu betrachten sind.

Das Unglück im Sowerby-Bridge-Tunnel ist das klassische Beispiel dafür, daß die Zahl der Opfer eines Unfalles von Zufälligkeiten abhängt und daß für eine gerechte Beurteilung der Sicherheit der Betriebsführung am wertvollsten die Beziehung der Zahl der Unfälle auf die Zugkilometer und nicht die Beziehung der Zahl der Opfer auf die Gesamtzahl der Reisenden ist. Die oft als Übersicht über die Eisenbahnunfälle gegebene Zusammenstellung jener Unfälle, bei denen eine größere Anzahl von Personen getötet und verletzt wurde, ist daher auch nur zur Gewinnung eines schnellen Überblickes nicht allzu wertvoll. Die Zahl der Opfer eines Unfalles ist eben willkürlich und von so vielen Zufälligkeiten abhängig, daß sie kein richtiges Unterscheidungsmerkmal bieten kann, da das eine Mal ein zersplitterter und zertrümmerter Personenwagen glücklicherweise vollkommen leer, das andere Mal unglücklicherweise dicht besetzt ist.

Aber auch andere äußere Einflüsse können die Zahl der Opfer einer Katastrophe in glücklicher Weise gewaltig verringern, wie das Unglück der holländischen Eisenbahnen bei Breukelen (15. November 1920) zeigt. Bei diesem Zusammenstoß eines Schnellzuges mit einem Personenzuge wurden die drei vordersten Wagen des letzteren zertrümmert. Trotzdem war nur ein Todesopfer zu beklagen, weil diese Wagen nur schwach besetzt waren. Sie standen nämlich im Amsterdamer Bahnhof während eines Wolkenbruches außerhalb der Bahnsteigüberdachung und wurden deshalb von den Reisenden nicht zum Einsteigen benützt. Dieser Umstand bedeutete für viele Menschen die Errettung vom sicheren Tode.

Aber auch sonst haben Katastrophen ihre Geschichte. So besaß der Bischof von Gloucester, als einer der Verunglückten

des am 20. Februar 1860 erfolgten Eisenbahnunfalles, lebenslängliche Freifahrt auf der Great Eastern Eisenbahn zwischen London und Cambridge. Sein Fahrausweis hatte die Form eines silbernen Abzeichens, während solche in England meist in Gold an der Uhrkette oder anderswo sichtbar getragen werden.

Leider treten die Eisenbahnkatastrophen, wie im Leben die Krankheiten, epidemisch auf und beanspruchen wenigstens für sich die Gültigkeit des vielumstrittenen Gesetzes der Serie. Als Beispiel für Schlag auf Schlag folgende Katastrophen wird öfters das Jahr 1891 gewählt.

widerlegbarer Tatsachen, die stete Fundgrube wertvoller Erfahrungen bleibt.

Eine Vorbildung der Ingenieure für diesen Zweck schon auf der Hochschule muß daher nicht nur als erwünscht, sondern als notwendig bezeichnet werden. Diese Notwendigkeit ist auch der Grund, warum der Verfasser gerade dieses allumfassende Gebiet in seiner Vorlesung behandelt.

Aus der Untersuchung müssen dann aber auch unter allen Umständen die nötigen Forderungen gezogen werden, damit weiterhin ähnliche Unfälle vermieden werden, oder wenigstens
kt bleiben.
nbahnkatastrophen, ohne auch ihre
e Bestrafung der Schuldigen, wenn
wäre unvollständig. Ganz gleich-
Frage eingenommen wird, ob im
oder zu niedrig dünkt, die Tat-
hen, womöglich eigener Familien-
aben, hat sich noch immer als die
hat das schuldige Gewissen durch
stmord, durch langsames körper-
en dieser Unglücklichen furchtbare

isten obliegt nur noch anzufügen,
bei der furchtbaren Katastrophe
zember 1874, dem damals größten
Eisenbahnen, bei dem nahezu
nen, die ausgesprochenen Strafen
4 Monate Gefängnis allgemein in
ring empfunden wurden. Dieses
n seltenen Vorzug, auch in Fach-
nt zu sein, obwohl es, lediglich
n herbeigeführt, besonders lehr-

tung nimmt der Zugzusammenstoß
uptbahnhof und Mainz Südbahnhof
em eine größere Anzahl Personen
rde. Die Ursache dieses Unfalles
g eines Folgezuges in den vom
besetzten Streckenabschnitt. Bei
ung dieser klaren Unfallsursache
ht zuletzt politische Gründe mit-
gegangen, von einem schlechten
r-Bremse zu sprechen, obwohl der
lerartige Bremse aufwies.
Eisenbahnkatastrophen mannig-
nd so mancher Unfall wird der
e die erste Eisenbahnkatastrophe
), in der ganzen Welt Schrecken
glichkeiten hatte die Menschheit
e Verkehrsmittel nicht gedacht.

0 Lire für den Doppelzentner im
gestiegen ist. Die Folge dieser
ne Steigerung der Preise des
ses, was seinerseits wieder eine
ignisse zur Folge hatte. Dazu
rung der Welt sich jährlich um
rend es dem Boden nicht gelingt,
chritt zu halten.

geht zurzeit trotz Zunahme der
lie Katangaminen im belgischen
erbergwerke sind, die ihre Er-
ner voraussichtlichen Jahres-
ein Jahresbedarf von etwa
Welterzeugung entfallen zurzeit
n von Amerika, 16 % auf Chile
f Belgisch Kongo, Europa (Rio
Mexiko, Canada, Australien und
hmen, daß der Kongo bald Süd-
ch Rhodesien in einigen Jahren
tehen wird.

Eine organisatorische Frage*).

Von Dr.-Ing. **Ernst Frölich**, Regierungsbaurat in Essen.

Die eisenbahntechnische Tagung und Ausstellung hat die besondere Bedeutung, daß sie eine große Menge von teilweise peinlich durchgearbeitetem Einzelwerk, als Vortrag oder Werkstück, das man im einzelnen auch ohne Ausstellung hätte kennen lernen können, so wirksam zusammengestellt hat, daß der Besucher über die Einzeleindrücke hinaus zu einem Gesamteindruck kommen mußte und daher die Einzelheiten von einer höheren Warte aus betrachten konnte. Er konnte sich sein Urteil über den Entwickelungsgrad und die Entwickelungsaussichten der einzelnen technischen Gebiete und ihre Bedeutung für das Gesamtgebiet bilden, ein objektives, keinerlei Zwang unterworfenes Urteil.

Es ist die besondere Note dieser Ausstellung gewesen, daß sie zum erstenmal neben die bekannten Gebiete Lokomotivbau, Wagenbau, Oberbau, Sicherungswesen und Brückenbau ein bisher wenig beachtetes Gebiet als besonderes Fachgebiet gestellt hat, die Rangiertechnik, und damit dieses Gebiet in seinem neuen Umfang dem fachmännischen Interesse endgültig erschlossen hat, wenn man die von hervorragender Seite geäußerten Urteile verallgemeinern darf, die dahin gingen, daß das bisher auf diesem Gebiet Erreichte seine Entwickelungsmöglichkeit und seine große Bedeutung für das Gesamtgebiet erkennen lasse.

Die neue Rangiertechnik im engeren Sinne bezweckt den Übergang von der handwerksmäßigen Handhabung der Rangierarbeit zur maschinellen, bedingt durch die Massenhaftigkeit dieses Vorgangs als Folge der Verkehrsentwickelung und durch die Gleichmachung der Arbeitsbedingungen: Ausgleich der Unterschiede der Wagenwiderstände, Laufweiten und Witterungseinflüsse durch eine entsprechende Bremstechnik, Ausschaltung störender Einflüsse, wie Nebel, durch eine entsprechende Überwachungstechnik. Die mit dieser Mechanisierung verbundene Leistungssteigerung, zusammen mit einer zweckmäßigen Abstimmung der baulichen und betrieblichen Durchbildung der übrigen Bahnhofsteile (auf Grund von dynamischen Untersuchungen und Betriebsplänen) ermöglicht einmal den Übergang vom Sammelprinzip zum Umlaufprinzip im Rangierwesen und damit zur Anpassung der Umlaufgeschwindigkeit an die wechselnden Transportmengen im Gütertransportwesen überhaupt (Spitzenleistungen) und befreit ferner die Zugbildung von den Fesseln leistungsunzulänglicher Rangierbahnhöfe (Zusammenfassung zusammengehöriger Zugbildungen). Dadurch ermöglicht sie im weiteren Sinne die Entwickelung intensiverer Methoden der Zugbildung und macht diese dadurch zur Grundlage der wirtschaftlichen Betriebsführung, deren wirtschaftliche Bedeutung aus der einen Tatsache erhellt, daß allein die Verschiebeausgaben im ganzen nahezu ein Drittel der Gesamtausgaben der Eisenbahnen betragen. Daher wird auch, um die Bedeutung der neuen Rangiertechnik in ihrem ausgedehnten Umfang würdigen zu können, in vorderster Linie die Abschätzung der mutmaßlichen wirtschaftlichen Vorteile stehen müssen. Über die Bedeutung dieser Fragen gerade für das deutsche Eisenbahnwesen schreibt ein fachmännischer Ausstellungsbesucher in „The Railway Gazette“: The problem of freight train marshalling and shunting is a big one in Germany, with its involved routes and constantly intersecting route systems, and the local concentrations of traffic within small circumscribed areas. The question of making up trains and the capacity of shunting yards is therefore one of vital importance on the German State Railways.“ Deutschland ist aber kaum wie ein anderes Land in der Lage und darauf angewiesen, die neuen Errungenschaften in großem Stile sich nutzbar zu machen, vor allem auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Bei der Beurteilung der hierbei zu ergreifenden Maßnahmen muß man sich vor Augen halten, daß die neuen rangiertechnischen Einrichtungen und die neuen Methoden zur Behandlung rangiertechnischer Probleme, die ausschlaggebend die heutige geistige Umstellung zu dem Problem Rangiertechnik beeinflußt haben, im wesentlichen privater Arbeit zu verdanken sind: privaten Studien, privaten Veröffentlichungen, im wesentlichen auch privaten Konstruktionen — z. B. von den seit 1914 bisher gebauten zehn Gleisbremsen sind zwei von der Staatsbahn beschafft worden —. Ferner muß man sich klar darüber werden, inwieweit die gegenwärtige Organisation für die angestrebte Entwickelung geeignet ist. Die betrieblich zweckmäßige Durchbildung der Rangieranlagen ist sowohl ihrem Umfange als auch ihren fachlichen Anforderungen nach keine allgemeine bauliche Angelegenheit mehr, sondern ein klar umgrenztes Gebiet, das zusammenfassend und vor allem spezialfachwissenschaftlich behandelt werden sollte. Daraus folgt die Zweckmäßigkeit der Abtrennung der baulichen Ausgestaltung der Rangieranlagen von den bautechnischen Streckendezernaten und die Schaffung von Fachdezernaten für Rangierwesen, die ferner je nach der persönlichen Eignung ihrer Inhaber betriebswissenschaftliche Forschungen vor allem auf dem eigentlichen Gebiet des Betriebes zu pflegen hätten. Die Ausnutzung der laufenden Überwachung des Wagenaufkommens für Zugbildung und Zugleitung wird zunächst zu einer Nachprüfung der Frage führen, in welchem Umfang und welcher Weise die zugbildenden Stationen Einfluß auf die Zugbildung haben sollen. Ferner wird die Frage zu prüfen sein, welche Bedeutung die laufende Überwachung des Wagenaufkommens für die Betriebsführung hat, ob und inwieweit für die Bildung und Leitung der Güterzüge innerhalb der einheitlichen Reichsbahnverwaltung noch andere als rein betriebliche Belange berücksichtigt werden und ob daher nicht aus sachlichen Gründen Betriebsführung, Zugbildung und Zugleitung in einer Hand liegen müssen.

Vor allem aber wäre als erster Schritt zur Ausbeutung des neuen Gebietes eine übergeordnete Stelle zu schaffen mit der Aufgabe, die bisherigen technischen Grundlagen, im besonderen die aufkeimende spezialtechnische Industrie, ohne die, wie der Vergleich mit den anderen Gebieten der Eisenbahntechnik, Lokomotiv-, Wagen- usw. Bau beweist, eine Entwickelung nicht denkbar ist, zielbewußt zu fördern und mit der Erfüllung der in Nr. 48, S 952 dieser Zeitung dargelegten Vorarbeiten in die Geschäfte eines Fachreferates für Rangierwesen hineinzuwachsen.

*) Vgl. den Aufsatz: Rangiertechnik und Zugbildung in Nr. 48 dieser Zeitung.

Bücherschau.

— **Leitfaden zur schnellen Einführung in die amtliche Einheitskurzschrift für Anhänger der Systeme Gabelsberger und Stolze-Schrey.** Von Studiendirektor Dr. B. Gaster, Berlin. Verlag H. Apitz, Berlin W 57 (Mansteinstr. 12). Preis 1 Gm.

Die deutsche Einheitskurzschrift ist durch Beschluß der Reichsbehörden und der deutschen Länderregierungen am 20. September 1924 zur Tatsache geworden. In ernsten Bemühungen und langen Beratungen haben berufene, wissenschaftlich und praktisch erprobte Vertreter der Schulen Gabelsberger und Stolze-Schrey das Einigungssystem geschaffen; es hat die bewährten Grundsätze beider Systeme in sich aufgenommen und ist deshalb für die, welche bereits nach einem dieser beiden Systeme stenographieren, verhältnismäßig leicht zu lernen. Für diese ist der vorliegende Leitfaden bestimmt, der zur schnellen und leichten Aneignung der Einheitskurzschrift dienen soll.

Die Speditionstätigkeit der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Verhältnisse.

Von Eisenbahnamtmann **Lippens** in Hamburg.

In Nr. 45 d. Ztg. werden von Regierungsrat Dr. Fischl in Regensburg sehr beachtenswerte Ausführungen über die Ausübung der Speditionstätigkeit durch die Eisenbahn gemacht. Die Ausführungen sind von um so größerer Bedeutung, als die Reichsbahn-Gesellschaft heute kein Mittel unversucht lassen darf, um ihre Einnahmen aus allbekannten schwerwiegenden Gründen zu erhöhen. Die Gesellschaft wird aber hierzu nur dann in der Lage sein, wenn sie es versteht, sich nicht nur neue Einnahmequellen zu erschließen, sondern sich auch den jederzeitigen Verkehrsbedürfnissen anzupassen.

Heute liegen die Verhältnisse auf dem Frachtenmarkte nicht mehr so günstig für die Reichsbahn wie früher. Dazu kommt, daß die Lastwagenverbände in immer größerem Umfange bestrebt sind, Verkehr an sich zu ziehen. Sie bewältigen heute bereits einen Verkehr, dessen Verlust für die Reichsbahn zweifellos schwer ins Gewicht fällt. Verkehren doch, wie festgestellt, zwischen Hamburg und mehreren größeren Städten Mittel- und Norddeutschlands seit einiger Zeit in beiden Richtungen regelmäßige Kraftwagenzüge.

Die Frage, ob es möglich ist, die Speditionsgeschäfte eisenbahnseitig zu bewirken, möchte ich bejahen. Es ist klar, daß eine solche Tätigkeit nicht in größerem Umfange auf einmal aufgenommen werden kann. Es gibt aber sicherlich eine Reihe größerer Städte, in denen die eisenbahnseitigen Anlagen derart beschaffen sind, daß sie für die Zwecke des Speditionsbetriebs in Anspruch genommen werden könnten und in denen auch die übrigen Voraussetzungen für einen Speditionsbetrieb vorliegen. Die Anfuhr der Güter am Versandorte und die Abfuhr am Empfangsorte setzt selbstverständlich eine Verbindung mit einem Fuhrunternehmer voraus. Häufig wird eine solche aber gar nicht einmal nötig sein, namentlich, wenn es sich um einen Verkehr zwischen Umschlagplätzen handelt, an denen die Eisenbahn ohnedies das Umschlaggeschäft mit ihren eigenen Leuten ausübt oder ausüben könnte.

Zur Untersuchung der Frage, ob und inwieweit die Eisenbahn Speditionsarbeiten übernehmen kann, mögen die folgenden Ausführungen dienen: Bei der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Berl. die neben dem Versand- und Empfangs-Wagenladungsverkehr ausschließlich dem Empfangs-Stückgutverkehr dient, befindet sich ein sogenannter Sammelschuppen an der Lippeltstraße. Auf ihm werden in erster Linie Sammelladungen entladen, die von den Versendern im Binnenlande selbst verladen und nach Hamburg abgerichtet werden. Die Benutzer des genannten Schuppens — zum großen Teil Spediteure — müssen zuvor besondere Bedingungen anerkennen. Erst dann werden ankommende Wagen, zu denen die Frachtbriefe die genaue Bezeichnung der vorgenannten Entladestelle tragen müssen, an den Sammelschuppen gestellt. Die Eisenbahn übernimmt:

a) das Entladen der Güter aus den Eisenbahnwagen, das Verkarren, Niederlegen, Lukenbereitstellen für die Abfuhr zu Lande,

b) die Verwahrung,

c) das Lukenbereitstellen sowie die Kranbedienung für die Abfuhr zu Wasser,

d) das Wiederverladen nach den Kaischuppen im Freihafen.

Die Entladung der Güter geschieht an Hand von Ladelisten. Aus ihnen muß ersichtlich sein: der Empfänger, Wagennummer und Eigentumsmerkmal, Marke, Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Inhalt und Einzelgewicht der Güter. Ist die Sendung entladen, dann wird der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger unter Angabe der Fachnummer des Schuppens benachrichtigt. Er löst den Frachtbrief ein und hat neben etwaiger Fracht die Entladegebühr (zurzeit 0,12 *M.* je 100 kg) und die Verwahrgebühr (0,10 *M.* je 100 kg) zu zahlen. Und nun beginnt für ihn eine Tätigkeit, welche die Eisenbahn m. E. ohne weiteres übernehmen könnte: der Ladungsempfänger setzt sich auf Grund der ihm vom Absender übermittelten Unterlagen mit den einzelnen Endempfängern des Gutes in Verbindung. Diese müssen sich zum Ladungsempfänger bemühen, von dem sie nach Bezahlung der Speditionsgebühren einen sogenannten Teilschein erhalten. Der Teilschein wird vom Ladungsempfänger ausgefüllt, d. h. mit dem Tage und der Stunde der Bereitstellung, der Fachnummer des Sammelschuppens, der näheren Bezeichnung des Gutes, seiner Verpackungsart, der Stückzahl, des Gewichtes und dem Namen des Empfängers versehen. Auf Grund des Teilscheins erfolgt die Auslieferung des Gutes. Wünscht der Endempfänger, daß das Gut mit der Eisenbahn nach dem Freihafen befördert wird, dann muß er außer dem Teilschein einen sogenannten Kaiverrechnungsschein in doppelter Ausfertigung, die erforderlichen Ausfuhrpapiere und die Schiffspapiere vorlegen, auf Grund welcher die Verladung nach den einzelnen Schuppen des Freihafens vorgenommen wird. Für die Wiederverladung werden 0,04 *M.* je 100 kg erhoben. Kann der Endempfänger eine Verfügung für die Wiederverladung nach dem Schuppen im Freihafen so zeitig aufgeben, daß sie sich vor Beginn der Entladung in den Händen der Güterabfertigung befindet, das Gut also im Wagen verbleiben kann, falls die entsprechende Menge für den Schuppen oder die betreffende Schuppengruppe vorhanden ist, dann werden nicht 0,12 *M.* und 0,10 *M.* und 0,04 *M.*, zusammen 0,26 *M.* je 100 kg, sondern zurzeit nur 0,08 *M.* je 100 kg erhoben. Für diese Freihafengüter ist also u. U. eine bedeutende Ermäßigung möglich. Allerdings tritt dieser Fall nur in ganz geringem Maße auf; er ist auch nur denkbar, wenn der Endempfänger sich bereits vor Ankunft des Gutes mit dem Ladungsempfänger über die Einzelheiten der Verladung verständigt hat.

Die Übernahme der Speditionstätigkeit nach Ankunft der Sammelladung in Hamburg setzt natürlich voraus, daß die Eisenbahn am Versandorte ihr Bestreben darauf richten muß, das Speditionsgeschäft in ihre Hand zu bekommen. Das müßte zunächst bei 2 bis 3 Versandplätzen versucht werden. Die Versender werden zweifellos sich bei der weiteren Geschäftsabwicklung der Eisenbahn bedienen, wenn sie sehen, daß diese billiger als der Spediteur arbeitet. Das Verladegeschäft könnte sich über den Schuppen der Eisenbahn mit ihren eigenen Leuten abwickeln. Auf Grund der von den Versendern zu liefernden Unterlagen hätte die Versandabfertigung eine Ladeliste in dreifacher Ausfertigung auszustellen. Eine Ausfertigung müßte der Güterabfertigung in Hamburg als Eilbrief zugesandt werden, die anderen zwei Ausfertigungen würden bei dem Frachtbrief bleiben. In ihm müßte die „Speditionsabteilung der Güterabfertigung Hamburg" als Empfänger bezeichnet werden. Aus der Ladeliste müßten die einzelnen Endempfänger zu ersehen sein. Die vorauszusendenden Ladelisten könnten in Hamburg sogleich nach Ankunft behandelt, d. h. es könnten die einzelnen Teilscheine an Hand der Ladelisten ausgefertigt werden. Nach Entladung des Gutes brauchten die Teilscheine dann nur noch hinsichtlich der Fachnummer, des Tages und der Stunde der Bereitstellung sowie des Zeitpunktes der Benachrichtigung ergänzt zu werden. Die fernmündlichen Verständigungen der einzelnen Endempfänger müßten zweckmäßig so durch Zusammenfassung der einzelnen Teilscheine aus den verschiedenen Wagen geregelt werden, daß Zeit und Kräfte gespart werden.

Die Spediteure in Hamburg, die jetzt Sammelladungen entweder auf den Freiladegleisen der einzelnen Bahnhöfe, auf ihren eigenen Lagern oder an dem Sammelschuppen Lippeltstraße er-

halten, können nur von letzterem aus nach den Schuppen im Freihafen mit der Eisenbahn verfrachten oder verfrachten lassen. Im übrigen muß das Gut mit Fuhrwerk entweder nach den Lagern in der Stadt oder dem Freihafen gebracht werden. Von den jetzt an dem Sammelschuppen behandelten Sammelgütern sind rund vier Fünftel Ausfuhrgüter. Dasselbe Verhältnis wird man im allgemeinen auch für den übrigen Sammelladungsverkehr in Hamburg annehmen dürfen. Die Frage der Beförderung der Ausfuhrgüter nach dem Freihafen spielt also eine ganz bedeutende Rolle. Würde die Eisenbahn als Spediteur außerdem noch die Weiterverfrachtung nach dem Freihafen übernehmen, dann würde sie ohne Zweifel starken Zuspruch haben. Dann würde der Fall eintreten, daß die „Speditionsabteilung der Güterabfertigung“ in Hamburg als Endempfänger und nicht nur als Ladungsempfänger in Frage käme. Der Versender hätte der Güterabfertigung in Hamburg alle Angaben mitzuteilen, die für die Schiffspapiere nötig sind. Aus den ihr zur Verfügung stehenden Schiffslisten ersieht die Güterabfertigung, welche Verbindungen und von welchen Schuppen aus sie bestehen. Das vorgeschilderte Verfahren hinsichtlich der Teilscheine würde wegfallen. Die Güterabfertigung stellt die Kai-Verrechnungsscheine sowie die Schiffspapiere aus und veranlaßt die Weiterleitung nach dem betreffenden Schuppen oder der betreffenden Schuppengruppe. Auch hier würde es einer vorherigen Vereinbarung entweder mit der Kaiverwaltung bei den Hamburger Staatskais oder bei den Privatkais mit den größeren Schiffahrtslinien bedürfen. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Schuppen- und sonstigen Gebühren, deren Erhebung bereits am Versandplatze sichergestellt werden müßte.

Von besonderer Bedeutung ist noch die Frage der Zusammenfassung der Güter nach Schuppen oder Schuppengruppen des Freihafens am Versandorte. Eine Reihe größerer Linien hat für bestimmte Verbindungen auch ein für allemal bestimmte Schuppen, an denen die Dampfer anlegen. Anzustreben wäre, die Güter am Versandorte so zu verladen, daß eine möglichst große Menge beim Eingang in Hamburg im Wagen verbleiben kann. Das würde auch eine Beschleunigung des Wagenumlaufs bedeuten, da der Aufenthalt am Schuppen auf eine kürzere Zeitspanne bemessen werden könnte.

Aber auch in Hamburg selbst würde die Ladetätigkeit auf dem Sammelschuppen weit günstiger gestaltet werden können, als es jetzt der Fall ist, wenn die Eisenbahn als Spediteur auftritt. Jetzt wird das Gut aus den Sammelladungen fast durchweg zunächst entladen und auf dem genannten Schuppen gelagert. Der Ladungsempfänger (Spediteur) kann den Endempfängern erst dann Mitteilung machen, daß das Gut zur Abnahme bereitsteht, wenn er die Benachrichtigung hierüber von der Güterabfertigung erhalten hat. Ein Interesse an einer beschleunigten oder zweckmäßigen Wiederverladung nach den Kaischuppen im Freihafen hat er, abgesehen von Ausnahmefällen, im allgemeinen nicht. Die Güterabfertigung würde sich aber nach Eingang der ihr im voraus zugesandten Pause der Ladelisten sofort mit den Endempfänger in Verbindung setzen können, um zu erfahren, von welchem Schuppen aus im Freihafen das Gut weitergehen soll. Sie kann dann bei dem Ladegeschäft darauf Bedacht nehmen, daß das Gut so wenig wie möglich behandelt zu werden braucht, es also u. U. im Eingangswagen verbleiben kann. Auch eine bessere Ausnutzung der Wagen würde sich ermöglichen lassen. Noch günstiger — und dieser Umstand würde der erstrebenswerteste sein — würde sich das Verhältnis gestalten können, wenn die Eisenbahn selbst ihre Speditionstätigkeit, wie im vorstehenden bereits ausgeführt, bis in den Freihafen erstrecken würde. Dann würde sie noch freiere Hand haben, weil jede weitere Zwischenstelle ausgeschaltet wäre. Hierbei sei bemerkt, daß die Frage der Weiterbeförderung der in Hamburg angekommenen Stückgüter nach dem Freihafen — also der sogenannten Ausfuhrgüter — eine stete Sorge der Reichsbahn bildet. Das liegt in erster Linie daran, daß der Empfangs-Stückgutverkehr sich auf drei weit auseinanderliegenden Schuppen abwickelt. Diese Dezentralisation bringt es mit sich, daß der Wagenverbrauch nach dem Freihafen ein verhältnismäßig hoher ist, weil die Wagen räumlich nicht genügend ausgelastet werden können. Betrieblich ist dieser Zustand um so unangenehmer, als von einem Schuppen zwei Verschiebebahnhöfe, von den beiden andern drei Verschiebebahnhöfe durchlaufen werden müssen, bevor die Wagen nach dem Freihafen gelangen. Erst auf den Verschiebebahnhöfen im Freihafen — Hamburg-Süd (linkselbisch) und Hamburg Kai rechts — kann die Aussortierung der Wagen nach den Schuppen (über 80), den Schiffahrtslinien und Anschlüssen vorgenommen werden. Die Aufnahme der Speditionstätigkeit auf dem Sammelschuppen würde aber zweifellos zur Folge haben, daß ein großer Teil der Ausfuhrgüter, die jetzt auf den drei verschiedenen Empfangsschuppen eingehen, dem Sammelschuppen zugeführt werden könnte. Das würde eine wünschenswerte Entlastung der anderen, meist überfüllten Empfangsschuppen mit sich bringen und die im vorstehenden geschilderten Nachteile für die Wagenausnutzung und den Wagenumlauf wesentlich mildern.

Es ist selbstverständlich, daß die Speditionsabteilung ihr Bestreben darauf richten müßte, schnell, sicher und nicht schwerfällig zu arbeiten, damit das Publikum zu der Einrichtung Vertrauen gewinnt. Wieviele Unzuträglichkeiten entstehen doch gerade dadurch, daß die Versender über keine oder nur geringe Kenntnis der örtlichen Verhältnisse am Empfangsplatze verfügen. Für Hamburg spielt dieser Umstand aber eine ganz besondere Rolle, wie man täglich beobachten kann. Die Speditionsabteilung in Hamburg müßte den Versandplätzen, mit denen sie im Speditionsverkehr steht, genaue Aufschlüsse über alle örtlichen und Hafenverhältnisse geben, sie auch laufend über alle Verkehrsbedürfnisse usw. unterrichtet halten. Verstehen es beide Plätze in richtigem Verständnis für die Sache Hand in Hand zu arbeiten, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Meine Ausführungen haben bei Betrachtung des Speditionsbetriebs nur Hamburger Verhältnisse gestreift und auch nur einen bestimmten Teil des daselbst sich abwickelnden Verkehrs — des Sammelladungsverkehrs auf einen Schuppen — zum Gegenstande der Erörterung gemacht. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß lediglich der Sammelladungsverkehr, der sich über einen Schuppen bewegt, als zum Speditionsbetrieb geeignet angesehen werden dürfe. Er ist nur behandelt worden, weil die Voraussetzungen bei diesem Verkehr für den Speditionsbetrieb in Hamburg als die günstigsten betrachtet werden. Wie der Spediteur nicht nur auf seinem eigenen Anschluß, sondern auch in den Freiladegleisen einen Sammelladungsverkehr unterhält (auf dem Ladebahnhof der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Berl. im monatlichen Durchschnitt von 900—1000 Wagen), so würde auch für die Reichsbahn eine weitere Ausdehnung, als geschildert, sehr wohl möglich sein. Auch für den Versand von Hamburg nach den Binnenplätzen gilt dasselbe.

Daß die Spediteure der Ausübung der Speditionstätigkeit durch die Reichsbahn den größten Widerstand entgegensetzen werden, ist natürlich. Die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen müssen aber höher gestellt werden, als die Belange einer Gruppe von Verkehrstreibenden. Die Spediteure werden sich mit dem Gedanken vertraut machen müssen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft dereinst als Wettbewerber mit ihnen auftreten wird. Sache der letzteren wird es sein, die geeignetsten Verkehrsbeziehungen für einen Speditionsbetrieb zu ermitteln und dann die nötigen Einzelheiten festzustellen. Entgegen der Anregung des Regierungsrats Dr. Fischl bin ich allerdings der Ansicht, daß die Eisenbahn sich die nötigen Kräfte in erster Linie aus ihren eigenen Leuten holen solle. Größere Güterabfertigungen verfügen stets über geeignete Kräfte. Das soll natürlich die etwaige Übernahme guter Kräfte aus dem Speditionsgewerbe nicht ausschließen. Es ist auch nicht ersichtlich, weshalb die etwa bei den Güterabfertigungen einzurichtenden Speditionsabteilungen der Reichsbahndirektion unmittelbar unterstellt werden sollten. Abgesehen davon, daß praktische Gründe hiergegen sprechen, würde ein derartiges Abhängigkeitsverhältnis auch leicht zu Un-

zuträglichkeiten mit der Güterabfertigung führen, mit der die Speditionsabteilung aber nach der Natur des ganzen Frachtgeschäftes zu eng verbunden sein würde.

* * *

Regierungsrat Dr. Fischl, dem wir den Aufsatz zur Gegenäußerung zugehen ließen, bemerkt hierzu folgendes:

Eisenbahnamtmann Lippens, dessen Ausführungen eine gründliche Sachkenntnis verraten, geht mit mir einig, daß die Übernahme des Speditionsgeschäfts von hervorragend günstigem Einfluß auf die Einnahmen der Reichsbahn sein wird. In organisatorischer Hinsicht ist er jedoch der Ansicht, daß die Eisenbahn sich die nötigen Kräfte in erster Linie aus ihren eigenen Leuten holen soll und daß die Speditionsabteilungen nicht unmittelbar der Reichsbahndirektion unterstellt werden sollen, sondern — wenn ich den letzten Satz seiner Ausführungen richtig verstehe — dem Vorstand der Güterabfertigung.

Allein gerade davon, daß die Speditionsabteilungen der Güterabfertigung gegenüber in personeller und organisatorischer Beziehung unabhängig gestellt werden, verspreche ich mir eine größere Beweglichkeit, eine reibungslosere Abwicklung des Verkehrs und ein größeres Vertrauen der Verkehrstreibenden zur neuen Einrichtung. Der Leiter der Speditionsabteilung muß vollkommen frei in seinen Entschlüssen sein. (Er wird beispielsweise einen großen Teil seiner Tätigkeit auf Reisen zu verbringen haben, um Beziehungen mit in- und ausländischen Exportfirmen anzuknüpfen und aufrechtzuerhalten.) Das schließt keineswegs aus, daß die Speditionsabteilung ihre Aufgaben in engster Fühlungnahme mit der Güterabfertigung erfüllt. Ein tüchtiger Kaufmann als Leiter wird den allergrößten Wert auf ein gedeihliches Zusammenarbeiten mit der Güterstation legen. Wo die örtlichen Verhältnisse es angezeigt erscheinen lassen, kann man wohl auch dem Vorstand der Güterabfertigung eine mehr oder minder übergeordnete Stellung einräumen. Man wird aber nicht von jedem Vorstand einer größeren Güterstation verlangen können, daß er den doch ziemlich verwickelten Speditionsbetrieb so beherrscht, daß er jederzeit in der Lage ist, dem Leiter der Speditionsabteilung dreinzureden. Mein Vorschlag bezweckt aber nichts weniger als ein starres Organisationsschema aufzustellen; die Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse kann wohl berücksichtigt werden. Soviel steht aber fest, je mehr Instanzen, desto schwerfälliger der Geschäftsbetrieb. Eine Aufsichtsstelle, an die sich die Verkehrstreibenden wenden können, muß im allgemeinen genügen. Wenn als solche die Reichsbahndirektion bestimmt wird, so kann dies dem Ansehen der Speditionsabteilung nur förderlich sein, das Vertrauen der Verkehrskreise nur stärken und den Geschäftsbetrieb bedeutend vereinfachen.

Wenn ich ferner die Besetzung der Speditionsabteilung für den Anfang ausschließlich mit tüchtigen Kaufleuten der Speditionsbranche begutachte, so geschieht dies, weil die Reichsbahn kaum in der Lage sein wird — wenn sie wettbewerbsfähig sein will — sofort das nötige Personal aus ihren eigenen Leuten bereitzustellen. Man kann einfach von einem Eisenbahner nicht verlangen, daß er von heute auf morgen eine ihm bisher mehr oder minder fremde Tätigkeit beherrscht. Ich habe daher vorgeschlagen, daß zur Sicherung eines brauchbaren Nachwuchses regelmäßig eine Anzahl Reichsbahnbediensteter, insbesondere das Personal der Güterstationen, einen Teil seiner Ausbildung in der Speditionsabteilung zu erhalten hat. Damit soll nicht gesagt sein, daß die angestellten Kaufleute nach Ausbildung der Eisenbahner den Laufpaß bekommen sollen. Nur allmählich und ganz von selbst wird sich auch bei den Speditionsabteilungen ein einheitlich ausgebildeter Beamtenkörper entwickeln, der in gleicher Weise für den Eisenbahn- wie für den Speditionsdienst verwendbar ist.

Die Ermittlung der Kosten des Fahrbetriebes für Personen- und Güterzüge.

Von Eisenbahndirektor **Wünsch**, Finsterwalde.

Die Ermittlung der Selbstkosten der Beförderung im Personen- und Güterverkehr — ein von jeher viel umstrittenes Gebiet — hat besonders in den Inflationsjahren in Verbindung mit der Tarifpolitik der Eisenbahn eine Reihe von Leitartikeln von berufenen Fachleuten gezeitigt. Dagegen hat die Frage der Kostenermittlung für den Zugförderungs- und Zugbegleitdienst für Personen- und Güterzüge, also einzelner Zweige der Betriebskosten, die zusammengenommen in den Fahrkosten zum Ausdruck kommen, weniger Beachtung gefunden. Das hat zweifellos seinen Grund darin, daß die Ermittlung solcher Fahrkosten mehr eine reine Verwaltungsangelegenheit jeder einzelnen Verwaltung darstellt und mit den Fragen der Tarifpolitik nichts zu tun hat. Berücksichtigt man, daß noch etwa 100 Privateisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche vorhanden sind und in zahlreichen Fällen aus betrieblichen Gründen den Fahrbetrieb — also lediglich den Zugbegleit- und Zugförderungsdienst — auf Reichsbahnstrecken und umgekehrt die Reichsbahn den Fahrbetrieb auf Privatbahnstrecken ausführen, so darf auch die Frage der Kostenermittlung des Fahrbetriebes einiges Interesse beanspruchen, zumal jetzt nach Eintritt stabiler Währungsverhältnisse die Neuordnung der entsprechenden Fahrdienstverträge in den Vordergrund tritt.

In den Fällen, wo ein Naturalausgleich zwischen den beteiligten Verwaltungen möglich oder Gegenseitigkeit geübt wird, gestaltet sich die Regelung der Kostenfrage verhältnismäßig einfach, schwieriger dagegen, wenn Fahrkosten in Mark und Pfennig abgegolten werden müssen.

Es kann und soll hier nicht Aufgabe sein, allgemeine Richtlinien oder gar feste Einheitssätze für ein Zug- oder Achskilometer aufzustellen, denn die Fahrkosten sind natürlich in den verschiedenen in sich abgeschlossenen Bahnnetzen und zu verschiedenen Zeiten verschieden. Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Strecke, die Zugfrequenz, die Zuggewichte, welche durch die einzelnen Lokomotivgattungen befördert werden sollen, die Fahrgeschwindigkeit und die Aufenthaltszeiten der Züge, alle diese ganz wesentlichen Momente für die Schwankungen der Betriebsausgaben werden einen Vergleich zwischen zwei örtlich getrennten Bahnnetzen nicht ohne weiteres zulassen.

Für die Berechnung der Fahrkosten möchte ich als praktisches Beispiel die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in Finsterwalde, die schon seit Jahrzehnten den Fahrbetrieb auf der 7,5 km langen Reichsbahnstrecke Zschipkau-Senftenberg für Personenzüge ausführt, erwähnen. Die vorstehende Übersichtskarte möge zur Erläuterung dienen.

Das Privatbahnnetz umfaßt die Stammbahn Finsterwalde-Sallgast-Zschipkau mit 20,5 km und die Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer mit 13 km. Die Länge der Gemeinschaftsstrecke für den Fahrdienst Zschipkau-Senftenberg beträgt — wie schon erwähnt — 7,5 km.

Die Privatbahn befördert wochentäglich vier Züge in jeder Richtung und an Sonntagen zwei Züge über die Reichsbahnstrecke Zschipkau-Senftenberg.

Der Personenzug besteht aus einer C-Naßdampflokomotive mit 42 t Dienstgewicht, zwei D-Wagen (Einheitstype) je 16 t = 32 t Dienstgewicht, zwei B/C-Wagen (Einheitstype) je 17 t = 34 t Dienstgewicht, einem Post- und Gepäckwagen 16 t Dienstgewicht, zusammen 82 t Dienstgewicht.

Der Zug bietet Platz für 278 Personen, ist mit Görlitzer Gewichtsbremse und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Fahrgeschwindigkeit 30 km je Stunde.

Zwecks Ermittlung der Fahrkosten sind unabhängig voneinander zwei verschiedene Berechnungsarbeiten, eine Zeit- und eine Durchschnittsberechnung unter Berücksichtigung der Leistung auf der Staatsbahnstrecke Zschipkau-Senftenberg erforderlich geworden, die sich wie folgt gestalten:

Zeitberechnung

für den Fahrdienst Zschipkau—Senftenberg für 2 Monate mit den am 1. April 1924 geltenden Kohlenpreisen und den Sätzen der Reichsbesoldung.

A. Personalkosten.

1. Das Zugpersonal ist für die Züge an 300 Wochentagen erforderlich, und zwar

	bei den Zügen	
1 Lokomotivführer		
1 Heizer	Nr. 1/2	je 1½ Stunden
1 Zugführer	Nr. 7 a/8	je 1½ Stunden
1 Schaffner	Nr. 3/4	je 1 Stunde
1 Bremser	Nr. 5/6	je 1¼ Stunde
		5¼ Stunden.

Die durchschnittliche Dienstdauer ist auf 9 Stunden für den Tag festgesetzt.

Das durchschnittliche Einkommen beträgt im Monat für einen

a) Lokomotivführer	192,50 ℳ	
Fahrzulage 10%	19,25 „	211,75 ℳ
b) Heizer	134,40 „	
Fahrzulage	13,40 „	147,80 „
c) Zugführer	181,20 „	
Fahrzulage	18,10 „	199,30 „
d) Schaffner	177,00 „	
Fahrzulage	17,70 „	194,70 „
e) Bremser		
Lohn f. 9 Std. je 37 Pf. = 3,33 . 25 =		83,25 „
25 % soziale Lasten		209,20 „
		1 046,00 ℳ
mithin für 2 Monate		2 092,00 „
dazu 20% (418,40 ℳ) für Reservepersonal		2 510,40 „
Im Verhältnis von 5¼ : 9 ergibt dies für Zschipkau-Senftenberg anteilig		1 464,40 ℳ
2. Personalkosten für Vorstand, Betriebs- u. Personalbüro, techn. Büro, Registratur und Schreibmaschine, Buchhaltung, Kasse, Versicherung, Materialien- und Werkstattsbüro lt. Anlage zus.	6 536,50 ℳ	
verteilt nach dem Verhältnis der Zugförderung zum Stat.-,Abf.- u. Bahnunterhaltungsdienst 50 : 50 =	3 268,25 „	
		1 464,40 ℳ

	Übertrag	1 464,40 ℳ
Verhältnis der geleisteten Lok.-km 3172 : 32 675 = 9,7%		
Pers.- u. Gep.-Achskm 27 904 : 122 828 = 22,7%	32,4%	
im Mittel 16,2% auf 3268,25 ℳ siehe Anlage		529,45 „

B. Werkstattkosten.

1. Löhne für Lok.-Rep.	2 173,92 ℳ	
Löhne für Wagen-Rep.	843,41 „	
15% soziale Lasten	452,59 „	3 469,92 ℳ
2. Materialien für Lok.	5 263,65 ℳ	
Materialien f. Wagen	336,15 „	5 599,80 „

Hiernach betragen die Kosten

a) für Lokomotiven

1. Löhne	2 173,92 ℳ		
2. Materialien	5 263,65 „		
3. 15 % zu Pos. I	326,08 „	7 763,65 „	
Verteilt nach den geleisteten Nutz-Lok.-km im Verhältnis 3172 : 24 860 = 12,7% ergibt			985,97 „

b) für Wagen

1. Löhne	843,41 ℳ		
2. Materialien	336,15 „		
3. 15% soz. Lasten zu Pos. 1	126,51 „	1 306,07 ℳ	
verteilt nach den geleisteten Pers.- u. Gep.-Wagen-Achskm 27 904 : 96 740 = 28,8% =			376,10 „

C. Brenn- und Schmiermaterialien.

Zug 1/2, 7 a/8, 3/4 und 5/6 haben verbraucht 55 Ztr. Steinkohlen einschl. Heizung, 3 kg Zylinderöl, 10 kg Maschinenöl pro Tag.

Mithin in 2 Monaten (50 Tagen)		
50 . 55 Ztr. = 137,5 t je 32,10 =	4 413,75 ℳ	
50 . 13 kg = 650 kg je 36,00 =	234,00 „	
sonstige Materialien, Putzwolle pp.	222,50 „	
	4 870,25 ℳ	
verteilt im Verhältnis der durchfahrenen Strecken von 7,5 · 28 km = $\frac{4870{,}25 \cdot 7{,}5}{28}$		1 304,47 „

D. Verwaltungskosten

auf 8696,05 Löhne 5% 434,80 „

E. Rücklagen in den Erneuerungsfonds

für Lokomotiven 3172 Lok.-km je 4,09 Pf. =	129,73 ℳ	
für Pers.- u. Gepäckwagen 27 904 Wagenachskm je 0,6 Pf. =	167,42 „	297,15 „

F. Verzinsung der Anlagen pp.

Verwaltungsgebäude, Fw.	30 000,00 ℳ	
Werkstattsanlagen	50 000,00 „	
	80 000,00 ℳ	
im Verhältnis 7815 : 24 860 = 31,4% mit	25 120,00 „	
2 Lokomotiven 35 000	70 000,00 „	
2 B/C Pers.-Wagen je 18 000	36 000,00 „	
2 D-Wagen je 12 000	24 000,00 „	
1 Post- und Gepäckwagen	8 000,00 „	
	163 120,00 ℳ	
hiervon 5% i. Jahr = $\frac{8156}{6}$ ℳ =	1 359,33 „	
für zwei Monate.		
Verteilt nach der durchfahrenen Strecke $\frac{1359{,}33 \cdot 7{,}5}{28}$ =		364,10 „
		5 756,44 ℳ

für 1 Lok.(Zugkm) ergeben sich hiernach an Kosten $\frac{5756{,}44}{3172}$ ℳ = **1,81 ℳ.**

Berechnung
der durchschnittlichen Zugbegleit- und Zugförderungskosten der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn für 1 Zugkm für zwei Monate mit den am 1. April 1924 geltenden Kohlenpreisen und den Sätzen der Reichsbesoldungsordnung.

Titel	Posten			
Titel I	Zugbegleit.-Dienst	7905,61 ℳ		
	Zugförd.-Dienst	5102,85 „		
„ II¹	Zugförd.-Dienst	213,89 „		
„ II²	Zugbegleit.-Dienst	675,91 „		
„ III¹	Zugförd.-Dienst	12,80 „		
„ V¹	Werkstattlöhne	40,43 „		
„ Ve	Zugbegleit.-Dienst	86,90 „		
„ Vf	Zugförd.-Dienst	28,34 „		
„ V2¹	Büromaterialien 50%	93,15 „		14 159,88 ℳ
„ V2²	Betriebsmaterialien: 582 t Kohlen je 32,10 ℳ	18 682,20 ℳ		
	1400 kg Öl, 100 kg = 36 ℳ	504,00 „		
	212,5 kg Putzw. kg = 67 ℳ	142,37 „		
	Petroleum, Rüböl, versch. Materialien = 250 ℳ, Ladekosten für Kohlen = 230 ℳ	480,00 „		
„ V³	Wasser, Strom	1 241,45 „	21 050,02 ℳ	
	verteilt nach Verhältnis der auf Zschipkau—Finsterw. u. Sallg. Lauchh. geleist. Zugkilometer 7815 : 24 860 = 31,4% ergibt		6 609,71 „	14 440,31 „
„ VII¹	Werkstattlöhne für Lokomotiven u. Wagen			3 332,98 „
„ VII²	Werkstattmaterialien		726,50 ℳ	
„ VII³	Materialien für Unterhaltung der Lokomotiven		1 530,04 „	
	und Wagen		2 201,40 „	
			4 457,94 ℳ	
	68,6%			3 058,15 „
„ VIII²	soziale Lasten: Gehälter 7905,61 + 5102,85 = 25% von 13 008,46 ℳ =		3 252,11 „	
	Löhne: 213,89 + 675,91 + 40,43 + 3332,98 15% von 4263,21 ℳ		639,48 „	3 891,59 „

Dotierung des Erneuerungsfonds:

Lokomotiven 24 860 Lok.-km 4,09	1 016,77 ℳ	
96 740 Pers.-Achskm 0,6 Pf.	580,44 „	1 597,21 „

Verwaltungskosten:

Titel			
Titel I	Beamte	4 920,00 ℳ	
„ II¹	Hilfsbeamte	326,00 „	
„ V¹a	Inventarien	156,00 „	
	25% soziale Lasten von 4920 ℳ	1 230,00 „	
	15% desgl. v. 326 ℳ	48,90 „	6 680,90 „

Verzinsung des Anlagekapitals:

Verwaltungsgebäude, Fw.	30 000,00 ℳ		
Werkstattanlagen, Fw.	50 000,00 „	80 000 ℳ	
Lokomotiven u. Wagen		485 300 „	
		565 300 ℳ	
davon 5 % =	28 265,00 ℳ		
„ „ 68,6 %	$\frac{19\,389{,}79}{6}$ „ (2 Monate)		3 231,63 „
			50 392,65 ℳ

$$\frac{50\,392{,}65}{28\,032} = \mathbf{1{,}797}\ ℳ \text{ für 1 Zugkm.}$$

Die vorstehenden Berechnungen sind nach der Betriebsrechnung, dem Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands aufgemacht und darüber hinaus Beobachtungen über den Stoffverbrauch auf den verschiedenen Betriebsstrecken angestellt worden.

Die Trennung der entsprechenden Ausgaben für Betriebs-, Abfertigungs-, Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst von dem Zugbegleit- und Zugförderungsdient ist aus der Berechnung ersichtlich. Auch der Verteilungsschlüssel, errechnet nach dem Verhältnis der geleisteten Lokomotivkilometer, der Personen-, Gepäck- und Wagenachskilometer sowie der anteiligen Streckenlängen ist zur Anwendung gekommen. Verzinsung, Amortisation und Verwaltungskosten sind gleichfalls berücksichtigt. Die Selbstkosten stellen sich demnach auf Grund des Preisstandes vom 1. April 1924 auf 1,80 ℳ für ein Zugkilometer im Personenzugdienst; dazu treten dann noch Steuern und öffentliche Lasten, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

Es liegt auf der Hand, daß das, was für alle Gemeinschaftsbahnhöfe und Betriebsgemeinschaften zutreffen sollte, auch hier zutreffen muß: Beiden Eisenbahnverwaltungen müssen finanziell Vorteile erwachsen, und die die Leistung ausführende Verwaltung muß infolge besserer Ausnutzung des rollenden Materials, des Zugpersonals und einer günstigeren Gestaltung des Fahrplans unbedingt billiger arbeiten als die zur Leistung verpflichtete Verwaltung, denn nur in diesem Falle haben Gemeinschaftsverhältnisse, auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, ihre Berechtigung erbracht.

Anlage: Gehälter.

A. des Vorstandes		2356,80 ℳ
B. Betriebs- und Personalbüro.		
1. E.-O.-J. X.	560,40 ℳ	
2. Ass.-Anw. X.	138,30 „	
3. Ass.-Anw. X.	138,30 „	
4. Amtsgehilfe X.	196,80 „	1033,80 „
C. Technisches Büro:		
E.-O.-S. X.		414,00 „
D. Registratur und Schreibmaschine:		
E.-Betr.-Ass. X.		188,40 „
E. Buchhaltung, Kasse:		
1. E.-S. X.	373,20 ℳ	
2. E.-S. X.	277,20 „	
3. Ass.-Anw. X.	171,80 „	822,20 „
F. Materialien- und Werkstattsbüro:		
E.-S. X.		414,00 „
		5229,20 ℳ
Sozialversicherung: 25 % soziale Lasten		1307,30 „
		6536,50 ℳ

Verteilungsmaßstab:
Verhältnis Zugförderung zum Stationsabfertigungsdienst u. Bahnunterhaltungsdienst 50 : 50 = 3268,25 ℳ
Zu verteilen nach dem Verhältnis der gelaufenen Lokomotivkilometer 3172 : 32675 = 9,7 %, der gelaufenen Personen-, Gepäck-Achskilometer = 16,2 %, 27 804 : 122 828 = 22,7 % = 3268,25 : 16,2 % = 529,45 ℳ

Quecksilberdampf-Gleichrichter für elektrische Bahnen.

Neuerdings bedient man sich vielfach bei Umwandlung von Drehstrom in Gleichstrom für jede Art von Anlagen, also auch für den Betrieb elektrischer Straßen- und Stadtschnellbahnen, des Quecksilberdampf-Gleichrichters, an Stelle des sich drehenden Umformers. In Nachstehendem ist in großen Umrissen auf die erfolgverheißende Neueinrichtung eingegangen. Wer sich mit der Erfindung, der Anwendungsmöglichkeit, dem Aufbau, der Wirkungsweise und der Entwicklung des Quecksilberdampf-Gleichrichters von der einfachsten Form bis zum modernsten eisernen Großgleichrichter näher vertraut machen will, sei auf die vorzüglichen Abhandlungen von Ing. F. v. Keller (Elektrotechnische Zeitschrift, Hefte 49 und 50 des Jahrgangs 1909), von Dr. K. Norden (ETZ Heft 52 des Jahrgangs 1913), von Dipl.-Ing. M. Clarnfeld (Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Nrn. 21 und 22 des Jahrgangs 1920), von Berthold Simon (Glasers Annalen, Nr. 1063 des Jahrgangs 1921) und auf die von Prof. Günther Schulze verfaßten, in der „Zeitschrift für angewandte Physik" veröffentlichten einschlägigen Schriften verwiesen. Neuerdings veröffentlichten u. a. die Oberingenieure Gustav W. Müller und Ch. Krämer lehrreiche Darlegungen über dieses Stoffgebiet in den Werbeschriften der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, auf die in Nachstehendem zurückgegriffen ist.

Es ist daran zu erinnern, daß der Quecksilberdampf-Gleichrichter (in Folgendem kurz Gleichrichter genannt) im Jahre 1902 von dem amerikanischen Ingenieur Peter Cooper Hewitt erfunden wurde; er hat dann insbesondere in den Vereinigten Staaten weiteste Verbreitung gefunden und ist erst im Jahre 1909 in Europa eingeführt worden.

Der Gleichrichter besteht, soweit kleine Leistungen in Frage kommen, aus einem luftleeren Behälter aus Glas oder Quarz. Die Seitenarme enthalten die positiven Elektroden oder Anoden aus Eisen oder Graphit. Für Einphasenstrom werden zwei, für Drehstrom drei oder besser sechs solcher Anoden verwendet (vgl. Abb. 1). Am unteren Teil des Glaskörpers befinden sich die negativen Elektroden oder Kathoden und die Anlaßelektroden; letztere dienen zum Zünden des Gleichrichters. Die Kathode enthält das Quecksilber; die hier erzeugte Erwärmung verursacht ein lebhaftes Verdampfen des Quecksilbers, das sich in dem oben befindlichen großen Glaskolben, der Kondensationskammer, wieder zu flüssigem Quecksilber kondensiert und dann wieder zur Quecksilberkathode zurückfällt. Die Kathodenflamme besteht aus elektrisch inaktiven emporgeschleuderten Quecksilberpartikeln. In den Kathodenstrahlen bewegen sich, nach Prof. Dr. L. Graetz, vermutlich die kleinsten Teilchen der negativen Elektrizität, die negativen Elektronen selbst. Die Anoden müssen möglichst weit aus dem Bereiche der Kathodenflamme entfernt bleiben, um sogenannte Rückzündungen, d. h. Kurzschluß zwischen den Elektroden der Anoden, zu vermeiden. An die Anoden wird einphasiger oder mehrphasiger Wechselstrom angeschlossen. Der Wechselstrom fließt nur in der Richtung von Anode zu Kathode, niemals umgekehrt. Von Wechsel zu Wechsel übernimmt bald die eine, bald die andere Anode die Stromzufuhr zur Kathode, so daß zwischen Kathode und dem Transformatormittelpunkt ein pulsierender gleichgerichteter Strom entsteht. Der Gleichstrom wird zwischen der Kathode des Gleichrichters und dem Transformatornullpunkt abgenommen.

Über die Glasgleichrichter für den elektrischen Bahnbetrieb ist kurz folgendes zu erwähnen. In Bahnanlagen findet naturgemäß ein fortwährend schwankender stoßweiser Stromverbrauch statt. Man hat aus dieser unregelmäßigen Stromentnahme die Stromstärke zu bestimmen, für welche die Umformeranlage bemessen werden muß. Der gefürchtete Kurzschluß, mit anderen Worten die bereits erwähnte Rückzündung kann, nach den Ausführungen Gustav W. Müllers, nie eintreten, wenn man die Belastung des Gleichrichters in den vorgeschriebenen Grenzen hält. Man unterscheidet Drei- und Sechsphasen-Gleichrichter. Abb. 1 zeigt einen 250-Ampere-Glaskörper für sechs Phasen. Ein solcher Gleichrichter erzeugt den besten Gleichstrom; auch soll der Betrieb mit sechsarmigen Glaskörpern mindestens 10 % billiger sein als bei dreiarmigen Körpern. Solche für den Straßenbahnbetrieb besonders geeignete Gleichrichter werden von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hergestellt in Einheiten von 100, 150, 200 bis 500 Amp. Es empfiehlt sich jedoch, nicht einen einzigen Gleichrichter für die gesamte Leistung, sondern mehrere Gleichrichter in Parallelschaltung zu verwenden. Hat z. B. eine Straßenbahnanlage einen Höchstverbrauch von etwa 200 Kilowatt, so benutzt man drei Gleichrichter von je 100 Kilowatt. Wenn einer der Gleichrichter dann ausfällt, so genügen die übrigen zwei Gleichrichter für den gesamten Betrieb; man besitzt also mit dem dritten Gleichrichter eine volle Reserve. Unmittelbare Wartung, wie sie bei den umlaufenden Maschinen üblich ist, erfordert eine Gleichrichteranlage nicht, denn es sind keine beweglichen Teile vorhanden, die dem Verschleiß unterliegen; es genügt, von Zeit zu Zeit die Kühlventilatoren zu schmieren. Das Vakuum in den Glaskörpern ändert sich während des Betriebes nicht. Die selbsttätige Zündung schaltet die Gleichrichter wieder ein, wenn der Zuführungsstrom vorübergehend ausfällt. Der Wirkungsgrad dieser Anlagen ist etwa 0,9 trotz der großen Stromschwankungen. Seit über einem Jahre sind mehrere solcher Anlagen von 140 bis 320 Kilowatt zufriedenstellend im Betriebe; vgl.

Abb. 1.
250 Amp. Gleichrichter-Glaskörper, sechsphasig.

die vom Betriebsleiter P. Düben in Heft 35a des lfd. Jahrg. der „Verkehrstechnik" gemachten Mitteilungen über die seit April 1923 im Dienst stehende Glas-Gleichrichteranlage für den Betrieb der Woltersdorfer Straßenbahn [Woltersdorfer Schleuse-Bahnhof Rahnsdorf].

Über die neueste Entwickelung der Großgleichrichter, nach der Bauart der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, berichtet Ch. Krämer im Märzheft 1924 der „A. E. G.-Mitteilungen". Da hierbei insbesondere der konstruktive Aufbau des Gleichrichters für Ströme bis 1500 Amp. bei 500 Volt beschrieben und die weitere Entwicklung zu bedienungsfreien Anlagen geschildert wird, sei auf diese Abhandlung etwas näher eingegangen. Krämer streift mit kurzen Worten die schon erwähnte Erfindung von Cooper Hewitt, dessen erster, aus einem luftleeren Glasbehälter mit eingeschmolzenen Elektroden und etwas Quecksilber bestehender Gleichrichter sich in Amerika zum Betriebe von Bogenlampen in Reihenschaltung sehr schnell einführte. Für Deutschland erwarb die A. E. G. allein die Lizenzrechte, und bald bürgerten sich diese Gleichrichter auch hierzulande infolge ihrer Vorzüge zum Laden von Batterien zum Betriebe kleiner Gleichstromkraftwerke bei Anschluß an Drehstrom-Überlandnetze immer mehr ein. Die günstigen Erfahrungen mit solchen Anlagen ließen den Wunsch entstehen, diese Umformungsart auch auf solche Leistungen auszudehnen, für die Glasgefäße nicht mehr in Frage kommen konnten. So entstand der Groß-Gleichrichter mit Eisenkörper nach den Grundsätzen des Maschinenbaues. Abb. 2 zeigt einen solchen Gleichrichter im Aufbau. Ein starkwandiges, linsenförmiges Gefäß, aus bestem Stahlblech gepreßt, bildet das eigentliche Vakuumgefäß, auf dem sechs Rohrstutzen für die Anoden aufgeschweißt sind. Kräftige Bolzen mit Stahlfedern sorgen dafür, daß die Bleidichtungen unter dauernd gleichmäßigem Druck gehalten werden. In der gleichen Weise ist die Kathode unten angebracht. Ein kleiner, wassergekühlter eiserner Behälter, der das Quecksilber enthält, ist mit einem Porzellanisolator vereinigt. In der Mittelachse des Gefäßes befindet sich die Zündanode, die von einem Solenoid betätigt wird. Eingebaute Schutzschilde schützen die Anoden vor dem von der Kathode ausgehenden Quecksilberdampfstrahl und verhindern somit Rückzündungen. Die luftdicht eingeführten Anoden werden bei Großgleichrichtern fast durchweg aus Eisen hergestellt; eine hohe Temperatur bis zur hellen Rotglut scheint günstig zu sein. Das Vakuumgefäß ist in einem wassergekühlten Behälter eingebaut, der von Erde isoliert auf einem Dreifuß steht- so daß der Gleichrichter in allen seinen Teilen frei zugänglich ist. Der Absaugestutzen, der an die Luftpumpe angeschlossen wird, ist durch einen Doppelventilhahn verschlossen. Zu einem solchen Gleichrichtergefäß gehört u. a. ein Vakuummeter, eine Luftpumpe, Zünddynamo und Transformatoren. Die Vorzüge solcher Gleichrichter sind in zahlreichen Anlagen seit Jahren erprobt; von den Gleichrichtern der AEG-Bauart für 500 Amp. sind bereits über 60 Stück im Betriebe.

Abb. 2.
Eiserner Großgleichrichter für 1500 Amp. bei 500 Volt, Bauart der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

Trotz seiner Vorzüge konnte der für 500 bis 700 Amp. erbaute Großgleichrichter bisher in vielen Fällen, in denen er besonders geeignet wäre, nicht verwendet werden, da auch diese Stromstärken noch zu klein waren. Bei Anlagen von 3000 Amp. z. B. waren immer noch fünf bis sechs Einzel-Gleichrichter erforderlich, während eine Unterteilung in zwei Gleichrichter in bezug auf Betriebssicherheit, Einfachheit und niedrigen Anschaffungspreis der Anlage das Richtige wäre. Diese Gründe veranlaßten die AEG, ein neues Modell für 1500 Amp., wie in Abb. 2 dargestellt, zu entwickeln. Es unterscheidet sich von dem Modell für 500 Amp. nur darin, daß es an Stelle von sechs zwölf Anoden erhält. Der Bericht hebt hervor, daß die Wartung auch dieser Gleichrichter nur gering sei, da sie sich in der Hauptsache auf die Überwachung des Vakuums und der Wassertemperaturen zu beschränken hätte. Durch die Verwendung einer keine beweglichen Teile enthaltenden Quecksilberstrahlpumpe sei es möglich, die Entlüftung wesentlich wirksamer als bisher durchzuführen; außerdem sei es durch Reihenschaltung von zwei Strahlpumpen gelungen, die rotierende Ölpumpe bis zu mehreren Wochen völlig abzuschalten. Diese Strahlpumpen bleiben dauernd im Betrieb und pumpen selbsttätig jeden sich noch entwickelnden Gasrest in einen kleinen Behälter, der nur in längeren Zeiträumen durch die umlaufende Ölpumpe zu entleeren ist. Gleichrichter, die mit einer derartigen Einrichtung versehen sind, haben nach dem angezogenen Berichte ohne jede Wartung immer das höchste Vakuum und sind stets betriebsbereit.

Um den Betrieb des dargestellten Gleichrichters vollständig selbsttätig gestalten zu können, ist es noch erforderlich, die Zündung abhängig von der Belastung ein- und auszuschalten. Dies geschieht durch einen Kontaktapparat, der die Zünddynamo je nach der Belastung hinzu- oder abschaltet und zugleich die Bestimmung hat, bei Überstrom und Rückstrom die betroffenen Starkstromkreise abzuschalten. Eine derart ausgestattete Gleichrichteranlage darf als die Umformung der Zukunft für jede Art von Anlagen, insbesondere aber für Bahnanlagen, betrachtet werden. Die günstigen Erfolge mit dem Modell nach Abb. 2 haben denn auch die AEG veranlaßt, jetzt zur Aufnahme der Reihenherstellung zu schreiten.

Man unterscheidet nach vorstehendem Gleichrichteranlagen in dem Kraftwerk selbst, die von Hand eingeschaltet werden, und Gleichrichteranlagen, die sich außerhalb des Kraftwerks befinden, die mit Fernschaltung versehen sind; ihre Inbetriebnahme erfolgt in beiden Fällen in einigen Sekunden.

Gegenüber den bisher üblichen Maschinenumformern benötigt der Gleichrichter geringeren Raum zur Unterbringung und geringere Wartung. Ein weiterer Vorzug ist sein geringes Gewicht, der Fortfall von Fundamenten und seine Unempfindlichkeit gegenüber stoßweiser Belastung; er erträgt kurzzeitige Überlastungen bis zu 100 % anstandslos. Seine Aufnahmefähigkeit für Belastungsstöße (Stromspitzen) ist unter Umständen so groß, daß eine Pufferbatterie erspart werden kann. Ganz be-

sonders hervorzuheben ist sein vorzüglicher Wirkungsgrad und Leistungsfaktor, wobei zu bemerken ist, daß der Wirkungsgrad in Stunden schwacher Belastung der gleiche ist, wie bei Vollast. Die ungeheuren Schwierigkeiten, die mit der Herstellung großer, einwandfrei arbeitender Gleichrichter verbunden waren, dürfen nunmehr als überwunden betrachtet werden. Es besteht denn wohl auch heute kein Zweifel mehr, daß in sehr vielen Fällen der Groß-Gleichrichter die einzig richtige Lösung für die Umformung von Drehstrom in Gleichstrom darstellt. Alles in allem darf nach den bisherigen günstigen Betriebsergebnissen dem Gleichrichter auch im elektrischen Bahnbetrieb eine große Zukunft zugesprochen werden. W. M.

Frachtenkontrolle durch Beamte und Private.

Nr. 33 dieser Zeitung enthält unter obiger Überschrift einen Aufsatz über Mängel unseres bisherigen Frachtenkontrollsystems. Den Ausführungen wird im großen ganzen zugestimmt werden können. Nur in der Schlußfolgerung, zur Behebung dieser Mängel eine vollständig neue Organisation zu schaffen, dürften die Meinungen wohl geteilt sein.

Der Verfasser zieht aus der Zahl der durch private Frachtenkontrollbüros und durch die Frachtempfänger selbst zu ihren Gunsten gefundenen Frachtberechnungsfehler, sowie aus der Höhe der zurückzuerstattenden Frachtbeträge, den Schluß, daß jetzt mindestens die gleiche Anzahl solcher Fehler zugunsten der Eisenbahn nicht gefunden werden, so daß die Beträge, welche hierfür nachzuzahlen wären, der Eisenbahn verloren gehen. Dieser willkürlich angenommenen Behauptung, die wohl durch nichts bewiesen werden kann, möchte ich widersprechen. Es würde ein schlechtes Licht auf die bisher eisenbahnseitig vorgeschriebenen Frachtenprüfungsmaßnahmen, insbesondere auf die Tätigkeit unserer Verkehrskontrollen werfen, wenn die angeführte Behauptung als wahr anerkannt werden müßte.

Der Verfasser des oben bezeichneten Aufsatzes gelangt dadurch zu seinem für die Eisenbahn ungünstigen Urteil, daß er die Zahl der bestehenden privaten Frachtenkontrollbüros, und deren Geschäftsumfang, als Maßstab annimmt für die Schätzung der Frachtbeträge, die der Eisenbahn mangels einer entsprechenden Gegeneinrichtung fortlaufend entgehen. Damit befindet er sich aber in einem großen Irrtum. Angenommen, die vom Verfasser vorgeschlagenen eisenbahnseitigen Frachtenkontrollbüros würden geschaffen, so entfielen bei diesen 1. alle Reklamationsfälle über Beschädigungen und Verlust von Gütern, 2. alle Reklamationen wegen Überschreitung der Lieferfrist, 3. alle Reklamationen über Erstattung von Frachtbeträgen, die von den Dienststellen auf Grund der Tarifvorschriften von vornherein höher berechnet werden mußten, weil die Voraussetzungen zur Anwendung etwaiger Frachtermäßigungen nicht erfüllt waren, z. B. wegen Fehlens der Vermerke im Frachtbriefe „zur Verwendung im Inlande“, „zur Ausfuhr über See“, „zum Wegebau“, „zu Grubenzwecken des Bergbaues“ usw. Ferner fallen hierunter alle tarifmäßig zu erhöhten Frachtsätzen berechneten Sendungen, bei denen die Inhaltsangaben in den Frachtbriefen ungenau lauten.

Alle angeführten Reklamationen fallen in die Geschäftstätigkeit der privaten Frachtenkontrollbüros. Die Tätigkeit der etwaigen eisenbahnseitigen Kontrollbüros würde daher jenen gegenüber von vornherein um diese Zahl von Geschäftsvorfällen zusammenschrumpfen. Nimmt man ferner an, daß die reinen Frachtberechnungsfehler von der Verkehrskontrolle gefunden werden müssen, so bleiben nur noch diejenigen Fälle übrig, in denen durch fehlerhafte Inhaltsangabe in den Frachtbriefen Frachtausfälle entstehen, sowie unrichtige Tarifierungen seitens der Abfertigungsbediensteten, die durch ungenaue Eintragungen in den Versandbüchern auch der Verkehrskontrolle verborgen bleiben. Die Anzahl dieser beiden letzteren Arten von Tarifierungsfehlern und die Höhe der hieraus erwachsenden Frachtausfälle dürften voraussichtlich weit überschätzt werden. Es ist deshalb m. E. kaum anzunehmen, daß ein abgebauter oder pensionierter Beamter auf seine Kosten kommen würde, wenn er bei Übernahme eines Postens als eisenbahnseitiger Frachtenkontrollbeamter nur nach Prozenten der von ihm ermittelten Frachtausfallsumme entschädigt würde. Die in obigem Aufsatz angeführte statistische Ermittlung, wonach bei 100 größeren Güterabfertigungen durch eine örtliche Frachtnachprüfung ein Nettomehrbetrag von rund 5 000 000 Goldmark an Einnahmen erzielt wurden, will ich hierbei nicht anzweifeln. Es handelt sich dabei aber jedenfalls in der Hauptsache um Beträge, die auch von den Abfertigungen bei Abschluß der Monatsrechnungen und später von den Verkehrskontrollen gefunden worden wären. Letzteres ist ein wesentlicher Unterschied. Wenn der Frachtenprüfer von jeder Frachtmehreinnahme, die er im Laufe des Tages feststellt, einen bestimmten Prozentsatz als Entschädigung erhält, so würde das für ihn allerdings lohnend erscheinen, aber es ist zu befürchten, daß dann für die Eisenbahn kein wesentlicher Nutzen daraus entspringt, wenn nicht etwa gleichzeitig mit dieser örtlichen Frachtenkontrolle eine Ersparnis an Personalkosten bei den Verkehrskontrollen verbunden wäre. Jedoch ist es nicht etwa meine Absicht, den Wert einer solchen Frachtenprüfung, wie vorgeschlagen herabzusetzen und einen Streit der Meinungen über die Kostenfrage heraufzubeschwören, sondern nur über die Art der Ausführung bin ich anderer Meinung als vom Verfasser in obigem Aufsatz vorgeschlagen wird.

Die Verwendung abgebauter bezw. pensionierter Beamter oder auch sonstiger Privatpersonen zur Frachtenkontrolle gegen prozentuale Entschädigung erscheint auf den ersten Blick verlockend, weil, wie der Verfasser anführt, „die Reichsbahn keine Aufwendungen dafür zu machen braucht und Vergütungen nur insoweit gewährt zu werden brauchen, als der Reichsbahn Einnahmen zufließen, die ihr sonst verloren gingen.“ Inwieweit besteht aber eine Garantie dafür, daß der Frachtenprüfer nicht, mangels hinreichender Entschädigung, zu dem unlauteren Mittel greift, seine Einnahmen künstlich zu steigern? Es ist immerhin denkbar, wenn auch kaum anzunehmen, daß er mit diesem oder jenem Abfertigungbeamten vereinbart, hin und wieder eine Sendung falsch, d. h. zu niedrig zu berechnen und die dadurch erzielte Entschädigung mit ihnen teilt?

Damit glaube ich, meine Ansicht über die in Rede stehenden Ausführungen hinreichend dargelegt zu haben, und komme gleichzeitig zu einem weiteren Vorschlage in dieser Frage.

Eine eisenbahnseitige Frachtenkontrolle muß, wenn sie wirksam sein soll, völlig lückenlos erfolgen. Es müssen sämtliche Sendungen, die zur Eisenbahnbeförderung aufgeliefert wurden, davon betroffen werden. Hierzu sind die neugeschaffenen Frachtenkontrolleure nicht ausreichend. Sie können daher den Zweck, wie oben angegeben und wie er auch durch die vorgeschlagene Einrichtung besonderer eisenbahnseitiger Frachtenkontrollbüros erstrebt wird, nicht vollständig erfüllen. Die Gründe hierfür sind in dem obigen Aufsatze erläutert, es erübrigt sich daher eine nochmalige Anführung.

Um das Ziel zu erreichen, jede Sendung zu prüfen, besteht eine einfache Möglichkeit darin, sämtliche Versandbücher vor Einsendung an die Kontrolle durch einen geeigneten aktiven Tarifbeamten, also nicht durch einen vertraglich angestellten abgebauten Beamten etc. gegen Provision nachprüfen zu lassen. Zu dem Zwecke könnte bei jeder größeren Güterabfertigung ein erfahrener älterer Beamter bestellt werden — ob der Dienststellenvorsteher selbst oder ein anderer ist hierbei gleichgültig — der die Frachtenprüfungen dienstplanmäßig auszuführen hätte. Je nach der geographischen Lage und der Anzahl der benachbarten kleineren Dienststellen würden die letzteren

anzuweisen sein, ihre sämtlichen Versandbücher nach Monatsschluß, vor Anfertigung der Zusammenstellungen, an diesen bestellten Frachtenprüfer abzusenden. Wie sich das Verfahren später weiter ausbauen ließe, würde die Praxis ergeben. Hingewiesen sei nur auf folgende Vorteile: Der Frachtenkontrolleur der Reichsbahndirektion brauchte seine Arbeitskraft nicht wie jetzt auf alle Stationen zu zersplittern, sondern würde zweckmäßig nur die Stationen kontrollieren, wo sich die nach vorstehendem Vorschlage bestellten Frachtenprüfer befinden. Es hat dies den Zweck, letztere nicht nur in ihrer Tätigkeit zu kontrollieren, sondern sie erhalten dadurch auch die Gelegenheit, durch gegenseitige Aussprache über aufgetauchte zweifelhafte Tariffragen den Blick zu schärfen und zu erweitern. Erwünscht würde es sein, den Frachtenprüfern anfänglich Gelegenheit zu geben, sich auf den ihnen zur Prüfung zugeteilten kleinen Bahnhöfen über die Art der vorkommenden Sendungen und sonstige wissenswerte, die Tarifierung betreffenden Fragen zu unterrichten. Die Anschlüsse und Anschlußgebühren wären festzustellen, das Vorhandensein von Gleiswagen, Lastkränen usw. nachzuprüfen, um die Richtigkeit der berechneten Nebengebühren kontrollieren zu können. Später würden sich solche Reisen, die überdies kostenlos auszuführen sein würden, auf besondere Ausnahmefälle beschränken lassen. Dafür könnte den Frachtenprüfern vielleicht ein geringer Prozentsatz der nacherhobenen Mehrfrachten usw. als Gewinnbeteiligung zugesichert werden, um ihr Interesse an den Prüfungen wach zu erhalten. Bei zweifelhaften Tariffragen würden sie das Bindeglied zwischen den kleineren Dienststellen und der Direktion darstellen, wie auch umgekehrt Aufklärungen von den Dienststellen unmittelbar telephonisch eingeholt werden könnten.

Dadurch, daß die vorgeschlagene Frachtenkontrolle gleichmäßig im ganzen Reichsbahnbezirk ausgeführt wird, erübrigt es sich, die Frachtenprüfung auch auf den Empfang von Gütern auszudehnen. Dies würde nur noch für Auslandssendungen notwendig sein. Daß in der Frachtennachprüfung durch die Abfertigungsbeamten, wie dies durch die Abfertigungsvorschriften vorgeschrieben ist, nichts geändert wird, ist selbstverständlich. Wie weit sich die Kontrolle der Versandbücher durch die Frachtenprüfer zu erstrecken hätte, würde später nach den gewonnenen Erfahrungen zu bestimmen sein. Zunächst handelte es sich nur um die genaue Tarifierung und Einreihung der Güter in die richtigen Tarifklassen, was die Verkehrskontrollen nicht immer sicher prüfen können, da ihnen die örtlichen Herstellungs- und Fabrikationsweisen der Industrieerzeugnisse nicht so bekannt sind wie den örtlichen Frachtenprüfern.

Daß es wahrscheinlich angängig sein wird, den örtlichen Frachtenprüfern auch die alleinige Verantwortung für die richtige Höhe der berechneten Frachten zu übertragen, glaube ich bestimmt annehmen zu können. Dadurch würden die Verkehrskontrollen entlastet, und bei diesen vielleicht Ersparnisse an Personal möglich sein. Die Prüfung der Frachtenberechnung, und die Frachtenberechnung selbst, wird unter Zuhilfenahme von Frachtenberechnungstabellen erleichtert. Es erscheint deshalb ganz allgemein erwünscht, die Abfertigungen und die evtl. Frachtenprüfer mit solchen Frachtenberechnungstabellen auszurüsten.

Die Frachtenprüfer würden ihre Tätigkeit bei den Abfertigungen wahrscheinlich innerhalb der jetzt bewilligten Kopfzahlen ausführen können, so daß auch bei meinem Vorschlage keine nennenswerten höheren Unkosten entstehen würden, als wenn die Verwaltung abgebaute Beamte usw. verpflichtete, diese Frachtennachprüfung gegen Gewährung von Provisionen, im übrigen aber unentgeltlich, auszuführen.

Schöder, Eisenb.-Insp.

Kann die elastische Schienenunterstützung Ersparnisse in der Gleisunterhaltung herbeiführen?*)

Eine zuverlässige Formel für die Höhe der Neubaukosten eines Gleises in Verbindung mit den jährlichen Unterhaltungs- und den nach und nach anwachsenden Erneuerungskosten gibt es bei den deutschen Eisenbahnen trotz bisheriger mühevoller Statistik nicht. Man beurteilt deshalb den Wert einer Oberbauart nach der Seltenheit notwendiger Ausbesserungen.

Ein Oberbausystem, dessen Eigenschaften die Ausbesserungsarbeiten auf ein Kleinstmaß beschränken, muß man auch dann noch als wirtschaftlich richtig bezeichnen, wenn seine Herstellungskosten etwas höher ausfallen als die anderer üblicher Oberbauarten.

Die Grundursache aller Gleisausbesserungsarbeit ist die Veränderung des ursprünglich guten Neubauzustandes des Gleises durch die nach und nach eintretende Lockerung der Befestigung der Schiene auf der Schwelle. Diese Verschlechterung durch die Betriebswirkungen ist z. Z. unabwendbar, auch bei den anfänglich besten Oberbauformen mit Eisen-, Holz- oder Betonschwellen.

Ist die Befestigung so stark, daß in ihr nicht die geringste Bewegung stattfinden kann, daß also Schiene und Schwelle zu einem Ganzen geworden sind, das den zerstörenden Kräften in besonderer Weise begegnet, so muß die Gleisverschlechterung und mit ihr die Ausbesserungsnotwendigkeit sehr stark vermindert werden.

Eine dergleichen starre Schienenbefestigung auf eisernen Hohlschwellen ist probeweise ausgeführt bei einigen Schwellen der Vergleichsstrecke zwischen Trog- und Hohlschwellen bei Dresden. Hier kann beobachtet werden, daß der Bremsschub in der Schiene jedes über die Schwelle fahrenden Rades eine vorübergehende, kleine Vorwärtsverdrückung des Querschnitts der Hohlschwelle hervorbringt und dadurch den sonst schädlich werdenden Bremsschub aufbraucht. Damit wird der Beweis sichtbar geliefert, daß die starre Vereinigung von Schiene und Schwelle zu einer elastischen Einheit ausführbar und auf die Dauer erhaltbar ist. Die Bedingung hierzu ist die Wechselwirkung zwischen der dauernd gleichbleibenden Spannung der Hakenschrauben und der Fähigkeit der Scheibehohlschwelle durch kleinste Schwingungen ihres Bodens die sonst so schädlichen Stoßkräfte aufzuzehren. Mit anderen Schwellen, die diese Fähigkeit nicht besitzen, ist diese Wechselwirkung nicht zu erzielen, für diese ist also die starre Schienenbefestigung nicht anwendbar.

Nachdem hierdurch erwiesen zu sein scheint, daß die Erwartungen, die an die starre Schienenbefestigung hinsichtlich der elastischen Schienenunterstützung theoretisch zu stellen sind, praktisch auch erfüllt werden, ist die Durchführung eines höheren Entschlusses vom März 1923: „die Hohlschwellenfrage auf dazu einzurichtenden weiteren Probestrecken zu klären" nunmehr wohl zu empfehlen.

Wenn, wie eingangs erwähnt, es als wirtschaftlich praktisch bezeichnet werden kann, den Hohlschwellenoberbau auf mehreren Probestrecken in den verschiedensten Betriebsverhältnissen auszuprobieren, trotzdem er zunächst immerhin mäßig mehr Anlagekosten verursacht als andere neuere Bauarten, deren wirtschaftliche Vorzüge auch erst noch bewiesen werden müssen, so stehen gegenüber den Mehrherstellungskosten von Hohlschwellen-Probestrecken als Aktivposten in sicherer Aussicht: Verminderung der Arbeitslöhne um etwa die Hälfte, Herabsetzung der Abnützung der Eisenteile um mindestens

*) Zu vergl. „Die elastische Schienenunterstützung" in Nr. 48 Jahrgang 1920 der Vereinszeitung. Die Schriftleitung.

ebensoviel, Schonung der Bettung, Verlängerung der Gebrauchsdauer der Schwellen, Wegfall der Stoßwirkungen bei Kunstbauten und Fahrzeugen, Wegfall der wiederholten Schienenaufstopfungen und Wanderschubwirkungen usw.

Die auf der seit Juni 1923 befahrenen, gradlinigen Probestrecke bei Dresden gewonnenen Tatsachen laden dazu ein, auf weiteren Probestrecken in Kurven, unter Weichen und Kreuzungen, auf Brücken, in Kiesbettungsstrecken usw. eine schärfste Prüfung der elastischen Schienenunterstützung nunmehr vorzunehmen. R. Scheibe.

Die tschechoslowakischen Staatsbahnen im Bilde der Statistik.

Das Eisenbahnministerium in Prag hat unter dem Titel: „Die Ergebnisse der Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1921" ein umfangreiches Werk in tschechischer Sprache herausgegeben, welches die gesamte Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung in erschöpfender Weise behandelt. Die übersichtliche Bearbeitung des umfangreichen Stoffes war nur auf Grund genauer statistischer Daten möglich, deren Sammlung begreiflicherweise eine längere Zeit in Anspruch nahm. Wenn auch die Zahlen aus dem Betriebsjahre 1921 stammen, so sind sie doch geeignet, ein der Wirklichkeit entsprechendes Bild der tschechoslowakischen Staatsbahnen zu geben.

Ein derart großer Wirtschaftskörper, wie es die Staatsbahnen sind, unterliegt nicht einschneidenden jährlich eintretenden Veränderungen, die das entworfene Bild verwischen würden. Das vorhandene Zahlenmaterial hat seinen Wert für die Beurteilung der tschechoslowakischen Staatsbahnen auch für den jetzigen Augenblick behalten. Abgesehen von der in der Zwischenzeit erfolgten Verstaatlichung der Buschtehrader und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist seit dem Jahre 1921 kein weiteres nennenswertes Ereignis zu verzeichnen, das im äußeren Bilde der tschechoslowakischen Staatsbahnen, wie es in dem hier besprochenen Werk vor uns in Erscheinung tritt, eine wesentliche Änderung herbeigeführt hätte. Es ist selbstverständlich nicht tunlich, im Rahmen eines Aufsatzes eine detaillierte Darstellung zu geben; wir beschränken uns nur auf das Allerwichtigste.

Der ganze Stoff wird in zwei Abschnitten, die wieder in Kapitel geteilt sind, behandelt, und zwar betrifft Abschnitt A: Rechts- und Verwaltungsangelegenheiten, Abschnitt B: die tschechoslowakischen Staatsbahnen und die im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen.

Unter den Rechtsangelegenheiten ist wohl die Tätigkeit jenes Departements erwähnenswert, das die Bezeichnung „Friedensreferat" führt, und das sich mit allen Fragen, die die Friedensverträge betreffen, befaßte. Insbesondere hatte es im Jahre 1921 gemäß dem Artikel 208 des Friedensvertrages von St. Germain die tschechoslowakischen Staatsbahnen abzuschätzen, und hatte sich mit Fragen zu beschäftigen, welche die Aufteilung des österreichisch-ungarischen Wagenparkes betrafen.

Von den Verwaltungsangelegenheiten ist — wie ja bei einem polyglotten Staat nicht anders möglich — die Lösung der Sprachenfrage von Bedeutung. Die Durchführungsverordnung zum Sprachengesetz, welches im allgemeinen die Anwendung der sogenannten Minoritätssprachen, das sind Deutsch, Magyarisch, Polnisch und Ruthenisch, im Verkehr mit den staatlichen Behörden regelt, ist zwar bereits vorbereitet, jedoch noch nicht endgültig abgeschlossen, weil die übrigen staatlichen Ressorts ihre Vorschläge noch nicht ausgearbeitet haben. Obwohl dieser Mangel noch heute besteht, hat die Eisenbahnverwaltung den Weg eingeschlagen, alle Eingaben der Minderheitsvölker in Eisenbahnsachen nur in der Staatssprache, d. i. also nur tschechisch, zu erledigen. Durch diese via-facti-Maßnahmen werden ganz besonders die Deutschen der Republik betroffen, die ja über 4 Millionen zählen und in deren Händen sich fast ausschließlich die gesamte Industrie befindet.

Aus dem Kapitel über die Bediensteten sind die Zahlen der Angestellten beachtenswert. Diese sind niedriger als die heute gültigen, weil in ihnen die Bediensteten der beiden unterdessen verstaatlichten Privatbahnen (Buschtehrader und Aussig-Teplitzer Bahn) nicht berücksichtigt sind. Nach der statistischen Zusammenstellung gibt es:

I. Im Zentraldienst (Eisenbahnministerium)	591	Angestellte
II. Bei den Direktionen (Prag, Pilsen, Königgrätz, Brünn, Olmütz, Preßburg u. Kaschau)		
u. zw. im Dienst der Direktionen	5 235	„
Stations- und Fährdienst	46 701	„
Bahnerhaltung und Bahnaufsicht	18 461	„
Wagendienst	13 590	„
Werkstättendienst	8 236	„
Fahrkartenerzeugung	32	„
Materialdienst	391	„
Beleuchtungsdienst	119	„
zusammen	93 356	Angestellte
Arbeiter	83 341	
insgesamt	176 697	Angestellte

Im Abschnitt B, der den eigentlichen Betrieb und dessen Ergebnisse im Jahre 1921 veranschaulicht, sind zunächst die Daten über das Eisenbahnnetz (sowohl das staatliche als auch das private) von Interesse. Die Betriebslängen der einzelnen Strecken werden durch folgende Ziffern erläutert:

Staatsbahndirektionen	Staatsbahnen	Privatbahnen im Staatsbetriebe auf Rechnung d. Eigentümer	Zusammen	Hiervon doppelgleisig
	Kilometer			
Prag	1 276	610	1 888	348
Pilsen	1 236	793	2 029	37
Königgrätz	1 562	453	2 015	157
Brünn	826	430	1 256	101
Olmütz	1 274	231	1 504	274
Preßburg	1 241	899	2 140	399
Kaschau	756	830	1 586	100
Zusammen	8 171	4 243	12 418	1 416

Bezüglich des Wertes der Staatsbahnen wird darauf hingewiesen, daß es im Jahre 1921 zur Durchführung der Bestimmungen der Friedensverträge wegen Aufteilung der auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen lastenden Verpflichtungen (Artikel 203 des Friedensvertrages von St. Germain und des Artikel 186 des Friedensvertrages von Trianon) und auch nicht zur Abschätzung des staatlichen Eisenbahnbesitzes gekommen ist, der ja die Grundlage der Eisenbahnfinanzpolitik bildet.

Ein umfangreiches Kapitel ist auch dem Wagendienst gewidmet. Der Kürze halber wird nur der Stand der Lokomotiven und des Wagenparkes der Staatsbahnen am Ende des Jahres 1921 angeführt:

	Č. S. D.	k.k.St.B.*)	M. A. V.*)	Im ganzen
Personenwagen	1 103	5 541	738	7 382
Postwagen	96	971	50	1 117
Gepäckwagen	1 296	3 044	220	4 560
Güterwagen	58 866	25 229	9 118	93 213

*) Diese Wagen sind Gemeinschaftseigentum der Nachfolgestaaten der ehemaligen Monarchie und unterliegen der Repartition.

An Lokomotiven waren:

Schnellzuglokomotiven	398
Personenzuglokomotiven	436
Güterzuglokomotiven	1967
Tenderlokomotiven	876
Zusammen	3677.

Interessant sind auch die Aufwendungen für Fahrzeuge; und zwar für Neuanschaffungen im ganzen Kc 1 159 341 757, für Reparaturen Kc 516 761 025.

Die Zahl der Tonnenkilometer im Personen-, Post-, Gepäck- und Güterverkehr der Staatsbahnen betrug:

auf Rechnung des Staates	auf Rechnung der Eigentümer	Zusammen
	In Tausenden:	
21 287 843	2 570 845	23 858 689

Die Zahl der Wagenachskilometer im Personen-, Post-, Gepäck- und Güterverkehr der Staatsbahnen betrug:

auf Rechnung des Staates	auf Rechnung der Eigentümer	Zusammen
	In Tausenden:	
2 645 953	355 750	3 001 703

Die Betriebseinnahmen betrugen:

Im Jahre	Personen	Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Zusammen
			In Tausenden Kc		
1921	736 084	48 244	100 .63	2 921 064	3 805 656
1920	558 283	29 543	101 929	2 342 718	3 032 474
	+ 31%	+ 63%	− 1%	+ 24%	+ 25%

Die Betriebsausgaben bezifferten sich im ganzen auf Kc 3 470 676 841. Aus der Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben ergibt sich, daß die Einnahmen die Ausgaben bedeutend übersteigen. Dieses finanzielle Ergebnis des Jahres 1921 muß als ein günstiges bezeichnet werden. Ob die folgenden Jahre auch ein solches Ergebnis zeitigen werden, muß dahingestellt bleiben, weil die unterdessen erfolgte Gehaltsaufbesserung des zahlreichen Personals eine wesentliche Mehrbelastung des Eisenbahnärars mit sich brachte. Zu dieser Mehrbelastung stehen jedoch die bisher nur vereinzelt veröffentlichten Einnahmen aus dem Güterverkehr in keinem Verhältnis, weil ja die Industriekrise der letzten Jahre einen schwachen Güterverkehr zur Folge hatte. Da wenig Aussicht vorhanden ist, daß in dieser Hinsicht eine Änderung zum Besseren eintreten wird, trägt man sich in maßgebenden Kreisen mit der Absicht, den Personalabbau, wie dies bereits in anderen Staaten erfolgt ist, vorzunehmen, um dadurch die Regie der Eisenbahnverwaltung billiger zu gestalten. Die Lösung dieser Frage ist aber eine schwierigere, weil in der Tschechoslowakei viele politische und insbesondere auch nationale Momente zu berücksichtigen sind.

Die kgl. ungarischen Staatsbahnen im VI. Bericht des Generalkommissärs.

Der vom Völkerbunde abgeordnete Generalkommissär Smith legte vor einigen Tagen dem Völkerbunde seinen VI. Monatsbericht vor, der den Monat Oktober umfaßt. Der Bericht befaßt sich diesmal eingehend mit der Staatsbahnfrage und stellt vor allem fest, daß der Erfolg des Wiederaufbauplans in hohem Maße von den Geschäftsergebnissen der staatlichen Betriebe beeinflußt wird, da es hiervon abhängt, ob die Betriebe in der Lage sind, sich selber zu erhalten oder ob sie einen Fehlbetrag aufweisen, für dessen Aufbringung im Rahmen des staatlichen Budgets Vorsorge getroffen werden muß. Unter diesen Betrieben sind die Staatsbahnen die wichtigsten.

Das für die Bahnen gesondert aufgestellte Budget weist für das mit 30. Juni 1925 endende Budgetjahr einen Überschuß von 2 494 500 Goldkronen auf. Dieses Budget trifft aber für die Deckung von Investitionen keine Vorsorge; werden solche vorgenommen (für das laufende Jahr sind 17—18 Millionen Goldkronen veranschlagt), so bringt die Mittel der Staat zu Lasten seines Budgets auf. Unter diesen Umständen müssen die Investitionsausgaben, solange die Staatsbahnen selbst für die Deckung nicht sorgen können, auf das vom Gesichtspunkte der Betriebssicherheit zulässige Mindestmaß eingeschränkt werden.

Die Ergebnisse der Monate Juli, August und September weisen einen Überschuß von etwa 5 300 000 Goldkronen auf; es muß aber berücksichtigt werden, daß dieser Zeitabschnitt die günstigsten Ergebnisse aufweist. Während dieser Monate muß daher eine Reserve angesammelt werden, die hinreicht, um die Staatsbahnen über die geringeren Verkehr aufweisenden Monate Februar—Juli hinwegzuhelfen.

Die Überprüfung des Staatsbahnbudgets führt zu folgenden Ergebnissen. Im Voranschlag zeigen die Einnahmen folgende Beträge:

	Goldkronen
Güterverkehr	112 196 800 = 62 %
Personenverkehr	46 128 000 = 25 %
Verschiedenes	23 799 100 = 13 %
zusammen	182 123 900 = 100 %

Unter „Verschiedenes" sind 19 977 300 Goldkronen als Einnahmen aus der Verwaltung der Privatbahnen (Lokalbahnen), 1 470 600 Goldkronen als Einnahmen aus dem Postverkehr enthalten, der Rest verteilt sich auf verschiedenartige sonstige Einnahmen. Die genannten Ausgaben, die aber, wie bereits erwähnt, die Investitionsausgaben nicht mit enthalten, sind im Voranschlag mit 179 629 400 Goldkronen eingestellt. Aus diesem Betrag werden 2 885 283 Goldkronen (das sind 1,6 % der veranschlagten Gesamtausgaben) zur Deckung des Dienstes der die Staatsbahnen belastenden Anleihen verwendet, sie sollten daher eigentlich nicht das Betriebskonto belasten. Der Rest der Ausgaben im Betrage von 176 744 117 Goldkronen (98,4 % der Gesamtausgaben) bildet daher die tatsächlichen Betriebsausgaben der Unternehmung. Diese Betriebsausgaben gliedern sich wie folgt:

	Goldkronen
1. Personalausgaben (Gehälter des systemisierten Personals)	54 927 840 = 31 %
2. Pensionen	29 397 280 = 16,7 %
3. Sachausgaben	2 120 000 = 1,2 %
4. Verschiedenes (Versicherung usw.)	3 064 677 = 1,8 %
5. Sonstige Betriebsausgaben (außer den obengenannten die Arbeiterlöhne mitinbegriffen)	87 234 320 = 49,3 %
zusammen	176 744 117 = 100 %

Die „sonstigen Betriebsausgaben" enthalten folgende Beträge:

	Goldkronen
Kohle	34 800 000 = 19,6 %
Arbeitslöhne	30 800 000 = 17,5 %
Eisen und sonstige Metalle	6 000 000 = 3,4 %
Schwellen	4 920 000 = 2,8 %
Öl	2 720 000 = 1,5 %
Verschiedenes	7 994 320 = 4,5 %
	87 234 320 = 49,3 %

Auffällig ist zunächst, daß die Betriebsausgaben 97 % der Roheinnahmen beanspruchen und daß die Ruhegehälter 16,7 % der gesamten Betriebsausgaben erfordern, während diese im Jahre 1913 nur 4 % ausgemacht haben. Diese Tatsache ist mit dem notwendig gewordenen Abbau begründet. Vor dem Kriege erreichte die Zahl der Pensionäre 16 % der aktiven Angestellten, heute beträgt die Verhältniszahl 90 % und am 1. Januar 1925, zu welchem Zeitpunkt die neuesten Kündigungen in Kraft treten werden, wird sie 100 % erreichen. Diese gewaltige Pensionslast bildet Schwierigkeiten, mit denen die Staatsbahnen zu kämpfen haben. Ohne diese wären die Ausgaben um 20—30 Millionen Goldkronen geringer und die Betriebsausgaben auf 84 % der Roheinnahmen herabgedrückt, also nahe an der 80prozentigen Relation, die bei vielen europäischen Bahnen mit entsprechender Geschäftsführung auch tatsächlich erreicht wird.

Ganz davon abgesehen, daß dem Staate ein gewisses Entgelt für das in den Bahnen angelegte große Kapital zukommen müßte,

könnten die Staatsbahnen ihren eigenen Investitionsbedarf nur decken, wenn die Betriebsausgaben 80 % der Roheinnahmen nicht übersteigen werden. Solange die Ruhegehälter etwa 30 Millionen Goldkronen jährlich verschlingen, kann dies nur durch die Vermehrung der Einnahmen oder die Herabsetzung der Ausgaben erreicht werden. Da eine weitere Tariferhöhung undurchführbar erscheint, ist die Steigerung der Einnahmen nur unter Beibehaltung der gegenwärtigen Tarifsätze durch eine Zunahme des Verkehrs erreichbar, die wiederum von der Steigerung des Wohlstandes oder einer Entfaltung der Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten abhängt. Was die Einschränkung der Ausgaben betrifft, so zeigt ein Vergleich der gegenwärtigen Ausgabenposten mit denen von 1913, daß es, abgesehen von den Ausgaben für Pensionen, nur verhältnismäßig wenige Posten gibt, bei denen eine Einschränkung zu erreichen wäre. Bei den Arbeitslöhnen ließen sich keine Ersparnisse durchführen, da sie auf einer niedrigen Stufe stehen.

Der Generalkommissär stellt fest, daß für die Umstände, die es hindern, daß die Staatsbahnen erhebliche Betriebsüberschüsse liefern, nicht die heutige Leitung, die energische Maßnahmen zur Einschränkung der Ausgaben durchführt, die Verantwortung trägt. Die Leitung steht zweifellos vor der Lösung einer verantwortungsvollen Aufgabe, denn der erwünschte Erfolg ist nicht sofort zu erreichen, sondern erst im Laufe von Jahren.

Der Bericht des Generalkommissärs ist als ein höchst objektiver zu betrachten. Es ist aber zweifellos, daß, wenn die Verwaltung von den schwerfälligen Schranken der gegenwärtigen Organisation loskäme und die von ihr vorgelegten Reformen von der Regierung alsbald in Kraft gesetzt würden, die Betriebsführung in noch höherem Maße ökonomischer sein und die Ergebnisse sich derart verbessern würden, daß die Staatsbahnen, ohne Staatsunterstützung, sich selbst erhalten würden, was das Endziel der Sanierung ist.

Dr. Eugen Tüske.

Die Eisenbahnen von Irland.

Der politische Umsturz in Irland hat auch eine gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens zur Folge gehabt. Die Entwickelung der irischen Eisenbahnen hat bisher im wesentlichen der der englischen entsprochen; sie wurden nach denselben Grundsätzen wie jene gebaut, verwaltet und betrieben, nur ihre Spurweite war eine andere, nämlich 1,60 m. Technisch haben die Eisenbahnen Irlands eine Besonderheit aufzuweisen, nämlich eine 15 km lange Einschienenbahn, Bauart Lartigne, die aber von der Neuregelung nicht betroffen wird.

Trotz der politischen Trennung von Großbritannien ist der Irische Freistaat auch bei der Neuregelung seines Eisenbahnwesens den Weg gegangen, den das englische Eisenbahngesetz von 1921 gewiesen hat. Das neue Eisenbahngesetz hat eine Zusammenfassung der Eisenbahnen Irlands, die sich aus den Netzen einer größeren Anzahl von Privatgesellschaften zusammensetzten, zu einer großen Gruppe vorgeschrieben. Natürlich ist die Wirkung dieses Gesetzes auf das Gebiet des Freistaats beschränkt, auf Nord-Irland kann sie sich nicht erstrecken.

Anlaß zur Neuregelung des irischen Eisenbahnwesens hat der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen gegeben. Bei Kriegsausbruch wurden bekanntlich die Eisenbahnen von England und Schottland vom Staate „übernommen", d. h. der Staat kam für ihre Dividenden in Höhe derjenigen des Jahres 1913 auf, und die Eisenbahnen mußten dafür die Leistungen für das Heer ohne besondere Vergütung ausführen. Diese Maßnahme wurde im weiteren Verlauf der Dinge auch auf Irland ausgedehnt. Als dieser so geschaffene Zustand im August 1921 aufhörte, waren die Betriebsausgaben der Eisenbahnen von Irland, wie der Leiter einer der irischen Eisenbahngesellschaften angab, auf das Dreifache der Vorkriegshöhe gestiegen. Die Personen- und Gütertarife waren zwar erhöht worden, um die sich aus dem Betriebe ergebenden Fehlbeträge zu decken, die namentlich eine Folge der Lohnpolitik der englischen Regierung waren, aber die Erhöhung hatte nicht ausgereicht, um ihren Zweck zu erfüllen. Die Einnahmen blieben trotz der Erhöhung der Tarife weit hinter den Ausgaben zurück. Die ungenügenden Einnahmen hatten ihrerseits ihren Grund im Rückgang des Verkehrs, der auch eine Kriegsfolge war; er war einerseits auf die Unruhen im Lande, andererseits auf den Wettbewerb des Kraftwagens auf der Straße und schließlich auf das allgemeine Darniederliegen von Handel und Verkehr zurückzuführen. Das Jahr 1922 brachte Betriebsergebnisse, die in Eisenbahnkreisen Irlands als verheerend bezeichnet wurden; 1923 waren sie zwar etwas befriedigender, aber die Besserung war nur dadurch erreicht worden, daß die Verkehrsgelegenheiten, die den Benutzern der Eisenbahnen geboten wurden, auf das äußerst mögliche Maß eingeschränkt wurden. Die Eisenbahngesellschaften verhandelten mit ihren Arbeitern, um eine Herabsetzung der Löhne sowie Arbeitsbedingungen zu erreichen, die eine Verminderung der Betriebsausgaben herbeiführen sollten, und wollten dann die Tarife entsprechend abbauen. Die Arbeiterschaft ging jedoch hierauf nicht ein, sondern wies darauf hin, daß die Verwaltung und der Betrieb der irischen Eisenbahnen, so lange die Zersplitterung bestände, unwirtschaftlich seien, und daß die bestehenden hohen Löhne weiter gezahlt werden könnten, wenn die Gliederung der Eisenbahnen vereinfacht würde. Die Regierung schloß sich dieser Ansicht an, erklärte den Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften als im Interesse des Staates liegend und forderte deren Zeitungen auf, dieses Ziel herbeizuführen. Die Eisenbahngesellschaften folgten der Aufforderung und traten in Verhandlungen mit einander ein. Schwierigkeiten ergaben sich dabei infolge der politischen Verhältnisse, die eine Grenze zwischen dem Freistaat und Nord-Irland gezogen haben. Man glaubte aber, die Regelung der politischen Fragen nicht abwarten zu sollen, sondern möglichst bald mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens zu einem Abschluß kommen zu müssen.

Der Regierung boten sich drei Wege zur Vereinheitlichung der Eisenbahnen: Verstaatlichung, die wie in England von der Arbeiterschaft gefordert wurde, Privatbetrieb der Eisenbahnen mit Unterstützung durch Staatsgelder, die nötig war, weil eine ganze Anzahl der kleineren Eisenbahnunternehmen sonst ihren Betrieb aus Mangel an Mitteln hätten einstellen müssen, endlich Gruppenbildung nach englischem Muster, bei der die großen, wirtschaftlich bessergestellten Eisenbahnen die Lasten der kleinen Gesellschaften mit zu übernehmen hätten. Die Regierung entschied sich für den letztgenannten Ausweg. Eine vollständige Vereinheitlichung der irischen Eisenbahnen kann zur Zeit nicht erreicht werden, weil sich die Gesetzgebung, wie schon erwähnt, nicht auf die Eisenbahnen in Nord-Irland erstreckt und weil eine Anzahl von Eisenbahnen ihr Verkehrsgebiet zu beiden Seiten der Grenze zwischen dem Freistaat und Nord-Irland haben. Die Eisenbahngesellschaften sind mit dem Zwang, sich zusammenzuschließen, nicht ganz einverstanden; namentlich die großen, bessergestellten unter ihnen empfinden es bitter, daß sie die Verluste der kleinen Gesellschaften mit tragen sollen. Nach ihrer Ansicht wäre es richtiger gewesen, wenn der Staat diese Verluste auf sich genommen hätte. In den Kreisen der Aktieninhaber glaubt man aber, daß die Regelung, wie sie das Gesetz vorsieht, der Verstaatlichung vorzuziehen sei; weil beim Verbleib der Eisenbahnen in den Händen einer Privatgesellschaft die Interessen der Aktionäre besser wahrgenommen würden als bei der Übernahme durch den Staat.

Das irische Eisenbahngesetz unterscheidet wie das englische zwischen Eisenbahngesellschaften, die miteinander verschmolzen — amalgamated — werden sollen, und solchen, die von dem

einheitlichen Unternehmen aufgesogen — absorbed — werden sollen. Zum Zusammenschluß sind zwei Wege vorgesehen: freie Vereinbarung unter den Beteiligten oder Regelung durch ein Gericht. Ebenso wie in England ist ein Tarifgericht vorgesehen, das die Tarife in solcher Höhe festsetzen soll, daß durch sie ein angemessener Überschuß erzielt wird. Eine Erhöhung der Tarife wird aber für unmöglich gehalten, weil dadurch der Verkehr erdrosselt werden würde; man ist vielmehr außerhalb der Eisenbahngesellschaften der Ansicht, daß der angemessene Betriebsüberschuß durch wirtschaftlichere Führung des Betriebes herbeigeführt werden muß. Dazu scheint vor allem eine Herabsetzung der Löhne erforderlich, was aber wieder auf Widerspruch bei den Arbeitern stößt.

Die vier Gesellschaften, die miteinander verschmolzen werden sollen, sind die Cork-, Bandon- und Südküstenbahn, die Dublin- und Südostbahn, die Große Süd- und Westbahn, die Midland-Große Westbahn. Die Netze dieser Eisenbahngesellschaften sind, ebenso wie diejenigen der englischen, vor dem Zusammenschluß dadurch entstanden, daß eine Anzahl kleinere Netze von einem kräftigeren Unternehmen erworben und mit dessen Stammstrecke vereinigt worden sind. Die Cork-, Bandon- und Südküstenbahn ist nur etwa 100 km lang; sie verläuft in einiger Entfernung von der Küste von Cork nach Bantry und streckt einige Seitenarme bis an die Küste aus. Das Netz der Dublin- und Südostbahn ist etwa doppelt so lang; es führt von Dublin an der Küste entlang nach Weseford und Waterford. Die Große Süd- und Westbahn ist mit über 1500 km Länge die größte unter den Eisenbahnen von Irland. Ihre Strecken bedecken, ebenfalls von Dublin ausgehend, den Süden und Westen von Irland und reichen auch nach Nordwesten. Die Midland-Große Westbahn führt, etwa 350 km lang, mit ihrer Hauptstrecke von Dublin aus, wie ihr Name sagt, mitten durch das Land nach Westen bis Galway und streckt eine Anzahl Arme von dieser Strecke in der Hauptsache nach Norden aus.

Von diesen vier Gesellschaften haben sich die Cork-, Bandon- und Südküsten-Eisenbahn und die Große Süd- und Westbahn schon im Jahre 1922 auf einen Zusammenschluß geeinigt. Die Vorzugsaktien und Schuldverschreibungen der ersteren sollten gegen Aktien der letzteren derart eingetauscht werden, daß die Inhaber dasselbe Einkommen bezogen, während für je 100 £ der gewöhnlichen Aktien der Südküstenbahn 80 £ Aktien der Süd- und Westbahn gegeben werden sollten. Die Midland-Südwestbahn trat dieser Vereinigung bei, und in außerordentlichen Hauptversammlungen der Aktieninhaber, die Mitte August stattgefunden haben, sind die Bedingungen, unter denen der Zusammenschluß vor sich gehen soll, sowie die Aufnahme einiger der aufgesogenen Gesellschaften in das neue Unternehmen gebilligt worden. Dieses umfaßt ein Aktienkapital von etwa 21,5 Mill. Pfund. Es wird den Namen G r o ß e S ü d b a h n führen. Der Verwaltungsrat umfaßt 14 Mitglieder, von denen die bisherige Süd- und Westbahn neun, die bisherige Midland-Große Westbahn vier und Südküstenbahn einen stellt. Die Süd- und Westbahn-Aktien werden gegen den gleichen Betrag Aktien der neuen Gesellschaft umgetauscht, für 100 £ Aktien der Midland-Großen Westbahn werden 70 £ neue Aktien ausgegeben.

Die Dublin- und Südostbahn stand zunächst der Vereinigung noch fern, doch sind Verhandlungen mit ihr angeknüpft worden, die soweit gediehen waren, daß für einen der letzten Tage des August eine Versammlung ihrer Aktionäre einberufen werden sollte, um über ihren Anschluß an die Große Südbahn Beschluß zu fassen. An demselben Tage sollte dann auch letztere ihre Zustimmung zur Aufnahme der Südostbahn aussprechen, und es wurde erwartet, daß diese Vorgänge zu dem Ziel führen würden, das das Gesetz im Auge hatte, nämlich die Bildung der neuen Einheitsgruppe bis Ende August 1924 zu beenden. Plötzlich sind aber im letzten Augenblick Schwierigkeiten entstanden. Die Dublin- und Südostbahn hat nämlich im Jahre 1904 von der London und Nordwestbahn ein Darlehn von 100 000 £ erhalten und dafür der englischen Gesellschaft das Recht zugestehen müssen, ein Mitglied des Verwaltungsrats der Dublin- und Südostbahn zu ernennen. Außerdem wurde der irischen Gesellschaft ein Teil der Einkünfte aus dem Dampferverkehr zwischen Helgoland und Kingstown überlassen, was ihr jährlich etwa 27 000 £ eingebracht hat. Die Große Süd- und Westbahn hatte aber gegenüber der englischen Großen Westbahn die Verpflichtung, den Dampferverkehr auf der Strecke Fishguard-Rosslare zu fördern. Beim Zusammenschluß wären also auf das Gemeinschaftsunternehmen zwei einander widerstreitende Verpflichtungen übergegangen, nämlich sowohl die Dampferstrecke Holyhead-Kingstown zu fördern, um nicht ihren Anteil aus deren Einnahmen zu verlieren, als auch ihre Verpflichtungen zur Förderung des Verkehrs auf der mit jener im Wettbewerb stehenden Dampferstrecke Fishguard-Rosslare zu erfüllen. Die London-, Midland- und Schottische Eisenbahn als Rechtsnachfolgerin der London- und Nordwestbahn hat nun gedroht, daß sie ihr Darlehn von 100 000 £ zurückfordern werde, wenn sie nicht auch in Zukunft einen Vertreter zum Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft stellen dürfte, was ihr nicht zugestanden werden soll, und andererseits droht die London-, Midland- und Schottische Eisenbahngesellschaft, daß sie ihre Zubuße von rd. 27 000 £ zu den Betriebskosten der Dublin- und Südostbahn nur dann weiterzahlen werden, wenn die Große Süd- und Westbahn die Förderung des Dampferverkehrs auf der Strecke Fishguard-Rosslare einstellen würde. Infolgedessen konnte die Dublin- und Südwestbahn ihre Verhandlungen mit den drei anderen irischen Gesellschaften betreffs ihres Anschlusses an die von diesen dreien bereits geschlossene Vereinigung nicht fortsetzen.

Für den Fall, daß eine Einigung unter den Eisenbahngesellschaften nicht zustande käme, war, wie schon erwähnt, das Einschreiten eines Gerichts vorgesehen; seine Aufgabe wäre dadurch sehr erheblich erleichtert worden, daß es den Zusammenschluß der vier großen Gesellschaften bereits als vollendete Tatsache vorgefunden hätte; es hätte sich dann bloß mit der Eingliederung der 22 aufgesogenen Gesellschaften in das Großunternehmen zu befassen gehabt. Auch auf diesem Wege waren bereits Schritte unternommen, indem vier von jenen 22 Gesellschaften schon in der großen Südbahn aufgegangen waren. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, ist eine Einigung unter den vier zu verschmelzenden Gesellschaften nicht zu erwarten, und das Tarifgericht wird daher die Bedingungen festzusetzen haben, unter denen diese Verschmelzung vorzunehmen ist. Daß unter dreien von ihnen hierüber bereits Einigkeit besteht, wird ihm seine Aufgabe zwar erleichtern, die Entscheidung über die einander widerstreitenden Interessen, die beim Eintritt der Dublin- und Südwestbahn in den Bund der drei anderen Gesellschaften auszugleichen sind, wird aber nicht ganz leicht sein.

Ausgeschlossen von der Verschmelzung ist zunächst von den großen Eisenbahngesellschaften Irlands nur die Große Nordbahn. Ihr etwa 900 km langes Netz geht zwar auch von Dublin aus, erstreckt sich aber zum großen Teil über Nord-Irland, liegt also in dem Teil der Insel, auf den sich die Gesetzgebung des Freistaats nicht erstreckt. Möglicherweise wird aber auch zwischen dieser Gesellschaft und der Großen Südbahn eine Verständigung zustande kommen.

Das neue Eisenbahnunternehmen in Irland, das alles in allem etwa 3000 km Vollspurbahnen und dazu noch etwa 300 km Schmalspurbahnen in 915 mm Spurbreite umfassen wird, enthält zwar neben den Haupteisenbahnen eine Anzahl bisher selbständige Netze, die ihm nur wenig einbringen, zunächst sogar Kosten verursachen werden. Man erwartet aber von dem Zusammenschluß, daß die einheitliche Leitung es fertigbringen wird, bessere Betriebsergebnisse als bisher zu erzielen, vorausgesetzt, daß Handel und Verkehr in Irland sich in günstigem Sinn entwickeln.

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Über die Wagengestellung im Ruhrbezirk** durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird folgendes mitgeteilt: Die Übernahme der Regiebahnen durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfolgte am 16. November reibungslos. Obwohl der Verkehr sich bis zum 1. Dezember noch nach dem Regiefahrplan abwickeln soll, ist es infolge der von der Reichsbahndirektion getroffenen Vorbereitungen gelungen, den Anforderungen der Industrie, namentlich des Bergbaues, in jeder Weise nachzukommen. Es war sogar in den letzten Tagen möglich, den Zechen und sonstigen Werken Material über den eigentlichen Bedarf hinaus zuzuführen. Eine Gegenüberstellung der Wagenzuweisungen vor und nach dem 16. November ergibt, daß von der Regiebahn durchschnittlich täglich 18 000 Wagen gestellt wurden, während die Deutsche Reichsbahn vom 17. November ab durchschnittlich täglich 25 000 Wagen gestellt hat, was eine wesentliche Mehrleistung der Reichsbahn seit dem Tage der Übernahme der Regiebahnen zeigt.

— **Rom-Pilgerzug.** Zu Weihnachten 1924 wird bereits ein Pilgerzug für Teilnehmer aus ganz Deutschland zur Eröffnungsfeier des Heiligen Jahres von Würzburg aus nach Rom geführt. Der Fahrplan ist so festgesetzt, daß der Pilgerzug am 19. Dezember Würzburg um 7 Uhr vormittags verläßt und am 20. Dezember, abends 8.30 Uhr, in Rom eintrifft. Rückfahrt erfolgt am 29. Dezember, 7 Uhr vormittags, Ankunft in Würzburg am 30. Dezember, abends 8.30 Uhr. Die Teilnehmer können je nach den Ansprüchen zwischen vier Gruppen wählen. Die Anmeldung erfolgt durch Postkarte an die Geschäftsstelle für Rompilgerfahrten, Würzburg, Hofstraße 7, wo näheres über Preise usw. zu erfahren ist.

— **Beschleunigung der Schnellzüge.** Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung teilt mit: Aus Industrie- und Handelskreisen wird fortgesetzt die Beschleunigung der Schnellzüge und möglichst eine Verkürzung der Reisedauer gegenüber der Vorkriegszeit verlangt. Welche Gründe seinerzeit für die Entspannung der Fahrpläne maßgebend waren, ist allgemein bekannt. Neben wirtschaftlichen Rücksichten kam die geringere Leistungsfähigkeit der durch den Krieg herabgewirtschafteten Lokomotiven und die Sorge für eine pünktliche Durchführung des Fahrplans vornehmlich in Betracht. Mit der zunehmenden Besserung der Verhältnisse sind auch die Fahrpläne einiger Schnellzüge schon wieder ganz erheblich verbessert worden. Mit der Beschleunigung wird, wie jeder neue Fahrplan-Entwurf erkennen läßt, allmählich weiter vorgegangen, soweit die Möglichkeit dafür gegeben ist, ein Bedürfnis besteht und die Pünktlichkeit im Zugbetriebe nicht in Frage gestellt wird.

— **Eisenbahnunfall bei Haspelmoor.** Aus Augsburg wird unterm 1. d. M. amtlich gemeldet: Infolge plötzlichen Versagens der an die Überlandleitung der Amper-Werke angeschlossenen elektrischen Signalbeleuchtung der Station Haspelmoor überfuhr der heutige Schnellzug Frankfurt (Main)-München gegen 6½ Uhr das Einfahrtssignal bei dieser Station und fuhr einem ausfahrenden Güterzug in die Flanke. Dabei wurde der Packwagen des Güterzuges zertrümmert. Der Zugführer des Güterzuges kam in dem brennenden Wagen ums Leben. Im Schnellzug sind drei Reisende leicht verletzt worden.

— **Mehr Hartgeld in den Verkehr!** Aus fast allen Teilen des Reiches wird berichtet, daß es an Kleingeldmünzen, besonders an 50-Pfennigstücken, mangelt. Die Bestände der Reichsbank an Hartgeld sind dagegen infolge der reichlichen Ausprägungen sehr bedeutend. Das Mißverhältnis wird dadurch begünstigt, daß die Zahlstellen an den Zahlungen mit Papiergeld festhalten und sich nicht daran gewöhnen, Hartgeld zu den Zahlungen zu verwenden. Wenn auch der bevorstehende Aufruf der kleinen Reichsbanknoten die Inverkehrleitung der Münzen erleichtern wird, so ist dringend zu wünschen, daß alle Kassen Rentenpfennigmünzen in möglichst großem Umfange bei den Reichsbankanstalten anfordern und zur Zahlung verwenden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat ihre Dienststellen in diesem Sinne angewiesen, an den Schaltern und bei den Lohn- und Gehaltsbezahlungen sich des Hartgeldes ausgiebig zu bedienen.

— **Bildwerbung in den D-Zügen.** In den durchgehenden D-Zugwagen erster und zweiter Klasse werden in allernächster Zeit unter Glas gerahmte Photographien nach 120 deutschen Landschaftsmotiven aufgehängt werden. Die Herausgabe dieser Bilder geschieht ausschließlich durch die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung. Von der gleichen Stelle werden ferner weitere Propagandamaßnahmen vorbereitet, über die demnächst ausführlich berichtet wird.

— **Preisausschreiben zur Erlangung eines Spannungs- und eines Schwingungsmessers für die Bestimmung der dynamischen Beanspruchung eiserner Brücken.** Dem von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Eisenbahn-Zentralamt Berlin, unterm 1. November 1924 veröffentlichten Preisausschreiben entnehmen wir folgendes: Die bis in die neueste Zeit gebauten Apparate zur Messung und Aufzeichnung von Schwingungen, die an eisernen Brücken durch dynamische Beanspruchung hervorgerufen werden, entsprechen noch immer nicht den an solche Apparate zu stellenden Anforderungen. Der Grund hierfür liegt einerseits darin, daß die zu messenden kleinen Bewegungen (Meßgenauigkeit etwa 0,001 mm) stark vergrößert, aber unverzerrt als Diagramme aufgezeichnet werden müssen, anderseits dürfte er darin zu suchen sein, daß die meisten Hersteller solcher Meßgeräte mit der Meßaufgabe und den Begleitumständen nicht genügend vertraut zu sein scheinen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft veranstaltet daher einen Wettbewerb zur Erlangung von naturgroßen, betriebsfähigen Modellen je eines Spannungs- und eines Schwingungsmessers, die hinsichtlich des dynamischen Verhaltens der eisernen Brücken richtige Angaben machen. Beide Apparate können auch in ein Gerät vereinigt werden, so daß gewissermaßen ein Universalapparat entstände, mit dem sowohl Schwingungen als auch Spannungen gemessen werden können. Indessen wird auf eine solche Vereinigung kein Wert gelegt, da beide Apparate zugleich gebraucht werden und die Handlichkeit dadurch leiden könnte. Dem Preisgericht, bestehend aus den Herren Wirkl. Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Dr. Zimmermann, Professor Dr.-Ing. Gehler, Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Saller, Brückeningenieur der Schweizerischen Bundesbahnen Bühler, Regierungsbaurat Hülsenkamp, steht eine Summe von 33 000 *M.* zur Verfügung, aus denen für die vom Preisgericht als geeignetste Apparate anerkannten Spannungs- und Schwingungsmesser je drei Preise ausgesetzt werden, und zwar a) für Spannungsmesser 1. Preis 8000 *M.*, 2. Preis 6000 *M.*, 3. Preis 4000 *M.*; b) für Schwingungsmesser 1. Preis 7000 *M.*, 2. Preis 5000 *M.*, 3. Preis 3000 *M.* Die preisgekrönten Apparate bleiben mit allen Rechten Eigentum der Erfinder. Die Apparate sind bis zum 1. Juli 1925 dem Eisenbahn-Zentralamt Berlin, Hallesches Ufer Nr. 35, mit äußerlich als „Wettbewerb für Spannungs- und Schwingungsmesser für eiserne Brücken" gekennzeichneten Begleitschreiben einzusenden. Die Bedingungen, denen die Apparate zu entsprechen haben, sind in dem Preisausschreiben im einzelnen mitgeteilt.

— **Eisenbahnlieferantengesellschaft.** Die Mitte Dezember v. J. ins Leben gerufene Eisenbahnlieferanten-G. m. b. H. in Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35/36 (Gebäude des Eisenbahnzentralamtes) wird in den nächsten Tagen aufgelöst werden, da die Reichsbahn die von der Eisenbahnlieferanten-G. m. b. H. auf Grund des Kreditabkommens mit der Reichsbank vollzogenen Wechsel sämtlich bezahlt hat.

— **Rhein-Sieg Eisenbahn-A.-G. in Beuel.** Die Direktion ist mit den Vorerhebungen beschäftigt, auf ihren insgesamt 87,88 km langen Strecken die bisherige Personenbeförderung mittels Dampflokomotiven nach und nach auf geeignete Triebwagen umzustellen. Welche Antriebsart und Wagenbauart gewählt wird, steht noch nicht fest. Die Untersuchungen, die sich in gleichem Maße auf die Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit der Bauart wie auf die Wirtschaftlichkeit dieser neuen Beförderungsart erstrecken, sind noch nicht abgeschlossen. Gegenüber voll- und einmeterspurigen Triebwagen bedingt die außergewöhnliche Spurweite der Bahn (0,785 m) in Verbindung mit Steigungen bis auf 1 : 50 und die der geringen Spurweite entsprechenden engen Umgrenzungslinien für Fahrzeuge einige Konstruktionsschwierigkeiten, die aber sicherlich zufriedenstellend gelöst werden können.

— **Der Plan eines Autobusnetzes im Ruhrgebiet.** Wie der D. A. Z. aus Düsseldorf unterm 27. November berichtet wird, fand im Ständehaus eine Versammlung aller im Regierungsbezirk Düsseldorf an der Einrichtung von Autobuslinien beteiligten Körperschaften statt. Nach den Mitteilungen eines Regierungsvertreters sind insgesamt 90 Anträge zur Konzessionierung von Autobuslinien eingegangen. Der Vertreter der Reichspostverwaltung verfocht mit Nachdruck die auf Grund alter Bestimmungen zugestandenen Rechte auf Personenbeförderung auf den Landstraßen. Nicht minder energisch machte die Reichsbahnverwaltung ihre Rechte geltend, soweit durch Autobuslinien Wettbewerbslinien für die Eisenbahn geschaffen würden. Der Vertreter der Reichsbahn empfahl die Schaffung einer großen, sich über das ganze Reich erstreckenden Organisation; die Kraftwagen müßten gewissermaßen als Zubringer der Reichs-

bahn dienen. Die Kommunalverwaltung forderte entscheidenden Einfluß auf die Konzessionierung von Kraftwagenlinien, weil durch derartige Betriebe die Landstraßen stark in Mitleidenschaft gezogen würden und die Erhaltung der Landstraßen sichergestellt werden müßte. Die Vertreter der Privatunternehmungen wandten sich gegen eine Monopolisierung, die viel zu schwerfällig arbeiten würde, und forderten freie Entwicklung des Autobusverkehrs. Die Aussprache führte zum Beschluß, das ganze Interessengebiet in verschiedene Abschnitte einzuteilen und für jeden Abschnitt eine Organisation einzusetzen.

— Die Bahnhofswirtschaft — ein Hilfsmittel der Eisenbahn. Über die Frage, ob ein Bahnhofswirt vor 7 Uhr früh und nach 7 Uhr abends Genußmittel verkaufen darf, hat das Kammergericht Berlin in einem Strafprozeß gegen den Bahnhofswirt in Oranienburg eine wichtige Entscheidung gefällt. Der Inhaber der Bahnhofswirtschaft hatte seinen Verkaufsstand auch nachts offengehalten und zu dieser Zeit auch an Nichtreisende Zigarren verkauft. Das Kammergericht, das auf Freispruch erkannt hat, begründet das Urteil in folgender Weise: Der Gewerbebetrieb der Eisenbahn-Unternehmungen umfaßt auch alle die Einrichtungen, die dem Bedarf der Reisenden, insbesondere ihrer Versorgung mit Nahrungsmitteln, dienen. Bahnhofswirtschaften seien daher als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens anzusehen. Es mache dabei keinen Unterschied, ob die Eisenbahnbehörde durch eigene Angestellte tätig ist oder durch Pächter den Verkauf ausüben läßt. Ebenso sei es unerheblich, ob sich der Betrieb innerhalb oder außerhalb der Bahnsperre abspiele.

— Dolmetscher auf Bahnhöfen. In Paris werden zurzeit auf verschiedenen Bahnhöfen besondere Stände eingerichtet, in denen sich Dolmetscher-Beamte zur Verfügung des reisenden Publikums halten, und außerdem Verkehrsbeamte für Auskünfte und zur Unterstützung der Fremden stationiert sind. — Auch das Mitteleuropäische Reisebüro trägt sich schon seit längerer Zeit mit dem gleichen Gedanken, Dolmetscher auf deutsche Bahnhöfe zu entsenden, auf denen der stärkste Fremdenverkehr herrscht. Bisher wurde davon noch Abstand genommen, weil der Fremdenverkehr in Deutschland erst jetzt sich allmählich wieder zu entwickeln beginnt. Die Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros wird einer derartigen Einrichtung nähertreten, sobald der richtige Zeitpunkt hierfür gegeben ist.

— Handelsvertragsverhandlungen. Die letzten Wochen, schreibt der „Wirtschaftsdienst“, standen handelspolitisch unter dem Zeichen der Handelsvertragsverhandlungen, durch die die Handelsbeziehungen Deutschlands vom Januar 1925 an geregelt werden sollen. Zum Abschluß gediehen sind bislang nur die Verträge mit Spanien und der Schweiz — letzterer am 17. November —, die beide noch der Ratifizierung bedürfen, ebenso wie die Abkommen mit Griechenland und Guatemala. Eine Einigung über die grundsätzliche Auffassung der Meistbegünstigung konnte bei den deutsch-schweizerischen Verhandlungen nicht erzielt werden; man begnügte sich mit dem Abbau der Einfuhrbeschränkungen, die zum Teil ganz aufgehoben wurden (seitens Deutschland für Schokolade und Uhren, seitens der Schweiz für Holz- und Papierpositionen, fast alle Glaspositionen und einen Teil der Eisenpositionen), zum Teil eine Erhöhung des jetzt bestehenden Kontingents erfuhren. Die übrigen Verhandlungen sind erst im Gange, so mit Rußland, Belgien, Japan, Griechenland und vor allem mit Frankreich und England. Die Verhandlungen mit den letzteren Staaten sind von vornherein aufs stärkste belastet durch das Problem der seit September/Oktober d. J. wieder bzw. neu erhobenen Ausfuhrabgabe auf Grund des Reparation Recovery Act, die dem Geist des Dawes-Abkommens strikt zuwiderläuft und zu den größten Schwierigkeiten führt, vollends, solange die Stellung der Reparationskommission zu dieser Frage noch völlig ungeklärt ist.

— 75jähriges Bestehen der Industrie-Handelskammer Breslau. Die auf Grund des Handelskammergesetzes vom Februar 1848 im Jahre 1849 gegründete Handelskammer Breslau beging am 15. November d. J. die Gedenkfeier ihres 75jährigen Bestehens mit einer öffentlichen Vollversammlung in schlichter würdiger Weise. Präsident Dr. Grund eröffnete nach Begrüßung des Ehrenpräsidenten Geh. Kommerzienrat v. Eichborn und der Versammlung die Festsitzung mit einer Ansprache, in der er insbesondere in großen Zügen und anschaulicher Weise die Bedeutung, das Wesen und die Aufgaben der Industrie- und Handelskammern im allgemeinen und der Breslauer Handelskammer im besonderen behandelte.

Aus Anlaß dieses Jubiläums ging eine Fülle von Glückwünschen und Adressen ein. Auch der Präsident der Reichsbahndirektion Breslau hat gleichzeitig im Namen der Deutschen Reichsbahngesellschaft die herzlichsten Glückwünsche ausgesprochen.

— Beschränkungen für den Autoverkehr im Riesengebirge. Das Befahren der Kreischausseen im Hirschberger Tal mit Lastkraftwagen von mehr als 164 Zentnern Gesamtgewicht ist zur Herabminderung der Kosten für die Straßenunterhaltung polizeilich verboten worden. Fahrzeuge von einem Gewicht über 84 Zentner müssen mit Luftgummibereifung versehen sein. Die Höchstgeschwindigkeiten sind für Kraftfahrzeuge ohne Luftgummibereifung in den Ortschaften auf 8 km und außerhalb der Ortslage auf 12 km in der Stunde bemessen. Kraftfahrzeuge mit Luftgummibereifung und mehr als 84 Zentnern Gewicht dürfen 12 und 20 km in der Stunde fahren. Die Ortsgruppe Hirschberg des Riesengebirgsvereins hatte vor kurzem beschlossen, dahin zu wirken, daß der Verkehr von Autos auf den Gebirgswegen durch die Anlage von Sperrvorrichtungen unmöglich gemacht werden müsse. Der Fahrverkehr solle auf den Zugangsstraßen zum Hochgebirge auf den rein wirtschaftlichen Verkehr für die Bauden beschränkt werden. Zu diesem Beschlusse nimmt die neue Polizeiverordnung über den Verkehr im Hirschberger Tal noch keine Stellung.

— Das Reichsgericht zur Haftpflicht der Hotels. Bekanntlich lassen die deutschen Hotels den Gast bei seiner Ankunft einen Schein unterschreiben, in dem er die Ablehnung jeglicher Haftpflicht des Hotels anerkennt. Um diesen Haftpflichtschein ist ein heftiger Kampf der Meinungen entbrannt, und es ist von Bedeutung, daß nunmehr zum ersten Male das Reichsgericht in einem Urteil sich auf die Seite der Hotelbesitzer gestellt hat.

Ein Gast, dem eingebrachte Sachen abhanden gekommen waren, machte das Hotel haftbar und wies darauf hin, daß er eine Durchschrift des unterschriebenen Haftpflichtscheines nicht erhalten habe. Er bezeichnete dieses Verhalten des Hotels als sittenwidrig. Das Reichsgericht trat der Auffassung des Geschädigten nicht bei; es billigte dem Gastwirt vielmehr das Recht auf Ausschluß der Haftung zu, mit der Begründung, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegenwart einen Ausschluß der Haftung noch rechtfertigen, und im vorliegenden Fall die Interessen des reisenden Publikums dadurch gewahrt gewesen seien, daß im Hotel des Beklagten jeder Reisende Gelegenheit hatte, sein Gepäck selbst zu versichern. — Bei dieser Reichsgerichtsentscheidung scheint uns in dem Satz, „daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegenwart einen Ausschluß der Haftung noch rechtfertigen“, der Nachdruck auf das Wort „noch“ gelegt werden zu müssen. Jedenfalls wird aber bis auf weiteres der Hotelgast prüfen müssen, ob er nicht gut tut, soweit er nicht bereits einen privaten Versicherungsabschluß vorgenommen hat, bei seiner Aufnahme im Hotel die Versicherung auf dem ihm vorgelegten Schein abzuschließen.

— Der Reichsverband der Deutschen Industrie zur Ausstellungs- und Messefrage. Angesichts der Überhandnahme von Messen und Ausstellungen aller Art ist vor kurzem beim Reichsverband der Deutschen Industrie ein besonderer Ausschuß für Messe- und Ausstellungsfragen gebildet worden. Er hat die Aufgabe, dem in enger Verbindung mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie arbeitenden „Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie“ beratend zur Seite zu stehen. Dieser Ausschuß hat gelegentlich seines ersten Zusammentritts am 10. November d. J. unter Vorsitz des Generaldirektors Dr. Reuter-Duisburg die nachstehende Entschließung gefaßt, die am 11. November die einstimmige Billigung des Vorstandes des Reichsverbandes der Deutschen Industrie gefunden hat:

„Das Deutsche Ausstellungs- und Messewesen hat nach dem Kriege eine Entwicklung genommen, die sowohl vom Standpunkt der Industrie wie auch im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft nicht wünschenswert ist. Die Entstehung einer größeren Anzahl von allgemeinen, örtlichen und Fachmessen sowie ähnlichen Veranstaltungen bedeutet für die Aussteller eine schwere finanzielle Belastung, der gegenüber ein entsprechender wirtschaftlicher Erfolg nicht immer vorhanden ist. Das Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie ist daher der Ansicht, daß alles getan werden muß, um das deutsche Messewesen auf ein solches Maß zurückzuführen, das der Lage und den Bedürfnissen der deutschen Wirtschaft entspricht.

Für die allgemeinen Messen ist das seit dem Jahre 1906 bestehende „Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie“ die geeignete Stelle für die Beratung der staatlichen Aufsichtsbehörden; aber auch, wenn es sich um Veranstaltungen provinziellen oder örtlichen Charakters handelt, ist eine Heranziehung der beteiligten Wirtschaftskreise vor der Genehmigung von Messen und Ausstellungen zweckmäßig.“

Hinsichtlich der verschiedenen Arten von Messen wird folgendes festgestellt:

1. Die Schaffung neuer fachlich und regional nicht beschränkter allgemeiner Messen muß den stärksten Bedenken begegnen. Es ist darauf zu achten, daß die Messen in den deutschen Randgebieten (Grenzmessen) keinen Umfang annehmen,

der über ihre besondere Bedeutung als Vorposten gegenüber dem benachbarten Auslande hinausgeht. In bezug auf diese allgemeinen Messen ist zu untersuchen, inwieweit ihnen aus wirtschaftlichen Rücksichten eine Einschränkung auf einige Zweige der Industrie oder eine Einstellung auf ein regional beschränktes Ausstellungsgebiet zu empfehlen ist. Auch die in- und ausländische Propaganda dieser Messen müßte sich zur Vermeidung falscher Vorstellungen über ihren Charakter in gleicher Weise beschränken. Es dürfte auch angebracht sein, Vereinbarungen über eine turnusmäßige Verteilung der Veranstaltungen über das ganze Jahr hin zu treffen.

2. Das „Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie" wird die Notwendigkeit der Veranstaltungen von Fachmessen und Fachausstellungen vor allem unter dem Gesichtspunkt zu überprüfen haben, ob sie von den maßgebenden fachlichen Organisationen unterstützt und gebilligt werden.

— **Turnfahrt der Handwerkslehrlinge der Deutschen Reichsbahn.** Durch die Stiftung des Herrn Helle in Braunschweig, Seniorchef des Hauses v. Dolffs und Helle, war es auch in diesem Jahre möglich, den Siegerriegen der Handwerkslehrlinge der Reichsbahn für vorzügliche Leistungen einen Turnausflug nach dem Harz als Belohnung zu ermöglichen. Schon im vorigen Jahre hatte derselbe Spender, dem auch an dieser Stelle für seine wohlwollende Tat im Namen der belohnten Lehrlinge gedankt sein möchte, einen Turnpreis zur Verfügung gestellt. Der Preis bestand in einer zweitägigen Wanderfahrt durch den Harz mit freier Verpflegung und Übernachtung. Die Reichsbahndirektion Magdeburg hatte die Vorbereitungen getroffen und das Eisenbahnheim Ilsenburg hatte seine Räume für eine hübsche Schlußfeier freundlichst zur Verfügung gestellt. Der Preis war in drei Teile geteilt, derart, daß je ein Teil der besten Riege im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Preußen, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, und der Bezirke der Reichsbahndirektionen Dresden, Karlsruhe, Oldenburg, Schwerin und Stuttgart zufallen sollte. Der Wettkampf umfaßte folgende vorgeschriebene Übungen: 1. eine Übung am Reck, 2. eine Übung am Barren, 3. eine Freiübung, 4., 5. und 6. Hochsprung, Kugelstoß und 100 m Mallauf. Die Bewertung der Übungen hatte nach Punkten zu geschehen, derart, daß jede Übung jedes Turners einzelne Werte erhielt. Nach den von den Reichsbahndirektionen eingesandten Ergebnissen ihrer besten Riege wurde eine Rangreihe aufgestellt. Die besten Riegen mit der höchsten Punktzahl erhielten die Preise. Es darf hierbei gesagt werden, daß die Übungen schon ganz besondere Anforderungen an die Leistungen der Turner stellten. Es war eine Freude zu sehen, zu welchen hervorragenden Leistungen die jungen Leute durch den ausgesetzten Preis angeregt wurden. Das Wetturnen übt nicht nur die gesunde Wirkung auf den Körper der jungen Männer aus, sondern spornt auch den Ehrgeiz an und bringt somit in mehrfacher Hinsicht Vorteile für die Verwaltung. Die jungen Leute, die hier ihr Bestes hergeben, um vorzügliche Leistungen zu erbringen, sind auch als Handwerker zu den Tüchtigsten zu rechnen. Die Leistungen, die von den Riegen der einzelnen Reichsbahndirektionen erzielt wurden, waren folgende:

Die Zahlen, die hinter den Namen der Reichsbahndirektionen angegeben sind, bedeuten die erzielten Wertpunkte. Die Punktzahl ist errechnet aus der Gesamtpunktzahl der Riege geteilt durch die Anzahl der Turner. Die Riegen bestanden meistens aus 6 Turnern.

In diesem Sommer ergab das Wetturnen die nachstehenden Ergebnisse:

Altona	97,1/6	Berlin	98,1/3
Osten	92,5/6	Breslau	102,2/3
Cassel	95,5/6	Elberfeld	103,1/6
Erfurt	101	Frankfurt (M)	106,1/2
Halle	104,5/6	Hannover	100,5/6
Oppeln	95,1/3	Köln	101,1/6
Königsberg	102 2/3	Magdeburg	96
Münster	98,1/6	Stettin	98,1/3
Gruppenverwaltung Bayern			109,1/6
Schwerin	93	Karlsruhe	104
Dresden	81,5/6	Oldenburg	102,2/3

Den Preis erhielten die Riegen der Werkstätten Limburg, München und Karlsruhe.

Die Turnfahrten spielten sich folgendermaßen ab. Die Riegen trafen am Abend in Ilsenburg ein. Am Morgen des ersten Tages Wanderung auf den Brocken und nach Altenau, dort Übernachtung. Am zweiten Tage von Altenau nach Harzburg und Ilsenburg. Am Nachmittag des zweiten Tages wurden die Riegen dem Sachreferenten des Reichsverkehrsministeriums, Herrn Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze und dem Spender, Herrn Helle, im Eisenbahnheim vorgestellt. Es kann wohl mit ziemlicher Sicherheit gesagt werden, daß ein solches Wetturnen nunmehr alle Jahre stattfinden wird. Für 1925 sind jedenfalls bereits wieder die Preise in Aussicht gestellt. Bindemann.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Der Oberregierungsrat Dr. jur. Stegner in Trier als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, die Oberregierungsbauräte Bergmann in Königsberg (Pr.) als Abteilungsleiter und Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), Masur in Cassel als Abteilungsleiter und Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, Koll in Aachen unter Übertragung der Stellung eines Mitgliedes bei der Reichsbahndirektion Altona als Vorstand zum Betriebsamt Hamburg, und Fritzen in Duisburg als Vorstand zum Betriebsamt 1 Düsseldorf, — die Regierungsräte Schaulandt in Stettin als Mitglied zur Reichsbahndirektion Erfurt, Dr. jur. Ebersbach in Erfurt als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Dr. jur von Renesse in Frankfurt (Main) und Hertel in Cassel als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Köln, Dr. jur. William Krueger in Berlin als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, Dr. jur. Esser in Köln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Trier, Bernecker in Königsberg (Pr.) als Vorstand zum Verkehrsamt Limburg (Lahn), Sachs in Altena (Westf.) und Dr. jur. Hermann Jaeger in Limburg (Lahn) zur Reichsbahndirektion Essen, Brock in Bochum als Vorstand zum Verkehrsamt Duisburg, und Jacki in Osnabrück als Vorstand zum Verkehrsamt Wiesbaden, — die Regierungsbauräte Schüchoff in Fulda, Frederking in Cassel und Lehr in Oppeln als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Mainz, Holtermann in Paderborn als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, Wirth in Berlin als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Heyne in Nordhausen als Vorstand zum Betriebsamt 2 Essen, Ruckes in Oppeln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Tils in Duisburg als Mitglied zur Reichsbahndirektion Köln, Landenberger in Lauterbach (Hessen) als Vorstand zum Betriebsamt Fulda, Grohnert in Neuß als Mitglied zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Kilian in Hamburg als Vorstand zum Betriebsamt Altona, Kalweit in Wesel als Vorstand zum Betriebsamt Bielefeld, Freyß in M.-Gladbach als Vorstand zum Betriebsamt Aachen, Blanck in Bielefeld als Vorstand zum Betriebsamt Recklinghausen, Lettau in Lauban als Vorstand zum Betriebsamt 3 Duisburg, Fichelscher in Sebaldsbrück als Vorstand zum Betriebsamt Bad Münster a. Stein, Haller in Braunschweig als Vorstand zum Betriebsamt Bochum, Dubois in Köln als Vorstand zum Betriebsamt Neuß, Abels in Werne als Vorstand zum Betriebsamt Cleve, Engels in Köln als Vorstand zum Betriebsamt M.-Gladbach, Daus in Gütersloh als Vorstand zum Betriebsamt 2 Duisburg, Dr.-Ing. Derikartz in Köln als Vorstand zum Betriebsamt 1 Coblenz, Hammen in Darmstadt als Vorstand zum Betriebsamt Mainz, Hipp in Weilerswist als Vorstand zum Betriebsamt Jülich, Lindner in Erfurt zur Reichsbahndirektion Essen, Maschke in Insterburg als Vorstand zum Betriebsamt 2 Erfurt, Renz in Weißenfels zum Betriebsamt 2 Magdeburg, vom Baur in Rheinbach zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Reinhard Schneider in Frankfurt (Main) zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Grabe in Elberfeld, Dorenberg in Berlin und Verbücheln in Oppeln als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Essen, Michael in Cassel und Buschbaum in Gleiwitz als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Mainz, Lindemann in Cassel als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Oberhausen, Sellge in Magdeburg als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Halberstadt, Fritz Stratthaus in Cassel als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Trier, Wolfgang Köhler in Arnsberg als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Crefeld-Oppum, Köpke in Schwerte als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Witten, Rusche in Königsberg (Pr.) als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Jülich, Luhmann in Stendal als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Wedau, Scheider in Crefeld-Oppum als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf, die Regierungsbauräte Hecker in Köln nach Schwerte, Karst in Wedau nach Oldenburg, Hochheim in Dortmund nach Köln-Nippes, Rademacher in Köln nach Jülich, Blümener in Berlin nach Crefeld-Oppum, Süß in Köln-Nippes nach Conz und Brill in Betzdorf nach Trier sowie die Regierungsbaumeister Rudolf Lange in Breslau nach Witten und Bothe in Darmstadt nach Wedau als Leiter einer Abteilung bei den dortigen Ausbesserungswerken.

Übertragen ist: den Regierungsbauräten Oberbörsch in Duisburg die Stellung als Vorstand des Betriebsamts 1 Duisburg und Lehmann in Nied die Stellung als Werkdirektor beim Ausbesserungswerk Nied.

Österreich.

— **Der direkte Tarif Österreich-Deutschland.** Die Grundlagen für den direkten Gütertarif Deutschland-Österreich sind, wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) mitteilt, bei den im Oktober d. J. fortgesetzten Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, der Österreichschen Bundesbahnen und der Tschechoslowakischen Bahnen endgültig festgelegt worden. Der direkte Tarif wird sowohl den unmittelbaren Wechselverkehr als den Durchzugsverkehr durch die Tschechoslowakei umfassen, den letzteren jedoch nur insoweit, als sich bei Benutzung der tschechoslowakischen Durchzugsstrecken eine mindestens 20prozentige Wegkürzung gegenüber dem unmittelbaren Übergangsverkehr ergibt. Auch in der lange umstrittenen Währungsfrage konnte nunmehr volle Einigung erzielt werden. Die in jüngster Zeit erfolgte Anerkennung der Rentenmark bzw. Goldmark als offizielle Währung hat die Möglichkeit zur Erstellung des Tarifes in Reichsmarkwährung geboten; dem darauf gerichteten Antrag der Deutschen Reichsbahn hat auch die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen und der Tschechoslowakischen Staatsbahnen zugestimmt und sich bereit erklärt, die Reichsmarkwährung als Währung des direkten Tarifes anzunehmen. Es kann sonach als feststehend angesehen werden, daß sowohl die deutschen als die österreichischen und tschechoslowakischen Schnittsätze des Tarifes auf Markwährung lauten werden. Gegenüber der lokaltarifmäßigen (gebrochenen) Abfertigung dürfte der Verbandstarif insofern wesentliche Vorteile für die Verfrachter bieten, als die deutschen und tschechoslowakischen Bahnen Kürzungen der lokaltarifmäßigen Taxen, die österreichischen Bahnen die Anwendung eines günstigen Umrechnungskurses zur Umwandlung der Kronenbeträge in Reichsmarkfrachten zugesagt haben.

Der neue Verbandstarif soll als Artikeltarif erstellt sein und nur für Wagenladungsgüter in den gangbarsten Relationen Frachtsätze enthalten. Die Ausgestaltung des Tarifes wird den praktischen Bedürfnissen entsprechend erfolgen.

Im Hinblick auf den Umfang des Tarifes und insbesondere mit Rücksicht darauf, daß dieser eine Fülle von Stationsfrachtsätzen enthalten soll, wird die Erstellung des Tarifes voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, so daß mit der Einführung des Verbandstarifes kaum vor dem Monat Juli 1925 zu rechnen ist.

— **Die Fortschritte der Elektrisierung der Bundesbahnen.** Die Direktion für die Elektrisierung der Bundesbahnen hat der Generaldirektion einen Bericht über die Fortschritte der Elektrisierungsarbeiten vom Juli bis September vorgelegt, aus dem hervorgeht, daß die Arbeiten für die Elektrisierung der Arlberglinie mit voller Kraft betrieben werden. Die Fertigstellung des Spullerseewerkes litt unter der Ungunst der Witterung (im August fiel in Spullers fünfmal Schnee) und infolge eines Seilrisses bei der Schwebebahn; trotzdem konnte der Anstau des Spullersees am 14. September eingeleitet und bis Ende September eine Seespiegelhebung von 4 m erzielt werden. Die Arbeiten beim Wasserschloß, beim Bau der Druckrohrleitung und bei der inneren Einrichtung des Krafthauses sind ebenso wie die Arbeiten in den Unterwerken vorgeschritten. Das Unterwerk Roppen steht in Betrieb, im Unterwerk Flirsch wurde Ende September der Probebetrieb aufgenommen, das Unterwerk Danöfen ist fast fertiggestellt, und für den Bau des Unterwerkes Feldkirch wurden die Arbeiten im Oktober vergeben. Die Fahrleitungsanlagen von Innsbruck bis Landeck und die Streckenausrüstung für die Strecke Landeck-St. Anton sind fertiggestellt, so daß auf der Strecke Landeck-St. Anton der Probebetrieb bereits aufgenommen werden konnte. In der Strecke Langen-Bludenz ist die Ausrüstung auf freier Strecke fertig; in dem Tunnel wurde mit der Fahrleitungsausrüstung begonnen. Im Mallnitz- und Stubachwerk wurden die Arbeiten nur dort, wo es Sicherheitsrücksichten erfordern, fortgesetzt. Von den Fahrbetriebsmitteln wurden die sieben bestellten Gebirgsschnellzuglokomotiven bereits abgeliefert und stehen auf der Strecke Innsbruck-Landeck im Betrieb; von den 20 Personenzuglokomotiven sind elf im Betrieb, und zwar sieben auf der Strecke Attnang-Puchheim-Steinach-Irdning und vier auf der Strecke Innsbruck-Landeck. Von den bestellten 20 Güterzuglokomotiven sind 6 im Betrieb, und zwar eine auf der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim, fünf auf der Strecke Innsbruck-Landeck. Die elektrische Zugbeheizung ist für 116 Wagen bestellt worden; die Arbeiten werden in den Werkstätten der Bundesbahn durchgeführt. 19 Wagen sind bereits fertiggestellt und gehen demnächst nach ihrem Bestimmungsort Attnang-Puchheim ab. Die Gesamtausgaben für die Elektrisierung betrugen im dritten Vierteljahr 1924 112 Milliarden, von den auf Neuanlagen 81,3 und auf Fahrmittel 30,7 Milliarden entfielen. Der Jahreskredit von 450 Milliarden ist damit bis Ende September bis auf den Betrag von 113 Milliarden aufgebraucht.

Am 24. November hat sich am Arlberg ein eisenbahngeschichtlich bedeutungsvolles Ereignis vollzogen. Die D-Züge 309 und 310 wurden zum erstenmal von elektrischen Lokomotiven durch den Arlberg-Tunnel geführt. Es wird von nun an der gesamte Zugverkehr durch den 10,3 km langen Tunnel elektrisch abgewickelt werden. Die elektrische Befahrung des Tunnels wurde mit allem Eifer betrieben, um noch vor Eröffnung des elektrischen Bahnverkehrs in der Strecke Langen-Bludenz, die mit Vollendung des Spullerseewerkes im nächsten Frühjahr zu erwarten ist, die mit dem Entfall der Rauchgase im Tunnel verbundenen betriebstechnischen Vorteile rasch wirksam werden zu lassen. Auch für den Reiseverkehr bedeutet die Einführung der elektrischen Zugförderung im Arlbergtunnel eine wesentliche Verbesserung. Die elektrische Ausrüstung des einem lebhaften Zugverkehre unterworfenen Tunnels stellte die Konstrukteure, Bauleiter und Arbeiter vor eine schwierige Aufgabe, die nach den Erfahrungen des Probebetriebes als einwandfrei gelöst anzusehen ist.

— **Kohlenbestellungen der Bundesbahnen im Inland.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat ein Übereinkommen mit den österreichischen Braunkohleninteressenten abgeschlossen, wonach sie sich verpflichtet, einen Teil ihres Braunkohlenbedarfes im Inlande zu decken. Es handelt sich um einen Auftrag von 400 000 t (40 000 Wagen) Braunkohle. Durch diesen Auftrag wird die österreichische Braunkohlenindustrie in die Lage versetzt, ihre Förderung zu erhöhen und zu verbilligen, denn die vergebene Menge beläuft sich bei einigen von den in Frage kommenden Gruben auf mehr als die Hälfte der Gesamtförderung; für die österreichische Handelsbilanz bedeutet diese Unterstützung der einheimischen Kohlenförderung, da bisher die Braunkohle aus dem Ausland (hauptsächlich aus der Tschechoslowakei) bezogen wurde, eine Besserung von 6—8 Millionen Goldkronen im Jahre.

— **Eisenbahnunfall in Graz.** Am 20. November ereignete sich auf der Rampe des städtischen Schlachthauses auf dem Gleise kurz vor der Eisenbahnbrücke der Verbindungsstrecke Graz Hauptbahnhof-Ostbahnhof ein schwerer Eisenbahnunfall. Der Personenzug nach Fehring, der den Hauptbahnhof um 15 Uhr 12 Minuten verließ, fuhr wegen falscher Weichenstellung mit voller Geschwindigkeit auf die Schlachthausrampe, auf der ein Güter-Leerzug zum Verschieben bereit stand. Obwohl der Maschinenführer die Gefahr erkannte und die Bremse anzog, war der Anprall sehr heftig. Die drei letzten Wagen des Lastzuges wurden zertrümmert, der letzte Wagen schob sich auf die Personenzugmaschine hinauf und ragte mit dem anderen Teile frei in die Luft. Der vorletzte Wagen des Güterzuges wurde vollkommen zertrümmert. Durch den Unfall wurden 6 Personen, darunter 2 Personen schwer verletzt.

— **Eine österreichische betriebstechnische Wanderausstellung.** Der große Erfolg der betriebstechnischen Ausstellung in Wien hat die Teilnehmer an dieser Veranstaltung bewogen, auch die Linzer und die Budapester Ausstellung zu beschicken. Als ein weiterer Erfolg der Wiener Ausstellung ist festzustellen, daß nunmehr eine eigene österreichische Wanderausstellung ins Leben gerufen wird, welche ihren Weg von Graz nach Leoben, Wr. Neustadt und St. Pölten nehmen soll. Auch die Generaldirektion der Bundesbahnen hat sich bereit erklärt, an dieser für die Handels- und Geschäftswelt bedeutsamen Unternehmung mit ihrer Sonderausstellung regelmäßig teilzunehmen.

— **Personalaufnahmesperre bei den Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen gibt bekannt, daß wegen der im Angestelltenabbaugesetz bis zum 31. Dezember 1925 verfügten Aufnahmesperre alle Gesuche um Aufnahme in den Dienst der österreichischen Bundesbahnen abschlägig beschieden werden müssen. Da auch die Anzahl der Vormerkungen für eine allfällige Aufnahme nach Aufhebung der Sperre den dann voraussichtlich vorhandenen Bedarf in allen Dienstzweigen jetzt schon bei weitem übersteigt, ersucht die Generaldirektion die Einbringung von Aufnahmegesuchen als zwecklos bis auf weiteres zu unterlassen.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Am 6. November hat die 69. ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1923 stattgefunden. Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, daß die verspätete Abhaltung der diesjährigen Generalversammlung den erst vor kurzer Zeit erfolgten endgültigen Abrechnungen aus dem Frachtenverkehr zuzuschreiben ist. Nach den vorgelegten Rechnungsabschlüssen wurde im Jahre 1923 ein Reingewinn von 2 075 302 415 K. erzielt.

Die Generalversammlung genehmigte den Antrag der Verwaltung, wonach eine Dividende in der Höhe von 4000 K. für die Aktie zur Ausschüttung gelangen soll.

— **Kohlenförderung im September.** Die inländische Kohlenförderung im September d. J. betrug 14 239 t Steinkohle und 212 115 t Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt: Niederösterreich mit 26 915, Steiermark mit 110 624, Kärnten mit 10 421, Oberösterreich mit 38 384, Tirol mit 3560 und das Burgenland mit 36 450 t. Die Förderung im September 1924 ist um 8403 t geringer als die durchschnittliche Monatsförderung des Jahres 1923. Gegenüber dem Monat August 1924 ergibt sich eine Verminderung der Erzeugung von 6828 t.

— **Erhöhung der österreichischen Paßvisagebühren.** Die österreichische Regierung hat eine Erhöhung der Visagebühren für deutsche Reichsangehörige vorgenommen. Die Gebühren betragen von jetzt ab für eine einmalige Durchreise 2 *M*, für Durch- und Rückreise 4 *M*, für eine einmalige Einreise 10 *M* und für eine mehrmalige Einreise 30 *M*.

Hierzu teilt der Österreichisch-Deutsche Volksbund E. V. u. a. folgendes mit: „Die österreichische Regierung hatte im September mit dem Abbau der Paßschikanen begonnen, Visumsmarken eingeführt und die Gebühr außerordentlich herabgesetzt. Diese von allen Verkehrtreibenden begrüßte Maßnahme war von Anfang an Deutschland gegenüber als Provisorium gedacht, bis Deutschland Gegenseitigkeit gewähre und den nach Deutschland reisenden Österreichern nur ebenso geringe Gebühren abverlange, wie es Österreich den Reichsdeutschen gegenüber übte. Der Österreichisch-Deutsche Volksbund, der für den Abbau der Grenzschwierigkeiten zwischen beiden deutschen Staaten besonders eintritt, machte bereits im September die Reichsbehörden darauf aufmerksam, daß Österreich die provisorische Vergünstigung wieder fallen lassen würde, wenn nicht umgehende Gegenseitigkeit hergestellt werde. Trotzdem hat sich das Auswärtige Amt und das Reichsfinanzministerium, die in dieser Sache zuständig sind, nicht entschließen können, rechtzeitig eine entsprechende Verordnung herauszubringen. So kommt es, daß zum Leidwesen aller, die nach Österreich reisen, nunmehr wieder die frühere gültig gewesene außerordentliche hohe Gebühr von 30 *M* für den Sichtvermerk von der österreichischen Paßstelle gefordert wird. Im Interesse des großdeutschen Gedankens müßten in bezug auf Österreich alle maßgebenden Behörden wetteifern, den Abbau der Grenzbarrieren zu fördern. Die Behörden berufen sich nun auf den Friedensvertrag und die darin ausgesprochene Pflicht der Meistbegünstigung. Man darf darauf hinweisen, daß Österreich, das unter dem Eindruck gleicher Bestimmungen steht, keinerlei Schwierigkeiten erfahren hat. Da die Frist des Friedensvertrages in bezug auf die Meistbegünstigung am 15. Januar abläuft, wird man wenigstens zu diesem Zeitpunkt verlangen müssen, daß das Deutsche Reich, von allen außenpolitischen Bedenken befreit, jene Vergünstigungen im Grenzverkehr nach Österreich einführt, die die Volksgemeinschaft verlangt."

— **Besserung der Handelsbilanz.** Die Handelsbilanz im Monat September zeigt eine weitere Besserung, da der Einfuhrüberschuß von 68 Millionen Goldkronen im August auf 61 Millionen Goldkronen zurückgegangen ist. Im Juli hatte der Ausfall noch 80,5, im Monatsdurchschnitt des ersten Halbjahres 89,5 Millionen Goldkronen betragen. Die Verringerung des Ausfalls ist vor allem auf eine stärkere Zunahme der Ausfuhr zurückzuführen. Auch im Vergleiche zum September des Vorjahres (Einfuhrüberschuß 66,1 Millionen Goldkronen) ist das Bilanzergebnis günstiger. Im September 1924 betrug der Einfuhrwert 184,3 (im gleichen Vorjahrsmonat 164,1) Millionen Goldkronen, der Ausfuhrwert 123,4 (98) Millionen Goldkronen. Ein anderes Bild ergibt sich hingegen, wenn man die ganze Dreivierteljahresperiode in Betracht zieht, da sich der Außenhandel in den ersten Monaten des laufenden Jahres ungleich schlechter gestaltet hatte, als im ersten Halbjahre 1923. In den ersten neun Monaten 1924 betrug der Ausfall 746 Millionen Goldkronen gegen 462 Millionen im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— **Auswanderungsstatistik.** Seit Beginn des Jahres 1919 bis Ende des Monats Oktober 1924 sind im ganzen 38 503 Personen ausgewandert, von denen über 66 %, das sind 25 539, die Vereinigten Staaten als Zielland genommen haben. Das nächstgesuchteste Land war Brasilien mit 7222, dann kommt Argentinien mit 3850. Die anderen Überseeländer folgen erst in weitem Abstande.

Hinsichtlich der Berufe der Ausgewanderten überwiegt in der Auswanderung die Land- und Forstwirtschaft mit 7577, es folgen Haushaltungspersonal und Hilfsarbeiter mit 3905 bzw. 3290.

Ungarn.

— **Der Außenhandel Ungarns** zeigt im Jahre 1920 bis Ende September d. J. eine steigende Verbesserung. Die Hauptergebnisse sind in Goldkronen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtverkehr	Einfuhrüberschuß
	in Millionen Goldkronen			
Im Jahre 1920	417,3	164,3	581,6	+ 253,0
„ „ 1921	520,7	253,9	774,6	+ 266,3
„ „ 1922	530,4	330,1	860,5	+ 209,3
„ „ 1923	423,0	338,1	761,1	+ 84,9
vom 1. Januar bis 30. Sept. 1924	473,8	372,6	846,4	+ 101,2

Die Handelsbilanz ist also passiv, doch steigt die Ausfuhr von Jahr zu Jahr. Es ist zu erwarten, daß infolge der Herbstlieferungen der Einfuhrüberschuß auch in diesem Jahre fallen wird.

Es ist merkwürdig, daß in der Handelsbilanz die Verkehrsmittel vollkommen aktiv sind. Es wurden Lokomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen usw. im Werte von 2 473 000 Goldkronen ausgeführt und im Werte von 12 005 000 Goldkronen eingeführt, der Überschuß ist daher 9 532 000 Goldkronen. Es handelt sich zum größten Teile nicht um Neubauten, sondern für Ausbesserung eingelieferte Fahrzeuge.

— **Direkte Eilzugverbindung zwischen Budapest und Rom.** In der jüngst in Neapel abgehaltenen europäischen Fahrplankonferenz wurde u. a. die Einführung einer direkten Eilzugverbindung zwischen Budapest und Rom beschlossen. Der neue Eilzug wird vom 15. Dezember an von Budapest-Ostbahnhof um 22 Uhr 30 Minuten abgehen und am nächsten Tage um 13 Uhr 10 Minuten in Fiume eintreffen. Auf der Rückfahrt wird der Zug um 14 Uhr 15 Minuten von Fiume abgehen und andern Tags um 6 Uhr in Budapest-Ostbahnhof ankommen. Der Zug wird zwischen Budapest und Fiume einen Schlafwagen und einen direkten Personenwagen nach und von Rom führen. Die Fahrt von Budapest nach Rom wird 36½ Stunden in Anspruch nehmen und geht über Zagreb (Agram), Fiume, Venedig und Florenz.

— **Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen** und der von ihnen verwalteten Lokalbahnen sind im Oktober d. J. folgende: durchschnittliche Länge 7239 km, beförderte Personen 6 624 300, beförderte Güter 2 831 300 t, Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr 4 554 500 Goldkronen, im Güterverkehr 14 757 520, zusammen 19 312 020 und für 1 km 611 Goldkronen. Gesamteinnahmen vom Jahresbeginn bis Ende Oktober 68 095 040 Goldkronen.

— **Tarifverband der Nachfolgestaaten.** In Florenz hat eine Konferenz von Vertretern der ungarischen, österreichischen, tschechoslowakischen, südslawischen und italienischen Eisenbahnen zum Zwecke der Lösung und Ausgestaltung der Frage des Adriatarifes stattgefunden. Es wurde auch die Frage der Gründung eines Tarifverbandes dieser Staaten besprochen, welcher die Tarife aller dieser Länder auf Grund gemeinsamer Tarifverordnungen festsetzen soll.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1922/23.** Für das vom 1. Juli 1922 bis 30. Juni 1923 laufende Betriebsjahr liegt jetzt der amtliche Bericht vor. Im Berichtsjahr kam die 10,6 km lange Strecke Nordagutu-Gvaro der Südlandsbahn (Kristiania-Stavanger), und zwar am 18. Dezember 1922 hinzu, so daß die Betriebslänge am 30. Juli 1923 insgesamt 3 4 5 5,7 km ausmachte (die Strecke Dombås-Björli mit 57 km, die seit dem 21. November 1921 provisorisch betrieben wird und ein Teilstück der jetzt vor der Eröffnung stehenden Raumabahn, Dombås-Andalsnes, bildet, ist hierbei noch nicht mitgerechnet). Im einzelnen verteilten sich diese 3455,7 km wie folgt:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	insgesamt
Spurweite 1,435 m	2181,6 km	192,3 km	2373,9 km
„ 1,067 m	838,0 km	134,8 km	972,8 km
„ 1,00 m	—	25,9 km	25,9 km
„ 0,75 m	—	83,1 km	83,1 km
zusammen	3019,6 km	436,1 km	3455,7 km

Die Staatsbahnen, an denen früher auch Gemeinde und Private beteiligt waren, sind nunmehr in ausschließlichem Staatsbesitz mit der einzigen Ausnahme der 86 km langen Bratsbergbahn, die als eine Staatsbahngesellschaft zu bezeichnen ist. Ein Teil der Aktien ist im Besitz der Norsk Transportaktieselskab. Aber

auch diese Bahn untersteht wie die „reinen“ Staasbahnen der Hauptverwaltung der Staatsbahnen.

Am Ende des Berichtsjahres befinden sich noch im Bau 492,5 km (vor allem Fortsetzung der Nordlands-, Südlands- und Raumabahn).

Über die finanziellen Ergebnisse der sämtlichen norwegischen Eisenbahnen gibt folgende Aufstellung Aufschluß:

	1922/23	1921/22
Einnahmen	111,6 Mill. Kr.	122,3 Mill. Kr.
Ausgaben	107,5 „ „	125,7 „ „
Überschuß	4,1 Mill. Kr.	— 3,4 Mill. Kr.

Für die Staatsbahnen allein stellten sich die Einnahmen und Ausgaben:

	1922/23	1921/22
Einnahmen	93,4 Mill. Kr.	104,3 Mill. Kr.
Ausgaben	91,7 „ „	108,7 „ „
Überschuß	1,7 Mill. Kr.	— 4,4 Mill. Kr.

Bei den Staatsbahnen entfallen auf 1 Betriebskm an Einnahmen 30 936 Kr. (im Vorjahre 35 028 Kr.), an Ausgaben 30 360 Kr. (36 495 Kr. im Vorjahre). Es ergibt sich demnach im Rechnungsjahr ein Überschuß von 576 Kr. gegen einen Fehlbetrag von 1468 Kr. im Vorjahre.

Von den Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 47 % (bei den Staatsbahnen sogar 49 %), auf den Güterverkehr 51 % (bei den Staatsbahnen 49 %), die restlichen 2 % auf sonstige Einnahmen. Das günstigste Betriebsergebnis fiel in die Hauptreisezeit, nämlich auf den Monat Juli (fast 11 Mill. Kr.), während der Februar, wie bei fast allen Eisenbahnen, mit 7 Mill. Kr. Einnahmen die ungünstigsten Ergebnisse aufweist.

Die Ausgaben konnten erheblich durch Verminderung des Personals und sonstige Ersparnisse im Betriebe herabgedrückt werden, so daß im vorliegenden Betriebsjahr wieder ein, wenn auch nur bescheidener, Überschuß erzielt werden konnte.

Über den Verkehr ist folgendes zu bemerken: Im Berichtsjahr wurden auf sämtlichen Bahnen 12 738 542 Zugkm mit 361 579 248 Wagenachskm gefahren. Die Zahl der Personenkm (gerechnet auf das Betriebskm) ist von 201 073 auf 200 710 oder mit 0,2 % zurückgegangen, während die Anzahl tkm für Eil- und Frachtgut von 144 258 auf 158 991 oder mit 10 % gestiegen ist.

Der Personenverkehr gestaltete sich auf den einzelnen Linien ganz verschieden und schwankte zwischen 1 707 470 Reisenden auf der Strecke Kristiania-Drammen und 6657 Reisenden auf der Strecke Lillesand-Flaksvand im Durchschnitt über das ganze Netz (Personenkm auf 1 Betriebskm), während die Einnahme für 1 Betriebskm zwischen 98 424 Kr. (auf der Strecke Kristiania-Drammen, die den stärksten Vorortverkehr aufweist) und 795 Kr. auf der Strecke Lillesand-Flaksvand. Beim Personenverkehr sind auch die Einnahmen aus dem Gepäck- und Postverkehr berücksichtigt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr überwog auf den meisten Linien die aus dem Güterverkehr. Die Einnahmen der sämtlichen norwegischen Bahnen aus dem Personenverkehr betrugen im Berichtsjahr 52,5 Mill. Kr. (gegen 55,8 Mill. Kr. im Vorjahr).

Der Güterverkehr schwankte zwischen 3 367 813 tkm auf der Ofotenbahn (Riksgränsen-Narvik, schwedischer Erzverkehr) und 5367 tkm auf der Privatbahn Nesttun-Os (Westnorwegen), auf das Betriebskm gerechnet, während die Einnahme zwischen 148 626 Kr. (ebenfalls Ofotenbahn) und 1815 Kr. (auf der Südlandsbahn), ebenfalls auf das Betriebskm gerechnet, betrug. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 57 Mill. Kr. (gegen 64,5 Mill. Kr. im Vorjahr).

Auf den Auslandsverkehr entfallen 11,3 Mill. Kr., davon 2,3 Mill. Kronen auf den Personen- und 8 Mill. Kr. auf den Güterverkehr. Allein der Güterverkehr auf der Ofotenbahn erbrachte, in der Hauptsache durch den schwedischen Erzverkehr nach dem norwegischen Hafen Narvik, 6,3 Mill. Kr. Über diese nördlichste Durchgangslinie, Riksgränsen-Narvik ging somit über die Hälfte des Auslandsverkehrs. In zweiter Linie ist der Güterverkehr über Charlottenberg zu nennen, auf den 1,2 Mill. Kr. entfallen. Es handelt sich hier in der Hauptsache um den Holzverkehr aus dem schwedischen Värmland nach dem nächsten Hafen, Kristiania, für den auch seitens der norwegischen Staatsbahn besondere Tarifsätze bestehen, um den Verkehr, der sonst nach dem schwedischen Gotenburg gehen würde, norwegischen Häfen zuzuleiten. Der Hauptpersonenverkehr ging über Charlottenberg (Linie Kristiania-Stockholm), im Vorjahr über Kornsjö (eigentlich Auslandslinie, Kristiania-Gotenburg-Malmö).

Neben dem Erzverkehr auf der Ofotenbahn spielt der Holzverkehr die größte Rolle im norwegischen Güterverkehr.

Aus dem Teile des Berichts, der von den Betriebsmitteln und deren Leistungen handelt, ist folgendes erwähnenswert. Die norwegischen Eisenbahnen verfügten über 571 Dampf- und 40 elektrische Lokomotiven, 1124 Personen- und Postwagen mit 3650 Achsen sowie 25 754 Güterwagenachsen (davon entfallen 7640 Achsen auf gedeckte Wagen). Das Gesamtladegewicht der Güterwagen beträgt 131 187 t, d. h. 42,5 t auf das Betriebskm. Im Berichtsjahr sind davon 16 Personenwagen und 404 Güter- und Gepäckwagen beschafft worden.

Es wurden 16,1 Mill. (im Vorjahr 16,6 Mill.) Lokomotivkm und 332 Mill. Wagenachskm (davon 124 Mill. im Personenverkehr und 160 Mill. im Güterverkehr) gefahren.

Der Personalbestand betrug am 30. Juni 1923 für sämtliche Bahnen 11 203 Beamte, auf die Staatsbahn allein kamen 9150.

An Unfällen sind 46 zu verzeichnen, im Rangierdienst weitere 49. Die Unfälle im eigentlichen Eisenbahnverkehr erforderten 15 Tote und 28 Verletzte (im Vorjahr 32 Tote und 51 Verletzte, 1920/21: 15 Tote, 29 Verletzte). Bei Eisenbahnbauten sind ein Toter und 37 Verletzte zu verzeichnen.

— Von der schwedischen Staatsbahn. Bei der belgischen Firma Société Cockerills Seraign sind dieser Tage 8000 t Schienen mit zugehörigen Verbindungsstücken bestellt worden. Die Schienen haben ein Gewicht von 43,2 kg/m und eine Länge von 15 m. Der Preis beträgt 99,80 Kr. für 1000 kg. — Durch die amtlichen Reisebüros der schwedischen Staatsbahnen in Berlin, London, Paris und New York wird eine rege Werbetätigkeit entfaltet, die vom Schwedischen Verkehrsverband in Stockholm ausgeht, dem für diese Zwecke etwa 50 000 Kr. jährlich von der Staatsbahn zur Verfügung gestellt werden. Von Bekanntmachungen in den Tageszeitungen sieht man wegen der hohen Kosten ab, inseriert dagegen, und zwar mit charakteristischen Photographien, in den meistgelesensten illustrierten Zeitschriften. Zwischen der schwedischen Staatsbahn und den englischen Eisenbahnen ist für 1925 ein Übereinkommen über die gegenseitige Aufnahme von Werbeplakaten auf etwa 100 Bahnhöfen erzielt worden. In England sollen diese Plakate hauptsächlich in London und Umgebung aufgehängt werden. Das Plakat der schwedischen Staatsbahn stellt das neue Stockholmer Stadthaus dar und ist von dem bekannten Künstler Einar Nerman angefertigt worden. Auf der Ausstellung in Wembley sind 30 000 Exemplare der auch in dieser Zeitung besprochenen wohlgelungenen Broschüre über Schweden verteilt worden. — Zwischen Finnland und den übrigen nordischen Staatsbahnen unter Einschluß der Schiffahrtsgesellschaften Svea, Bore und Finska ångf. (Schiffverbindung Schweden-Finnland) soll auf Veranlassung der schwedischen Staatsbahn im Dezember eine Konferenz in Stockholm zwecks Einführung direkter Fahrkarten und Gepäcksätze von Finnland nach Schweden, Norwegen, Dänemark, gegebenenfalls auch nach Deutschland stattfinden. Die schwedische Staatsbahn will über die am 1. Januar 1925 in Kraft tretenden Ermäßigungen hinaus bei direkten Fahrten von Finnland nach Gotenburg, Malmö, Noorköping, Hälsingborg, Trälleborg und vielleicht noch anderen Orten besondere Ermäßigungen gewähren.

— Die gegenwärtigen Eisenbahnbauten in Finnland. Die finnischen Staatsbahnneubauten beschäftigen gegenwärtig für neue und Umbauten alter Bahnen 5000 Mann.

Die Bahn Abo-Nystad wird nächstens fertig. Sie wurde schon am 1. September vorläufig eröffnet.

Für die Arbeiten an der Bahn Idensalmi-Ylivieska waren 1924 bewilligt 23,5 Millionen Finmark. Schon im vergangenen Jahr war die Schienenlage von Osten ein Stück westlich von Kiuruvesi vorgeschritten. Der Bahnkörper ist bis Haapajärvi fertig, aber die Schienenlage ist davon abhängig, wann die neuen 30 kg/m Schienen für die Savolaksbahn eintreffen. Auf letzterer Bahn werden nämlich gerade schwerere Schienen eingelegt und die gewonnenen Schienen kommen auf die Strecke Idensalmi-Ylivieska, für die man geringeren Verkehr als auf der Savalaksbahn annimmt. Auf der Strecke Haapajärvi-Ylivieska wurde im letzten Winter als Notstandsarbeit ein Bahndamm aufgeführt, und kürzlich wurden die Bahnarbeiten auch von der Seite von Ylivieska in Angriff genommen. Zwischen Haapajärvi und Ylivieska werden Stations- und Haltepunktsbauten aufgeführt. Man hofft, mit der Bahn im Jahre 1926 fertig zu werden. Es sind hier 1400 Arbeiter beschäftigt.

Die Arbeiten an der Bahn Uleåborg-Nurmes gehen auf der Strecke Kontiomäki-Sotkamo vor sich. Der Reichstag hat für diese Bahn 8 Millionen Mark genehmigt. Beschäftigt sind 430 Mann.

Auf der Bahnstrecke Viborg-Björkö ist die Schienenlage größtenteils fertig. Die Bettungsarbeiten sind im Gange und die Stations- und Haltepunktsbauten werden hergestellt. Die Arbeiten wurden dadurch etwas aufgehalten, daß die Brücke über den Rokkolanjoki nicht rechtzeitig fertig wurde. Doch wird dies bald nachgeholt, und die Bahn kann sodann in Betrieb genommen

werden. Bewilligt sind 26 Millionen Mark, beschäftigt 1000 Arbeiter.

Unter den Neubauten an den fertigen Bahnen ist der Umbau der Station Fredriksberg der wichtigste. Eine weitere umfassende Arbeit ist die Abflachung der Steilrampen an der Bahn Jyväskylä-Haapamäki. Der Reichstag hat hierfür 12,5 Millionen Mark genehmigt. Eingestellt sind etwa 1000 Mann.

Die vor einigen Jahren abgebrochenen Arbeiten an der Bahn Torneå-Karunki wurden in diesem Jahre wieder aufgenommen.

Untersucht werden die Eisenbahnprojekte Karunki-Tengeliönjoki, Rovaniemi-Kemiträsk und Läskelä-Salmis.

Die Arbeiten an der Trångsundbahn (siehe d. Ztg. 1923, Seite 715), für die zunächst 3 Millionen Mark bewilligt sind, sollen binnen kurzem beginnen. Die Bahn soll von Station Kaislahti an der Strecke Viborg-Björkö nach Björkö Hafen gehen.

Die Erdarbeiten an der Bahn Harlu-Läskelä wurden kürzlich begonnen und dürften bald fertig sein.

— **Zur Erhöhung der Gütertarife in der Tschechoslowakei.** Noch im Laufe dieser Parlamentstagung wird ein Gesetzesantrag auf Verstaatlichung der Lokalbahnen, von welchen eine große Zahl bereits am 1. Januar 1925 betroffen werden soll, eingebracht werden. Die Folge dieser Verstaatlichung ist, daß auf den verstaatlichten Lokalbahnen die niedrigeren Tarifsätze der tschechoslowakischen Staatsbahnen eingeführt und daß die Frachtsätze aus Stationen der Lokalbahnen nach solchen der Hauptbahnen und in der Gegenrichtung durchgerechnet werden. Der hierdurch verursachte Gebührenausfall soll nun durch eine 2 proz. Tariferhöhung wettgemacht werden. Dieser Plan ruft bei allen Industriekreisen Widerstand hervor, weil durch die beabsichtigte Erhöhung der Tarife der Vorteil der Verstaatlichung, hauptsächlich die mit der Durchrechnung zusammenhängende Ermäßigung der Frachten, aufgehoben wird.

— **Der Voranschlag der tschechoslowakischen Staatsbahnen für das Jahr 1925.** Nach einer im Vormonat veröffentlichten Kundmachung wurde bestimmt, daß unter anderen Staatsbetrieben auch die Eisenbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen zu leiten sind. Der wirtschaftliche Zweck, welcher dadurch erreicht werden soll, ist der, daß alle Ausgaben, die sich im Eisenbahnbetrieb und bei dessen Verwaltung ergeben, einschließlich die angemessene Verzinsung des aufgewendeten Kapitals, durch die erzielten Einnahmen zu bestreiten sind. Die Folgen, die sich aus der Kommerzialisierung der Staatsbahnen ergeben, hat man sich zunächst beim Staatsvoranschlag zunutze gemacht. In diesem erscheinen nämlich die Ausgaben und Einnahmen des Eisenbahnministeriums allein, während jene des Staatsbahnbetriebes abgesondert angeführt sind.

Durch diese Trennung des Budgets des Eisenbahnministeriums und des Eisenbahnbetriebes wird das erhoffte wirtschaftliche Gesamtbild des Staatshaushalts insofern in ein günstiges Licht gestellt, als von nun an die große Ausgabepost für den Eisenbahnbetrieb, zu deren Deckung in den früheren Jahren andere staatliche Quellen herangezogen werden mußten, das Gesamtbudget nicht mehr belastet.

Aus dem Voranschlag des Eisenbahnministeriums selbst sind folgende Zahlen beachtenswert:

Ausgaben in Kč:	ordentl.	außerordentl.	zusammen
Personalausgaben	14 872 470	4 698 300	19 570 770
Sachausgaben	3 251 160	21 941 800	25 192 960
zusammen	18 123 630	26 640 100	44 763 730

Diese Ausgaben finden ihre Deckung in den mit 191 531 240 Kč. errechneten Überschuß des Staatsbahnbetriebes und in den auf 807 000 Kč. für das Jahr 1925 angesetzten Einnahmen des Eisenbahnministeriums selbst, welch letztere sich hauptsächlich aus dem Erlös für Tarifdrucksorten ergeben.

Zu dem Voranschlag des staatlichen Eisenbahnunternehmens, der als Beilage zum Voranschlag des Eisenbahnministeriums in einem besonderen Heft erschienen ist, ist zu bemerken, daß in ihn die Ausgaben und Einnahmen der Kaschau-Oderberger-Bahn sowie jener Lokalbahnen, die auf Rechnung der Eigentümer vom Staate betrieben werden, nicht verrechnet sind. Die wirtschaftlichen Ergebnisse dieser Bahnen sind in besonderen Rechnungen (Kontokorrent) geführt.

Der Vollständigkeit halber wird bemerkt, daß in dem Staatsvoranschlag die Investitionsausgaben nicht verrechnet erscheinen. Dadurch wird die Ausgabeseite im Voranschlag um einen bedeutenden Betrag erleichtert. An diesem Vorgange wird bereits seit dem Jahre 1922 festgehalten. Würden die Investitionsausgaben im Budget zum Ausdruck gebracht werden, dann hätte dies eine wesentliche Verschlechterung des Gesamtbildes der wirtschaftlichen Gebarung zur Folge, was daraus erhellt, daß die Investitionsausgaben, die doch meist durch Anleihen gedeckt werden, im Jahre 1924 rund 750 Millionen tschechische Kronen betrugen und daß nach einem Bericht des Budgetausschusses über die tatsächlichen Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebes der Fehlbetrag in den Monaten Januar bis Juli d. J. den Betrag von rund 106 Millionen tschech. Kronen erreichte. Dennoch stellt sich der Abgang des Eisenbahnbetriebes in dieser Zeitspanne auf 856 Millionen tschech. Kronen. Diese Tatsachen lassen es zweifelhaft erscheinen, ob der für 1924 veranschlagte Reingewinn erreicht wird.

— **Frachtermäßigung für Samen im Durchgang durch die Tschechoslowakei.** Mit Gültigkeit vom 10. d. M. wurden für Ölsamen der Pos. S.—7 und für Kleesamen der Pos. S.—6—b in den Verkehrsverbindungen Helemba Staatsgrenze nach Bodenbach und Tetschen unterer Bahnhof besonders ermäßigte Frachtsätze bewilligt. Bei Kleesamen beträgt der Frachtsatz 2868 Heller und bei Ölsamen 2383 Heller für 100 kg. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg zu erfolgen. Diese Ermäßigung gilt längstens bis zum 31. März 1925.

— **Schriftverkehr der Tschechoslowakei.** Die Regierung der Tschechoslowakei hat die Bezirksverwaltungen angewiesen, sich im Verkehr mit dem Auslande wieder der Amtssprache des betreffenden Landes zu bedienen. In der tschechischen Presse soll diese Anordnung zwar heftigen Widerstand finden, in sachlicher Beziehung ist sie aber als Zeichen wiederkehrender Vernunft im Völkerverkehr zu begrüßen.

— **Zur geplanten Reform des Gütertarifes in Rumänien.** Die Arbeiten zur Erstellung des neuen Reformtarifes sind, wie dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) unterm 20. November aus Bukarest gemeldet wird, im Gange, jedoch liegt bis jetzt nicht einmal der Entwurf des neuen Binnengütertarifes vor; es kann daher als sicher gelten, daß der Reformtarif vor dem Monat März kommenden Jahres nicht in Kraft treten wird. Wie bereits seinerzeit berichtet, wird die derzeitige Güterklassifikation gänzlich umgearbeitet und bei diesem Anlaß auch eine vollkommen neue Frachttafel aufgestellt werden. Die Frachten werden für einzelne Güter erhöht, für andere ermäßigt werden.

Daß eine gleichmäßige Erhöhung der Gütertarife in der Zwischenzeit verfügt wird, ist nicht ausgeschlossen, die Entscheidung dieser Frage hängt jedoch lediglich von der Weiterentwicklung des Leu ab. Zurzeit bestehen keine bestimmten Absichten oder Vorschläge der Eisenbahnverwaltung, aus welchen auf eine derartige Erhöhung in naher Zeit zu schließen wäre.

Die in ausländischen Blättern verbreiteten Nachrichten von einer bereits beschlossenen oder auch nur geplanten Tariferhöhung vom 1. Januar 1925 ab entsprechen nicht den Tatsachen.

— **Gütertarifabbau in der Schweiz.** Die Bundesbahnkommission des schweizerischen Nationalrates hat sich soeben eingehend mit der Frage des Gütertarifabbaues befaßt. Sie ist der Ansicht, daß vorläufig über die auf 1. Januar 1925 vorgesehene Herabsetzung der Tarife für Strecken über 150 km mit einem Einnahmeausfall von 6 Millionen Franken und die auf 1. Juli 1925 geplante weitere Herabsetzung für kürzere Strecken mit einem Einnahmeausfall von 10 Millionen Franken nicht hinausgegangen werden soll, und daß weitere Ermäßigungen nicht verlangt werden können, wenigstens so lange nicht, als nicht bessere Verhältnisse einen weiteren Abbau rechtfertigen. Die Kommission nahm davon Kenntnis, daß der Personalbestand der Bundesbahnen in den drei abgelaufenen Vierteljahren infolge der Belebung des Verkehrs um 400 Mann zugenommen hat. Mit Befriedigung nahm die Kommission Kenntnis von der Verbesserung der Fahrplangestaltung im internationalen Verkehr zufolge der Beschlüsse der Konferenz zu Neapel.

Unter dem Vorsitz von Bundesrat Haab als Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahn- und Postdepartements fand am 27. November eine gemeinsame Sitzung der Kreiseisenbahnräte statt, an welcher die Generaldirektion über sämtliche von den Schweizerischen Bundesbahnen seit 1921 durchgeführten Tarifherabsetzungen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, Bericht erstattete. Es wurde namentlich betont, daß die Zahl der Ausnahmetarife während der letzten vier Jahre von 6 auf 23 gestiegen sei und zudem zugunsten der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie eine Menge Ausnahmetarife bewilligt worden seien. Auch für die Ausfuhr gewisser Waren seien Erleichterungen gewährt worden. Die Bedeutung dieser Ermäßigungen ergebe sich daraus, daß im Jahre 1923 über 9 Millionen Tonnen, d. h. 65 % der Gesamtmenge, zu den günstigeren Tarifbedingungen befördert worden seien. Würden auf den heutigen Verkehr noch die Tarife vom Jahre 1920 angewendet, so hätte er mit einer jährlichen Mehrbelastung von 50 bis 60 Millionen Franken zu rechnen.

— Die Furkabahn vor der Versteigerung. Die Zwangsversteigerung der Furkabahn ist auf den 15. Dezember festgesetzt. Wenn ein Angebot auf die ganze Linie, das in erster Reihe vorgesehen ist, nicht erfolgt, werden Teilangebote auf die im Betriebe befindliche Strecke Brig-Gletsch und die nicht ausgebaute Linie Gletsch-Disentis zugelassen. Eine Trennung der letzteren in eine Furkastrecke (Gletsch-Andermatt) und eine Oberalpstrecke (Andermatt-Disentis) ist ausgeschlossen. Der Ersteher übernimmt den Ausbau und die Betriebsverpflichtung. Bisher sind für den Bau annähernd 40 Millionen Franken aufgewendet, demzufolge ist das Mindestgebot vorläufig auf 2½ Millionen Franken festgesetzt.

— Verbesserungen für den italienischen Durchgangsverkehr durch die Schweiz. In einem öffentlichen Brief an den Minister der öffentlichen Arbeiten weist der bekannte Verkehrsmitarbeiter James Aguet des Genueser „Corriere Mercantile" darauf hin, daß der Güterverkehr von Italien nach der Schweiz durch die langen Halte in den Bahnhöfen von Mailand und Turin sehr erschwert werde. Er schreibt u. a.: Die schweizerischen Bundesbahnen haben zur rascheren Abwicklung des deutsch-italienischen Durchgangsverkehrs über den Gotthard die Verdoppelung des Gleises vom Badischen Bahnhof in Basel über den Rhein nach dem Netze der Bundesbahnen an die Hand genommen und auch beschlossen, vom Ausgang des Hauensteintunnels eine direkte Linie nach Aarau anzulegen, um auf diesem Wege die Gotthardzufahrtslinie Rothkreuz - Arth - Goldau besser zu erreichen. Dadurch wird erreicht, daß die Halte in den Bahnhöfen Basel, Olten und Luzern wegfallen und die 20stündige Fahrt von Basel nach Chiasso wesentlich abgekürzt wird. Dadurch wird aber auch in besonderem Maße die italienische Lebensmittelausfuhr, namentlich aus dem Süden, sehr begünstigt. Das Beispiel der Eidgenossenschaft sollte Italien nachahmen und durch Anlegung zweier kurzer Eisenbahnstrecken die langen Halte in Mailand und Turin ausschalten. Es müßten bei Mailand die Strecke Rogoredo-Sesto San Giovanni und bei Turin die Strecke Moncalieri-Colegno erstellt werden, beides Strecken von einigen wenigen Kilometern. Der gesamte Güterverkehr aus Messina, der auf der Strecke Neapel-Rom-Sarzana-Borgo San Donnino in Rogoredo eintrifft, würde auf der neuen Strecke, ohne Mailand zu berühren, nach Sesto San Giovanni umgeleitet und die gesamte italienische Ausfuhr aus Süd- und Mittelitalien nach der Schweiz, nach Deutschland, Elsaß-Lothringen, Belgien, Holland und England über Zeebrügge-Harwich, der über Bologna-Piacenza nach Rogoredo kommt, würde ohne Halt in Mailand weiter nach dem Gotthard befördert werden können. Auch der bedeutende Verkehr von Genua nach Como, Lecco, nach den Seen und nach dem Veltlin, der über Pavia in Rogoredo ankommt, würde von der neuen Umgehungslinie gewaltige Vorteile erzielen. Tausende und Tausende von Güterwagen könnten sich die Einfahrt nach Mailand ersparen und damit auch zur Verbesserung des Fahrplanes im Güter- und Personenverkehr unendlich viel beitragen. In ähnlicher Weise würde mit der Strecke Moncalieri-Colegno bei Turin der italienisch-französische Durchgangsverkehr und der englisch-italienische Durchgangsverkehr übr Dieppe und Boulogne außerordentlich erleichtert werden.

— Das Zurückgehen der Streiks in Italien. Man weiß, welche gewaltige Ausdehnung in Italien die Arbeiterstreiks in den Nachkriegsjahren erreicht haben, bis das faszistische Regiment dieser ungehemmten Streiklust ein Ende bereitete. Man weiß, daß die beständigen Streiks im Hafen von Genua diesem außerordentlich geschadet haben, da die Spediteure diesen Hafen wegen der ständigen Störungen einfach mieden. Einige Zahlen mögen den unermeßlichen Schaden darlegen, den die italienische Volkswirtschaft den Streiks zu verdanken gehabt hat: Im Jahre 1919 gab es in Italien 1871 Arbeitseinstellungen, bei denen 1 554 556 Streikende beteiligt waren und wobei 22 324 746 Arbeitstage der Volkswirtschaft verloren gingen, von denen 76 % auf die Industrie und 24 % auf die Landwirtschaft entfielen. Im Jahre 1920 waren es sogar 2070 Streiks mit einer Beteiligung von 2 313 685 Streikenden und einem Verlust von 30 569 218 Arbeitstagen. Infolge des Anziehens in der Industrie ging sodann 1921 die Anzahl der Streiks auf 1134 herunter mit 723 862 Beteiligten und einem Verlust an Arbeitstagen von 8 180 263, wobei 94 % auf die Industrie und 6 % auf die Landwirtschaft entfielen. Im Jahre 1922 sind nur noch 575 Streiks mit 447 919 Beteiligten zu verzeichnen, aber mit immer noch 6 916 914 verlorenen Arbeitstagen, und 1923 waren es sogar nur noch 201 Streiks mit 66 213 Beteiligten und 269 469 verlorenen Arbeitstagen. Das Zurückgehen ist nicht allein auf die Maßnahmen des Faszismus zurückzuführen, sondern auch auf das allmähliche Schwinden der wirtschaftlichen Krisis.

— Fahrpreisermäßigungen für landwirtschaftliche Arbeiter bei den französischen Eisenbahnen. Frankreich kennt im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern Europas nicht nur keine Arbeitslosigkeit, sondern hat sogar Mühe, die nötigen Arbeitskräfte, namentlich für die Landwirtschaft zu finden. Deshalb müssen die Eisenbahnen den landwirtschaftlichen Arbeitern das Reisen soviel wie möglich erleichtern. Sie gewähren ihnen einen Nachlaß des Fahrpreises um 50 %, indem sie auf gewissen Strecken bei Fahrten von mindestens 75 km zwar für die Hinreise den vollen Fahrpreis erheben, bei der Rückreise aber keine Bezahlung verlangen. Die Rückfahrt darf nicht eher als nach 14 Tagen, aber nicht später als nach drei Monaten angetreten werden. Zur Erlangung der freien Rückfahrt ist fünf Tage vor deren Antritt eine Bescheinigung des Bürgermeisters des Heimat- und des Arbeitsorts vorzulegen, dahingehend, daß der Antragsteller landwirtschaftlicher Arbeiter ist.

— Wohnungsfürsorge der französischen Eisenbahnen. Die französische Nordbahn hat in dem vom Kriege betroffenen Gebiete umfangreiche Gartensiedelungen zur Unterbringung ihres Personals errichten müssen. Im Anschluß an eine Veröffentlichung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten über diese Gartenstädte wird nunmehr auch über die Tätigkeit der anderen französischen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnen amtlich etwa folgendes berichtet.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat an etwa 15 Orten, wo sie größere Bahnhöfe besitzt, Arbeitersiedelungen errichtet. Sie bestehen zum Teil aus einstöckigen Häusern mit je vier Vierzimmerwohnungen, zum Teil aus ein- und zweistöckigen Häusern mit je vier bis sechs Fünfzimmerwohnungen. Am 31. Dezember 1922 betrug die Zahl derartiger Wohnungen 12 728.

Verheiratete Beamte mit einem Dienstalter von drei Jahren können zum Erwerb eines Hauses von mindestens drei Zimmern mit einem Garten von höchstens 1000 qm entweder kurzfristige Darlehen bis zu 10 000 Fr. oder Hypotheken bis zum Betrage von 25 000 Fr. erhalten. Die Darlehen sind innerhalb fünf Jahren, spätestens bis zum Übertritt in den Ruhestand zurückzuzahlen; sie sind mit 3 % zu verzinsen. Für die Hypotheken ist eine Tilgungsfrist von 25 Jahren gegeben, doch muß auch hier die Schuld bei der Versetzung des Beamten in den Ruhestand getilgt sein; der Zinsfuß beträgt 3, 3,5, 4 oder 5 %, je nachdem der Beamte fünf, vier, drei oder weniger als drei Kinder hat. In der zweiten Hälfte des Jahres 1923 sind 228 Anträge auf Gewährung von Darlehen und Hypotheken behandelt worden. Die Gesellschaft hat 980 000 Fr. als Darlehen und 120 000 Fr. auf Hypotheken ausgeliehen.

Bei der Südbahn ist im Jahre 1913 unter Förderung durch die Eisenbahn-Gesellschaft eine Genossenschaft zum Bau billiger Wohnungen gegründet worden. Ihr Kapital betrug eine Million. Seit einigen Jahren hat sie keine Häuser mehr bauen können. Die Eisenbahngesellschaft hat zwei Bodenkreditgesellschaften gegründet, eine in Paris und eine für ihren Verkehrsbezirk; sie sollten den Beamten Darlehen vermitteln, haben aber nicht in Tätigkeit treten können. Die Eisenbahngesellschaft selbst gibt aber ihren Beamten Darlehen und Hypotheken zu ähnlichen Bedingungen wie die Mittelmeerbahn. Im Jahre 1923 wurde eine Million zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt; sie war in den ersten drei Monaten vergriffen. Es wurden 123 Anträge eingereicht, von denen sich 55 auf die Gewährung von Hypotheken bezogen. Im Jahre 1924 wurde wiederum eine Million zum gleichen Zweck bereit gestellt. Bis Mitte Februar lagen bereits 60 Anträge auf Gewährung von Darlehen aus diesem Betrag vor.

Die Staatsbahnen haben infolge ihrer mißlichen wirtschaftlichen Lage in den letzten drei Jahren nur wenig auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge tun können. Satzungsmäßig sind bei ihnen 7000 Angestellte unentgeltlich aus Rücksicht auf ihren Dienst unterzubringen. Daneben haben die Staatsbahnen ihren Beamten nur 1150 Wohnungen zur Verfügung gestellt, von denen die meisten schon 1920 vorhanden waren. An Orten, wo mehr als 20 solche Wohnungen in einer Siedelung bestehen, wird zu ihrer Verwaltung ein Verwaltungsrat gebildet, der aus drei Vertretern der Eisenbahngesellschaft und für je 20 Wohnungen aus einem von den Inhabern dieser Wohnungen gewählten Vertreter besteht. In Paris besteht ein Hauptausschuß, der die Tätigkeit der Verwaltungsräte leitet und beaufsichtigt.

Bei der Ostbahn waren vor dem Kriege 543 Wohnungen in bahneigenen Siedelungen vorhanden; 370 Wohnungen waren von Baugenossenschaften geschaffen worden. Daneben bestanden Unterkunftsmöglichkeiten für 135 Unverheiratete. 100 Wohnungen sind durch den Krieg zerstört worden. Nach Einstellung der offenen Feindseligkeiten ließ die Ostbahn 1125 Holzhäuser mit zwei bis vier Zimmern und Massenquartiere für Ledige bauen. An einer Anzahl von Orten wurden auch massive Gebäude errichtet. 1919 wurden 888, in den folgenden Jahren 240 und 370 Wohnungen fertiggestellt. 976 aus dem Jahre 1923

herrührende Wohnungen waren im Frühjahr 1924 noch im Bau. Außerdem hat die Ostbahn ihren ledigen Angestellten Einzelzimmer beschafft. Wo neue Siedelungen von bahnfremden Kreisen angelegt wurden, hat sie in ihnen einzelne Häuser erworben. Seit 1917 gibt sie auch Vorschüsse bis zum Betrag eines Jahreseinkommens, rückzahlbar in fünf Jahren. Der Höchstbetrag ist 10 000 Fr. Der Zinsfuß ist auch hier nach der Zahl der Kinder von 4 bis 2 % abgestuft. Auch Hypotheken zum Bau von Wohnungen werden bis zum Betrage von 20 000 Fr. an den einzelnen Beamten gegeben; sie sind in 10 oder 15 Jahren zu tilgen und mit 5, 4 oder 3 % zu verzinsen. Von den Darlehen wird fleißig Gebrauch gemacht, von den Hypotheken dagegen nur wenig.

Die Orléans-Bahn ist schon seit langem bemüht, ihren Beamten in den großen Städten und deren Vororten Wohnungen zu beschaffen. Vor dem Kriege unterstützte sie zahlreiche Genossenschaften auf gemeinnütziger Grundlage, die sich mit dem Bau von billigen Wohnungen für Beamte befaßten, mit Geldbeträgen. In den letzten Jahren hat die Orléans-Bahn mit einem Aufwand von 1,3 Mill. eine Anzahl Häuser angekauft und ihrem Personal 150 Wohnungen zur Verfügung gestellt. Eine Anzahl Arbeitersiedelungen mit zusammen 112 Häusern, jedes mit einem Garten von 200 bis 300 qm sind errichtet worden. Eine Wohnung von vier Zimmern erfordert etwa 20 000 *M* an Baukosten. Die Mietpreise werden von Fall zu Fall vereinbart; sie bleiben allgemein unter den Beträgen, die sonst für gleichwertige Wohnungen bezahlt werden.

Die Gesellschaft fördert auch die Gründung von Bodenkreditgesellschaften, von denen 11 in Tätigkeit getreten sind. Mit Hilfe von Vorschüssen, die der Staat zur Verfügung stellt, werden Hypotheken zum Bau und Erwerb von Einfamilienhäusern gegeben. Die Rückzahlung wird in 25 Jahren erwartet. Der Zinsfuß beträgt 2,25 bis 3,50 % je nach der Größe der Familie. Die Gesellschaften sind mit einem Kapital von 100 000 Fr. gegründet worden; eine Ausnahme machen nur diejenigen von Paris und Tours mit 400 000 Fr. und eine dritte mit 200 000 Fr. Fast der gesamte Betrag ist von der Eisenbahngesellschaft aufgebracht worden. 350 Häuschen sind angekauft oder erbaut worden. Die dazu nötigen Mittel im Betrage von etwa 6 Millionen hatte der Staat vorgeschossen. Seit 1922 gewährt er jedoch keine Vorschüsse mehr, und die Gesellschaften haben daher ihre Tätigkeit einstellen müssen.

In Häusern, die die Orléansbahn gekauft hat, weil die Flächen, auf denen sie stehen, zur Erweiterung ihrer Anlagen nötig sind, weist sie ihren Beamten Wohnungen an, solange diese Flächen noch nicht gebraucht und die Häuser infolgedessen noch nicht abgebrochen werden. Die Zahl derartiger Wohnungen beträgt 1500, wovon 300 auf Paris entfallen.

— **Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens.** Das neue spanische Eisenbahngesetz sieht einen Zusammenschluß der Netze der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu größeren Gruppen, eine Neuregelung der Tarife derart, daß den Eisenbahngesellschaften angemessene Einnahmen im Verhältnis zum Wert ihrer Anlagen, der abgeschätzt werden soll, gewährleistet wird, sowie eine Art Miteigentum des Staates an den in Privatbesitz befindlichen Eisenbahnen vor. Merkwürdiger Weise bleibt es den Eisenbahngesellschaften freigestellt, ob sie die neue gesetzliche Regelung annehmen oder ob sie ihren Betrieb nach den Vorschriften der bisherigen Gesetzgebung weiterführen wollen. Am 12. Oktober war der Zeitraum abgelaufen, in dem sich diejenigen Eisenbahngesellschaften, die sich der neuen Ordnung der Dinge unterwerfen wollten, zu erklären hatten. Von den Breitspurbahnen haben sich 16 mit einer Gesamtlänge von 10 956 km und von den Schmalspurbahnen 33 mit einer Gesamtlänge von 2187 km dem neuen Gesetz unterworfen, und außerhalb geblieben sind nur 6 Breitspurbahnen mit 413 km und 46 Schmalspurbahnen mit 2204 km. Man kann also sagen, daß das neue Gesetz im wesentlichen für alle spanischen Eisenbahnen gilt, denn die 52 Unternehmen, die von ihm nicht betroffen werden, betreiben Sonderbahnen, wie z. B. die Madrider Untergrundbahn unter den Breitspurbahnen, oder sind schmalspurige Bergwerksbahnen, Vorort- oder Dampfstraßenbahnen. Eine Ausnahme bildet nur die Mittelaragonische Eisenbahn, die sich mit ihren 300 km Vollspurstrecken der Neuregelung entzieht; dies war aber von vornherein zu erwarten, denn sie hat immer unter den spanischen Eisenbahnen eine Sonderstellung eingenommen. Sie ist bei ihrer Entstehung durch staatliche Beihilfe auf eine gesicherte Grundlage gestellt worden und hat es infolgedessen nicht nötig gehabt, gewisse Zuschläge zu den Tarifen, die bei den anderen Eisenbahnen eingeführt wurden, zu erheben oder die Hilfe des Staates zur Deckung der erhöhten Ausgaben in Anspruch zu nehmen, die ihr durch Erhöhung der Löhne erwuchsen. Manche Gesellschaften mögen sich allerdings für die Neuregelung nicht so sehr deshalb ausgesprochen haben, weil sie von ihr unmittelbare Vorteile erwarten, sondern mehr weil sie fürchten, daß ihnen im anderen Falle Nachteile entstehen könnten.

— **Neubesetzung des englischen Verkehrsministeriums.** Beim Regierungswechsel in England ist der aus Gewerkschaftskreisen stammende Verkehrsminister Gosling durch den Oberstleutnant Ashley ersetzt worden. Ashley ist seit 1906 Mitglied des Parlaments. Er war schon seit 1922 während der letzten konservativen Regierung parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium, das er 1923 verließ, um in das Kriegsministerium überzutreten. Sein Nachfolger im Verkehrsministerium war damals Oberstleutnant Moore-Brabazon, der bei Einsetzung der Arbeiterregierung dieses Amt niederlegen mußte, es jetzt aber wieder übernommen hat. Ashley gilt für einen guten Kenner der Bedürfnisse des englischen Verkehrswesens, und man erwartet namentlich von ihm eine sachgemäße Durchführung des neuen Londoner Verkehrsgesetzes und damit eine Abstellung oder doch wenigstens Milderung der jetzt bestehenden Übelstände im Londoner Verkehrswesen. Moore-Brabazon hat bisher dem Flugwesen lebhaften Anteil entgegengebracht, ist selbst ein eifriger Kraftfahrer, und von ihm wird daher erwartet, daß er sich namentlich des Straßenwesens annehmen wird. Hier wird er reichliche Gelegenheit zur Betätigung finden, denn der zunehmende Kraftwagenverkehr zwingt nicht nur zur Neuregelung des Londoner Verkehrswesens, sondern auch zu zahlreichen Straßenbauten, an denen sich im Gegensatz zu ihrem früheren Verhalten auch die Regierung beteiligt. Daraus, daß zwei so bedeutende Fachleute in die leitenden Stellungen des Verkehrsministeriums berufen worden sind, glaubt man schließen zu können, daß sich auch der Premierminister darüber im klaren ist, welche großen Aufgaben zurzeit und in der nächsten Zukunft im Arbeitsbereich dieses Ministeriums zu lösen sind.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen auf Ceylon.** Die Staatseisenbahnen auf der Insel Ceylon umfaßten Ende 1923 ein Netz von 1181 km Länge; davon sind 993 km in Breitspur (1,678 m) und 188 km in Schmalspur (0,76 m) angelegt. Die Hauptstrecke verläuft von Colombo landeinwärts nach Bandaravela; sie erhebt sich von Seehöhe bis auf 1900 m über dem Meere und fällt dann wieder auf 1230 m; ihr Bau bot infolgedessen erhebliche Schwierigkeiten. Im Zusammenhang mit ihr steht die von Colombo in südlicher Richtung an der Küste entlang führende Eisenbahn nach Matara, auf der sich, ebenso wie auf der erstgenannten Strecke in der Nähe des Ausgangspunktes ein lebhafter Vorortverkehr abspielt. Nur 35 km der Eisenbahnen von Ceylon, und zwar die ersten 20 km auf der Küsten- und die ersten 14 km auf der Inlandeisenbahn, beide von Colombo ausgehend, sind zweigleisig, alle übrigen Strecken haben nur ein Gleis. Auf einer etwa 70 km langen Strecke der Haupteisenbahn ist der zweigleisige Ausbau im Gange, wobei zugleich die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse verbessert werden. Von Colombo nach Norden führt die Eisenbahn bis Mannar; sie bildet die Verbindung nach dem Festlande. Von ihr ausgehend sind einige Schmalspurbahnen im Bau, die nach der von Eisenbahnen noch freien Ostküste führen. Auch die zuerst genannte Eisenbahn nach Bandaravela ist in der letzten Zeit um 33 km bis Bedulla verlängert worden. — Der Güterverkehr der Staatsbahnen von Ceylon umfaßte in dem am 30. September 1923 zu Ende gegangenen Betriebsjahr, dem letzten, für das bis jetzt ein Bericht vorliegt, etwas über eine Million t, 10 860 t mehr als im Vorjahre, ohne die Eisenbahndienstgüter. Die Betriebszahl betrug 65,23 %, eine Kleinigkeit weniger als im Vorjahre. Das Anlagekapital hat sich mit fast 5,5 % verzinst. Die Betriebskosten sind auch auf Ceylon gestiegen. Eine Erhöhung der Tarife und lebhafterer Verkehr haben aber dafür einen Ausgleich geschaffen.

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Die Staatsbahnen beabsichtigen, mit Einführung des Sommerfahrplans auf der 870 km langen Strecke Batavia—Soerabaja eine Tagesverbindung einzurichten. — Am 15. November haben auf der elektrischen Bahn Meester Cornelis—Batavia—Tandjong Priok die Probefahrten begonnen. — Die Linien Djatibarang—Karangampel und Djatibarang—Eretan, deren Bau bereits im Haushalt 1922 vorgesehen war, aber infolge der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse unterbleiben mußte, sollen nunmehr baldigst gebaut werden. — Die Delieisenbahn hat seit kurzem eine Lokomotive für Ölfeuerung umgebaut und sie im Betriebe erprobt; wenn diese Versuche auch technisch durchaus gelungen sind, so ergab sich doch, daß das Öl im Gebrauch teurer war als Holz, die Versuche werden daher weiter fortgesetzt.

— Neue Staatsbahn auf Java. Die Staatsbahn plant den Bau einer Linie von Poeger nach Loemadjang zum Anschluß an die dort zu errichtende Zuckerfabrik. Die Einnahmen der Staatsbahnen nehmen weiter zu.

— Eisenbahn von Nemours nach Marnia in Algerien. Der Gesetzentwurf für eine vollspurige Eisenbahn in Westalgerien von Nemours nach Marnia, die die Deputiertenkammer im November 1923 für gemeinnützig erklärt hatte, liegt jetzt dem französischen Senat zur Beschlußfassung vor. Der Entwurf für diese Bahn ist ebenso sehr von Interesse für Ostmarokko wie für das Departement Oran. Die marokkanischen Häfen Oran und Melilla liegen etwa 250 km voneinander entfernt. Der spanische Hafen Melilla übt seine Anziehungskraft noch auf die Gebiete von Udjda und Marnia aus, die, zum Teil bereits erschlossen, reich an Getreide sind und in denen sich Lager von Blende und Galmei finden. Für diese Gebiete soll daher Nemours als Verschiffungshafen dienen, um sie unabhängig von dem fremden Hafen zu machen. Zu diesem Zweck ist die Eisenbahnverbindung von Nemours mit der Eisenbahnlinie Udjda-Tlemcen erforderlich; der Anschlußpunkt soll Ludj el Bral, etwa 9 km westlich von Marnia, sein. Die neue Bahn erhält etwa 50 km Länge, ihre Kosten sind auf 48 Millionen Franken veranschlagt, ihre Roheinnahmen auf 11 000 Fr. für 1 km. Die Linie soll dem Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft angegliedert werden. Danach würde Nemours der Haupthafen von Ostmarokko werden. Die erforderlichen Hafenarbeiten sind zum großen Teil bereits ausgeführt. Der Hafenverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, von 309 Schiffen im Jahre 1919 auf 766 im Jahre 1923. Die Bahn war schon früher geplant, ihre Ausführung wurde aber während des Weltkrieges verschoben.

(Nach L'Afrique franç. 1924, S. 449.)

— Eisenbahnen in Marokko. Am 1. Juni 1923 ist auf der 124 km langen Vollspurbahn Rabat-Petitjean, die in ihrem Endpunkt an die Eisenbahn Tanger-Fez anschließt, und am 1. September 1923 auf der 140 km langen Phosphateisenbahn Casablanca—Sidi-el-Aidi—Kourigha der Betrieb aufgenommen worden. Nach den bisher erzielten Ergebnissen erwartet man auf der erstgenannten Strecke Einnahmen im Betrag von 41 000 Fr. und Ausgaben im Betrag von 30 000 Fr. auf 1 km; das ergäbe eine recht günstige Betriebszahl. Von den Reisenden wird die 1. und die 2. Klasse nur wenig benutzt, woraus geschlossen wird, daß die Reisenden der begüterteren Kreise es vorziehen, mit dem Kraftwagen zu fahren. Begünstigt wird die Benutzung des Kraftwagens durch den Stand des Straßennetzes in Marokko, während zu ungunsten der Eisenbahn der Umstand spricht, daß sie langsamer fährt, teurer ist und den Reisenden häufig nicht bis unmittelbar an sein Ziel bringt. Immerhin ist die Eisenbahngesellschaft von Marokko, wie sie in ihrem Betriebsbericht darlegt, mit den Einnahmen, sowohl aus dem Personen- wie aus dem Güterverkehr, für den Anfang ganz zufrieden.

Die Bauarbeiten auf der Strecke von Sidi-el-Aidi nach der Hauptstadt Marokko, an der Verlängerung der Phosphateisenbahn über Kourigha hinaus nach Oued Zern und auf der Strecke Casablanca-Rabat, schreiten rüstig vorwärts. Auf der letztgenannten, die 85 km lang ist, bereiten vier große Talbrücken einige Schwierigkeiten. Die Fertigstellung dieser Eisenbahn wird noch in diesem Jahr erwartet. Die längste und teuerste Eisenbahn in Marokko, die noch zu bauen bleibt, ist die Verbindung von Fez mit Algier. Für eine 185 km lange Teilstrecke, von Fez ausgehend über Sidi Djellil bis Guercif, sind die allgemeinen Vorarbeiten beendet, für die Verlängerung über Guercif hinaus bis Oudjda sind sie im Gange.

Die Eisenbahngesellschaft beabsichtigt auf der Phosphateisenbahn auf der Strecke nach Marokko und zwischen Casablanca und Rabat elektrischen Betrieb einzuführen. Der Strom soll aus einem Dampfkraftwerk in Casablanca bezogen werden. Um den Reiseverkehr zu fördern, hat sie in der Stadt Marokko ein vornehmes Gasthaus errichtet.

— Eisenbahnbau in Südafrika. Vertreter von Rhodesien und des Staatenbunds von Südafrika haben in Pretoria über Eisenbahnneubauten beraten. Die Bundesregierung ist bereit, eine Eisenbahn von Messina bis an den Limpopo- (Krokodil-) Fluß sowie eine Brücke über diesen Fluß zu bauen, über die der Anschluß an eine von Rhodesien zu erbauende Zweigbahn erreicht werden würde. Rhodesien würde für die Verzinsung des in der neuen Eisenbahn anzulegenden Kapitals, das auf 110 000 £ geschätzt wird, aufzukommen haben.

Auch von der Walfisch-Bai wird eine Eisenbahn nach Rhodesien geplant. Die Regierung nimmt ihr gegenüber den Standpunkt ein, daß sie zwar gegen diesen Plan nichts einzuwenden hat, daß aber der Staatenbund von Südafrika die Mittel für diese Eisenbahn nicht aufbringen kann, wenigstens nicht in der nächsten Zeit und nicht, so lange in Südafrika andere Landesteile dringlicher der Erschließung durch Eisenbahnen bedürfen.

— Präsident Coolidge über Staatsbahnen. In einer seiner Wahlreden hat sich Präsident Coolidge über die Frage ausgesprochen, ob es sich empfehlen würde, die amerikanischen Eisenbahnen zu verstaatlichen. Entsprechend der Einstellung seiner Partei zu dieser Frage kam er zu einer Verneinung, während von der Gegenseite immer wieder die Forderung erhoben wird, die amerikanischen Eisenbahnen auf den Staat zu übernehmen. Präsident Coolidge ging in seiner Rede davon aus, daß die wichtigsten Dinge im Staat das Verkehrswesen und die Wasserkräfte seien. Sie hätten nicht nur den größten wirtschaftlichen Wert, sondern seien auch von strategischer Bedeutung. Der Hinweis auf diese Seite des Eisenbahnwesens zeigt deutlich, wie wenig ernst es Amerika mit der Abrüstung ist, von der viel geredet, in bezug auf die aber nichts getan wird. Die Eisenbahnen könnten so ausgenützt werden, daß sie das gesamte Wirtschaftsleben beherrschen. Wenn sie in Staatseigentum übergehen sollten, so würde das die Übernahme von Anlagen im Werte von 35 Milliarden Dollar bedeuten. Dadurch würden die Staatsschulden verdoppelt werden. Betriebsfehlbeträge müßten dann durch die Steuerzahler ausgeglichen werden. Dies ist im Kriege mit einem Aufwand von 1,6 Milliarden geschehen. Die Regierung würde bei Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat eine große Maschine in die Hand bekommen, an der 2 750 000 Bedienstete arbeiten und für die jährlich 9 bis 10 Milliarden aufzubringen sein würden. Wenn die Eisenbahnen keine Steuern mehr bezahlten, eben weil sie Staatsunternehmen sind, müßten die Steuerzahler für 600 Mill. Dollar mehr als bisher aufkommen, was z. B. in dünn besiedelten landwirtschaftlichen Bezirken eine Vermehrung der Steuerlast um 30 bis 40% zur Folge haben würde. Präsident Coolidge scheint dabei zu vergessen, daß der Betrag, den die Eisenbahnen als Privatgesellschaften in Form von Steuern an den Staat abführen, bei einer Verstaatlichung der Eisenbahnen dem Staate als Überschüsse aus dem Betriebe zufallen würden. So gut die Privatunternehmen derartige Beträge aus ihrem Betriebe herauswirtschaften, müßte es bei richtiger Führung des Betriebs und sachgemäßer Verwaltung der Bahnen auch als Staatsunternehmen möglich sein, die Beträge als Überschuß zu erzielen, die die Privatgesellschaften als Gewinn verteilen und als Steuern bezahlen.

Präsident Coolidge wies noch auf die Staatsbahnen im Auslande hin. Daß es in Deutschland keine Staatsbahnen mehr gibt, scheint ihm entgangen zu sein, denn er führt in diesem Zusammenhang an, in Deutschland seien 23 Mann nötig, um 1 t eine Meile weit zu befördern, in Italien 24 und in der Schweiz 31, übrigens eine eigenartige Vergleichszahl, um die Leistungen verschiedener Eisenbahnen gegeneinander abzumessen. In den Vereinigten Staaten sei aber die entsprechende Zahl nur 5 Mann. Auf die Kosten der Ernährung umgerechnet oder, wie Präsident Coolidge in drastischer amerikanischer Art sich ausdrückte, auf Brot und Butter bezogen, verdienten die Angestellten der Eisenbahnen in den genannten Ländern nur ein Drittel vom Wochenverdienst der amerikanischen Eisenbahnangestellten. Sowohl in bezug auf die Leistungen wie auch in bezug auf die Besoldung der im Eisenbahndienst tätigen Personen könne Amerika bei Übergang zu Staatsbahnen nur verlieren, aber nichts gewinnen. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen wäre ein höchst gefährliches Unternehmen, gefährlich sowohl für das Geschäftsleben wie für die Unabhängigkeit des ganzen Volkes.

— Vorortverkehr in Buenos Aires. Die 36 km lange Strecke Buenos Aires-Moreno, auf der der Betrieb schon im Jahre 1857 eröffnet worden ist, verlief ursprünglich im Stadtgebiet von Buenos Aires in Straßenhöhe. Der zunehmende Verkehr machte aber im Anfang dieses Jahrhunderts die Trennung zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr erforderlich, und es wurden dann im Jahre 1903 die Gleise auf den ersten 4 km, vom Bahnhof Once ausgehend, so tief abgesenkt, daß die sie kreuzenden Straßen auf Brücken über die Gleise geführt werden konnten. Weiter hinaus blieb die Eisenbahn eine Flachbahn. Diese wird von zahlreichen Straßen gekreuzt, auf denen auch Straßenbahnen verkehren. Der sich immer weiter steigernde Verkehr wird bald dazu zwingen, die Tieferlegung der Bahn weiter als über die ersten 4 km auszudehnen. Dabei wird zugleich die Strecke, die seit Mai 1923 elektrisch betrieben wird, viergleisig ausgebaut werden. Sie hat sehr starken Verkehr: 1911/12 wurden auf ihr 7,8 Millionen Fahrgäste befördert, 1922/23 war die Zahl auf 10,4 Millionen gestiegen, und in dem am 30. Juni 1924 zu Ende gegangenen Jahre betrug die Zahl der beförderten Personen 13,9 Millionen, wobei der März mit 1,3 Millionen der verkehrsstärkste Monat gewesen war. Die Züge folgen sich im Stadt- und Vorortgebiet mit vier Minuten Abstand, doch ist es damit kaum möglich, den Verkehr zu bewältigen, und es werden deshalb Maßnahmen getroffen, um die Züge in 1½ Minuten Abstand verkehren zu lassen. Zu diesem Zwecke ist auch eine Verstärkung des Wagenparks nötig; die Fahrzeuge sind bereits in England bestellt worden.

— **Die australischen Bundesbahnen.** Die Mehrzahl der Eisenbahnen von Australien sind Staatsbahnen, sind also im Eigentum und stehen unter der Leitung der den Staatenbund bildenden Bundesstaaten. Nur ein kleinerer Teil, insgesamt 2790 km, sind Bundesbahnen. Sie liegen meist in Gegenden, die noch der Erschließung und Besiedelung harren, haben daher nur geringen Verkehr und arbeiten infolgedessen mit erheblichen Fehlbeträgen. Die vier Bundesbahnen haben in dem am 30. Juni zu Ende gegangenen Betriebsjahr 122 000 Pfund Sterling mehr ausgegeben als eingenommen, und dazu kommen noch an Ausgaben 200 000 Pfund Sterling zur Verzinsung des Anlagekapitals. Die wichtigste unter den Bundesbahnen ist die 1692 km lange Strecke Port Augusta-Kalgoorlie, auch die Große Westbahn genannt. Dem Betrieb auf dieser Strecke stehen sehr erhebliche Schwierigkeiten im Wege, weil sie zum Teil durch weite, unbewohnte Gegenden führt, in denen auch Lokomotivspeisewasser nur mit großer Mühe zu beschaffen ist. Sie leidet außerdem unter dem Wettbewerb der Küstenschiffahrt. Durchgehender Verkehr über ihre Endpunkte hinaus, ist wegen Spurwechsels an ihren beiden Enden nicht möglich. Unter diesen Umständen wird es schon als ein günstiges Ergebnis bezeichnet, daß die Fehlbeträge aus dem Betriebe in den letzten Jahren abgenommen haben, wenn auch an ein Verschwinden oder gar an Überschüsse noch bei weitem nicht zu denken ist. Im Jahre 1920/21 hatte sich der Betriebsfehlbetrag ohne die Zinsen für das Anlagekapital noch auf 91 000 Pfund Sterling belaufen, bis zum letzten Betriebsjahr ist er auf 38 000 Pfund Sterling zurückgegangen. Berücksichtigt man allerdings den Schuldendienst, der 102 000 Pfund Sterling erfordert, so müßte der Überschuß um 140 000 Pfund Sterling größer werden, ehe von einem einträglichen Betrieb gesprochen werden könnte. Über kurz oder lang werden die an beiden Enden anstoßenden Staatsbahnen auf die Spurweite der Bundesbahn umgebaut werden müssen; das wird zwar den Verkehr auf letzterer fördern, den Bund aber auch mit sehr erheblichen Zinsen belasten. Auch die Bundesbahnen von Port Augusta nach Oodnadatta und nach dem nördlichen Teil von Südaustralien weisen alljährlich Fehlbeträge auf, die aber im Gegensatz zu denen der Ost-West-Eisenbahn dauernd in ungefähr gleicher Höhe bleiben. Sie werden erst zurückgehen, wenn das von diesen Eisenbahnen durchschnittene Gelände in größerem Umfang der Landwirtschaft und Viehzucht erschlossen wird.

Rechtspflege.

— **Beweiswürdigung, wenn Frachtgut spurlos verschwunden ist.** Wann liegt grobes Verschulden der Bahn vor? Kann die Bahn sich dadurch entlasten, daß sie unaufgeklärten Brand vorschützt, für den ein Verschulden der Beamten nicht zu erbringen ist?

Die wesentlichste rechtliche Grundlage der neuen Reichsgerichtsentscheidung bildet Artikel 41 des Internationalen Übereinkommens, der bestimmt, daß von der Bahn der volle Schaden zu ersetzen ist, wenn der während eines Eisenbahntransports eingetretene Schaden auf Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist. Die Entscheidung ist aber auch von größerer Allgemeinbedeutung, da sie zugleich das Handelsgesetzbuch (Absatz 3 des § 457) berührt. Dort heißt es: „Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.“ Den Nachweis des Vorliegens grober Fahrlässigkeit hat die Klägerin zu erbringen, die die betreffende Behauptung aufstellt. Die mitgeteilte Entscheidung lehrt, welche Umstände bei dieser Beweiswürdigung zu berücksichtigen sind.

Die Klägerin, eine bekannte Transportgesellschaft in München, nimmt die Deutsche Reichsbahn auf Ersatz für eine Wagenladung Hohlglas in Anspruch, das von ihr auf Grund internationalen Frachtbriefes im Februar 1921 von Furth i. W. auf dem Bahnwege über Kufstein-Brenner nach Triest versandt wurde, aber nicht ankam. Nach vergeblichen Nachforschungen verlangte die Klägerin durch Schreiben vom 26. Februar 1921 vom Tarifamt der bayerischen Staatsbahnen in München Erstattung des Fakturenbetrages nebst Frachtkosten und Spesen mit der Begründung, daß das Frachtgut als verloren zu betrachten sei. Infolge der mehreren am Verluste beteiligten Firmen und des langen Weges, den die Akten von Station zu Station zurücklegen mußten, war die Sache im Oktober 1922 so weit gediehen, daß das Reklamationsamt mitteilte, der Nachweis über den Wert der Sendung sei zwar noch nicht erbracht, es wolle aber mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten des Nachweises davon absehen und den Fakturenwert zugrunde legen. Es wurden somit der Klägerin für die Ware und die zu erstattende Fracht insgesamt etwa 31 000 Papiermark überwiesen. Die Klägerin verlangt jedoch Ersatz des vollen Schadens, weil der Verlust zum mindesten infolge von grober Fahrlässigkeit der Bahn entstanden sei, diese sich auch im Verzuge befunden habe. Aus beiden Gründen habe die Reichsbahn deshalb den durch die Geldentwertung entstandenen Schaden mitzuersetzen.

Das Landgericht München hat die beklagte Reichsbahn nach dem Klageantrage verurteilt, indem es annimmt, daß die Beklagte grobes Verschulden an dem Verlust des Gutes treffe und sie daher den vollen Schaden zu ersetzen habe. Auf die Berufung der Beklagten ist die Klage vom Oberlandesgericht München abgewiesen worden. In bezug auf die hier in Betracht kommende Verschuldensfrage führt das Oberlandesgericht unter anderem aus, daß zwar die Bestimmung des Art. 33 Int. Übk. zutreffe, wonach das Frachtgut als verloren gilt, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert. Jedoch habe die Beklagte behauptet, daß das in Heu und Stroh verpackte Hohlglas auf der Fahrt zwischen Salurn und S. Michele verbrannt sei, die Klägerin aber habe hierauf nicht — wie das in Art. 41 Int. Übk. verlangt wird — den Beweis geführt, daß der Verlust, also der Brand, auf Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Beklagten zurückzuführen ist.

Auf die Revision der Klägerin ist dieses Urteil des Oberlandesgerichts München vom Reichsgericht aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen andern Senat des Oberlandesgerichts zurückverwiesen worden. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird zu der Verschuldensfrage dargelegt, daß das Oberlandesgericht an den Nachweis des Verschuldens zu strenge Anforderungen stellt. Mit der Bemerkung, die Beklagte habe 2½ Jahre lang nichts für die Aufklärung des Verschwindens des Gutes dartun können, wird das Oberlandesgericht den besonderen Umständen des Falles nicht gerecht. Es lag ein Sachverhalt vor, aus dem sich ohne weiteres eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten ergab. Nach so langer Zeit kann die ganz allgemeine Angabe, das Gut sei verbrannt, ohne nähere Darlegung der Umstände nicht genügen, um die Klägerin zu nötigen, nunmehr die Umstände des Abhandenkommens (des Brandes) darzulegen, aus denen sich die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten ergibt. Umso weniger ist das der Fall, als die italienische Bahn nach Art. 25 Int. Übk. verpflichtet war, sofort nach dem angeblichen Brand eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis schriftlich festzustellen und es der Versandstation mitzuteilen. Eine solche Feststellung hat die Beklagte nicht behauptet, geschweige denn vorgelegt. Sie hat sich damit begnügt, ein Schreiben der italienischen Bahn vorzulegen, das ganz allgemein das Verbrennen des Gutes meldet. Ein solcher Brand schließt keineswegs aus, daß er auf eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn zurückzuführen ist. Es wäre daher Aufgabe des Oberlandesgerichts gewesen, den Fall näher aufzuklären, um so mehr, als die Klägerin unter Beweis gestellt hat, daß der Wagen ohne jede Brandschädigung zurückgekommen ist. — Im weiteren legen die reichsgerichtlichen Entscheidungsgründe noch dar, daß das Oberlandesgericht zu Unrecht die Folgen des Verzuges der Bahn nicht richtig gewürdigt habe. Auch der durch den Verzug eingetretene Geldentwertungsschaden hätte berücksichtigt werden müssen, um darüber Erörterungen anzustellen, inwieweit die Verzögerung der Zahlung auf das Verschulden der Beklagten zurückzuführen ist und in welchem Umfange die Beklagte daher zum Ersatz von Verzugsschaden verpflichtet ist. — Dagegen kann der Schadensersatzkläger nicht verlangen, daß die Bahn sofort oder innerhalb der im Art. 33 Int. Übk. festgelegten 30 Tage Aufklärung für das Verschwinden gibt, um sich zu entlasten. Sie kann auch diese Aufklärung noch nach einem erheblichen Zeitraum geben; doch muß die Aufklärung stichhaltig sein und eine Entlastung rechtlich begründen. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen“ Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

— **Bahnspediteur.** Das Amtsgericht Köln hat in einem Rechtsstreit einer Speditionsfirma am 6. 5. 24 — 49 C. 455/24 — entschieden, daß die Bezeichnung „Bahnspediteur“ nur von dem amtlichen Rollfuhrunternehmer geführt werden darf. Aus der Begründung führt die Sped.- u. Schiff.-Ztg. folgendes an: Die Bezeichnung „Bahnspedition“, die eine Angabe über geschäftliche Verhältnisse, insbesondere die Beschaffenheit einer gewerblichen Leistung darstellt, ist kein gesetzlicher Ausdruck. Das Gesetz kennt vielmehr nur „den von der Eisenbahn bestellten Rollfuhrunternehmer“ (vgl. § 78 EVO.). Im Verkehr hat sich jedoch jene Bezeichnung für die bahnamtliche Rollfuhrunternehmung herausgebildet und ist in allgemeine Übung gekommen. Die Personenkreise, für die die Bekanntmachungen der Beklagten bestimmt sind, suchen wie das gesamte Publikum hinter einer solchen Bezeichnung nicht etwa eine beliebige Spedition, die sich mit der Beförderung von Gütern von und zur Bahn beschäftigt, sondern die bestimmte Bahnspedition, deren besondere Bedeutung ihnen wohlbekannt ist. Sie verstehen unter „Bahnspediteur“ den von der Eisenbahn ausgewählten und bestellten Spediteur, der ihnen wegen seines Vertrauensverhältnisses zur Bahn ein

Mehr an Sicherheit gegenüber den anderen Spediteuren zu bieten verspricht. Unter „Bahnspedition" verstehen sie die Tätigkeit eines ebensolchen Bahnspediteurs. Wenn daher die Beklagte ihre Tätigkeit als Bahnspedition bezeichnet ohne bahnamtlich bestellter Rollfuhrunternehmer zu sein, so macht sie eine unrichtige Angabe; daraus, daß, wie schon gesagt, das Publikum wegen seiner Kenntnis von dem Verhältnis des Bahnspediteurs zur Bahn hinter dem Angebot „Bahnspedition" etwas Bestimmtes und Besonderes sucht, ergibt sich, daß durch die Angabe der Beklagten der Anschein eines besonders günstigen Angebots hervorgerufen wird. Hiernach sind die Voraussetzungen des §. 3 a. a. O. erfüllt. Der Unterlassungsanspruch der Klägerin ist begründet. Im einzelnen wird übrigens auf die Urteile der Oberlandesgerichte Kiel und Erfurt, die von Dr. Senckpiehl in der Sammelschrift „Die Spedition" (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln Nr. 2) Seite 313/314 veröffentlicht sind, verwiesen. Den zutreffenden Ausführungen der beiden Urteile wie auch den gleichgerichteten Darlegungen Senckpiehls zur rechtlichen Stellung des Bahnspediteurs schließt das Gericht sich an.

— **Zum Begriff der unrichtigen Angabe des Inhalts einer Sendung. Verschulden beim Vertragsschluß durch Verschweigen von Eigenschaften des Gutes, die für die Übernahme der Beförderung und die Art ihrer Ausführung von wesentlicher Bedeutung sind.** (Reichsgericht 27. 9. 24 — I 537/1923.) Am 12. Mai 1921 versandte die Streitgehilfin im Auftrage der Beklagten, ihrer Käuferin, eine Wagenladung unter der Bezeichnung „Altpappe" von Schwarmstedt nach Lübben an die Firma L. B., und gab im Frachtbrief die Beklagte als Versenderin an. Unterwegs auf dem Bahnhof Braunschweig-Ost geriet der Wagen in Brand. Die Ladung wurde zum Teil vernichtet und mußte umgeladen werden, der Eisenbahnwagen wurde beschädigt. Der Kläger führt den Brand darauf zurück, daß sich unter der Pappe mit chemischen Stoffen getränkte Papphülsen für Munition, Leuchtpatronen und nicht abgeschossene Gewehrpatronen befunden hätten, und verlangt deshalb von der Beklagten Zahlung der im § 60 EVO. Abs. 1 a und b vorgesehenen Frachtzuschläge, des Frachtunterschiedes und Ersatz seines Schadens. Das Oberlandesgericht hat der Berufung des Klägers stattgegeben. Mit der Revision beantragen die Beklagte und die Streitgehilfin, die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

Aus den G r ü n d e n : 1. Das Oberlandesgericht sieht als erwiesen an, daß die Beschaffenheit der Ladung den Brand verursacht habe, weil in der Pappe explosionsgefährliche Gegenstände zurückgeblieben seien, wie der Umstand zeige, daß man darin drei Messingpatronenhülsen gefunden habe, sei es von Feuerwaffen oder von Signalmunition. Darüber, wie die Explosion zustande gekommen sein soll, ob durch Stoß, Reibung, Erwärmung, chemische Zersetzung oder wie sonst, läßt es sich nicht aus. Das war aber auch nicht erforderlich. Es ist unmöglich, die wahre Ursache aufzuklären, und so muß es genügen, daß solche Möglichkeiten bestehen, auch bei mit Pulver gefüllten Patronen für Waffen oder zum Zeichengeben, auch wenn das Pulver entfernt und nur noch die Zündmasse vorhanden ist. Der Angriff, den die Revision in dieser Beziehung erhebt, erscheint nicht begründet. Auch der Vorwurf einer unzureichenden Würdigung des Beweisergebnisses trifft das Oberlandesgericht nicht. Aus dem von einigen Zeugen gehörten Zischen läßt sich nicht darauf schließen, daß der Herd des Brandes sich außerhalb der Patronen befunden und später erst diese ergriffen hat.

2. Das Oberlandesgericht nimmt ferner an, daß der Inhalt der Sendung unrichtig angegeben sei, und daß außerdem die Sicherheitsvorschriften in Anlage C außer acht gelassen worden seien. Deshalb billigt es dem Kläger entsprechend der von ihm aufgestellten Berechnung neben den Kosten der Wiederherstellung des Wagens und den Portoauslagen den Frachtunterschied (§ 60 EVO. Abs. 2), einen Frachtzuschlag nach § 60 EVO. Abs. 1a und einen ferneren Frachtzuschlag nach § 60 EVO. Abs. 1b zu. Dagegen wendet sich die Revision mit Recht. Wenn auch in § 60 EVO. Verschulden nicht vorausgesetzt wird, so reichen die getroffenen Feststellungen doch nicht aus, um die Anwendung dieser Vorschrift zu rechtfertigen. Die dort vorgesehenen Frachtzuschläge haben die Natur von Vertragsstrafen (RGZ. Bd. 96 S. 281); von einer Vertragsverletzung durch unrichtige Angabe des Inhalts der Sendung kann aber nicht gesprochen werden, wenn trotz der geübten strengen Aufsicht einer Wagenladung Pappe drei Patronenhülsen versehentlich beigemengt worden sind. Mehr hat das Oberlandesgericht nicht festgestellt, wenn schon es an einer Stelle der Urteilsgründe davon spricht, daß die Pappe durch Verunreinigung mit Munitionsresten explosionsgefährlich gewesen sei. Auch von einer Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften Anlage C kann dann nicht die Rede sein. Danach erweist sich der Anspruch auf Zahlung der Frachtzuschläge und des Frachtunterschiedes als unbegründet.

3. Anders ist die Rechtslage bei dem erhobenen Schadensersatzanspruch. Ob er, wie das Oberlandesgericht annimmt, seine Rechtfertigung durch § 57 EVO. findet, weil die Angaben des Frachtbriefs im Sinne dieser Bestimmung ungenau oder ungenügend waren, kann dahinstehen. Wenn man das aber auch nicht annimmt, so folgt die Schadensersatzpflicht der Beklagten doch aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Es bestand bei der Pappe, die Munitionszwecken gedient hatte, die Gefahr, daß trotz sorgfältiger Überwachung Munitionsreste darin zurückgeblieben waren, die zur Entzündung führen konnten. Dieser Umstand, der die Richtigkeit der Angaben über den Inhalt der Sendung nicht beeinträchtigte und in Anlage C nicht vorgesehen ist, war für die Übernahme der Beförderung und die Art ihrer Ausführung von wesentlicher Bedeutung und durfte von der Beklagten bei Übergabe des Gutes zur Beförderung nicht verschwiegen werden. Darin, daß sie es unterlassen hat, den Kläger auf die Herkunft der Pappe aufmerksam zu machen, ist ohne Rechtsirrtum ein zum Schadenersatz verpflichtendes Verschulden der Streitgehilfin bei Abschluß des Frachtvertrages gefunden worden, für das die Beklagte nach § 278 BGB. einzustehen hat (RGZ. Bd. 95 S. 58; Bd. 97 S. 327; Bd. 103 S. 50). Die Beklagte ist danach zur Erstattung der Wiederherstellungskosten und der Portoauslagen verpflichtet.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 980.)

— B l e i c h , Friedrich, Dr.-Ing., **Theorie und Bewegung der eisernen Brücken.** Mit 486 Textabbildungen. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1924. Preis gebunden 37,50 *M.*

In dem vorliegenden Werk gibt der Verfasser eine zusammenfassende Darstellung des derzeitigen Standes der Theorie der eisernen Brücken und der in Anwendung stehenden Berechnungsverfahren. Das Buch ist in acht Abschnitte gegliedert, von denen die ersten vier die für den Eisenbrückenbau wichtigsten Probleme der technischen Festigkeitslehre und die Elastizitätstheorie, die letzten vier den eigentlichen Brückenbau behandeln. Der erste Abschnitt beschäftigt sich mit den angreifenden Kräften; hierbei ist ein größerer Absatz der mathematischen Behandlung der dynamischen Wirkungen bewegter Lasten gewidmet. Im folgenden Abschnitt werden die Grundlagen für die Bemessung eiserner Brücken, also die Festigkeitseigenschaften, der Sicherheitsgrad und die zulässigen Beanspruchungen erörtert. Der dritte Abschnitt behandelt in sehr, fast zu ausführlicher Weise die Knicksicherheit der gedrückten Glieder eiserner Brücken, der vierte die wichtigsten Sätze über Zug, Druck, Biegung und Verdrehung und eine Reihe von Aufgaben, die einen Einblick in das Spannungsspiel in Stabanschlüssen, Augenstäben, in der Umgebung der Nietlöcher usw. gewähren. Der fünfte Abschnitt umfaßt die Berechnung der Fahrbahntafel der eisernen Brücken, der sechste die Berechnung der Hauptträger, der siebente die Anordnung und Berechnung der Wind- und Querverbände, der achte die Berechnung der Lager und Gelenke der eisernen Brücken.

Die Darstellung des in so übersichtlicher Weise geordneten Stoffes ist einfach und klar und durch Beispiele ergänzt, die das Verständnis wesentlich erleichtern und an einzelnen Stellen langatmige allgemeine Erörterungen ersetzen. Die den Text belebenden Abbildungen sind deutlich wiedergegeben. Nicht unerwähnt bleibe, daß auch die neuesten Vorschriften für Eisenbauwerke der Deutschen Reichsbahn, die Grundlagen für das Entwerfen und Berechnen eiserner Eisenbahnbrücken in den in Betracht kommenden Abschnitten aufgenommen und kritisiert worden sind.

Dieses Buch füllt bezüglich der zusammenfassenden Behandlung von Theorie und Berechnungsverfahren eine bisherige Lücke in der Literatur aus und bildet eine vorzügliche Ergänzung der vorhandenen Lehr- und Handbücher, die in erster Linie die bauliche Gestaltung der eisernen Brücken behandeln. Für alle, die sich — unter Voraussetzung der Kenntnis der baulichen Gestaltung der eisernen Brücken — mit den Berechnungsmethoden weiter beschäftigen wollen, wird es ein vorzügliches Lehrbuch und rechter Führer sein; für den schaffenden Ingenieur ist es als Handbuch ein unentbehrliches Hilfsmittel. Eine zweite Auflage des Werkes in nicht zu langer Zeit ist sicher.

Kuhnke.

— **„Eisen im Hochbau."** Ein Taschenbuch, herausgegeben vom Stahlwerks-Verband A.-G., Abteilung Technisches Büro, Düsseldorf. Sechste, umgearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1924. Preis 12 *M.*

Der im Jahre 1920 herausgegebenen fünften folgt jetzt schon eine neue, um 145 Seiten vergrößerte Auflage. Es ist dies ein Beweis, welcher großen Wertschätzung sich dieses Taschenbuch in den Fachkreisen des Eisenhochbaus erfreut. Wie die fünfte, so ist auch diese neue sechste Auflage in 10 Abschnitte gegliedert; jedoch die Reihenfolge der Abschnitte ist geändert worden. Die ersten drei Abschnitte enthalten in der Hauptsache mit einer kurzen Beschreibung der Herstellung und Eigen-

schaften des Eisens, den Verkaufs- und Lieferungsbedingungen der „Stahlwerks-Verband A.-G., Düsseldorf“ und den Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenbauwerken Angaben in tabellarischer Form über Form- und Stabeisen, Schienen, Bleche, Hölzer, Seile, Ketten, Laufkrane und über Eisenverbindungen wie Niete, Schrauben, zusammengesetzte Formeisen, Zugstäbe und Stützen und über genietete Träger aus Blechen und Formeisen. Die folgenden drei Abschnitte enthalten Berechnungsgrundlagen, Angaben aus der Festigkeitslehre und Angaben für die Berechnung von Trägern. Der siebente Abschnitt behandelt Trägerausführungen für die verschiedenen Verwendungsarten, der achte die eisernen Dachbauten und der neunte die Lager und Säulenauflagerungen. Der letzte Abschnitt umfaßt allgemeine Angaben und Zahlentafeln.

Leider ist in einzelnen Abschnitten bzw. der Einteilung des Stoffes in Unterabsätze auf eine deutliche Hervorhebung des Beginns eines neuen Unterabsatzes und auf eine namentlich ziffernmäßige Übereinstimmung des Inhaltverzeichnisses mit der Abhandlung nicht genügend Wert gelegt, so daß hierunter die Übersichtlichkeit des Ganzen etwas leidet. Trotzdem ist dieses Werk, das dem neuzeitlichen Stande des Eisenhochbaus entspricht, mit seinen zahlreichen, ausführlich und sorgfältig durchgearbeiteten Tabellen durch die Vergrößerung und Vervollkommnung der alten Auflage mehr noch als bisher ein unentbehrliches Hilfs- und Nachschlagebuch für den Eisenhochbau.

Der früher dem Taschenbuch beigegebene Anhang „Gewichtstafeln“ erscheint jetzt als gesonderte Druckschrift „Gewichtstafeln und Lieferwerke für Formeisen und Stabeisen“ ebenfalls im Verlage von Julius Springer in Berlin. Kuhnke.

— Baldus, P. — **„Karte der Braunkohlen-Rechtsgebiete und Wirtschaftsblicke im Deutschen Reich mit Darstellung der Braunkohlenvorkommen** 1 : 1 300 000.“ Herausgeg. von der Preuß. Geolog. Landesanstalt. Gea-Verlag Berlin. Hierzu ein Heft Erläuterungen. 8°, 20 S. Ohne Jahreszahl (1924).

Eine dankbar zu begrüßende übersichtliche Darstellung der sehr verwickelten rechtlichen Verhältnisse im Braunkohlenbergbau und der auch von der Reichsstatistik der Produktion benutzten Einteilung in Wirtschaftsbezirke. Die bergrechtlichen Verhältnisse werden mit Flächenfarben dargestellt, gegliedert in Gebiete der Bergbaufreiheit, des Grundeigentümerrechtes und des Staatsvorbehaltes und Regels. Etwas störend ist dabei der den Stand der geologischen Kartenaufnahme anzeigende blaue Unterdruck der topographischen Grundlage.

Die Wirtschaftsbezirke sind durch kräftige braune Linien abgegrenzt, die mit einem Blicke die Lage der 12 wichtigsten Gebiete der Braunkohlenindustrie erkennen lassen.

Mit brauner Vollfarbe oder Schraffur ist endlich die Verbreitung aller wichtigeren Braunkohlenvorkommen angegeben.

K. Keilhack.

— **Des Lokomotiv-Ingenieurs Taschenbuch.** Verlag von Julius Springer, Berlin 1924. Preis 5 *M.*

Die Firma Henschel & Sohn, G. m. b. H., Cassel, gab anläßlich der Fertigstellung ihrer 20 000. Lokomotive ihr bekanntes Taschenbuch in neuem Gewande heraus, das in handlichem Formate dem Lokomotivingenieur alles darbietet, was er in seiner Praxis benötigt. Nach einer kürzeren Beschreibung des Werkes bringt ein Abschnitt die allgemeinen Vorschriften und Normalien, dann folgen die allgemeinen Grundlagen für den Lokomotivenbedarf und ein Abschnitt „Lokomotivkonstruktion“. Weitere Kapitel behandeln Einheitsgewichte von Lokomotiven und Tendern, Gegengewichte, Einstellung in Bahnkrümmungen, Verpackung und Versand von Lokomotiven. Den Schluß bilden verschiedene Zahlentafeln und Tabellen, unter denen eine übersichtliche Zusammenstellung der Material- und Ausführungsvorschriften der hauptsächlichsten Eisenbahnländer besonders hervorgehoben sei. Für den geringen Umfang von 174 Seiten bietet das Werkchen einen außerordentlich reichen Inhalt und bei seiner prächtigen Ausstattung auch ein vorzügliches Beispiel einer vornehmen Reklame, die durch ihre Sachlichkeit überzeugend wirkt. Sch.

— **Kursbuch für Schweden.** Unter diesem Titel hat der Schwedische Verkehrsverband in Stockholm einen Auszug aus dem amtlichen Fahrplanbuch mit den wichtigsten schwedischen Linien und den Anschlußlinien des Auslandes herausgegeben. Die 52 Seiten umfassende Broschüre ist in deutscher Sprache abgefaßt und enthält außer den Fahrplänen auch wertvolle Mitteilungen über Visaerteilung und -gebühren, Zollbestimmungen, Fahrpreise für die wichtigsten Verbindungen sowie ein Hotelverzeichnis. Das Kursbuch wird kostenlos von der genannten Stelle abgegeben. Eine gleiche Ausgabe ist auch in englischer und französischer Sprache erschienen. P.

— **Fern-Ost,** Hans und Margarete Driesch als Gäste Jungchinas. Mit 61 bunten und einfarbigen Abbildungen, einer Karte und einem Plan. In Halbleinen gebunden 8 *M.* Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig.

Zufolge Einladung der chinesischen Regierung zu Vorträgen weilten die beiden Verfasser des Buches, der bekannte Leipziger Philosoph Prof. Hans Driesch mit seiner Gattin neun Monate in China. Die Eindrücke, die das Ehepaar in China und im Anschluß hieran in Japan und Amerika gewannen, haben sie in dem vorliegenden Buche niedergelegt. Das Buch will, wie es in der Vorrede steht, ein richtiges Bild der Verhältnisse des fernen Ostens geben und damit die veralteten Bilder verdrängen, die sich noch überall breitmachen. Das Buch ist lebendig geschrieben, es gibt interessanten Aufschluß über Philosophie, Religion, Kunst und politische Verhältnisse hauptsächlich Chinas wie auch Japans und beschreibt die Lebensgewohnheiten, Sitten und Gebräuche seiner Bewohner. Auch den Verkehrsmitteln in China ist ein kurzes Kapitel gewidmet (Seite 26 bis 29). Besonders beachtenswert sind die beiden Kapitel: „Amerikanische Kultureinflüsse in China“ und „Die Aufgabe der Deutschen“ (Seite 184 bis 204). In dem letzten Kapitel wird von Prof. Driesch die Möglichkeit erörtert, wie die Deutschen in kultureller Beziehung Einfluß in China gewinnen und sich seine Bewohner zu Freunden machen können.

Die teils bunten, teils einfarbigen Abbildungen bilden einen schönen Schmuck des Buches, dessen Lektüre um so mehr zu empfehlen ist, als China infolge der politischen Ereignisse augenblicklich im Vordergrunde des Interesses steht. W.

— **Ausgewählte Arbeiten des Lehrstuhles für Betriebswissenschaften in Dresden.** Herausgegeben von Professor Dr.-Ing. E. Sachsenberg. Erster Band. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis 7,50 *M.*

Verfasser beschreibt in dem ersten Aufsatz vorliegenden Werkes sehr interessante neue Versuche auf arbeitstechnischem Gebiet. Insbesondere hat er die Einwirkung des Rhythmus auf die Fabrikarbeit untersucht. Der Rhythmus wird durch gleich hohe, in bestimmten Abständen gegebene Töne erzeugt. Ist er der Arbeit genau angepaßt, so steigert er die Leistung der Arbeiter erheblich, ohne sie durch die Töne zu stören. Umgekehrt wird durch einen Gegenrhythmus Verringerung der Leistung, Unbehagen und sogar Übelbefinden hervorgerufen. Sehr geschickt erfundene Apparate ermöglichen es, die Ermüdungserscheinungen der Arbeiter nach der Arbeit zu messen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Versuche auf diesem Gebiet fortgesetzt würden.

Das Heft enthält ferner eine sehr interessante Abhandlung von Dr.-Ing. M. Fehse über Grenzen der Wirtschaftlichkeit bei der Vorkalkulation im Maschinenbau. Bei der Umstellung der Eisenbahnwerkstätten auf kaufmännischer Grundlage kann die Arbeit allen Beteiligten nur warm empfohlen werden.

In einem dritten Aufsatz verbreitet sich Dr.-Ing. K. H. Schmidt über Organisation und Grenzen der Arbeitszerlegung im fließenden Zusammenbau. Förderbänder und ähnliche Einrichtungen müssen bei uns im Fabrikbetriebe immer mehr eingeführt werden, da sie ein Mittel sind, die Produktionskosten zu verbilligen. Nur auf diese Weise werden wir imstande sein, die schweren Bedingungen des Dawesabkommens zu erfüllen.

Von besonderem Interesse für die Eisenbahn ist die Anregung Schmidts, in den Eisenbahnwerkstätten das Förderband nicht zum Zusammenbau, sondern im Gegenteil zum Auseinandernehmen der Lokomotiven und Wagen zu benutzen, um dadurch die Kosten erheblich herabzudrücken und die Arbeit zu beschleunigen. In ähnlicher Weise sind z. B. in London für die Ausbesserung von Omnibussen mustergültige Einrichtungen getroffen worden. Kr.

— **Übersichtskarte der besetzten Gebiete nach dem Stande vom 15. August 1924.** Auf Grund amtlichen Materials in vielfarbigem Steindruck mit Umschlag und statistischem Zahlenmaterial. Maßstab 1 : 750 000, Größe etwa 70 × 35 cm, Preis 1,20 Mark. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Auf dieser Karte sind die altbesetzten Gebiete (seit 1918), das Sanktionsgebiet von 1921 und das Einbruchsgebiet von 1923 nach Räumungsfristen und Besatzungstruppen durch verschiedene Farben kenntlich gemacht. Dadurch bietet die Karte eine gute Unterlage für die Beurteilung aller mit der Besetzung und Räumung zusammenhängenden Fragen, wozu auch die statistischen Angaben über Fläche und Einwohnerzahl der besetzten sowie der zu räumenden Gebiete noch beitragen. In ihrer Vielseitigkeit hilft die Karte, die auf zuverlässigem amtlichen Material beruht, auch einem dringenden, von allen in das besetzte Gebiet Reisenden lange empfundenen Bedürfnis ab. Für praktische und auch theoretische Zwecke dürfte die preiswerte Karte unentbehrlich sein. Eindringlich und anschaulich gibt sie einen Überblick über die politische und wirtschaftliche Lage des besetzten Gebietes.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 27. November d. J. verstarb in Binz auf Rügen der

Regierungsrat a. D.

Georg Schmidt

im 70. Lebensjahre.

Seit 1878 im Eisenbahndienst tätig, hat der Verstorbene als Amtsvorstand von 1906 bis 1910 das Verkehrsamt in Altena und ab 1. Oktober 1910 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Dezember 1920 das Verkehrsamt in Stargard (Pom.) geleitet. Während seiner langjährigen Eisenbahndienstzeit zeichnete er sich stets durch große Pflichttreue aus. Wir werden ihm ein dauerndes Andenken bewahren.

Stettin, im Dezember 1924. (1380)

**Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Stettin.**

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird ab 1. Dezember 1924 der Bahnhof Flechum für den Eil- und Frachtstückgutverkehr wieder eröffnet. (1355)

Meppen, den 24. November 1924.
Der Betriebs-Direktor.

Der Bahnhof 4. Klasse Perdebachthal an der Bahnstrecke von Heiligenstadt nach Schwebbda ist vom 1. Oktober d. J. ab, vorläufig bis 31. März 1925, für den Personenverkehr geschlossen worden.

Für den Wagenladungsverkehr bleibt der Haltepunkt auch fernerhin geöffnet.

Cassel, den 29. November 1924. (1376)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I B (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 5 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnittes „II Zuschlags- und Anstoßfrachten", die zum Teil Ermäßigungen, zum Teil Erhöhungen zur Folge haben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. November 1924. (1362)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 treten in den Teilheften B I 8 und B II 1 bis 64 Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1356)

Berlin, den 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 4. Er enthält Aufnahme neuer Stationen, Änderung der Anstoßentfernungen für Stationen der Mittelbadischen Eisenbahn-Akt.-Ges. sowie Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen mehrerer Stationen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1365)

Berlin, den 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 4 b Reichsbahn - Gütertarif, Heft C I c, Tfv. 6 Reichsbahn - Gütertarif, Heft D (Stationstarif), Tfv. 9, Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 wird die bisherige Ladestelle Moltsch Hafen als Tarifstation in die oben genannten Tarife einbezogen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1360)

Berlin, den 27. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 tritt die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn dem Ausnahmetarif 5 a bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1361)

Berlin, den 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Dezember 1924 wird die Station Åndalsnes in den Tarif einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. November 1924. (1358)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 wird die Station Tragheimer Palve in den Tarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1368)

Berlin, den 25. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1924 wird der Frachtsatzzeiger des Ausnahmetarifs 5 e auf Entfernungen bis 35 km ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. November 1924. (1374)
Deutsche Reichsbahngesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Eisenbahn-Gütertarif auf S. 3 das Zeichen *) hinter dem Worte „Saarbahnen" und die zugehörige Anmerkung zu streichen. Auf der gleichen Seite unter C — 2 (1) in der vierten Zeile hinter den Worten „österreichisch - tschechoslowakische Grenzübergangsstation" ist das Zeichen *) und am Fuße der Seite folgende neue Anmerkung anzubringen: „Die Angabe der österreichisch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation ist nicht erforderlich, wenn im Frachtbrief die Anwendung des direkten tschechoslowakisch-österreichischen Tarifs für die österreichisch-tschechoslowakische Teilstrecke vorgeschrieben ist." (1359)

Dresden, am 24. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1925 wird die Güterabfertigung Frankfurt (M.) West für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen und auf den Wagenladungsverkehr beschränkt. (1377)

Frankfurt (M.), 28. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 ist in der Entfernungstafel II bei den Stationen Köln-Butzweiler und Köln-Merheim das Anmerkungszeichen * zu streichen. (1367)

München, den 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 erscheint ein neuer Personen- und Gepäcktarif Teil II für den Binnenverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11. (1370)

Wechselgüterverkehr Sachsen - Bayern (rechtsrhein. Netz).

Am 1. Dezember 1924 werden im Tarifheft 7 B für eine größere Anzahl Stationen Entfernungskürzungen durchgeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben unsere Stationen Auskunft. (1354)

Dresden, den 22. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1924 wird die Station Emmelsbüll in den Tarif aufgenommen und vom 1. Januar 1925 ab werden die Tarifentfernungen für Lauenburg (Elbe) geändert. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. (1353)

Dresden, am 25. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 ist der Tarifpunkt Kehl Grenze zur Berechnung der Frachten im Verkehr mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus wieder nachzutragen.

Die Entfernung Reichenbach i. Täle-Hamburg ist von 876 in 771 km zu berichtigen. (1373)

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 28. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 404. Ausnahmetarif 6 u für Kohlen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1924 treten die nachstehenden Privatbahnen dem Ausnahmetarif 6 u bei
Osthofen Westhofener Eisenbahn Zu 75.
Worms-Offsteiner Eisenbahn Zu 101.

Köln, den 24. November 1924. (1357)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 erscheint ein Anhang zum Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses). Der Anhang enthält die Ausnahmetarife 33 B für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, 34 B für Hanf, roh, 39 B für Stückgut und Wagenladungen der Klasse A, 53 B für Fluß- und Schwerspat, 55 B für Wetzsteine und 61 B für Feuertonwaren u. a. Diese Ausnahmetarife gelten im Verkehr von Stationen westlich und einschließlich der Linie Rheine - Ibbenbüren - Iburg-Gütersloh - Hövelhof - Paderborn - Altenbeken - Warburg - Hümme - Cassel - Hann. Münden - Eichenberg - Niederhohne - Eschwege - Treffurt - Mülhausen (Thür.)-Langensalza - Erfurt - Weimar - Jena-Orlamünde-Oppurg - Saalfeld - Lobenstein-Hof-Eger einerseits und den deutsch-elsaß-lothringischen sowie den deutsch-belgischen Grenzstationen andererseits. Die Ausnahmetarife gelten nur für Güter, welche über bestimmte belgische Seehäfen ein- bzw. ausgeführt werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (1372)

Köln, den 27. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 wird die Station Lohwald als Versandstation in den Ausnahmetarif 62 für Wasserglas einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof, Alexanderplatz. (1371)

Berlin, den 29. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. sind in der Entfernungstafel I (Seite 64 bis 108) des vorbezeichneten Tarifs folgende Entfernungsänderungen durchzuführen:

Deutsch Eylau Stadt	von	40 — E	in	9 — E
Nesselbeck**)	„	197 — E	„	203 — E
Perkallen	„	273 — E	„	248 — E
Prinowen	„	217 — E	„	203 — E
Schmilgen	„	312 — M	„	313 — M
Schrombehnen	„	255 — E	„	201 — E
Sportehnen	„	199 — E	„	95 — E

Mit Ausnahme der Stationen Alt Eiche, Arnstein, Deutsch Eylau, Grünhagen (Kr. Stuhm), Kerwienen = Springborn, Kessel, Klaukendorf, Ludwigsort, Marienburg (Westpr.) und Mehlauken, bei denen die Entfernungen richtig angegeben sind, sind bei allen übrigen Stationen des Bezirks Königsberg und der Königsberg-Cranzer Eisenbahn (in der Entfernungstafel I Seite 64 bis 108 kenntlich durch den Hinweis — E oder — M) die angegebenen Entfernungen um je 24 km zu kürzen.

Im Abschnitt I Vorwort sind in der Ziffer 2 die Worte „erfolgen im Einvernehmen der Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz) und der Reichsbahndirektion Oppeln und" zu streichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 ist auf Seite 95 zwischen Prosselsheim und Prostkergut nachzutragen:
Prostken Kgb 248 — E.

Oppeln, den 28. November 1924. (1379)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Bezahlung der deutschen Bahnvorfrachten im Umschlagverkehre.

Vom 1. Dezember 1924 bis auf weiteres können deutsche Bahnvorfrachten auch außerhalb Deutschlands in Rentenmark-Bankscheinen oder in neu ausgegebenen umlaufgültigen Reichsmark-Banknoten entrichtet werden. Zahlung in Papiermarkscheinen aller Art oder in anderen in Deutschland ausgegebenen Zahlungsmitteln ist außerhalb Deutschlands nicht zulässig. Beträge unter einer Reichsmark sind in die Landeswährung umgerechnet zu entrichten.

Wien, am 26. November 1924. (1363)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Teilweise Einstellung der Güterannahme.

Die Güterannahme für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr nach den Stationen Vukovar, Novisad und Osijek wird mit letzter Fahrt ab Regensburg und Passau am 4. Dezember, Linz am 5. Dezember, Wien, Bratislava am 8 Dezember, Budapest am 10. Dezember 1924 eingestellt.

Der Schleppladungsverkehr bleibt nach wie vor offen.

In den anderen Relationen tritt eine Änderung nicht ein. (1369)

Regensburg, den 29. November 1924.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Einstellung der Güterannahme nach bulgarischen und rumänischen Donaustationen.

Die Güterannahme für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr nach bulgarischen und rumänischen Donaustationen wird in Regensburg und Passau am 4. Dezember, Linz am 6. Dezember, Wien, Bratislava am 11. Dezember, Budapest am 12. Dezember 1924 eingestellt.

Der Schleppladungsverkehr bleibt nach wie vor offen, auch tritt in den anderen Relationen eine Änderung nicht ein.

Regensburg, 1. Dezember 1924. (1375)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Bezahlung der deutschen Bahnvorfrachten im Umschlagverkehre.

Vom 1. Dezember 1924 bis auf weiteres können deutsche Bahnvorfrachten auch außerhalb Deutschlands in Rentenmark-Bankscheinen oder in neu ausgegebenen umlaufgültigen Reichsmark-Banknoten entrichtet werden. Zahlung in Papiermarkscheinen aller Art oder in anderen in Deutschland ausgegebenen Zahlungsmitteln ist außerhalb Deutschlands nicht zulässig. Beträge unter einer Reichsmark sind in der Landeswährung umgerechnet zu entrichten. (1366)

Regensburg, den 28. November 1924.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 11. Dezember 1924 wird der an der Bahnstrecke Berlin Stettiner Bahnhof-Oranienburg zwischen den Stationen Stolpe (Kreis Niederbarnim) und Birkenwerder gelegene, seit 15. April d. J. wegen Umbaues der Strecke geschlossene Haltepunkt Hohen-Neuendorf für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden. Gleichzeitig wird der vorgenannte Haltepunkt Stolpe (Kreis Niederbarnim) für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dauernd geschlossen. (1378)

Berlin, den 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 15 000 t Steinschlag soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pfennigen vom Vorstande unseres Präsidialbüros zu beziehen. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Lieferung von Steinschlag" versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Eröffnung der Angebote am 12. Dezember d. J., vormittags 10 Uhr in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 149. Zuschlagsfrist bis 2. Januar 1925.

Münster (Westf.), 26. November 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (1364)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 50 | Berlin, den 11. Dezember 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Gedanken zum Gütertarif[1]).

Von Oberregierungsbaurat **Rintelen**, Trier.

Der Aufbau des gegenwärtig gültigen Gütertarifes berücksichtigt zwar einerseits gewisse Selbstkostenmaßstäbe, z. B. die Streckenlänge, das Gewicht, die Ausnutzung des Wagenraumes, die durch die Abfertigung entstehenden besonderen Kosten u. a. mehr, jedoch alle in verhältnismäßig roher Form, während der Schwerpunkt auf die Berücksichtigung des Wertes, oder richtiger, auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Güter gelegt ist. Bei den die Hauptrolle spielenden Wagenladungen ist der Unterschied dieser wirtschaftlichen Tragfähigkeit durch Zuweisung zu besonderen Klassen ausgedrückt, und zwar bestehen insgesamt sechs Hauptklassen A, B, C, D, E, F. Ihr Verhältnis zueinander läßt sich in scharfen Zahlen deshalb nicht ausdrücken, weil die Abfertigungsgebühren und die eigentlichen Streckensätze je nach anderen Gesichtspunkten abgestuft sind. Es läßt sich nur allgemein sagen, daß der höchste Tarif ungefähr viermal so hohe Frachtpreise fordert als der niedrigste, und daß die Zwischenstufen nicht ganz gleichmäßig dazwischen verteilt sind. Man stellt sich die Tarifklassenbildung am einfachsten so vor, daß zunächst eine Normalklasse besteht, die gerade die gesamten Selbstkosten deckt. Dabei versteht sich von selbst, daß zu den Selbstkosten auch der Kapitaldienst der Anlagekosten gehört. Soweit dieser bei uns durch die Entwertung der Papiermark ganz oder fast annulliert sein sollte, ist durch das Dawes-Gutachten bewußt, nach Art und Höhe, der von der Bahn aufzubringende Entschädigungsbetrag von rd. 1 Milliarde an dessen Stelle gesetzt worden. Aus der Normalklasse werden gewisse Güter, die die volle Belastung mit den Selbstkosten nicht tragen können, herausgenommen, detarifiert, bis herab zu einer unteren Grenze, bei der gerade noch die „Mitläuferkosten" gedeckt werden. Unter Mitläuferkosten sind dabei diejenigen Kosten zu verstehen, die vermieden würden, wenn der Transport unterbliebe. Zum Ausgleich für den Einnahmeausfall infolge der Detarifierung müssen über die Normalklasse höhere Klassen treten, die also außer ihren gesamten Selbstkosten noch einen Teil der beweglichen Kosten für die Beförderung der detarifierten Güter übernehmen. In dieser verschiedenen Behandlung der verschiedenwertigen Güter ist nicht etwa eine Unbilligkeit zu tadeln mit der Begründung, daß doch die Selbstkosten ungefähr die gleichen seien. Denn in Wirklichkeit werden durch die Detarifierung so große Mengen minderwertiger Güter in den Verkehrsbereich der Eisenbahn gezogen, die, wenn auch im einzelnen wenig, in ihrer großen Menge doch viel zu den beweglichen Kosten beitragen, daß schließlich für die wertvollen Güter eine Entlastung eintritt, derart, daß sie gar keine höheren Tarife zu zahlen haben, als sie zahlen würden, wenn die durch die Detarifierung hereingebrachten Verkehrsmengen unbefördert blieben. Das dem so ist, beweist auch die geschichtliche Entwickelung. Denn in Wirklichkeit ist nicht aus einer mittleren Normalklasse herunter- und heraufgestuft worden, sondern aus einer Höchstklasse haben sich alle übrigen Klassen durch Detarifierung entwickelt, ohne daß die oberste

[1]) Ein Teil dieser Gedanken bildete schon Gegenstand eines in der Verkehrstechnischen Woche 1924 Heft 41 veröffentlichten Vortrages über Gütertariffragen.

Klasse andere Erhöhungen zu tragen gehabt hätte, als sie der seit Jahrzehnten zu beobachtende allmähliche Verfall des Wertmaßstabes „Mark“ verursacht.

Gegen die Klasseneinteilung sind schon seit längerer Zeit Bedenken erhoben worden, weil sie dem wichtigsten Grundsatze, der Belastung der Güter nach ihrem Werte, nur ungenügend Rechnung trägt, wie das ja auch schon nach der genannten geringen Spannung zwischen der höchsten und niedersten Klasse nicht anders möglich ist, da ja doch die Preise der zur Beförderung gelangenden Güter zwischen unverhältnismäßig viel weiteren Grenzen schwanken. So errechne ich denn in der Tat aus einer aus anderem Anlasse zusammengestellten Uebersicht von Markt- und Frachtpreisen, daß für 1000 km Frachtweg das Verhältnis vom Frachtpreis zum Marktpreis wie folgt schwankt: von etwa 1 % für gekämmte Wolle und 6 % für rohe Baumwolle, über 20 % für Kartoffeln, 40 % für Eisenschrott, 60 % für Steinkohle bis hinauf zu mehr als 110 %, gültig für Braunkohle und für Baukalk. Auch in der amtlichen Aufzeichnung „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“ sind für die allerdings anders liegenden Verhältnisse des Jahres 1914 ähnliche außerordentliche Unterschiede tabellenmäßig und zeichnerisch dargestellt. Danach ergab sich das Verhältnis vom Frachtpreis (hier für nur 750 km Frachtweg gerechnet) zum Marktpreis z. B. für Wolle zu 1 %, für Baumwolle zu 3 %, für Kalidüngesalz zu 10 %, für Roggenmehl zu 20 %, für Kartoffeln zu 30 %, für Eisen aller Art schwankend zwischen 20 und 30 %, um dann mit einem gewaltigen Sprung zu den Zahlen 90 %, 120 % und 140 % für Hochofenkoks, Fettförderkohle und Braunkohle hinauf zu schnellen. Bei all diesen Zahlen sind übrigens nicht nur die eben genannten Normalklassen, sondern die teils neben, größtenteils unter ihnen liegenden Frachtsätze der Ausnahmetarife, zurzeit etwa 60 an Zahl, mit in Rechnung gezogen, wobei zu beachten ist, daß die Ausnahmetarife kaum diese Bezeichnung verdienen, insofern sie die volle Hälfte der gesamten beförderten Frachtmenge umfassen. Wenn auch gewiß richtig ist, daß der Wert der Güter durchaus nicht der einzige Maßstab für ihre Frachtbelastung sein darf, sondern daß andere, z. B. handelspolitische, volkswirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte die „wirtschaftliche Tragfähigkeit“ wesentlich mitbeeinflussen, so sind doch so gewaltige Abweichungen vom reinen Wertmaßstab, wie eben aufgezeigt, sicherlich nicht zu rechtfertigen. Wesentlich unter dem Druck der Inflationszeit, während der die Klasseneinteilung schwer dem schwankenden Geldmaßstabe anzupassen war und sich dadurch als besonders unzweckmäßig erwies, sind hauptsächlich zwei Vorschläge für eine „Einzelwerttarifierung“ in die Öffentlichkeit gedrungen, der eine von Dr. Sigmund Frei, Oberstaatsbahnrat in Wien[2]), der andere von Oberregierungsrat Goudefroy[3]) in Frankfurt. Der erstere belastet die Güter bei steigendem Werte mit noch schneller steigenden Frachtsätzen, also in ähnlicher Form, wie sie etwa der Aufbau unserer Einkommensteuer zeigt, der zweite Vorschlag fordert lediglich einen Wertzuschlag zu einem auf Basis der Selbstkosten ermittelten Grundbetrage, bleibt also hinter der Verhältnisgleichheit zwischen Frachtpreis und Warenpreis noch zurück. Die Wahrheit dürfte in der Mitte liegen, und die einfache Verhältnisgleichheit zwischen Frachtpreis und Warenpreis nicht nur theoretisch am richtigsten, sondern auch praktisch am einfachtsen zu handhaben sein. Die Tatsache, daß das gesamte Geschäftsleben, beim Mangel besonderer Schlüssel, immer wieder mit einfachen verhältnisgleichen (prozentualen) Zuschlägen rechnet, ob es sich nun um die 30 % handelt, die sich der Grossist heute glaubt gutschreiben zu dürfen, oder um die 20 %, die sich der Kleinhändler anrechnet, oder ob Generalkosten auf ein einzelnes Erzeugnis geschlagen werden sollen, usw., immer sehen wir einen prozentualen Aufschlag auf den Wert der Ware schlagen, und keine Berechnungsweise wird daher im Geschäftsleben so leicht verstanden werden und sich nach einiger Gegenwehr so leicht

[2]) Verkehrstechnische Woche 1921 S. 379 ff.
[3]) Verkehrstechnische Woche 1922 S. 32 ff.

durchsetzen lassen wie diese. Beide vorgenannten Vorschläge haben öffentliche Zurückweisung[4]) erfahren, die aber mehr als amtliche Entschließung denn als wissenschaftliche Begründung gewertet werden muß. Jedenfalls sind die gegen die Einzelwerttarifierung darin geltend gemachten Gründe nicht recht überzeugend. Die Furcht vor Hinterziehungen, die sicherlich berechtigt ist, darf aber auch nicht übertrieben werden, denn ihr Betrag wird kaum zu Buche schlagen gegenüber den Einnahmevermehrungen, die mit der volkswirtschaftlich richtigen Frachtbelastung der Güter sich erzielen lassen. In den Hauptverkehrsbeziehungen, nämlich zwischen dem meist der Bahn bekannten Verfrachter und seinen regelmäßigen, der Bahn ebenfalls meist bekannten Abnehmern, sind Hinterziehungen kaum denkbar, und auch sonst dürfte heutzutage allein schon die Aufsicht der Angestellten jedes größere Werk an so gewagten Geschäftsmaßnahmen hindern. Daß ein ansehnlicher Betrag zuständiger

Bild 1. Einfluß der Abfertigungsgebühr.

Linie a ——————— = Frachtpreise der gegenwärtig gültigen Wagenladungsklasse A (für 100 kg).
Linie b — — — — = Dieselben Frachtpreise bei Streichung der Abfertigungsgebühr, geringer Erhöhung der Streckensätze und Bezahlung von mindestens 40 km.

Frachtgebühren durch die Maschen des Tarifnetzes fällt, läßt sich im übrigen auch heute nicht vermeiden, und ob nun die Täuschung sich auf die Warengattung oder gleich auf den Warenpreis erstrecken muß, wird praktisch keinen großen Unterschied machen. Ein besonderes Sicherheitsventil würde endlich ein Frachtversicherungsmonopol der Eisenbahn darstellen, das für den Versicherungsfall der Bahn einen völligen Ausgleich für die Frachtschädigung bringen und den Verfrachter in gleicher Höhe bedrohen würde. Der Übergang von der Klasseneinteilung zur Einzelwerttarifierung wäre daher zu empfehlen.

Die Frachtpreise der einzelnen Klassen setzen sich zusammen aus einer Abfertigungsgebühr und einem mit der Entfernung stetig, und zwar verhältnismäßig rasch abfallenden Streckensatze. Die für die ersten 100 km gleichmäßig durchgeführten Streckensätze der 6 Hauptklassen verhalten sich zueinander wie 64 : 54 : 44 : 34 : 21 : 16, zeigen also nur in den ersten Klassen regelmäßige, weiter unten ganz unregelmäßige Stufung. Bei den Abfertigungsgebühren hätte man nach drei verschiedenen Gesichtspunkten vorgehen können. Entweder man bemißt sie lediglich nach den Selbstkosten, dann dürften sie für alle 6 Klassen gleich ausfallen; oder man berücksichtigt auch hier lediglich die wirtschaftliche Tragfähigkeit, dann müßten sie offenbar verhältnisgleich zu den Streckensätzen stehen; oder

[4]) Verkehrstechnische Woche 1921 S. 853 ff.

drittens, man wählt einen Mittelweg, bei dem man zwar den Wunsch berücksichtigt, die Selbstkosten möglichst hereinzubringen, andererseits aber doch die unteren Klassen schont. Dieser letztere Gesichtspunkt ist einigermaßen in dem gegenwärtigen Tarif befolgt, bei dem die Abfertigungsgebühren der Klassen A 20 Pf., B 20 Pf., C 18 Pf., D 14½ Pf., E 12½ Pf. und F 9 Pf. für den Doppelzentner betragen. Wie unstetig diese Sätze aber zu den oben genannten Streckensätzen verlaufen, ersieht man am besten, wenn man sie in Kilometerzahlen nach der zugehörigen Klasse umrechnet, es ergeben sich dann 17, 20, 23, 23½, 33 und 31 Kilometer. Je mehr man sich klar macht, daß der Werttarifgedanke das Übergewicht über die Rücksicht auf die Selbstkosten haben muß, desto mehr wird man sich entschließen, die Abfertigungsgebühren lieber lediglich nach dem oben als zweiten genannten Gesichtspunkte zu bemessen, also einfach einer bestimmten Zahl, z. B. 20 Kilometern, gleichzusetzen, so daß also sozusagen v o r dem eigentlichen Frachtwege immer noch ein theoretischer Frachtweg von 20 Kilometern zu durchlaufen wäre. Fast genau das gleiche erreicht man übrigens noch einfacher, wenn man die Abfertigungsgebühr ganz streicht, dafür die Streckensätze ein klein wenig erhöht und einen Mindestsatz von etwa 40 Kilometern in Rechnung stellt. (Bild 1 zeigt ausgezogen die gegenwärtig gültige Frachtpreislinie der Wagenladungsklasse A, und zum Vergleiche gestrichelt die eben vorgeschlagene Linie, bei der der Grundstreckensatz von 1,16 Pf. auf 1,20 Pf.

Bild 2. Liegende Parabel (Scheitel links) = Frachtpreiskurve bei Staffeltarif nach Launhardts Zeichnung.

Bild 3. Stehende Parabel (Scheitel oben) = Frachtpreiskurve bei Staffeltarif nach Launhardts Formel und beim jetzt gültigen Tarif.

erhöht ist.) Die S t r e c k e n s ä t z e sind allgemein in der Weise gestaffelt, daß nach je 100 Kilometern ein um $^1/_{10}$ kleinerer Kilometersatz angestoßen wird, von 100 bis 200 Kilometer also $^9/_{10}$ des ursprünglichen Streckensatzes, von 200 bis 300 Kilometer $^8/_{10}$ usw. bis herab auf $^1/_{10}$, das, weil es sich nicht weiter in gleicher Weise abstaffeln läßt, von 900 Kilometern ab gleichmäßig bis zur äußersten Streckenlänge (1750 Kilometer) durchgeführt ist. Die ausgerechneten Frachtpreise bilden also für jede Klasse einen zunächst alle 100 km gebrochenen Vieleckzug, dessen letzte Seite von 900 km ab ungebrochen verläuft. Die Ecken dieses Vieleckzuges liegen je auf einer Parabel, die der Gleichung gehorcht $y = a + bx - cx^2$, worin x die Streckenlänge in Kilometern, y den Frachtpreis in Pfennigen, a die Abfertigungsgebühr, b den Grundstreckensatz und das negative Glied cx^2 den Streckenrabatt bedeuten. Das ist dieselbe Parabel, die auch schon Launhardt in seiner „Theorie der Tarifbildung" seinem mathematischen Beweise für die Zweckmäßigkeit von Staffeltarifen zugrunde gelegt hat. Diese Parabel aber, und das scheint nach seiner nebenstehenden Darstellung (Bild 2) auch Launhardt verkannt zu haben, ist nicht recht geeignet, denn ihr Scheiteldurchmesser liegt nicht, wie Bild 2 den Eindruck erweckt, parallel zur Abszissenachse, sondern steht senkrecht dazu, nach Bild 3, so daß also in unserem Falle sich der Scheitel bei ungefähr 1000 Kilometern befindet und von ihm aus die Fracht p r e i s e wieder abfallen würden, was ganz widersinnig wäre. So blieb denn nichts anderes übrig, als von ungefähr diesem Scheitel ab mit einer Tangente, also unstetig, anzuschließen. Dieser Mangel wäre im Tarifaufbau vermieden worden, wenn die Anstoßsätze nicht um $^1/_{10}$ oder um irgendeinen anderen Bruchteil des G r u n d streckensatzes ermäßigt worden wären, sondern um einen Bruchteil des nächstvorhergehenden Kilometersatzes, etwa in der Weise, daß von 100 bis 200 Kilometern 0,85 des von 0 bis 100 gültigen Streckensatzes angestoßen wären, von 100 bis 200 Kilometern der Satz $0{,}85^2$ des ersten Satzes, von 200 bis 300 Kilometern $0{,}85^3$ usw. Es hätte also eine geometrische Reihe an die Stelle der arithmetischen zu treten. Auf diese Weise erhielte man einen Vieleckzug, der sich in seinen Zahlenwerten nicht allzusehr von der jetzigen Staffelung unterschiede (Bild 4, auf dem die ausgezogene Linie a wieder die jetzt gültige Fahrpreislinie der Klasse A und die gestrichelte Linie den letzterwähnten Vorschlag darstellt), aber den Fehler der Unstetigkeit besser vermiede. In weiterer Durchbildung dieses Gedankens käme man zu einer gleichseitigen Hyperbel von der Form $y = \frac{dx}{e + x}$, worin x und y die gleiche Bedeutung wie früher haben, während d und e Beiwerte sind. Noch anschaulicher werden diese Verhältnisse, wenn man vom Frachtpreise zum Kilometer-

Bild 4. Staffelung nach arithmetischer und nach geometrischer Reihe.

Linie a ———— = unstetige Linie der Frachtpreise der Wagenladungsklasse A (arithmetische Reihe).
Linie c —·—·— = stetigere Linie als Ersatz dafür (geometrische Reihe).

satze übergeht. Die vorhergenannten Formeln wären dann rechts durch die Entfernung x zu dividieren, und wir erhielten für die bisherige Parabel den Kilometersatz $y = \frac{a}{x} + b - cx$. Scheiden wir darin den Ausdruck $\frac{a}{x}$ aus, der die Abfertigungsgebühr, dividiert durch die Streckenlänge, bedeutet, und durch eine gleichseitige Hyperbel dargestellt wird, so bleibt eine gerade Linie von der Form $b - cx$ übrig, die je nach der Größe von c — in unserem Falle wie gesagt von etwa 1000 km ab — negative, also unbrauchbare Werte ergibt. Die von da ab in dem Frachtpreisvieleck infolgedessen angeschlossene Tangente zeigt sich hier im Kilometersatz als tangential anschließende Hyperbel (vgl. Bild 5), in dem sowohl der reine Kilometersatz, wie auch der um den Anteil der Abfertigungsgebühr erhöhte Kilometersatz vergleichsweise zur Darstellung gebracht sind. Als Maßstab sind dabei ebenso wie im Bild 1 und 4 auch hier die für die Klasse A gültigen Sätze zugrunde gelegt, nämlich ein Grundstreckensatz von 1,16 Pf. und ein je um $^1/_{10}$ herabgesetzter Anstoßsatz sowie eine Abfertigungsgebühr von 20 Pf. Die an Stelle der Parabel oben vorgeschlagene gleich-

seitige Hyperbel ergibt nach Division durch die Streckenlänge wieder eine Hyperbel und zwar von der Form $y = \frac{d}{e + x}$ (Bild 6). Werden darin die Zahlenwerte: für d = 1000 und für e = 600 eingeführt, so erhält man eine Linie der Kilometersätze, die von der jetzt gültigen aus Bild 5 hierher wieder übernommenen, hier gestrichelten Linie an keiner Stelle mehr als 10 % abweicht, und schließlich fast vollständig mit ihr zusammenfällt. Hält man aber die jetzige Staffelung gegenüber dem noch vor dem Kriege gültigen für alle Entfernungen gleichen Kilometersatz für einen verhältnismäßig gewagten Sprung, der, weil er die weiteren Entfernungen stark begünstigt, die näheren Entfernungen notwendig, verhältnismäßig schwer belasten muß, so würde man einer Hyperbel von der Form $y = \frac{1400}{1000 + x}$ wohl den Vorzug geben, wie sie Bild 7 im Vergleiche zu der vorher vorgeschlagenen

Bild 5. Wagenladungsklasse A, umgerechnet in Kilometersätze.

Linie a ——— = Kilometersätze einschl. Abfertigungsgebühr.
Linie b ——— = Kilometersätze ohne Abfertigungsgebühr.
Linie b_1 - - - - = Genauerer Verlauf der Linie b zwischen je 100 km.
Linie — · — · — = Wagenladungsklasse B nach dem Vorkriegstarif.

Linie wiedergibt, die mit ihrer Entlastung der kürzeren Entfernung z. B. den Interessen des Kölner Bezirks wesentlich besser entspricht, als der heute gültige Tarif.

Soweit mit diesen Änderungen nichts anderes verfolgt wird, als die Unstetigkeiten und Unbegründetheiten der jetzt gültigen Linie durch eine mathematisch richtigere zu ersetzen, handelt es sich schließlich um nichts wesentlich anderes als die Beseitigung von Schönheitsfehlern, und es könnte diesem Vorschlag größere Bedeutung nicht zukommen. Sein Hauptzweck ist aber, zu zeigen, wie wenig die jetzt gültigen Tariflinien einem theoretischen oder logischen Zwange entsprechen, wie willkürlich sie sind, wie unlogisch es daher ist, ihre rechnerischen Ergebnisse im „Frachtsatzzeiger" mit einer Genauigkeit auf Pfennig und auf Kilometer auszurechnen. Jede Änderung in den willkürlichen Grundannahmen würde sich weit mehr bemerkbar machen, als die Abrundung auf 10 Kilometer und 10 Pf. Mit dieser Abrundung würde der Frachtpreiszeiger auf ein Zehntel seines bisherigen Umfanges zusammenschrumpfen, und niemand, weder Bahn noch Verfrachter, würde dadurch geschädigt, sondern nur unnötiger Ballast ausgeschifft.

Die Ausnahmetarife folgen nur zum Teil ähnlichen Linien wie die Hauptklassen, zum Teil sind sie ganz selbständig aufgestellt; vereinzelt finden sich von jeder natürlichen Gestaltung abweichende Linien, wie z. B. die tolle Zickzacklinie, Bild 8, die den Ausnahmetarif 2 d für Kehricht usw. darstellt. Diese Kritik will nicht anzweifeln, daß sich jeder einzelne Abschnitt der Zickzacklinie ursprünglich auf an sich berechtigte wirtschaftliche Überlegung gegründet hat. Der Tarif wird vielleicht zuerst für nur wenige Großstädte und deren in genau bekannter Entfernung liegende Abfuhrplätze haben passen sollen, und ist dann wohl für andere Städte in ein Prokrustesbett gespannt worden, während man für größere Entfernungen ausdrücklich das für den Abfuhrbereich der Städte gegebene Zugeständnis überaus niederer Sätze hat ablehnen wollen. Die Kritik erkennt also die Zickzacklinie

Bild 6. Mathematisch richtige Linie der Kilometersätze.

Linie a ——— = Kilometersätze der Wagenladungsklasse A.
Linie d — — — = Hyperbel $y = \frac{1000}{600 + x}$.

als wahrscheinlich historisch begründet an, bestreitet aber, daß das Endergebnis dessen, was hat angestrebt werden sollen, in die richtige Form gebracht worden sei. Es müßte aber doch möglich sein, auch für die Ausnahmetarife auf einfache Formen zu kommen, und möglichst die einzelnen Ausnahmetarife lediglich durch Verhältniszahlen von der Hauptklasse zu unterscheiden, ebenso wie das für die niederen Klassen vorzuschlagen wäre. Beim Einzelwerttarif würden sich die aus handelspolitischen usw. Gründen gebotenen Abweichungen von der reinen Wertberücksichtigung ebenfalls durch Verhältniszahlen ausdrücken. Als eine Art Strafgebühr für ungenügende Wagenausnutzung werden auch jetzt schon in gleicher Weise, also durch Verhältniszahlen, Nebenklassen, je nach der zählenden Tonnenzahl A 5, A 10, B 5, B 10 usw. und ferner Stückgutsätze und Sätze für sperrige Güter gebildet, und ähnlich auch ein Aufschlag für Eilbeförderung erhoben. Dieses System könnte unverändert auf die Einzelwerttarifierung übernommen werden.

Wir sind bisher davon ausgegangen, daß das Strecken-

kilometer eine selbstverständliche Grundlage für die Frachtpreisbemessung bilde. Das ist indessen nicht ganz zutreffend. Soweit nämlich damit ein Maßstab für die Selbstkosten gegeben werden soll, trifft er nicht oder nur in ganz rohem Durchschnitt zu, während z. B. Steigungen und die Kosten besonders teurer Bauwerke, die doch die Selbstkosten wesentlich beeinflussen, ganz unberücksichtigt bleiben. Diese unrichtige Grundlage, die das Streckenkilometer als Maßstab für die Selbstkosten darstellt, wirkt sich nicht nur tarifarisch ungünstig aus, sondern sie beeinflußt sogar mittelbar auch die Baupolitik und die Technik der Eisenbahn. Sind z. B. zwei Orte bisher nur auf langen Umwegen durch die Eisenbahn verbunden und hätte die Verkehrsdichte durchaus den Bau einer Abkürzungslinie gerechtfertigt, so wird man sich bei der gegenwärtigen Grundlage, der Streckenkilometrierung, darum noch lange nicht zu dieser wirtschaftlichen Maßnahme entschließen

Pfennig
2,5
2,0
1,5
1,0
0,5
0
0 100 200 300 400 500 1000 1500 1750 km
a
e

Bild 7. Entlastung der kürzeren, Belastung der längeren Entfernungen.

Linie a ———— = Kilometersätze der Wagenladungsklasse A.
Linie e —·—·— = Hyperbel $y = \frac{1400}{1000 + x}$.

können, denn sie bringt ja zunächst nur Vorteile für den Verfrachter und nur Einnahmeausfälle für die Eisenbahn, die auf die Einnahmen aus den langen bisher durchfahrenen und bezahlten Umwegen verzichten muß. Es müßte also nach einer Tarifgrundlage gesucht werden, die die unwirtschaftliche Bauverzögerung verhindern würde. Sei ferner der Höhenunterschied zwischen zwei Punkten durch irgend welche Linie entsprechend irgend welcher Steigung zu überwinden, so wäre die Steigung die wirtschaftlichste, für die die Summe von Bau- und kapitalisierten Betriebskosten einen Kleinstwert ausmacht. Wird aber die Fracht nach Streckenkilometern erhoben, so wird entgegen dieser volkswirtschaftlich richtigen Linienlänge und Linienführung das Finanzinteresse der Eisenbahn gebieten, lieber eine längere Linie zu bauen, um mehr zahlende Kilometer zu erzielen. Auch hier erweist sich also die Streckenkilometrierung als volkswirtschaftlich schädlich. An Stelle des Streckenkilometers möchte man daher ein virtuelles, ein „Tarifkilometer" treten lassen, das die jeweiligen gesamten Betriebskosten in sich verkörpert. Bei dem Versuche indessen, ein solches Tarifkilometer als Grundlage zu wählen, stößt man auf sehr große Schwierigkeiten. Selbst wenn wir nur eine Normalklasse hätten, so würden die von der Verkehrsgröße abhängigen Kostenanteile je nach der Verkehrsgröße eine andere Kilometrierung erheischen. Die Talfahrt würde anders kilometriert werden müssen als die Bergfahrt, weil ja die Betriebskosten in beiden Richtungen wesentlich voneinander abweichen, ja selbst der Übergang von der Handbremsung zur Kraftbremsung würde die Tarifkilometrierung verschieben. Und das gleiche gälte von jeder irgendwie einschneidenden technischen Maßnahme, z. B. von der Elektrisierung einer Linie, ja selbst von einer irgendwie erheblichen Verbesserung der Dampfwirtschaft, von Einrichtung von Pendelzügen, von der Steigerung der Ladefähigkeit der Wagen usw. Das alles gälte schon bei nur einer einzigen Tarifklasse. Für jede andere Tarifklasse und für jeden Ausnahmetarif ergäben sich wiederum andere Tarifkilometereinteilungen. Es würde insgesamt ein solches Chaos von immer wieder neuen Tarifkilometerplänen geschaffen werden müssen, daß der Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit damit völlig illusorisch gemacht werden würde.

Ist also eine durchgreifende wissenschaftliche Tarifkilometrierung praktisch unmöglich, so wäre sie andererseits nicht einmal erstrebenswert. Denn es würden z. B. gerade diejenigen Linien, die als Saugadern Grenzgebiete und Gebirgsgegenden anschlagen sollen, mit besonders hohen Tarifkilometerzahlen, also mit besonders hohen Frachtpreisen, belastet werden. Der ohnehin wenig

Pfennig
1,0
0,5
0,4
0,3
0,2
0,1
0
0 20 40 60 80 100 200 250 Km

Bild 8. Ausnahmetarif 2d, als Beispiel unstetig gebildeter Kilometersätze.

tragfähige Verkehr würde nicht entwickelt, sondern würde erdrosselt werden. Im Gegensatz dazu würden die reichen, also besonders tragfähigen Verkehrsbecken nur unsinnig niedrige Frachtpreise zu zahlen haben. Für Oberbayern z. B. mit seinen kostspieligen Gebirgsbahnbauten, mit seinen nicht nur infolge der Gebirgigkeit, sondern auch wegen der großen Frachtwege der Kohlen besonders hohen Betriebskosten, endlich mit seinem kleinen Verkehr, würde eine Tarifkilometrierung zu unerträglichen nationalwirtschaftlichen, ja selbst politischen Folgen führen.

Der wesentliche Grundgedanke der Tarifkilometrierung, daß jeder kleinste Streckenabschnitt seine eigenen Selbstkosten aufzubringen habe, ist zudem gar nicht richtig. Ein Zubringer z. B. macht sich schon dadurch bezahlt, daß er der Hauptader größeren Verkehr zubringt, auch wenn er selbst weder seine Gesamtkosten, noch auch nur die Mitläuferkosten decken sollte. Um seine Rentabilität rechnerisch nachzuweisen, müßte man also einen Teil des Verkehrs der Hauptader zugunsten des Zubringers verrechnen, und den Verkehr der Hauptader um die gleiche Menge kürzen. Flösse in die Hauptader aus mehreren Zubringern Verkehr ein, so gäbe es ein unsicheres Hin- und Herrechnen zwischen den dem Zubringer einerseits, der Hauptlinie anderseits gutzubringenden

Verkehrsmengen in solchem Grade, daß schließlich die Rentabilität der Hauptlinie selbst zweifelhaft erscheinen könnte. Sie würde es andererseits wirklich sein, wenn man die Zubringer wegen vermeintlicher Unwirtschaftlichkeit totlegen wollte. Dieses Übergreifen des Verkehrs und seiner wirtschaftlichen Wirkungen von einer Strecke auf die andere ist zwar in der Beziehung zwischen Zubringer und Hauptlinie am klarsten erkennbar, läßt sich hier am leichtesten herausschälen, aber es wirkt sich tatsächlich auf das ganze Netz aus. Der einzelnen Strecke, dem einzelnen Streckenteil kommt eben keine eigene Bedeutung in verkehrs- und wirtschaftlicher Beziehung zu, er lebt nicht als Einzelzelle sondern als Glied eines Zellenstaates, und nur als solcher darf er wirtschaftlich gewertet werden, nur als solcher hat er den Anspruch auf Rentabilität zu erfüllen. Oft wird sich dabei der Ausgleich nicht einmal innerhalb eines verhältnismäßig kleinen Gebietes schaffen lassen. Wären z. B. die Tarifkilometer einer Strecke für alle Klassen, für alle Verkehrsgrößen, für alle technischen Möglichkeiten genau so vollständig ermittelt, wie wir es vorhin als praktisch unausführbar gezeigt haben, bringe also jede Klasse (oder jede Wertstufe bei Einzelwerttarifierung) außer den Mitläuferkosten gerade den ihr zukommenden Teil der beweglichen Kosten auf, so fragt sich doch, ob denn über diese Strecke gerade diejenige Zahl von Tonnen höher tarifierter Güter rollt, die erforderlich wäre, um den Ausgleich zwischen sämtlichen Klassen herbeizuführen, also den Fehlbetrag der niederen Klassen zu decken. Der Ausgleich, der für den Durchschnitt des ganzen Netzes richtig ermittelt sein mag, also eine richtige Grundlage der Klasseneinteilung bilden könnte, der gilt keineswegs für jede einzelne Strecke, ja vielleicht noch nicht einmal für einen ganzen Direktionsbezirk. Es ist recht wohl möglich, daß in dem einen Direktionsbezirk die höherwertigen Güter verkehren, die den Ausgleich herbeiführen für die minderwertigen Güter, die den Hauptverkehr eines anderen Direktionsbezirkes bilden. Ohne Zweifel schießen auf diese Weise die westlichen Direktionsbezirke ständig für die östlichen zu. Was aber nützt uns dann die genaue Tarifkilometrierung; ihr Zweck, jedes einzelne Kilometer „gerecht" zu belasten, ist ja dann doch niemals zu erreichen.

Die vorhin aufgezeigten Mängel der Streckenkilometrierung lassen sich also durch eine grundsätzliche Tarifkilometrierung nicht beheben. Für besonders klarliegende Ausnahmefälle wird man sich an deren Stelle mit Streckenzuschlägen oder Frachtzuschlägen behelfen müssen, wodurch man besonders teure Bauwerke, besonders hohe Betriebskosten, und auch (mit Hilfe kurzfristiger Amortisierung) Neubauten erfassen kann. Beschränkt man sich dabei wirklich auf Ausnahmen, so wird das Tarifgebilde nicht zu sehr verwickelt werden, wie die Erfahrungen in Österreich und der Schweiz mit derartigen Zuschlägen beweisen.

Aber es gibt noch einen anderen, bisher nicht beschrittenen Weg, um den Mängeln der Streckenkilometrierung aus dem Wege zu gehen. Macht man sich nämlich klar, daß man mit dem Werttarif (sowohl in der Form der Klassenbildung wie der Einzelwerttarifierung) das Selbstkostengebäude ja doch in seinem wesentlichen Punkte erschüttert hat, so wäre zu erwägen, ob man nicht auch in anderen Punkten an Stelle des Selbstkostenprinzipes lediglich die vom Verfrachter erstrebte Leistung und sein Interesse daran zur Grundlage der Tarifbildung machen soll. Denn auch mit der Tarifklassenbildung und in noch höherem Maße bei der vorgeschlagenen Einzelwerttarifierung ist ja, auch wenn man handelspolitische, nationalwirtschaftliche und soziale Rücksichten dabei mit in Kauf nimmt, eben die vom Verfrachter erstrebte Leistung und sein Interesse daran das, was die Besteuerung durch die Frachtpreise rechtfertigt. Es ist üblich als dasjenige Erzeugnis, das die Eisenbahn zum Verkauf stelle, das Tonnenkilometer zu bezeichnen. „Aber das Tonnenkilometer ist eigentlich nur ein Halbfabrikat; das Fertigfabrikat, das der Verfrachter tatsächlich kaufen möchte, ist ein ganz anderes. Der Verfrachter will zum Beispiel seine Ware von Berlin nach Köln bringen, um sie dort noch marktfähig zu machen. Ihm liegt nicht etwa daran, sie auf die 588 Eisenbahnkilometer befördert zu sehen, die die Bahnlänge mit ihren Umwegen von Berlin nach Köln tatsächlich beträgt. An den Umwegen hat er gar kein Interesse. Sein Interesse bemißt sich vielmehr ausschließlich nach der Luftlinienentfernung Berlin-Köln, das sind 500 „Luftkilometer". Ja, so widersinnig es zunächst klingt, selbst das Gewicht seiner Ware ist ihm nur eine unerwünschte Nebeneigenschaft; ihn interessiert nur der Wert der Ware, deren Marktbereich erweitert werden soll. Also nicht Gewicht mal Streckenkilometer, nicht das Tonnenkilometer ist das verkäufliche Erzeugnis der Eisenbahn, sondern Marktwert mal Luftkilometer. Dabei ist es dem Verfrachter gleichgültig, ob sich der Marktwert aus großen Mengen kleinen Einheitswertes oder aus kleinen Mengen hohen Einheitswertes errechnet, und ob die in Luftkilometern ausgedrückte Entfernung auf geradem Wege oder auf weiten Umwegen erreicht wird, mithin ob sich die gewünschte Leistung mit viel oder wenig Tonnen, mit viel oder wenig Streckenkilometern, also endlich mit viel oder wenig Tonnenkilometern, dem unerwünschten Halbfabrikate, erzielen läßt"[5]).

Die praktische Berechnung der Frachtsätze nach Luftkilometern würde sich außerordentlich einfach gestalten, so einfach, daß sie wahrscheinlich aus den Tarifbüros in die Abfertigungsstellen verlegt werden könnte. Man brauchte ja nur eine rohe Landkarte in handlichem Maßstabe und ein durchsichtiges Blatt, das im gleichen Maßstabe konzentrische Kreise in Abständen von etwa 10 zu 10 Kilometern enthielte. Der Mittelpunkt dieser Kreise würde auf den jeweiligen Stationsort gelegt und das Ganze unter Glas gerahmt werden. Ja, man könnte auf die Eintragung der Stationsnamen ganz verzichten und die Landkarte mit einem Netz genummerter Felder überziehen. Ein Stationsverzeichnis hätte dann anzugeben, zu welchem Felde jede Station gehört und es würde der Mittelpunkt jedes Feldes an die Stelle der zu dem Felde gehörigen Stationsorte treten. Durch sechseckige, bienenwabenartige Gestaltung des Feldes würde die Genauigkeit gegenüber quadratischen Feldern noch ein klein wenig erhöht werden. Statt der Entfernungskreise könnte man lieber gleich andere, ebenfalls konzentrische Kreise eintragen, die den Frachtpreisen entsprächen. Und zwar würde beim Klassentarif die Kreiseinteilung nur für eine Hauptklasse gegeben zu werden brauchen, wenn es wenigstens gelingt, die anderen Klassen und die Ausnahmetarife einfach durch Verhältniszahlen zur Hauptklasse in Beziehung zu setzen. Bei Einzelwerttarifierung hätten die Kreise den der jeweiligen Entfernung entsprechenden Verhältnissatz zwischen Frachtpreis und Warenpreis anzugeben. Dieser Verhältnissatz wäre ja für alle Güter der gleiche, soweit nicht aus den mehrfach erwähnten Gründen Ausnahmebestimmungen Platz greifen müßten, die wiederum am einfachsten durch Beiwerte, sonst auch durch Mindest- und Höchstgrenzen ihren Ausdruck finden könnten. Der zu zahlende Frachtbetrag würde sich dann ermitteln (am einfachsten mit Hilfe des Rechenschiebers) durch Multiplikation aus dem der Landkarte mit Hilfe der konzentrischen Tarifkreise entnommenen Frachtpreise mit dem etwa aus einer vorgelegten Rechnung hervorgehenden Gesamtpreise des Gutes. Das Gewicht des Gutes käme nur soweit in Betracht als mangelhafte Wagenausnutzung Strafzuschläge notwendig macht. Solche Zuschläge, die also den bisherigen Stückgutsätzen und den Nebenklassen usw. zu entsprechen hätten, ferner Eilgut- und ähnliche Zuschläge würden sich in ganz gleicher Weise wie die eben erwähnten handelspolitischen und sozialen Ermäßigungen einfach durch Beiwerte, und zwar hier durch erhöhende Beiwerte, durch einen Berichtigungsfaktor zu dem Schlußresultat, berücksichtigen lassen. Wenn sich Vervielfältigungsapparate mit gegeneinander verschiebbaren Druckplatten bauen lassen, so würde die eleganteste Lösung die sein, eine Landkarte verhältnismäßig kleinen Maßstabes, die nicht viel mehr als die rohen Grenzlinien und einige Hauptplätze und außerdem nur die bienenwabenartigen Felder mit ihren Nummern zu enthalten braucht, so mit den die Frachtpreise darstellenden Kreisscharen zu bedrucken, daß auf einigen Blättern das Feld 1 den Mittelpunkt der Kreise bildet,

---

[5]) Verkehrstechnische Woche 1924, S. 420.

auf den nächsten Blättern Feld 2, den nächsten Feld 3 usw. Bild 9 zeigt eine derartige Karte in allerdings zu kleinem Maßstabe (1 : 6 000 000), der etwa sechsmal größer sein sollte. Die sechseckigen Felder erhielten dann bei ihrer jetzigen Größe eine Seitenlänge von 3 mm = 3 km. Die Frachtpreiskreise sind hier gleich durch die Vielecke ersetzt, die sich ergeben, wenn alle die Felder umzogen werden, deren Mittelpunkte gerade noch innerhalb des jeweiligen Kreises fallen. Die Frachtpreise sind dabei — lediglich vorschlagsweise — nach der der früheren ähnlich gebauten Hyperbelformel $y = \frac{100 \cdot x}{600 + x}$ als Hundertstelsätze des Warenpreises errechnet. Eingezeichnet sind hier des kleinen Maßstabes wegen nur die Vielecke für 5 %, 20 %, 30 %, 40 % und 50 %; in Wirklichkeit hätte etwa 4 % als Mindestbetrag zu gelten, und von da wäre zunächst in ganzen Zahlen, später in etwas größeren Abständen weiterzuschreiten. Solche handlichen, ganz wohlfeil anzufertigenden, überaus anschaulichen Karten bedruckt mit den jeweilig zugehörigen Frachtvielecken würden nicht nur der Abfertigungsstelle zum Dienstgebrauche übergeben, sondern den Verfrachtern durch Anschlag auf den Stationen und Güterabfertigungen und durch Verkauf möglichst zugänglich zu machen sein. Für ungefähre Überschläge würden diese Karten allein schon ausreichen, für genauere Berechnungen wären daneben noch die erwähnten Stationsverzeichnisse und ein Verzeichnis aller erhöhenden und erniedrigenden Beiwerte erforderlich.

Bild 9. Landkarte zur „Luftkilometrierung".

Die annähernd kreisförmigen Vielecke geben die Grenzen an bis zu denen von einer beliebig gewählten Station (hier Gießen) aus, die angeschriebenen Hundertstel des Warenpreises als Frachtpreis erhoben werden sollen. Die Unterteilung, die hier des verkleinerten Maßstabes der Landkarte wegen in großen Sprüngen, von 5% auf 20% auf 30% usw. vorgenommen ist, soll in Wirklichkeit von 2 zu 2% steigen. Der Maßstab der Landkarte ist um ein Vielfaches größer, der Maßstab der Felder eher noch etwas kleiner zu denken.

„Der Vorteil der Luftkilometrierung würde sich für die Eisenbahnverwaltung zunächst nur in der Vereinfachung und größeren Fehlerfreiheit der Tarifberechnung und in der entsprechenden Personalersparnis auswirken, sowie endlich in der Verringerung des Ballastes von auf jeder Abfertigungsstelle einen Schrank füllenden Tarifdrucksachen. Viel wesentlicher wäre der volkswirtschaftliche Vorteil. Die Zufälligkeiten der Bahnlinienführung, die heute den einen Ort bevorzugen, den anderen benachteiligen, jenen zum vielfachen Knotenpunkt, diesen vielleicht zum Endpunkt einer Sackbahn machen, Zufälligkeiten, die bald der Geländegestaltung, bald politischen, bald Wettbewerbsrücksichten früherer Privatunternehmungen, bald sonstigen nur historisch zu rechtfertigenden Umständen ihr Leben verdanken, würden mit einem Schlage aus der Welt geschafft. Die Vor- und Nachteile der eisenbahnlichen Lage würden auf den breiten Schultern der Gesamtheit der Frachtenzahler ausgeglichen werden. Neue abkürzende Bahnverbindungen würden spielend auf dem Papier erbaut und jahrelang benützt werden, so lange, bis der Verkehr sich als stark genug erweist, den wirklichen Bau der Abkürzungslinie an Stelle des papiernen Baues zu rechtfertigen und die Verwaltung im eigensten Interesse zu diesem Bau drängen, ganz im Gegensatz zur Streckenkilometrierung, die, wie wir gesehen haben, den Bau künstlich und unwirtschaftlich verzögert. Die Möglichkeit des papiernen Baues unzähliger solcher neuen Bahnverbindungen würde eine Erschließungspolitik allergrößten Stils bedeuten. Tausende von neuen Zubringern würden neuen Verkehr in die alten Hauptadern einströmen lassen. Mutete man bisher der Gesamtheit der Frachtenzahler unbedenklich zu, daß auf ihre Kosten in irgendeiner, die Mehrzahl der Frachtenzahler gar nicht interessierenden Ecke des Landes Baukosten für eine neue Erschließungs- oder neue Verbindungsbahn aufgewandt wurden, warum soll man nicht ebenso die selbstverständlich erhöhten Betriebskosten für die papierne Erschließung der Verbindungsbahnen, die noch dazu — weil überall verteilt — vielmehr der Gesamtheit zugute kommen,

Bild 10.
Beispiel großen Unterschiedes zwischen Luftentfernung und Bahnentfernung.

auch der Gesamtheit der Frachtenzahler aufbürden?"[6]) Wären z. B. (Bild 10) zwei Orte A und B die Endpunkte zweier Stichbahnen, die von entgegengesetzter Seite in einen Gebirgsstock eindringen, und liegen diese Punkte selbst nur wenige Kilometer auseinander, während die bisherige Bahnverbindung von A zu Tale läuft, im Tale herab bis zum Zusammenfluß mit dem Nachbartal, dieses wieder aufwärts und nach B hinauf, einen Weg von sagen wir 100 km. Würde man dann von A nach B einen Tunnel stechen, so würden vom Eröffnungstage ab plötzlich die 100 km auf vielleicht 5 km zusammengeschrumpft sein, und die Gesamtheit der Frachtenzahler hätte die Kosten für diese sprunghafte Abkürzung zwischen den bisher so entfernten Orten im Wege des Kapitaldienstes für den Bau des Tunnels zu tragen. Bauen wir statt dessen nun unseren papiernen Tunnel, so kürzen sich die 100 km ebenso sprunghaft auf 5 km und ebenso auf Kosten der Gesamtheit der Frachtenzahler. Nun haben diese jetzt an Stelle der Baukosten, die ein wirklicher Tunnel erfordern würde, die Betriebskosten für den Umweg zu übernehmen, auf dem in Wirklichkeit die Fracht laufen muß. Man kann nicht sagen, daß diese Form der Belastung die Frachtenzahler unbilliger träfe als die erstere. Ja, die Verbesserung der Zubringerverhältnisse wird vielleicht durch die Vermehrung der Verkehrsmassen die Gesamtkosten so herabdrücken können, daß die Frachtkosten auf den Hauptlinien, obwohl sie die Kosten für all die neuen papiernen Zubringer mit übernehmen müssen, nicht höher werden, als sie bisher waren. Wenn in einem Falle, wie dem für die Orte A und B aufgezeichneten, die Eisenbahn es als vorteilhafter ansieht, die Güter statt auf dem weiten Umwege mit der Eisenbahn lieber auf der vorläufig kürzesten Linie mit Landfuhrwerk zu befördern, so steht dem nichts entgegen; und ähnlich wird sich in anderen Fällen vielleicht die Verbindung durch eine Schiffslinie als vorteilhaft erweisen. Verfolgt man diesen Gedanken weiter, so wird man dazu kommen, für genügend große Orte, die infolge mehr oder minder begründeter Zufälligkeiten bisher ganz aus den Maschen des Eisenbahnnetzes herausgefallen sind, das gleiche Zugeständnis der papiernen Eisenbahnverbindung zu machen. Das entspräche nur dem, wenn auch nicht ganz uneingeschränkten, Verkehrsmonopol, das die Eisenbahn innehat, dessen Korrelat dann eine allgemeine Transportverpflichtung der Eisenbahn wäre. Die bisher wettbewerbenden Verkehrsmittel — in Zukunft selbst der Luftverkehr — würden bis zu einem gewissen Grade aufgesaugt werden müssen, um dadurch volkswirtschaftlich unberechtigten Wettbewerb, wie ihn jetzt z. B. eine falsche Straßensteuerpolitik ermöglicht, lahmzulegen. Insgesamt würde die Auswirkung dieser Maßnahmen auf das Gesamtwohl der Volkswirtschaft außerordentlich sein, und man könnte erst von diesem Augenblick davon sprechen, daß die Eisenbahn ihre volkswirtschaftliche Aufgabe voll erfülle. Nicht nur in den weitmaschigen Bahnnetzen rein landwirtschaftlicher Bezirke würden langersehnte Verbindungsglieder hergestellt und so die Transportfähigkeit unseres wichtigsten nationalen Erzeugnisses erweitert, sondern gerade auch in dem engmaschigsten Industriegebiete würden sich wertvollste Verkehrsverbesserungen ergeben. Denn je engmaschiger das Netz, desto engmaschiger ist das Verkehrsbedürfnis, desto mehr drängt es auf immer neue Verbindungsfäden, für dessen Unterbringung an vielen Stellen praktisch die Grenze schon erreicht ist, während unsere neuen papiernen Verbindungsfäden all die unzähligen fein verästelten Verkehrsbedürfnisse zu neuer Einheit verklammern. Durchführbar ist ein solcher Gedanke nur in einem Lande, in dem, wie in dem unseren, die Eisenbahnwegsamkeit schon einen hohen Vollkommenheitsgrad erreicht hat. Und so kann es nicht wunder nehmen, daß die Postverwaltung, die naturgemäß über eine viel höhere Wegsamkeit verfügt, auch, wie ich erst nachträglich finde, schon längst einen ganz ähnlichen Weg eingeschlagen hat. Der heutige Postpakettarif weist nämlich drei Zonen auf, die sich ebenfalls als konzentrische Kreise darstellen. Es werden für jede dieser Zonen Einheitsfrachtpreise erhoben, die den Umstand berücksichtigen, daß bei der Postpaketbeförderung die von der Entfernung unabhängigen Behandlungskosten eine weit ausschlaggebendere Rolle spielen, als die Abfertigungsgebühren bei den Eisenbahnfrachten, während die reinen Beförderungskosten, zumal infolge der unvernünftigen Bevorrechtung auf der Eisenbahn, für die Postpaketbeförderung in zweite Linie treten. Daher konnte es auch vielleicht richtig erscheinen, von der Zonenzahl, die in früheren Jahrzehnten sechs betragen hatte, wobei die Zonen zu 10, 20, 50, 100, 150 und mehr als 150 Meilen gestaffelt waren, auf nur drei Zonen zurückzugehen. Die Zonen zeigen übrigens merkwürdigerweise heute noch die alte Meileneinteilung, wodurch sich die unrunden Zahlen, 75 km für die 1. Zone, 75 bis 375 km für die 2. Zone und über 375 km als 3. Zone erklären. Es ist nicht uninteressant zu sehen, wie sich der Postgepäcktarif, bezogen auf das Kilometer Luftlinienentfernung, im Vergleiche zu den Streckenfrachtsätzen der

40 Pfennig auf 100 kg
30
20
10
0
0 20 40 60 80 100 200 300 375 400 500 km
20 kg Paket
5 kg Paket
10 kg Paket
Stückgutklasse I

Bild 11. Kilometersätze bezogen auf 100 kg, errechnet aus dem gegenwärtig gültigen Postpakettarif. Auch Vergleich mit der Stückgutklasse I.

Linie — — — — — — — gültig für 5 kg-Pakete.
Linie —·—·—·—·—·— „ „ 10 kg-Pakete.
Linie —··—··—··—·· „ „ 20 kg-Pakete.

[6]) a. a. O. S. 421.

Stückgutklasse I darstellt. Im Bild 11 sind für den Postgepäcktarif drei Linien dargestellt, und zwar für Pakete von 5 kg, von 10 kg und von 20 kg Gewicht. In Wirklichkeit hätte sich für jedes zwischenliegende Gewicht noch eine abweichende Linie — immer bezogen auf 100 kg Gesamtgewicht — ergeben. Die Unterschiede dieser Linien, die bald die leichten, bald die mittleren und bald die schweren Gewichte bevorzugen, lassen sich nur durch den Wunsch erklären, für jedes Gewicht runde Preise zu bilden. Doch würden die gröbsten Fehler dieses Tarifes vermieden worden sein, wenn man sich nur einmal die Mühe solch zeichnerischer Auftragung gemacht haben würde. Wie man ferner sieht, ergeben sich in den Brechpunkten der Zonengrenzen ganz widersinnige Sprünge, so daß zum Beispiel die Beförderung auf 76 km für das Kilometer etwa doppelt so teuer zu stehen kommt als bei einer Entfernung von 74 km. Endlich läßt der starke Preisunterschied zwischen dem ja allerdings in vieler Richtung anders zu beurteilenden Postpaketverkehr gegenüber den Frachtpreisen der Stückgutklasse I die Möglichkeit einer Preissteigerung für diese letzteren, wie sie die Einzeltarifierung für die höherwertigen Güter mit sich bringen würde, wahrscheinlich erscheinen. Trotz aller Mängel hat der Postpakettarif das gemeinsam mit unserem Vorschlag der Luftkilometrierung, daß er die Frage, auf welchen Umwegen und mit welchen Verkehrsmitteln das Gut befördert wird, völlig beiseite läßt, und dadurch die gleiche von uns oben erstrebte Erschließungspolitik betreibt.

Wie schon gesagt, werden sich die Kosten für die neuen papiernen Zubringerlinien zunächst verhältnismäßig hoch stellen, und es werden infolgedessen bis zu dem Zeitpunkte, daß die Verkehrsvermehrung einen Ausgleich herbeigeführt haben wird, die bisherigen Hauptadern und namentlich die bisher schon fast geradlinigen Hauptverbindungen erheblich höher belastet werden müssen. Um die Klagen der dadurch zunächst Betroffenen nicht allzu laut werden zu lassen, wird man daher vorläufig Übergangsbestimmungen treffen müssen, indem man statt der reinen Luftlinienlänge zunächst einen größeren, später einen kleineren Bruchteil der wirklichen Eisenbahnentfernung als Mindestgrenze in Rechnung stellt. Das würde erforderlich werden höchstens für den Nahverkehr, für den dieserhalb vorläufig ein besonderer Stationstarif zu erstellen wäre, während sich für die größeren Entfernungen keine so schroffen Änderungen gegenüber dem bisherigen Zustande herausstellen dürften. Im großen Durchschnitt mögen die bisherigen Streckenkilometerentfernungen etwa das 1,3fache der Luftlinienentfernung betragen. Im gleichen Verhältnisse würden die bisherigen Tarifsätze zu erhöhen sein. (Das hätte übrigens, genau genommen, auch in dem Vergleich der Luftentfernungen des „Posttarifes“ mit den Streckenkilometern des Stückguttarifes berücksichtigt werden müssen, in der Weise, daß die Werte des letztern im Bild 11 noch um 30 % erhöht worden wären.)

Was mit den Tarifkilometern angestrebt wurde, was durch die vorhin erwähnten Streckenzuschläge in roher Form angenähert wird, nämlich die Beseitigung des schädlichen Einflusses der Streckenkilometrierung auf die oben aufgezeigten baupolitischen und technischen Entschließungen, das wird durch die Luftkilometrierung in vollendeter Weise erreicht. Denn das eigenste Interesse drängt, wie schon gezeigt, die Bahnverwaltung dazu, sich nur so lange mit den papiernen Abkürzungslinien zu behelfen, als nicht der wirkliche Bau der Abkürzungslinie wirtschaftlicher ist. Und ebenso spricht kein Gesichtspunkt dafür, das Steigungsverhältnis aus irgendwelchen Finanzüberlegungen anders zu wählen, als die rein wirtschaftliche Rechnung vorschreibt. Soweit man aber in der Überwindung beträchtlicher Höhenunterschiede, in der Überschreitung von Gebirgen und Strömen eine in das Bewußtsein des Verfrachters tretende Sonderleistung erblicken kann, steht nichts im Wege, ähnliche Zuschläge doch noch zu erheben, wie sie vorhin bei der Streckenkilometrierung als Notbehelf gezeigt wurden.

Der gegenwärtge Augenblick, in dem die Eisenbahn von einem Instrument der Volkswirtschaft zu einem in höherem Maße als bisher gewinnbringenden Betriebe überführt werden muß, ist leider meinem Vorschlage nicht günstig. Denn er erfordert zweifellos große Vorsicht, soll er nicht einen Sprung ins Dunkle bedeuten. Und zwar gilt diese Gefahr in ganz gleicher Weise für die Einzelwerttarifierung wie für den Übergang von der Strecken- auf die Luftkilometrierung. In beiden Fällen fehlen zunächst die sicheren Maßstäbe, um die Tarife so aufzubauen, daß mindestens die gleichen Einnahmen wie bisher gesichert bleiben. Diese Grundlagen lassen sich aber durch einen vielleicht einjährigen Beobachtungszeitraum schaffen; wahrscheinlich genügt dazu ein zurückliegendes Jahr, für das man die ja noch vorhandenen Frachtabrechnungen unter der Annahme neu aufzustellen hätte, daß die neuen Vorschriften bereits in Geltung gewesen wären. Dabei würden aber die Vorteile noch nicht in Erscheinung treten, die sich durch die bessere Anschmiegung des neuen Tarifaufbaues an die Interessen des Verfrachters ergeben, und die notwendig in einer Steigerung der Verkehrsmengen sich auswirken müssen. Diese Vorteile würden also unter allen Umständen einen Reingewinn gegenüber dem bisherigen Frachttarife darstellen.

Im übrigen, wenn der plötzliche Übergang zu allen diesen Neuerungen zu große Enttäuschungen für die Wirtschaft im allgemeinen und für die Bahnfinanzen im besonderen fürchten läßt, so umreiße man vorläufig nur klar und scharf das Tarifgebilde, wie man es in Monaten oder Jahren vollendet sehen möchte, und begnüge sich damit, diesem Endzustand schrittweise in stetiger Umbildung näherzukommen. Man fürchte nicht, damit die Wirtschaft in ständiger Unruhe zu halten, und gegen eine der wichtigsten Grundlagen gesunder Tarifpolitik, die Stetigkeit, zu verstoßen. Nur was unerwartet und sprunghaft sich ändert, verstößt dagegen, aber das, was in vorberechneter und vorherverkündeter stetiger Linie fließt, ist genau so stetig, wie das, was in dumpfer Ruhe verharrt.

Noch ein Umstand endlich wird den Umdenkungsprozeß erleichtern, der für den Übergang vom Streckenkilometer zum Luftkilometer, d. h. von der zufälligen Erscheinungsform zum wesentlichen Begriff notwendig ist, und das ist der mächtig aufstrebende Luftreiseverkehr, der ja nicht gut anders als nach Luftkilometern tarifieren kann. Er wird zwar dem Eisenbahngüterverkehr wohl immer nur in verschwindendem Maße, in um so höherem Maße aber dem Reiseverkehre auf der Eisenbahn Wettbewerb bereiten, und dieser Wettbewerb des Luftverkehrs wird den Begriff des Luftkilometers zwangläufig zunächst in die Personentarife bringen, und auf diesem Wege das Fremdartige, das er im Gebiete der Gütertarife zunächst noch hat, dem Verständnis und dem natürlichen Empfinden näher bringen.

Bücherschau.

— **Die Goldumstellung der Aktiengesellschaften.** Eine neue Zusammenstellung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Gegenüber zahlreichen Anfragen betreffend Durchführung der Goldumstellung der Aktiengesellschaften verweist die Industrie- und Handelskammer zu Berlin auf das in ihrem Auftrage vor kurzem unter obigem Titel erschienene Buch von Dr. W. Feilchenfeld. Das 160 Seiten starke Buch enthält eine, ähnlich den seinerzeit herausgegebenen „Richtlinien für die Aufstellung der Goldbilanz“ der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, kurz zusammengefaßte Darlegung sämtlicher für die Goldumstellung der Aktiengesellschaft wichtigen Vorgänge und Formvorschriften. Im Anhang ist erstmals das ganze Gesetzesmaterial, die Richtlinien des Börsenvorstandes der Berliner Börse sowie Satzungen und Entscheidungen des Goldbilanzschiedsgerichts vereinigt. Das Buch kann im Dienstgebäude der Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Dorotheenstraße 8) zum Selbstkostenpreise von 0,90 Gm. (portofreier Versand nach auswärts gegen Voreinsendung von 1 Gm.) bezogen werden.

Die Reichsbahn als Spediteur.

Von Oberregierungsrat **Dr. Goudefroy**, Frankfurt (M.).

In Nr. 45 dieser Zeitung behandelt Dr. Fischl die Frage, ob die Reichsbahn zweckmäßig neben ihren Geschäften als Frachtführer auch das Speditionsgeschäft betreiben soll. Diese in den Kreisen der Verkehrsdezernenten der Reichsbahn bereits öfters erörterte Frage ist bisher schon deswegen verneinend beantwortet worden, weil das Speditionsgeschäft eine sehr große Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit an die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Verfrachter erfordert und die bisherige behördliche Organisation der Reichsbahn als für diese Aufgaben nicht geeignet angesehen wurde. Mit der Überführung der Deutschen Reichsbahn in die Gesellschaftsform sind diese Bedenken jedoch zum großen Teil zerstreut, und es ist zweifellos ein Verdienst des Verfassers, gerade jetzt die Frage erneut zur Erörterung zu stellen.

Ich möchte sogleich vorausschicken, daß ich mit den Ausführungen und dem Endergebnis des Verfassers im wesentlichen übereinstimme und der Ansicht bin, daß eine eingehende Prüfung der Frage jetzt unbedingt zu ihrer Bejahung führen muß. Unter Spedition verstehe ich in diesem Zusammenhang nicht nur das im Handelsgesetzbuch begrifflich bestimmte Speditionsgewerbe, sondern die gesamte Tätigkeit des Spediteurs, wie sie tatsächlich von den mittleren und größeren Speditionsfirmen in der Praxis ausgeübt wird. Diese umfaßt alle Handlungen, welche mit der Vorbereitung und Ausführung eines Transportes zu Lande oder zu Wasser irgendwie in Beziehung stehen, und daneben die Beratung der Frachtinteressenten über die besten, billigsten und günstigsten Beförderungswege und Beförderungsmöglichkeiten. Dazu gehört auch das Rollgeschäft, wenn es auch an sich kein untrennbarer Bestandteil des Speditionsgewerbes ist. Und ebenso gehört dazu neben den Geschäften der Vorbereitung des Transportes, wie Beschaffung der Papiere, Verpackung, Verladung der Güter, Auslage von Frachtgebühren u. a. m. die Lagerhaltung, das Versicherungsgeschäft und die Zollbehandlung. Diese Zusammenstellung der Geschäfte des Spediteurs läßt die enge Verbindung mit der Frachtführertätigkeit der Reichsbahn augenfällig erscheinen. In der Tat sind Spediteur- und Frachtführertätigkeit so innig miteinander verbunden, daß einerseits in der Regel mit dem Speditionsgeschäft auch ein Fuhrbetrieb verbunden ist, andererseits die meisten großen Schiffahrtsunternehmungen und auch viele ausländische Bahnen, z. B. die englischen, entweder eigene Speditionsbüros besitzen oder mit bestimmten großen Speditionsunternehmungen eng verbunden sind. Die geschichtliche Entwicklung des Speditionsgeschäftes beweist ja auch deutlich, daß das Spediteurgewerbe aus dem Gewerbe des Frachtführers herausgewachsen ist und ursprünglich nur im Zusammenhang mit diesem betrieben wurde. Steht so die Spedition in engster Beziehung zum Frachtführergewerbe, so kann auch an den großen wirtschaftlichen Vorteilen des gemeinsamen Betriebes beider nicht gezweifelt werden. Die Rentabilität des Speditionsgeschäftes an sich wird ja schon, wie Dr. Fischl ausführt, durch das Vorhandensein zahlreicher großer und gut rentierender Spediteurfirmen ohne weiteres erwiesen. Daneben tritt aber noch ein weiterer außerordentlicher Vorteil. Der Spediteur ist der gegebene Berater des Kaufmanns und Industriellen, der Ware verschicken oder beziehen will und der bei den außerordentlich vielseitigen und komplizierten modernen Verkehrsverhältnissen ohne Vorhaltung eines gut ausgebildeten verkehrstechnischen Personals und eines umfangreichen stets auf dem neuesten Stande zu haltenden Tarif- und Fahrplanmaterials nicht in der Lage ist, sachgemäß zu disponieren. Der Spediteur hat demgemäß seinem Auftraggeber die günstigsten Beförderungsmöglichkeiten vorzuschlagen und hat dabei selbstverständlich in erster Linie dessen Interesse wahrzunehmen. Es gibt aber zahllose Grenzfälle, in denen die Beförderungsmittel für den Auftraggeber gleich oder annähernd gleich günstig sind und in welchen der Spediteur dann naturgemäß dasjenige Beförderungsmittel wählen wird, welches seinen eigenen Interessen am besten dient. Da die Reichsbahn den Spediteuren keine Sondervorteile einräumt, so liegt die Gefahr nahe, daß von diesen in solchen Grenzfällen den anderen Beförderungsmitteln der Vorzug gegeben wird. Hat aber die Reichsbahn ihre eigenen Speditionsbüros, so wird sie in diesen Fällen viele Transporte, die ihr sonst verloren gehen würden, an sich heranziehen. Gleichzeitig würde sie aber durch diese Büros ausgezeichnet unterrichtet sein über den Stand und die Bedingungen der Wettbewerbsunternehmungen, viel besser, als sie sich jemals in anderer Weise informieren kann. Auch volkswirtschaftlich ist die Einrichtung eigener Speditionsbüros durch die Reichsbahn erwünscht, denn sie würden die Gewähr solider Geschäftsführung bieten, was man von zahlreichen Speditionsunternehmungen, insbesondere solchen, welche während der Inflationszeit entstanden sind, nicht gerade behaupten kann; wobei es mir fern liegt, etwa dem Speditionsgewerbe als solchem irgendwie zu nahe zu treten.

Kann hiernach an der guten Rentabilität des von der Reichsbahn zu betreibenden Speditionsgeschäfts und an den ihr dadurch erwachsenden wirtschaftlichen Vorteilen nicht wohl gezweifelt werden, so ist auch die Frage der praktischen Durchführbarkeit unbedenklich zu bejahen. Die Durchführung hätte entweder in der von Dr. Fischl vorgeschlagenen Form in eigener Regie oder aber durch eine besondere Reichsbahn-Speditionsgesellschaft unter Beteiligung eines leistungsfähigen Spediteurs, bei welcher die qualifizierte Mehrheit in den Händen der Reichsbahn wäre, zu geschehen. Ich persönlich würde dieser letzteren Lösung den Vorzug geben, weil auch bei der jetzigen Organisation der Reichsbahn-Gesellschaft sich gewisse Schwierigkeiten ergeben könnten, die der nötigen Beweglichkeit und Anpassungsmöglichkeit dieser Speditionsbüros entgegenstehen würden, wobei u. a. auf die haushaltsrechtlichen Bestimmungen sowie die Vorschriften über die Ausbildung und Einstellung des Personals hingewiesen sei. Auch würde dies der immer mehr befolgten Übung des modernen Geschäftslebens entsprechen, Nebengeschäfte besonderen selbständigen Tochtergesellschaften zu übertragen, eine Übung, zu der man auf Grund erworbener Erfahrungen gelangt ist. Andererseits glaube ich, daß sich die vorerwähnten Schwierigkeiten schließlich wohl überwinden ließen und ein Betreiben des Speditionsgeschäfts auch in eigener Regie möglich sein würde, wobei allerdings unbedingtes Erfordernis sein würde, daß eine Anzahl erfahrener Spediteure zur Leitung der einzelnen Büros und Heranbildung von Reichsbahnpersonal für diese Geschäfte eingestellt und die Büros mit der erforderlichen Selbständigkeit und Beweglichkeit, wie sie das Speditionsgewerbe unbedingt erfordert, ausgestattet würden. Unter den oberen und mittleren Beamten der Reichsbahn befinden sich zweifellos genügend kaufmännisch veranlagte Köpfe, welche nach entsprechender Ausbildung die Speditionsgeschäfte einwandfrei führen könnten. Auf die Notwendigkeit des engen Hand-in-Hand-Arbeitens mit den Abfertigungen und der räumlichen Zusammenlegung mit diesen hat Dr. Fischl bereits hingewiesen. Diese Speditionsbüros müßten aber gleichzeitig in allen größeren Plätzen und auf allen Grenzübergängen eingerichtet werden, da sonst die Gefahr besteht, daß bei dem erforderlichen Zusammenarbeiten mit Spediteuren anderer Plätze diese die Reichsbahnspeditionsbüros boykottieren würden. Denn daß die hier befürwortete Maßnahme von dem gesamten Spediteurgewerbe aufs äußerste bekämpft und mit allen Mitteln zu verhindern versucht wird, ist mit Bestimmtheit anzunehmen. Aber die Deutsche Reichsbahn, die mit so außerordentlich schweren Reparations-Verpflichtungen vorbelastet ist, muß meines Erachtens alle ihren Geschäftsbereich berührenden gewinnversprechenden Unterneh-

mungen an sich heranziehen und kann dabei keine ängstliche Rücksicht auf andere Gewerbszweige nehmen.

In einem Punkte weiche ich allerdings wesentlich von den Ausführungen des Verfassers ab. Wenn er grundsätzlich die Güter-An- und Abfuhr durch die Reichsbahn ausschließen will, so kann ich dem nicht folgen. Wie ich schon ausgeführt habe, betreibt die weitaus größte Mehrzahl der Spediteure auch ein Fuhrgeschäft, und es ist nicht einzusehen, weshalb die Reichsbahn nicht auch dieses gewinnbringende Geschäft mit übernehmen soll. Insbesondere nachdem der Kraftwagen immer mehr an Bedeutung gewinnt und damit die für einen Reichsbahnbetrieb nicht gerade empfehlenswerte Pferdehaltung mehr oder weniger ausscheidet, besteht meines Erachtens kein Anlaß, diese Tätigkeit grundsätzlich dem Privatgewerbe zu überlassen. In der Güterabfuhr ist der amtliche Rollfuhrunternehmer schon jetzt nur der Beauftragte der Reichsbahn, ohne daß letztere aus der ihm gewährten Vorzugsstellung irgendwelche finanziellen Vorteile zieht. Man sollte daher überall da, wo es lohnend erscheint und nicht besondere Gründe dagegen sprechen, auch die Güter-An- und -Abfuhr und überhaupt den Betrieb von Automobilzubringerlinien selbst in die Hand nehmen. Ich verkenne dabei nicht, daß der ganz kleine Rollfuhrverkehr aus praktischen Erwägungen ausscheiden muß und daß andererseits an sehr großen Plätzen es erwünscht sein kann, bei plötzlich auftretenden Verkehrswellen nicht nur auf die eigenen Abfuhrmittel ausgewiesen zu sein (— keine Zwangsbestätterei —), sondern mehrere Unternehmer zur Bewältigung des Verkehrs zur Hand zu haben. Die Zweckmäßigkeit der Einrichtung eigener Güter-An- und -Abfuhr muß eben in jedem Einzelfalle auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Ich wende mich nur dagegen, daß diese Tätigkeit grundsätzlich ausgeschaltet werden soll. Auch dieses Geschäft könnte sowohl durch die Speditionsbüros der Reichsbahn als auch durch die vorerwähnte besondere Gesellschaft betrieben werden. Es ist schließlich nicht einzusehen, weshalb nicht die Reichsbahn, ebenso wie sie einen großen Park technisch hochentwickelter und schwer zu behandelnder Lokomotiven unterhält, auch einen Lastkraftwagenpark in gleicher Weise unterhalten und verwalten kann. Die im „Kraftverkehr Deutschland" zusammengeschlossenen Kraftverkehrs-Gesellschaften kommen für die Übernahme dieses Geschäfts allerdings nicht in Frage, da sie ebenso wie rein private Unternehmungen einen Fremdkörper darstellen. Denn die Reichsbahn ist bei ihnen mit Kapital überhaupt nicht beteiligt und hat daher auf die Geschäftsführung nicht den maßgeblichen Einfluß, wie er bei der engen Verbindung zwischen Fuhrbetrieb und Reichsbahn erwünscht ist.

Das Lokomotivausbesserungswerk im Eisenbahnwerk Brandenburg-West.

Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. **Neesen**, Brandenburg-West.

Die Eisenbahnausbesserungswerke bilden durch die Eigenart der Ausbesserungsarbeiten sowie durch ihren engen Zusammenhang mit den von ihnen belieferten Verbrauchsstellen eine gesonderte Form in dem gesamten Fabrikwesen, und es lassen sich weder technische, verwaltungstechnische noch kaufmännische Grundsätze der neuanfertigenden Industrie ohne weiteres auf sie anwenden.

Während kaufmännisch und verwaltungstechnisch infolge Fortfalles der Auftragswerbung und des in normalen Zeiten nicht so stark schwankenden Auftragsbestandes, ferner infolge der schon durch den Austauschbau bedingten vereinfachten Buchführung einfachere Formen gewählt werden können, sind fertigungstechnisch für die Ausbesserungsarbeiten dadurch, daß bei ein und demselben Werkstück mit einer größeren Zahl verschiedenartiger Fertigungsgänge entsprechend den verschiedenartigen Abnutzungsgraden gerechnet werden muß, sehr viel schwierigere und weitläufigere Vorbereitungsarbeiten zu leisten, als bei der Neuanfertigung. Durch eingehende Durchforschung und wissenschaftliche Behandlung aller Fertigungsvorgänge und Materialfragen ist die Entwicklung der deutschen Ausbesserungswerke in den letzten Jahren eine außerordentlich schnelle gewesen, es sind an Stelle veralteter empirischer Faustformeln synthetische Grundlagen geschaffen worden, deren Auswirkungen in der Praxis bei weitem noch nicht abgeschlossen und deren wirtschaftliche Erfolge daher auch noch nicht voll zur Geltung gekommen sind.

Auf dem Gebiete der Fertigung ist besonders einschneidend die erhebliche Verkürzung der Reparaturzeiten, und man wird sehr bald anstatt der früher angenommenen 70—90tägigen Reparaturzeit für eine Lokomotive mit innerer Untersuchung eine solche von 16—20 Tagen ansetzen können.

Für das Lokomotivausbesserungswerk im Eisenbahnwerk Brandenburg-West wurden im Jahre 1921 auf Grund eingehender Berechnungen und sehr erheblicher Sicherheitszuschläge 37 Arbeitstage eingesetzt, ein Zeitraum, der damals von vielen Seiten sehr angezweifelt wurde, heute aber bereits überholt ist und auf den seiner Zeit theoretisch errechneten von 16 Tagen nahezu verkürzt werden kann. Die Verkürzung des Aufenthaltes der Lokomotive in der Werkstatt, ferner das Bestreben, durch bessere und genauere Arbeitsausführungen die Leistungen der Lokomotiven nach jeder schweren Ausbesserung im Betriebe zu erhöhen, bedeutet, daß die Anzahl aller Richtstände der Lokomotivausbesserungswerke bei gleichbleibender Gesamtleistung um ein vielfaches gegenüber der bestehenden verkleinert werden kann, und daß auch infolge der besseren Fertigungsmethoden und Anwendung hochleistungsfähiger, Massen fertigender Werkzeugmaschinen der Gesamtumfang der mechanischen Werkstätten um einiges, wenn auch bei weitem nicht in dem Maße wie der der Richtstände, verringert werden kann. Hieraus hat sich ergeben, daß heute ein großer Teil älterer Werke geschlossen werden kann, jedoch nur unter gleichzeitiger Vergrößerung der mechanischen Werkstätten in den weiter bestehenbleibenden Werken oder unter Schaffung besonderer Zentralen für mehrere Werke arbeitender mechanischer Werkstattsbetriebe.

Die in weiterhin betriebenen Werken erforderlichen Umgruppierungen werden Abänderungen in die Werkeinrichtungen und auch in die von den örtlichen Verhältnissen abhängigen Arbeitsverfahren bringen.

In dem neu errichteten Lokomotivausbesserungswerk Brandenburg-West war es möglich, ein neues, auf den neuzeitlichen Grundsätzen der Betriebsführung aufgebautes Arbeitsverfahren vorzusehen und danach die Werkstattsform und Einrichtung zu bemessen. Während bisher die Lokomotiven auf ein und demselben Stand zerlegt, bearbeitet und zusammengebaut wurden, also ein und dieselbe Arbeiterkolonne alle verschiedenen Arbeiten verrichtete oder Spezialkolonnen von Maschine zu Maschine gingen, wandern nach dem neuen, als Zerlegungsverfahren bezeichnetem Verfahren die Lokomotiven durch die Werkstatt den Arbeitern entgegen, wobei auf dem Zerlegungsstand die Lokomotive zerlegt, in der Rahmenwerkstatt der Rahmen bearbeitet, im Zusammenbau die Lokomotive auf drei hintereinanderliegenden Zusammenbauständen, über die die Lokomotive auf eigenen Achsen rollt, zusammengebaut wird. Die Einzelteile der Lokomotive wandern auf immer gleichen Transportwegen in die entsprechenden Bearbeitungswerkstätten, die mit Maschinen und Einrichtungen dem Arbeitsgang folgend so vollständig ausgerüstet sind, daß in demselben die Einzelteile, ohne wie bisher

üblich, erst in eine besondere Dreherei zu wandern, anbaufertig hergerichtet werden können.

Durch das Verfahren wird erreicht, daß saubere und unsaubere Arbeiten voneinander getrennt werden. Die Arbeitsstücke fließen den Arbeitern und Maschinen auf kürzesten, immer gleichen und nur fortschreitenden Wegen zu, so daß die Transporte gering sind, gleichartige Arbeiten stets an derselben Stelle verrichtet werden und die weitgehendste Spezialisierung hinsichtlich der Arbeiter, Maschinen und Einrichtungen ermöglicht wird.

Das Wandern der Lokomotive und ihrer Einzelteile erzwingt eine sofortige und gleichzeitige Bearbeitung aller Teile, so daß der Aufenthalt der Lokomotive in der Werkstatt zwangläufig auf ein Mindestmaß gebracht wird, wodurch Werkstatträume gespart werden und eine bessere Ausnutzung des Lokomotivparkes erreicht wird. Die Teile der Lokomotiven lagern nicht mehr durcheinander an wertvollen Plätzen der Richthallen, sondern streng geordnet an wertloseren in den Unterwerkstätten, was Raumersparnis und Förderung der Ordnung in der Werkstatt bedeutet. Die Auflösung des Werkes in mehrere, fertigungstechnisch voneinander unabhängige kleinere Unterwerkstätten ermöglicht es, in den an und für sich für die Ausnutzung unserer heutigen technischen Einrichtungen erforderlichen Großbetrieb die Vorteile des Kleinbetriebes hineinzutragen. Unter Erhaltung der Vorteile des Großbetriebes vermindern sich insbesondere die inneren Reibungen, es erleichtert sich die Übersicht über Personal und Werkstatt, ferner werden Fertigung, Schriftverkehr, Fristenwesen und Kostenberechnung in die einfachsten Formen gebracht.

Die Maschinen- und Handbearbeitung erfolgt innerhalb desselben Werkstattsraumes, und in diesem dem Arbeitsgang folgend. Hierdurch kann die Arbeit weitestgehend nach Hand- und Maschinenarbeit ohne erhöhte Transporte und sonstige erschwerende Betriebsverhältnisse unterteilt werden, ferner können leichter und in hohem Maße die besonderen Fähigkeiten einzelner Arbeiter durch richtige Unterteilung und Zuteilung der Arbeit ausgenutzt und aus einer Arbeitsfolge die für Maschinen geeigneten Arbeitsgänge leichter herausgeschält werden. Nicht unwesentlich wird das neue Verfahren dazu beitragen, die Arbeitsfreudigkeit, das Selbstbewußtsein und Verantwortungsgefühl des Arbeiters und dadurch seine Leistungen sowie die Güte der Arbeit zu heben, da er in kleinen Arbeitsgemeinschaften arbeitet, den weiteren Gang und die Vollendung des von ihm bearbeiteten Teiles mit übersieht und ihm dadurch Zweck und Folgen der Güte seiner Arbeit eindringlicher vor Augen geführt werden.

Das neue Arbeitsverfahren stellt erhöhte Anforderungen an die Arbeitsvorbereitung. Eine genaue Ermittlung des Ganges der Arbeitsstücke, der Arbeitsausführungen, der Bemessungen der Unterwerkstätten und ihrer zweckmäßigen und zahlenmäßigen Ausstattung mit Maschinen, Vorrichtungen, Transporteinrichtungen und Lagern ist erforderlich. Dafür aber werden der Werkleitung für die praktische Betriebsführung erhebliche Erleichterungen geschaffen, insbesondere dadurch, daß kaum noch Abhängigkeiten der Meistereien untereinander bestehen, die Verantwortungen daher scharf abgegrenzt sind und zentral nur noch das Wandern der unbearbeiteten und bearbeiteten, nicht aber der in Bearbeitung befindlichen Stücke geleitet zu werden braucht. Die Umstellung des Personals auf das neue Verfahren hat sich teils bewußt, teils unbewußt verhältnismäßig leicht vollzogen, obwohl die Ansprüche, insbesondere an die Meister sich erheblich verschoben haben. Der Meister hat nicht mehr wie früher nur Arbeiter eines Handwerks zu leiten, er muß über die besonderen Kenntnnisse seines Handwerks hinaus sich solche über alle in seiner Werkstatt vorkommenden Handwerksarten aneignen und sich so nicht nur zum Spezialisten eines Handwerks, sondern zu einem solchen einer ganzen Fertigung ausbilden.

Die Art der Spezialisierung, die technisch wirtschaftlich weitestgehend vorbereitete Arbeitsweise in Vereinigung mit den hochwertigsten neuen Werkzeugmaschinen, Werkzeuge und Meßeinrichtungen läßt auch beim Handwerker immer mehr die Erkenntnis durchdringen, daß mit dem Fortschreiten der Fertigungstechnik die bisher erlernten Handfertigkeiten nicht mehr ausreichen, sondern ergänzt werden müssen, einerseits durch Handfertigkeiten, die befähigen, mit hochwertigen Maschinen, Werkzeugen, insbesondere auch Meßeinrichtungen, sachgemäß umgehen zu können, andererseits durch eine dem Fortschritt der Technik entsprechende geistige technische Schulung, die befähigt, schwierigere Maschinen zu verstehen und zu behandeln, ferner technische Anweisungen richtig durchführen zu können.

Das Lokomotiv-Ausbesserungswerk nimmt örtlich nur einen kleinen Teil des gesamten Eisenbahnwerks Brandenburg-West, das im Kriege als Pulverfabrik gebaut wurde und im Jahre 1921 in den Besitz der Eisenbahnverwaltung überging, ein. Es befinden sich in dem Eisenbahnwerk Brandenburg-West ein größeres Kraftwerk, daß auch Strom an den Umkreis abgibt, ferner eine chemische Versuchsanstalt, eine Gießerei und Werkstättenversuchsabteilung, ein großes Lager des Zentralamts und eine größere Anzahl von Sonderwerkstätten, wie Weichenwerkstatt, Schmiede-, Heiz- und Kupplungswerkstatt, Feilenhauerei, Geräteklempnerei, Zangenschlosserei, Rotgußgießerei, Tischlerei usw., die allerdings noch nicht alle fertig im Betrieb sind und zu denen noch mehrere projektierte hinzukommen werden. Das ganze Werk liegt auf einer Halbinsel am Plauer See bei Brandenburg a. Havel und wird von zwei Seiten von neuen großen Siedlungen, die teilweise noch im Bau sind, umgeben.

Das Lokomotivwerk selbst besteht im wesentlichen aus einer 310 m langen und 120 m breiten Halle, die in fünf Schiffe, von denen zwei je 30 m und drei je 20 m breit sind, eingeteilt ist. Die Unterbringung aller Betriebe, auch der Verwaltung, in einem Gebäude und die dadurch gebildete einfache Werkstattsform gewährleistet eine sehr gute Übersicht und Erleichterung der Betriebsführung, ferner leichte Anpassungsmöglichkeit an veränderte Fabrikationen und erhebliche Verbilligung der Neubau- und Unterhaltungskosten. An Arbeitsgruben, die in der Längsrichtung der Halle angeordnet sind, bestehen, da die Lokomotive durch die Werkstatt wandert, nur solche in der Zerlegung und im Zusammenbau, nicht im Rahmenbau, wodurch eine sehr große Ausnutzung der mit schweren Kranen versehenen Richthalle erzielt ist. Die ersten Stützen der großen Hallen wurden im Frühjahr 1923 hergestellt, und schon im Frühjahr 1924 wurden die Hallen mit einer Belegschaft von 400 Mann, die sich bis zum Herbst 1924 auf 1200 Mann verstärkte, in Betrieb genommen. Die theoretischen Annahmen und Berechnungen haben sich bisher zum größten Teil auch praktisch als richtig erwiesen, und es ist ohne erhebliche Schwierigkeiten gelungen, die Lokomotiven durch die Werkstatt planmäßig wandern zu lassen und trotz des neuen vielfach ständig ungeschulten Personals und trotz vieler vorläufiger Behelfseinrichtungen von vornherein Ausbesserungszeiten zu erreichen, die unter denen vieler anderer Werke liegen.

Bücherschau.

— **Deutscher Lokomotiv-Kalender 1925.** Monatsausgabe. Pallas-Verlag Dr. S. v. Jezewski, Jena. Ein hübsch ausgestatteter Abreißkalender mit ausgezeichneten Bildern von Lokomotiven und interessanten Bahnanlagen. Da von dem Erlös für je 1000 Stück 50 Goldmark dem „Eisenbahn-Töchterhort“ zufließen, sei auch mit Rücksicht auf diesen guten Zweck der Kalender bestens empfohlen.

Gedanken über das Hochbauwesen der Reichsbahnverwaltung*)

Von Regierungsbaurat **Gsaenger**, München.

Die Vergesellschaftung der Deutschen Reichsbahn wird es mit sich bringen, daß der Betrieb dieses Riesenunternehmens auf die wirtschaftlich vorteilhafteste Form gebracht wird. Sparen wird das Losungswort sein. Sparen an Material und Personal! Wirtschaftliches, gesundes Sparen wird am weitesten getrieben werden können bei voller Ausnutzung der Personen, wenn jeder Mann auf seinem Posten ist. Falsch verteilte Rollen verursachen Kosten. Ein wirtschaftliches Großunternehmen fordert gebieterisch: Das Fach dem Fachmann! Nur der tüchtige Fachmann bietet Gewähr dafür, daß er seinen Posten ganz ausfüllt. Nur mit ihm und durch ihn sind Höchstleistungen zu erzielen. Die Erkenntnis, daß nur der Fachmann auf die Dauer wirtschaftlich arbeiten kann, ist auch auf den Hochbau anzuwenden.

Hochbauten werden zweckmäßig nur durch Hochbaufachleute, Architekten und Hochbautechniker, entworfen, ausgeführt und unterhalten.

Die Natur der Sache bringt es mit sich, daß für die Unterhaltung eines Gebäudes derjenige der geeignetste Mann wäre, durch den oder unter dessen Händen und Aufsicht das Gebäude entstanden, der weiß, was im Boden versteckt, was der Putz verdeckt, wo eine schwache Stelle sitzt. Weniger geeignet schon ist der hochbautechnische Sachverständige, der sein Wissen aus Vorbildung und Erfahrung an ähnlich gelagerten früheren Fällen schöpft, noch weniger ein Mann, der sich sonst nur auf verwandten Arbeitsgebieten betätigt.

Für die Bauausführung und Bauführung werden zweckmäßig nur solche Techniker in Frage kommen, welche die Eigenschaften und Verwendungsmöglichkeiten der zu Hochbauzwecken besonders geeigneten Materialien kennen, Erfahrung in Hochbaustatik besitzen und mit Unternehmertum und Arbeiterschaft umzugehen wissen, also tüchtige Hochbautechniker. Die Überwachung des Bauführers, seiner Arbeiten und Dienstaufgaben kann auch wieder nur durch erfahrene Hochbaufachleute erfolgen. Der Nichtfachmann, dem die Kenntnis über das Wesen der Sache fehlt, erscheint hierzu nicht geeignet.

Für den Entwurf von Hochbauten kommt nur der Architekt in Betracht. Hierzu reichen die Kenntnisse des „Nur-Hochbautechnikers" nicht aus. Es genügt nicht für das Entwerfen, eine Eisenbetondecke berechnen zu können oder zeichnerische Kunstfertigkeiten zu besitzen oder zu wissen, wie man guten Mörtel macht oder einen rechten Winkel absteckt. Vom Architekten fordert man neben all den von einem tüchtigen Hochbautechniker verlangten Fachkenntnissen die Fähigkeit, ein Bauwerk so zu gestalten, daß es seinen Zweck möglichst vollkommen erfüllt, wobei der Zweck rein praktischer oder ästhetischer oder aus beiden gemischter Natur sein kann.

Vollkommenes schaffen, das Ideal erreichen, heißt den Zweck mit einfachsten Mitteln voll erfüllen. Dem hochgestecken Ziel am nächsten kommt auf irgendeinem Schaffensgebiet — Veranlagung vorausgesetzt — nur der, der eigens dafür vorgebildet ist, der sich ständig darin übt, dessen Beruf es ist, sich auf diesem Gebiet zu betätigen — der tüchtige Fachmann.

Nur wer es versteht, dem erstrebten Zweck eines Bauwerkes die beste Lösung zu geben, der Fachmann, der mit Raumverteilung, Raumgestaltung und Raumwirkung umzugehen weiß, nur wer den Raum in seiner Erscheinungsform und Wirkungsweise beherrscht und dabei das Wesen und die Verwendungsmöglichkeiten der Hochbaustoffe kennt und verwerten kann, nur der kommt als Entwerfender in Betracht; denn zwischen Raum und Raumumhüllung bestehen mancherlei Bindungen und Beziehungen! Die beiden Eigenschaften, den Raum beherrschen und die hochbautechnischen Kenntnisse besitzen, hat nur der Architekt, der zu ersterem veranlagt ist und letztere sich erworben hat.

Es wäre Zeit, endlich mit der Anschauung zu brechen, daß Architektur etwas Äußerliches, Angeklebtes, etwas Kostenverteuerndes, dem Zweck Abholdes ist. Der gute Architekt ist bei näherem Zusehen der allein wirtschaftlich arbeitende Raumschöpfer und kein Dekorateur. Wie ein wohlgebauter Körper gerade in seiner Nacktheit mit dem wohlgeordneten und zweckentsprechenden Aufbau all seiner Glieder an sich schön wirkt, wie ein mangelhaft gebauter durch Bekleidung oder Verkleidung noch zu gefallen oder zu täuschen sucht, wie bei Mißbildungen diese Mittel trotz kostbarster Aufwendungen nichts mehr helfen, gerade so liegen die Verhältnisse beim Hochbauwesen: Wenn ein Gebäude in seiner Anlage und seinem Aufbau verfehlt ist, wenn seine nackte Erscheinung nicht die Zweckerfüllung klar erkennen läßt, dann hilft das schönste Schnörkelwerk nicht mehr über diesen Mangel hinweg. Gerade bei Sparbauten und reinen Zweckbauten muß größeres Gewicht darauf gelegt werden, daß mit einfachsten Mitteln der Zweck voll erreicht wird, daß die dem Zweck angepaßte Form, die dem Zweck entsprechende Raumgestaltung deutlich und übersichtlich herausgearbeitet ist. Derartige Forderungen schließen den Aufwand unnötiger Mittel von vornherein aus, denn Überschwänglichkeit ist zweckwidrig. Ein guter Architekt sein heißt also: zweckmäßig und damit auch billig bauen, und weiter, wer zweckmäßig und billig bauen will, kann den tüchtigen Architekten nicht entbehren.

Da ein großer Teil des Vermögens der Reichsbahnverwaltung in Hochbauten angelegt ist, da die Neubaubedürfnisse der Verwaltung in ihrer ständigen Entwicklung und Umbildung nicht erlöschen werden, wird es sich bei der Verwaltung darum handeln, die tüchtigen Fachmänner heranzuziehen, auszubilden und zu erhalten, die ihr die Aufgabe lösen: zweckmäßig — mit geringsten Mitteln Höchstes leistend — zu bauen. Diese Männer dürften dann nicht durch hemmende Bestimmungen und schädigende Eingriffe Nichtsachverständiger in der Entfaltung und Anwendung ihrer vollen Arbeitskraft gestört werden. Hierzu wäre auch nötig, daß der Architekt zur Lösung jeder Bauaufgabe schon von allem Anfange an beigezogen, daß er schon bei der Bauprogrammaufstellung gehört wird. Bei dieser könnte der Privatarchitekt kaum fördernd und zweckdienlich eingreifen, da ihm die nötigen Kenntnisse über die vielverzweigten Verkehrseinrichtungen und ihrer umfangreichen, vielgestaltigen Bedürfnisse fehlen. Eine streng wirtschaftlich arbeitende Verwaltung kann nicht mit ständigem Experimentieren und Probieren Zeit und Geld verlieren. Sie muß sich für ihre Hochbaubedürfnisse einen Stamm tüchtiger, erfahrener, in allen Verkehrsgebieten bewanderter Hochbausachverständiger halten. Der wirksam arbeitende Reichsbahnarchitekt muß nicht nur Architekt, sondern auch vielseitiger Eisenbahner sein; nur so ist er befähigt, seine Aufgabe möglichst vollkommen zu lösen. Solche Erkenntnisse hat sich die Großindustrie seit langem zunutze gemacht. Große Fabrikunternehmen, Hüttenwerke, Brauereien usw. haben ihre eigenen Architektur- und Baubüros und wenden sich nur in Ausnahmefällen zur Bewältigung ganz großer Bauaufgaben an außenstehende namhafte Baukünstler, deren Aufgabe aber meistens darin besteht, in Zusammenarbeit mit dem praktisch erfahrenen Werkarchitekten neben den rein praktischen Erfordernissen außergewöhnlichen Forderungen ästhetischer Art zur Gestaltung zu verhelfen. Auch bei der Reichsbahnverwaltung mag es daher nicht ausgeschlossen sein, daß vielleicht zur Lösung größter Bauaufgaben mit monumentalen Anforderungen auf Grund eisenbahnhochbautechnischer Vorentwürfe öffentliche Wettbewerbe ausgeschrieben werden. Der-

*) Wir bringen diese Anregungen, ohne zu ihnen selbst Stellung zu nehmen. Die Schriftleitung.

artige Maßnahmen werden aber seltene Ausnahmefälle sein. Eine unmittelbare Übertragung von Entwurfsarbeiten an die Privatarchitektenschaft würde sich letzten Endes als eine die Verwaltung selbst schädigende Minderbewertung des eigenen Personals auswirken, das bei scharfer Auswahl nach Kenntnissen und Fähigkeiten dem Durchschnitt der Privatarchitekten mindestens gleichzustellen ist.

Der Ausbau des Hochbauwesens, wenn es wirtschaftlich wirksam und erfolgreich sein soll, müßte im Wesen zweigestaltig sein. Es braucht:

1. Ausführungsstellen,
2. Auftragsstellen.

Dies würde für kleinere Verhältnisse voll ausreichen. Wegen des ganz bedeutenden Umfanges des Hochbauwesens bei der Reichsbahn und in Anlehnung an bestehende, bewährte Verhältnisse bei Bauverwaltungen möchte aber diese Zweigestaltigkeit in vier Stufen gegliedert sein, die auf breiter Grundlage ruhend nach oben spitz zulaufen.

Die unterste, erste Stufe ist reine Ausführungsstelle. Ihr obliegt die Bauunterhaltung und Neubauausführung. Dies wären die Hochbaubahnmeistereien (Unterhaltung) und die Bauausführungen (Neubau).

Die zweite Stufe ist Auftragsstelle für die erste und hat diese unmittelbar zu überwachen. Dazu hat sie die Entwürfe anzufertigen. Dies wären die Hochbauinspektionen oder Hochbauämter, bzw. Neubauinspektionen oder Neubauämter.

Die dritte Stufe führt die Aufsicht über die vorhergehenden. Sie ist Überprüfungsstelle und kann sich Entwürfe größeren Umfanges vorbehalten. Sie verwaltet und verteilt die Mittel für Hochbauzwecke. Dies wären die Hochbaudezernate bei den Reichsbahndirektionen.

Die oberste, vierte Stufe hat die Oberleitung über das ganze Hochbauwesen, beschafft die Mittel und vertritt das Fach. Dies wäre der Hochbaureferent bei der Hauptverwaltung.

Eine derartige Anordnung würde sich in den bestehenden Aufbau der Reichsbahnverwaltung reibungslos einfügen. Sie ist im Gebiet der Zweigstelle Bayern, beste Erfolge aufweisend, durchgeführt, leider nicht vollständig, da noch ein großer Teil der Hochbauunterhaltung und Neuausführung durch Tiefbaubahnmeister und Tiefbauinspektionen, also Nichtfachleute, besorgt bzw. überwacht wird, ein Zustand, der doppelt ungünstig wirkt, da der Hochbau darunter leidet und die Tiefbauingenieure ihren eigentlichen Dienstaufgaben entzogen werden.

Möchte im Interesse der Sache, der Verwaltung und der Allgemeinheit auch bei der Reichsbahn auf allen Gebieten bald das Fach nur dem Fachmanne anvertraut werden.

Bahnagenten.

Von Regierungsrat **Dr. Ritter**, Torgau.

Das Problem der Personalersparnis ist bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angesichts der ihr auferlegten Lasten, wie nicht weiter erörtert zu werden braucht, überaus bedeutungsvoll. Jeder Weg, der zu einer Herabminderung der Personalkosten führt, darf nicht unbeschritten bleiben. Eine sehr erhebliche Ersparnis auf personellem Gebiet und zwar hinsichtlich des stationären Personals ermöglicht nun das Agentensystem, so wie es z. B. im Bezirke des Verkehrsamts Torgau ausgebildet ist und über das im folgenden einige Mitteilungen gemacht werden sollen.

Unter Bahnagenten pflegt man sich heute noch vielfach Gastwirte und ähnliche Gewerbetreibende vorzustellen, die den Fahrkartenverkauf und bisweilen auch die Abfertigung von Gepäck vertraglich gegen Entgeld übernommen haben. Gewiß gibt es eine ganze Anzahl solcher Bahnagenten, die also neben ihrer beruflichen Tätigkeit gewisse Geschäfte für die Eisenbahn wahrnehmen. Diese Art der Agenten ist altbekannt und ihre Bedeutung für die Eisenbahn ist nicht sonderlich. Eine hiervon grundverschiedene Art von Agenten aber bilden jene alten pensionierten, neuerdings auch auf Wartegeld gestellten Eisenbahnbeamten, die aus Neigung zu ihrem Beruf gern die Verwaltung kleinerer Bahnhöfe übernehmen. Diese Agenten sind hauptamtlich tätig, sind in der Lage, sogar ansehnliche Bahnhöfe 4. Klasse, mit vollem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eilgut-, Tier- und Güterverkehr zu verwalten. Ja, es ist nichts dagegen einzuwenden, daß diese Agenten auf solchen Bahnhöfen vertraglich auch den Betriebsdienst übernehmen. Voraussetzung dafür ist lediglich, daß sie — was meist selbstverständlich — die Befähigung zum Betriebsbeamten und sodann die volle körperliche Eignung besitzen; es ist also nur notwendig, daß neben der vertraglichen Verpflichtung zur Wahrnehmung des Betriebsdienstes eine regelmäßige periodische Untersuchung der Agenten durch den Bahnarzt wie bei den aktiven Bediensteten stattfindet.

Durch Einsetzung derartiger Agenten auf Nebenbahnen, also alter erfahrener, noch rüstiger ehemaliger Eisenbahnbeamten, kann an Personalkosten überaus viel gespart werden, wie ein Überblick über die Personalbesetzung der Nebenbahnen im Bezirk des Verkehrsamtes Torgau leicht erkennen läßt:

Name der Strecke	Zahl der Bfe. u. besetzten Haltepunkte	Davon mit Agenten besetzt	An Beamten und Arbeitern erspart	Bemerkung
Eilenburg-Wittenberg	10*)	6	10	*) darunter 2 Bfe. 3. Klasse
Torgau-Pretzsch	4	3	5	
Torgau-Belgern	4	3	3	
Finsterwalde-Luckau	5	4	4	
Hoyerswerda-Groß-Särchen	3	1	1	
Sa.:	26	17	23	

Es bildet hiernach die Regel, daß die Bahnhöfe 4. Klasse und die besetzten Haltepunkte der Nebenbahnen des Verkehrsamtsbezirks mit Agenten besetzt sind.

Was die Bezahlung anbelangt, so muß sie als eine recht bescheidene bezeichnet werden. Zugrunde gelegt wird die nach der Zahl der verkauften Fahrkarten, der bearbeiteten Frachtbriefe, des bewegten Stückgutes usw. in einfachster Form errechnete wirkliche Arbeitszeit, die mit dem ortsüblichen Lohnsatz für Arbeiter abgegolten wird, jedoch nach einer Bestimmung der Reichsbahndirektion Halle den Betrag von monatlich 60 *M* nicht überschreiten darf. Die Vergütung schwankt danach zwischen 25—60 *M*. Daneben hat der Agent freie Wohnung und genießt die Vorzüge, die ländliche Gegenden, in denen wohl die Mehrzahl der Nebenbahnen liegt, bieten.

Welche großen Ersparnisse durch das hier gekennzeichnete Agentensystem auf Nebenbahnen gemacht werden können, bedarf keiner weiteren Erklärung. Man vergegenwärtige sich die große Zahl der Nebenbahnen, namentlich im Deutschen Norden, Osten und Süden, und es ist dann ein leichtes, zu überschlagen, wie überaus weit in der Herabminderung der Personalkosten geschritten werden kann, wenn dieses System, soweit als irgend möglich, eingeführt wird. Nur muß daran festgehalten werden, daß die Stelle eines Bahnagenten keine Brotstelle ist, daß sie nicht etwa für Arbeits- und Stellenlose in Frage kommt, sondern lediglich für solche Personen, die ohnehin ein genügendes Aus-

kommen haben und daher lediglich eine Nebenbeschäftigung und damit verbunden ein kleines Nebeneinkommen suchen. Als solche Personen aber kommen fast ausschließlich die Ruheständler und namentlich die ehemaligen Eisenbahnbeamten in Frage. Sie sind diejenigen, die über die nötigen Einkünfte verfügen und zugleich alle die Vorkenntnisse und Eigenschaften mitbringen, die für die Verwaltung eines Bahnhofes 4. Klasse unerläßlich sind.

Nur ein Hindernis steht der Weiterbildung dieses Agentensystems im Wege: § 57 Ziff. 2 des Reichsbeamtengesetzes. Er heißt: „Das Recht auf den Bezug der Pension ruht, wenn und solange ein Pensionär im Reichs- oder im Staatsdienste ein Diensteinkommen bezieht, insoweit, als der Betrag des neuen Diensteinkommens unter Hinzurechnung der Pension den Betrag des von dem Beamten vor der Pensionierung bezogenen Diensteinkommens übersteigt." Diese Bestimmung ist, wie gesagt, das Hindernis. Die Pension eines Agenten, z. B. in Rackith (Elbe) Strecke Eilenburg-Wittenberg beträgt 1455 ℳ, die Vergütung für Wahrnehmung der Agentengeschäfte (Betriebs- und Verkehrsdienst) 596 ℳ, so daß der Agent insgesamt 2051 ℳ erhalten müßte. Sein letztes Diensteinkommen betrug aber 1644 ℳ, so daß eine Kürzung von 407 ℳ eintritt. Der Unterschied zwischen den Agentenbezügen und dem gekürzten Betrage (596—407) beträgt 189 ℳ, so daß der Agent, wie er sich errechnet, monatlich für 15,57 ℳ oder täglich für 0,52 ℳ zu arbeiten hat. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß unter diesen Umständen die ehemaligen Eisenbahnbeamten schwer dafür zu haben sind, Bahnagenturen zu übernehmen, eben weil sie tatsächlich für ihre vielseitige und zum Teil umfangreiche Arbeit, für ihre Gebundenheit usw. sich unzureichend bezahlt fühlen. Allerdings haben die Agenten, wie schon vorstehend erwähnt, einige sehr wohl ins Gewicht fallende andere Vorteile, die aber von den Agenten bei der Beurteilung ihrer Bezahlung nur bis zum gewissen Grade bewertet werden. Jedenfalls hat das Va. Torgau die Erfahrung gemacht, daß die alten pensionierten Eisenbahnbeamten, die so gern wieder in ihre frühere, lieb gewordene Beschäftigung zurückkehren möchten, durch die eigenartige Bestimmung des § 57 Ziff. 2 des Reichsbeamtengesetzes leicht abgeschreckt werden.

Ein Ausweg hat sich ja nun in der Mehrzahl der Fälle finden lassen, ohne mit der gesetzlichen Bestimmung in Widerspruch zu kommen, insofern, als ein Teil der Vergütung an einen Angehörigen der Agenten gezahlt wird, dann nämlich, wenn dieser Angehörige tatsächlich Mithilfe auf der Agentur leistet. Bekanntlich muß der Agent bei der zeitlichen Ausdehnung seines Dienstes oder bei dem Umfang seiner Geschäfte zu gewissen Verrichtungen vielfach einen seiner Angehörigen (Frau, unverheiratete Tochter usw.) heranziehen. Die Leistungen dieses Angehörigen werden also besonders bewertet und bezahlt. Immerhin ist der § 57 Ziff. 2 des Reichsbeamtengesetzes für die Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Wege zu Ersparnissen ein Hindernis, so daß eine grundsätzliche Regelung sehr am Platze wäre, wenn nicht eine solche sich von selbst dadurch ergibt, daß der Dienst eines Agenten auf Privatvertrag bei der Reichsbahn-Gesellschaft nicht als Reichs- oder Staatsdienst angesehen wird.

Durch allgemeine Anwendung des hier geschilderten Agentensystems muß sich, wie gesagt, eine sehr ins Gewicht fallende Verbilligung des Betriebes auf allen deutschen Nebenbahnen erreichen lassen, die angesichts der Lasten, die künftig getragen werden müssen, erleichternd wirken wird. Das Agentensystem kann zwecks Erzielung von Ersparnissen auch noch weiter ausgebaut werden. Es gibt auf Nebenbahnen viele Bahnhöfe, auf denen die Arbeit für einen Kopf zu viel, für zwei Köpfe zu wenig ist, oder auf denen die Dienstdauer für einen einzelnen Mann (Agenten) trotz der vielen Pausen zu lang ist. Diese Bahnhöfe können deshalb nicht in Agenturen umgewandelt werden. Was hindert nun aber, wenn dies doch geschehe und dem Agenten ein Arbeiter beigegeben, d. h. unterstellt würde? Erinnern wir uns des Verfahrens bei der Postverwaltung, die auf dem Lande ihren Postagenten Schaffner und Oberschaffner unterstellt. Sonach würde nichts im Wege stehen, auch bei unseren Bahnagenturen Arbeiter, ja Beamte (z. B. betriebsuntaugliche Bahnwärter, Weichenwärter usw.) zu beschäftigen. Nur müssen die Verkehrsämter bei der Auswahl der Agenten mit besonderer Sorgfalt vorgehen. Dann werden die Bahnagenten — grundsätzlich ehemalige bewährte Eisenbahnbeamte — ohne weiteres die Eigenschaften besitzen, die für einen Vorgesetzten unerläßlich sind.

Wirtschaftliche Umgestaltung der dänischen Staatsbahn.

Auf S. 549 dieser Zeitung berichtete ich bereits über Pläne der Neugestaltung der dänischen Staatsbahnverwaltung. Wie ich an zuständiger Stelle erfahren habe, ist indessen seitens der Eisenbahnverwaltung selbst vorläufig nicht damit zu rechnen, daß sie von sich aus mit bestimmten Vorschlägen an die Öffentlichkeit tritt; sie hat kein Interesse an der alsbaldigen Neuordnung, da sie bis auf weiteres noch starker staatlicher Hilfe für den Ausbau des Liniennetzes bedarf, und die dazu erforderlichen Mittel aus den Einnahmen nicht gedeckt werden können. Inzwischen ist jedoch die Frage der Lösung des Haushalts der Staatsbahn von dem sonstigen Staatshaushalt dadurch in ein anderes Stadium getreten, daß die sog. Vereinfachungskommission, die „Verwaltungskommission vom 23. Juni 1923", wie sie öffentlich heißt, dem Reichstag ihr Gutachten unterbreitet hat. Diese Kommission hatte die Aufgabe, dem Reichstag Vorschläge für Ersparnismaßnahmen zu unterbreiten. Sie mußte sich daher auch mit den staatlichen Betriebsverwaltungen, der Post, Telegraphie und vor allem der Eisenbahn, beschäftigen. Ihre Vorschläge werden bereits Anfang Oktober dem dänischen Reichstag gelegentlich der Beratungen über das neue Finanzgesetz vorgelegt werden.

Bezüglich der Eisenbahn decken sich die Vorschläge in manchen Punkten mit denen, die die Eisenbahn selbst später plant (vgl. S. 549 d. Ztg.). Die Hauptgesichtspunkte sind folgende: In erster Linie wird das Erfordernis der eigenen Verzinsung aufgestellt. Die Ausgaben der staatlichen Betriebe müssen durch die eigenen Einnahmen gedeckt werden. Das Unternehmen muß auch das Anlagekapital verzinsen. „Nur bei Befolgung dieses Grundsatzes kann von einem wirtschaftlichen und damit kaufmännischen Betrieb die Rede sein. Wenn man aber diese Forderung an ein Unternehmen stellt, muß man ihm auf der anderen Seite die erforderliche Verfügungsfreiheit zubilligen. Der Leiter des Unternehmens soll die Macht, damit aber auch die Verantwortung und Initiative tragen." Gegenüber den Beamten steht der dänische Staat und die Verwaltung schon jetzt frei. Der dänische Beamte kann jederzeit mit dreimonatiger Kündigung verabschiedet werden. Die Vereinfachungskommission meint zwar, daß von dieser Bestimmung nicht in hinreichendem Umfange Gebrauch gemacht werde, um untüchtige Beamte zu entfernen, die Hauptsache sei aber, daß es überhaupt diese Bestimmung gäbe und sie jederzeit Anwendung finden könne.

Interessant ist die Bemerkung der Kommission, daß die Staatsbahn freie Hand in der Gestaltung der Tarife bekommen müsse, weil man infolge des neuzeitlichen Wettbewerbs, des privaten Automobilverkehrs und der Automobillinien, des ausgedehnten Motor- und Dampfschiffverkehrs bei der Eisenbahn nicht mehr von einer Monopolstellung sprechen könne. Der Reichstag soll, da die Eisenbahn schnell und selbständig handeln muß, in Zukunft für die Tarife nur einen Höchstsatz festsetzen. Unter diesem Höchstsatz soll die Eisenbahn frei ihre Tarife bestimmen können, „gewöhnlich im Einvernehmen mit dem Verkehrsminister, in einzelnen Fällen aber auch auf eigene Verantwortung des Generaldirektors". Grundsatz soll

sein, „den Tarif einzuführen, der der Eisenbahn die größte Einnahme verschafft, indem sie in größtmöglichem Umfange all den Verkehr an sich bringt, der die Beförderungsausgaben deckt". Die Eisenbahn soll daher nicht nur das Recht haben, „allgemeine Tarife festzusetzen, sondern auch die Möglichkeit besitzen, besondere Ermäßigungen zu gewähren, um den Verkehr an sich zu ziehen und den Wettbewerb aufzunehmen. Der Verkehrsminister wird daher ermächtigt, in besonderen Fällen Ausnahmetarife festzusetzen". Ferner hat die Eisenbahn das Recht, mit Einzelpersonen Frachtabkommen zu treffen, falls diese infolge des großen Umfanges ihrer Transporte in der Lage sind, sich bei Benutzung privater Beförderungsmittel besondere Vorteile zu verschaffen, und die daher sich solcher bedienen werden, falls nicht die Staatsbahnen in gleicher Weise wie die Unternehmer privater Beförderungsmittel die Möglichkeit haben, von den gewöhnlichen Tarifen abzuweichen. Derartige Tarifvereinbarungen haben sich, wie die Entwicklung der Tarifpolitik lehrt, in keinem Staat bewährt, so daß man schon längst davon abgekommen ist. Die Folge einer solchen Tarifbestimmung wären Tarifkriege schlimmster Art, die letzten Endes doch nur auf Kosten des Versenders gehen.

Für die Benutzung durchgehender Wagen soll eine besondere Gebühr entrichtet werden. Auch dies dürfte eine Bestimmung sein, die man ablehnen muß. Bei der häufigen Benutzung der Fähren hat jeder Reisende nur Interesse an einem Platz im durchgehenden Wagen, da er sonst dauernd den Platz wechseln muß. Auf der Strecke Kopenhagen-Gjedser werden in dem wichtigsten Zuge, dem Auslandszug nach Berlin und Kopenhagen, zurzeit sowieso nur je ein durchgehender Wagen 1./2. Klasse nach Berlin und Hamburg geführt. Die Mehrzahl der Reisenden, vor allem sämtliche Reisende 3. Klasse, müssen in Masnedö, Orehoved, Gjedser umsteigen. Schon das lästige Umsteigen hält Durchgangsreisende ab und verweist sie geradezu auf die noch dazu besser ausgestattete Konkurrenzlinie Saßnitz-Trälleborg. Die Einführung einer weiteren Sondergebühr (2 Kr. sind bereits für die Strecke Gjedser-Warnemünde zu entrichten) muß weiter verkehrsfeindlich wie eine Sondersteuer wirken. Erfreulicher ist der Vorschlag, auch für die 2. Klasse billige Wochenfahrkarten, die bereits für die 3. Klase bestehen, einzuführen.

Das Recht der Tarifhoheit geht also noch über die von der Eisenbahn in Erwägung gezogenen Vorschläge (vgl. S. 549) hinaus. Übereinstimmend geregelt ist dagegen die Befreiung von einem genauen, ins Einzelne gehenden Voranschlag, weil hierdurch die Verfügungsfreiheit zu stark beschränkt werden würde. Der Voranschlag soll nicht mehr wie bisher in 300 verschiedene Abteilungen zerfallen, sondern soll in zusammengedrängter Form ein übersichtliches Bild geben. Bei der Abschreibung sollen mehr kaufmännische Gesichtspunkte maßgebend sein. Man glaubt dann auf einen jährlichen Betrag von etwa 9 Millionen Kr. zu kommen.

Die Verzinsung des Anlagekapitals soll 5% betragen. Da aber nicht alle Linien aus kaufmännischen Gesichtspunkten angelegt sind, sollen diese Linien mit geringerem Verkehr von der Verzinsung ausgenommen werden. Es bleibt dann ein Anlagekapital von 348½ Mill. Kr. übrig, das eine jährliche Verzinsung von 19 Mill. Kr. erfordert. Dieser Zinsbetrag ist an die Staatskasse abzuführen.

Sofern die Bahnen einen Überschuß über die Verzinsung hinaus erzielen sollten, soll dieser Betrag wie bei privaten Aktiengesellschaften einem Ausgleichsfonds überwiesen werden, der andererseits die Fehlbeträge in den Jahren decken soll, in denen eine Verzinsung von 5% nicht aufgebracht wird.

Hinsichtlich der Verwaltung soll es bei der jetzigen, durch das Gesetz von 1916 getroffenen Regelung, verbleiben. Nur das 1916 geschaffene Generalsekretariat soll in Fortfall kommen und seine Befugnisse einer Personalabteilung übertragen werden. Im übrigen kommt noch der Gedanke der Dezentralisation zum Ausdruck, indem die Bearbeitung der Projekte und Erweiterungsbauten in die Hand der einzelnen Bezirke gelegt werden soll. Dr. Paszkowski.

Dienstvorträge für Beamte und Facharbeiter der Deutschen Reichsbahn.

Zu dem Aufsatz hierüber in Nr. 34 d. Ztg. erlaube ich mir, noch folgenden Vorschlag zu machen:

Es ist ohne Frage zuzugeben, daß der amtliche Unterricht oder die sog. Dienstvorträge, wie sie bisher gehalten wurden, sowohl für die Dienststellenleiter als auch für die Zuhörer eine Beschwerung darstellten. Mit Lust und Liebe sind bisher wohl wenig Bedienstete zu diesem Unterricht gegangen. Dies kann besonders von den Verkehrsbeamten behauptet werden, die doch jetzt nach dem Beamtenabbau keine Minute übrig haben und wirklich angestrengt arbeiten müssen, wenn sie den Anforderungen ihrer Rate gerecht werden wollen. Nicht anders geht es den Dienststellenvorstehern. Eine Änderung dieses ganzen Unterrichts- und Weiterbildungswesens ist daher dringend geboten, und würden alle Reichsbahnbediensteten es freudig begrüßen, wenn ihnen von ihrer Verwaltung der richtige Weg gezeigt und wirklich Gelegenheit geboten würde, sich dauernd weiterzubilden. Dieser Weg muß dann aber auch in die entlegenen Ecken des weitverzweigten Eisenbahn-Beamtenkörpers führen und nicht, wie bisher, die Beamten auf kleinen Stationen ausschließen.

Die wöchentlichen Dienstbesprechungen wären nach Bedarf weiter beizubehalten und auf Besprechung von Änderungen von Vorschriften usw. und Vorkommnissen von Unregelmäßigkeiten im Dienst zu beschränken. Für die weitere Ausbildung auf schulfach- und allgemeinwissenschaftlichem Gebiete muß eine Zeitschrift geschaffen werden, aus welcher jeder Reichsbahnbedienstete das Wissen schöpfen kann, nach welchem er sich sehnt, und welches bei den Prüfungen von ihm verlangt wird. Eine solche Zeitschrift fehlt den Beamten und Facharbeitern, die es mit ihrer Weiterbildung ernst nehmen. Für die Schaffung einer solchen Zeitschrift wäre die Beamtenschaft dankbar. Wie schwer es ist, sich heute auf eine Prüfung vorzubereiten, bestätigen tägliche Klagen des Personals darüber, daß in den Vorschriften mit all den Nachträgen und Einbesserungen nicht mehr ohne große Zeitvergeudung zurechtzufinden ist.

Als nachahmenswert möchte ich daher die von dem Herrn Kommissionsrat Rob. Gasbach gegründete Zeitschrift „Die Zivilversorgung" empfehlen. Diese Zeitschrift war auf dem Gebiete des Militäranwärter-Unterrichts führend und bahnbrechend. Die Schriftleitung hat es verstanden, sich auch jetzt dem neuen Unterrichtsplan für die Heeresschulen anzupassen. Diese Zeitschrift hat es auch weiter verstanden, ihre Leser und Arbeiter so zu packen, daß die meisten Beamten aus dem Militäranwärterstande sie auch nach Erreichung ihres Zieles weiterhalten. — Sollte es nicht möglich sein, auch für die im Unterrichts- und Weiterbildungswesen verwaisten Eisenbahner eine solche Zeitschrift zu schaffen und zu finanzieren? Ich glaube bestimmt, daß alle diejenigen, die es mit ihrer weiteren Ausbildung ernst nehmen, Besteller dieser Zeitschrift wären und den bequemen und interessanten Hauslehrer und Freund begrüßen würden. Die in Nr. 34 S. 644 ff. der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen errechneten Kosten könnten ja als Zuschuß für diese vorgeschlagene Zeitschrift verwendet werden. Die Unkosten könnten außerdem durch Aufnahme von Anzeigen z. T gedeckt werden*).

Burmeister, Gütervorsteher.

---

*) Inzwischen ist die Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann" erschienen, die den Wünschen in vorstehenden Ausführungen Rechnung trägt (s. S. 1034 dieser Nummer).

Die Schriftleitung.

Verwaltungsbüchereien.

In der Regel werden in einer Verwaltungsbücherei hauptsächlich Verwaltungsordnungen, Verordnungen, Gesetze, Verfügungen, Ausführungsbestimmungen und Kommentare hierzu, Darstellungen technischer Einrichtungen sowie wissenschaftliche Werke aufgehoben werden. Um die Bücherei dauernd nach dem Gesichtspunkte übersichtlich zu halten, daß nur Sachen aufbewahrt werden, die noch in Geltung sind, und sie von unnützem Ballast zu befreien, ist es dringend notwendig, alljährlich mindestens einmal alles ungültig Gewordene auszuscheiden.

Schon auf dem engeren Spezialgebiete, der Amtsblattsammlung der eigenen Verwaltung, kann man erkennen, daß nach kaum Jahresfrist die Hälfte aller Verfügungen ihren Dauerwert eingebüßt hat, indem sie durch die Zeitverhältnisse überholt oder durch andere nachfolgende Verfügungen aufgehoben worden ist. Bei den Eisenbahndirektionen war es früher üblich, wenigstens alle 10 Jahre einen Amtsblattauszug herauszugeben, in den nur noch die gültigen Verfügungen der letzten 10 Jahre sowie die aus dem vorangegangenen Amtsblattauszug noch gültigen Verfügungen aufgenommen wurden. Wenn die Zusammenstellung eines solchen Auszuges auch augenblicklich viel Mühe bereitet, so würde doch den Dienststellen und Bediensteten dadurch wieder eine Übersicht über die Gültigkeit der noch bestehenden gegeben werden. Es mag zugegeben werden, daß während der Kriegszeit und bei den sich nach dem Kriege überstürzenden Verhältnissen diese Arbeit dauernd hinausgeschoben wurde, um zu warten, bis die Zeitläufte sich wieder ruhiger gestalteten. Jetzt aber dürfte der Zeitpunkt gekommen sein, in dem diese Arbeit als eine unaufschiebbare anzusehen ist.

Was von dem Amtsblatt einer Eisenbahndirektion gilt, gilt natürlich auch von den Amtsblättern der anderen Behörden. Ist es nicht für eine Bücherei einer Eisenbahndirektion eine große Belastung, wenn Amtsblätter der Regierungen, in deren Bereich die Strecken der Eisenbahndirektion liegen, bis aus dem Jahre 1850 und früher aufgehoben werden müssen, weil die Möglichkeit gegeben ist, daß sich irgendeine Stelle einmal auf eine vielleicht noch gültige Verordnung beziehen könnte? Das gleiche gilt von den Gesetzessammlungen, den Ausführungsbestimmungen hierzu und den von einer Unzahl von Verfassern dazu geschriebenen Kommentaren, von den Sammlungen von Gerichtsentscheidungen über Gesetze, die infolge neuer Gesetzesbestimmungen längst überholt sind.

Noch schneller als die vorgenannten Bücher werden Bücher über technische Darstellungen hinfällig, weil Erfindungen oder Verbesserungen, die die Technik dauernd vornimmt, das Alte oft über Nacht ungültig machen.

In der Regel werden solche Büchereien von Kräften verwaltet, die schon wegen ihrer geringeren Vorbildung und auch Fachbildung gar nicht in der Lage sind, aus eigenem Wissen heraus beurteilen zu können, ob dieses oder jenes in der Bücherei noch vorhandene Buch inzwischen ungültig geworden ist. Es soll dies für diese Kräfte kein Vorwurf sein. Es dürfte sich aber empfehlen, die dauernde Überwachung einer solchen Bücherei in der Hinsicht, ob vorhandene Bücher noch gültig sind oder nicht, nach Spezialgebieten bestimmten Dezernenten und Arbeitsraten zuzuteilen, aber auch selbst bei Auszügen aus Amtsblättern nicht länger als zwei Jahre zu warten, um den Überblick über noch gültige Verfügungen nicht zu verlieren. Die verhältnismäßig geringe Mühe wird hundertfach aufgewogen durch den Zeitgewinn bei den anderen Dienststellen.

Des weiteren dürfte es wohl angebracht erscheinen, bei einer Behörde im Archiv veraltete Bücher nur dann aufzubewahren, wenn sie in ihr engeres Spezialgebiet fallen. Es erscheint also unzweckmäßig, bei einer Eisenbahnbehörde ungültig gewordene Gesetzesbestimmungen, veraltete Polizeiverordnungen, Post- und Zollordnungen sowie umgekehrt bei der Post-, Zoll- oder Polizeiverwaltung veraltete Eisenbahnverkehrs- und Betriebsordnungen aufzubewahren.

Es wäre wünschenswert, wenn alsbald sämtliche Behörden ohne Unterschied sich der Arbeit unterziehen würden, die von jeder selbst herausgegebenen Anordnungen einer Durchsicht auf ihre noch bestehende Gültigkeit zu unterwerfen und das gültige Material in einem Auszug zusammenzustellen. Die Fertigstellung dieses käuflichen Auszuges wäre öffentlich bekanntzugeben.

G. D.

Die Betriebstechnische Ausstellung in Budapest.

Am 29. November eröffnete Handelsminister Walkó die bis 30. Dezember dauernde Betriebstechnische Ausstellung, über deren Vorbereitung bereits in den Nrn. 45 und 47 d. Ztg. berichtet wurde, und betonte, daß vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus besonders erfreulich sei, daß neben ungarischen Firmen auch deutsche und österreichische an der Ausstellung sich beteiligen. Die Presse behauptet, daß Ungarn den Deutschen dankbar dafür sein kann, daß sie — indem sie auch die Österreicher bewogen haben, auf dem von ihnen bezeichneten Wege fortzuschreiten und ihr Ausstellungsmaterial auch in Budapest vorzuführen — der technischen Welt Ungarns Gelegenheit geboten haben, sich in diese dem technischen Fortschritt dienende Aufgabe gleichfalls einzuschalten. Daß der Gedanke, von dem der Deutsche Ingenieurverein ausging, richtig war, beweist der Umstand, daß das ungarische Ausstellungsmaterial seinen Platz neben dem zur Ausstellung gelangten ausländischen Material vollkommen behauptet.

Das Material der Ausstellung umfaßt alle Teile der Fertigung. Es werden Erfahrungen ausgetauscht, statistische Daten und Ergebnisse gezeigt, die sich beziehen auf Rohstoffe, Halbfabrikate und Betriebsmaterialien, auf die Bearbeitung, Verfahrensmethoden, Werkzeuge, Instrumente, Kraftübertragung und deren Auswirkung auf die Fabrikationskosten, auf die Einrichtung von Fabrikanlagen und Werkstätten, die Organisation von Fabriken, die Normalisierung, die ökonomische Wärmeausnutzung, die besonderen Aufgaben der Verkehrsunternehmungen und öffentlichen Betriebe, auf die Feststellung der Eignung zur Arbeit (die Psychotechnik), auf die Lehrlingsausbildung und die Fortbildung der Ingenieure.

In der Reihe der Aussteller befinden sich außer den ungarischen die vornehmsten Maschinenindustriebetriebe Deutschlands und Österreichs sowie die deutschen und österreichischen Eisenbahnen. In diesem Wettbewerb vertritt die Direktion der kgl. ungarischen Staatsbahnen würdig die ungarischen Interessen, da die Ausstellung der Staatsbahnen einer der schönsten und lehrreichsten Teile der Ausstellung ist. Die Direktion der Staatsbahnen bietet eine Übersicht über die ganze Organisation der Eisenbahnverwaltung, des Zugförderungsdienstes, des Baues und der Bahnerhaltung, der Hochbauten, des Werkstättendienstes in allen seinen Einzelheiten, der Organisation der Werkstätten, des Arbeitsverfahrens und in bezug auf die verbrauchten Werkzeuge und Apparate und schließlich der Wärmewirtschaft. Besonders lobend hervorgehoben zu werden verdient das wissenschaftliche System, nach dem die Ausstellungsgegenstände geordnet wurden.

Die Sammlung der Staatsbahnen ist in fünf Hauptgruppen eingeteilt. Die erste Hauptgruppe (Organisation, Betriebswirtschaft) umfaßt die Verkehrs- und Betriebs-

leistungen, die Änderungen des Verhältnisses des Personals zur Betriebslänge, die Dichtigkeit des Personals im Büro- und Betriebsdienst und die Organisation der Güteprüfung der Kohle. Aus den Diagrammen geht auffallenderweise hervor, daß die Ausnutzung der Züge sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr größer ist als im Jahre 1913. Die zweite Hauptgruppe zeigt die Tätigkeit des Zugförderungsdienstes und der Abteilung für Konstruktionen. Hier wird der Öffentlichkeit zuerst die Typuszeichnung der neuesten vierkuppeligen Lokomotive und deren Probeergebnisse gezeigt, weiter die Modelle des Haushälter-Rezsny-Geschwindigkeitsmessers, das Marsovszky-Blasrohr und die wichtigsten Konstruktionsneuerungen der letzten Jahre. Interessant sind die Verfahren für die Herabsetzung der Zugförderungskosten. Die dritte Hauptgruppe zeigt die Tätigkeit des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes, darunter ein Diagramm, das die Kostenersparnis zwischen Eisen- und Eisenbeton-Bahnüberbrückungen darstellt. Es werden auch einige im Auslande unbekannte und durch die schwere Wirtschaftslage begründete Bahnerhaltungsverfahren gezeigt, die allgemeines Interesse verdienen. Die vierte Hauptgruppe umfaßt den Werkstättendienst (Werkstättenorganisation, Arbeitsgang und Arbeitsverfahren, Werkzeuge und Apparate). Auffallend sind die schönen Lehrlingsarbeiten. Von den Werkzeugen und Apparaten, deren Ziel die Steigerung der Ersparnis ist, sind viele bisher durchweg unbekannt. Die fünfte Hauptgruppe ist der Wärmewirtschaft gewidmet. Überraschend sind die Angaben, die der Vorkriegszeit gegenüber beweisen, mit welchen minderwertigen Kohlen die Staatsbahnen gezwungen sind, größere betriebswirtschaftliche Ergebnisse zu erreichen. Es sind einige bedeutende Konstruktionen ausgestellt, deren Zweck die Kohlenersparnis ist, unter diesen der Funkenfänger „System Neugebauer“, welcher auch zu einer bedeutenden Verminderung der Feuerschäden führte und zurzeit auch von den deutschen Eisenbahnen ausprobiert wird.

Auch die Ausstellung beweist, daß die Staatsbahnen in dem Wiederaufbau des Landes eine wichtige Rolle spielen. Unter schweren wirtschaftlichen Verhältnissen haben sie einen Höhepunkt erreicht, der selbst von Staatsbahnen nicht erreicht wird, die unter günstigeren Verhältnissen verwaltet werden. T.

Die französischen Eisenbahnen von heute.

Die Eisenbahnen Frankreichs haben durch den Krieg Schäden — man könnte sie „körperlicher“ Art nennen — erlitten, von denen diejenigen Deutschlands glücklicherweise verschont geblieben sind. Wenn man aber jenen Schäden die „seelischen“ gegenüberstellen will, so war der Erfolg des Krieges bei „Siegern“ und „Besiegten“ derselbe. Wenn hier wie dort der Friedenszustand mit weitgehender Annäherung wieder erreicht ist, so ist es nicht schwer zu entscheiden, auf welcher Seite dazu die größere Anstrengung nötig war, und welche Seite, wenn sie dieses Ziel erreicht hat, ein höheres Verdienst für sich in Anspruch nehmen kann. Mit der Gerechtigkeit, die der Deutsche auch dem Feinde gegenüber walten läßt, soll aber den Franzosen die Anerkennung nicht versagt werden, daß sie, wenigstens soweit die Berichte der Fachblätter erkennen lassen, Erhebliches auf dem Wege zum Wiederaufbau ihres durch den Krieg zerrütteten Verkehrswesens geleistet haben. Aus der Wirtschaft mit Fehlbeträgen sind sie freilich noch nicht herausgekommen, wenn auch auf diesem Gebiete eine gewisse Besserung nicht zu verkennen ist. Der Betriebsfehlbetrag hatte im Kriege beständig zugenommen und auch nach dem Kriege auf diesem Wege nicht Halt gemacht, so daß er im Jahre 1920 auf fast drei Milliarden angestiegen war. Im Jahre 1923 ist er auf 1 253 000 000 Francs zurückgegangen, womit er freilich vom Verschwinden noch weit entfernt ist, von einem zu erwartenden Überschuß gar nicht zu reden. Bei der Erörterung von Eisenbahnfragen vor dem Parlament hat der Minister der öffentlichen Arbeiten allerdings im Februar dieses Jahres behauptet, die Eisenbahnen würden jetzt imstande sein, ihre Ausgaben durch ihre Einnahmen zu decken, wenn ihnen nicht seit dem Jahre 1921 durch die Gesetzgebung sehr erhebliche neue Lasten auferlegt worden wären. So hat z. B. das Jahr 1922 infolge der Einführung von ermäßigten Fahrpreisen für Kriegsbeschädigte und kinderreiche Familien, ferner von Teuerungszuschlägen, Wohnungsgeldern und Ruhegehältern für die Eisenbahnbediensteten die Einnahmen so vermindert und die Ausgaben so vermehrt, daß der allein dadurch hervorgerufene Fehlbetrag die erste Milliarde überschritt. Der Staatshaushalt hat zur Deckung der Fehlbeträge in den Jahren 1921, 1922 und 1923 Zuschüsse zum Eisenbahnbetrieb in Höhe von 761, 446 und 529 Millionen leisten müssen, wovon allerdings der größte Teil auf seine eigenen Eisenbahnen entfiel; 119, 63 und 69 Millionen waren vom Staate für die von ihnen gewährleistete Verzinsung der Eisenbahnanleihen aufzubringen, die sich in den drei genannten Jahren auf 12 161 Millionen beliefen. Für das Jahr 1924 war den Eisenbahngesellschaften das Recht zugestanden, eine weitere halbe Milliarde durch Anleihen aufzunehmen. Man erwartet für dieses Jahr einen Fehlbetrag von etwa 1,6 bis 1,9 Milliarden Franken. Um ihn zu vermindern, sind seit dem vergangenen Februar die Tarife, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, erhöht worden. Die Fahrpreise betragen jetzt 30 Centimes in der 1., 20 Centimes in der 2. und 12 Centimes in der 3. Klasse für 1 km, d. i. das 2,74-, 2,63- und 2,55fache der Vorkriegssätze und ein Mehr von rd. 50 % gegen die Fahrpreise, die bis März dieses Jahres galten. Die erhöhten Sätze sollen zunächst bis zum 1. Mai 1925 in Kraft bleiben. Die Gütertarife sind um 12,5 % erhöht worden, doch sollten davon gewisse Nahrungsmittel verschont bleiben. Ein Zuschlag von 20 %, der seit dem 1. April dieses Jahres von den meisten Steuern und Abgaben erhoben wird, belastet auch den Verkehr in Form einer Erhöhung der Verkehrssteuer.

Trotz der geschilderten Vorgänge wird geltend gemacht, daß sich seit dem Vorjahre eine Besserung in den Verhältnissen der französischen Eisenbahnen als Folge der Neuregelung im Jahre 1921 geltend macht. Diese Neuordnung ist auch in dieser Zeitung eingehend besprochen worden und braucht deshalb heute nur flüchtig gestreift zu werden, um sie dem Leser wieder ins Gedächtnis zu rufen. Die Eisenbahngesellschaften sind zwar nach wie vor in bezug auf Betrieb und Verwaltung selbständige Unternehmungen, der Conseil Supérieur des Chemins de Fer, der sich aus Vertretern der Gesellschaften, des Staates und von Kreisen des Handels, der Landwirtschaft usw. zusammensetzt, übt aber eine Art Oberaufsicht über sie aus, deren Ziel ein einheitliches Zusammenarbeiten der sieben getrennten Eisenbahnnetze — fünf Gesellschaften, Staatsbahn, elsaß-lothringische Bahnen — ist. Es wird z. B. eine Vereinheitlichung der Betriebsmittel und der baulichen Anlagen angestrebt, auch die Festsetzung der Tarife und der Arbeitsbedingungen der Eisenbahnarbeiter gehört zum Geschäftsbereich dieses Rats. Wöchentlich treten die Beauftragten der Eisenbahngesellschaften zusammen, um laufende Angelegenheiten und Tagesfragen des Eisenbahnwesens zu besprechen, ein Beweis, wie sehr die sieben an sich getrennten Unternehmungen bemüht sind, Hand in Hand zu arbeiten. Bei den Güterannahmestellen in Paris können seit dem 1. März dieses Jahres Güter für alle von Paris ausgehenden Verbindungen aufgegeben werden, und nicht nur für die Strecken der Eisenbahn, zu der der Güterbahnhof gehört, wie es früher der Fall war, was für die Versender, die fern von dem einen, aber nahe dem anderen Bahnhof wohnen, eine große Erleichterung bedeutet. Auch die Einkünfte der Eisenbahnen werden

gemeinschaftlich bewirtschaftet, indem sie einer Gemeinschaftskasse zugeführt werden, aus der sie nach einem bestimmten Schlüssel wieder verteilt werden; so wird einerseits ein Ausgleich für Fehlbeträge angestrebt, indem diese durch Überschüsse an anderer Stelle gedeckt werden, und andrerseits sollen den Eisenbahnen, die besonders günstige Betriebsleistungen aufzuweisen haben, aus dieser Kasse Prämien gewährt werden. Die Neuregelung des französischen Eisenbahnwesens erstreckt sich weiter auf den Heimfall der Eisenbahnen an den Staat nach Ablauf ihrer Genehmigungsdauer, auf die Regelung von Kriegsschulden, die zum Teil der Staat auf sich genommen hat, auf gewisse Entlastungen des Haushalts der Eisenbahnen mit dem Ziel, dadurch ihren Kredit zu stärken, der im Kriege erheblich gelitten hatte.

Die Neuregelung hat schon manche Erfolge gezeitigt; es sind einheitliche Grundzüge für den Lokomotivbau und das Signalwesen aufgestellt worden; die Einführung einer einheitlichen durchgehenden Bremse ist vorbereitet; die Tarife sind vereinheitlicht worden, gewisse Sondertarife sind aufgehoben worden; es sind Vorkehrungen getroffen worden, um die angemessene Höhe verschiedener Gebühren zu überprüfen. Der Eisenbahnrat ist nunmehr eine Stelle, der infolge ihrer Zusammensetzung hohe Bedeutung zukommt; er besitzt einerseits die Möglichkeit, von sich aus Vorschläge für Verbesserungen zu machen, andrerseits aber auch die Fähigkeit, seinen Ansichten Nachdruck zu verleihen und die Durchführung seiner Anregungen zu erzwingen.

Sowohl der Personen- wie der Güterverkehr hat neuerdings, der letztere sogar sehr erheblich zugenommen, was zum Teil auf das Wiederaufleben der Wirtschaft in den vom Krieg unmittelbar betroffenen Gebieten zurückzuführen ist. Im Jahre 1922 waren 220 708 420 t Güter befördert worden; im Jahre 1923 war ihre Menge auf 250 093 081 t gestiegen. Gegen das Vorjahr betrug also die Zunahme fast 14 %. Sie war ebenso groß wie diejenige von 1921 zu 1922, was auf eine Stetigkeit in der Entwicklung schließen läßt.

Die Kriegsschäden auf den Hauptstrecken sind vollständig, die auf den Nebenbahnen zum bei weitem größten Teil beseitigt; Brücken und Gleise sind wieder fahrbar, mit Ausnahme einer geringen Zahl bei den Nebenbahnen. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge hat zwar im allgemeinen noch nicht ganz die Vorkriegshöhe erreicht, kommt ihr aber sehr nahe; eine Ausnahme machen die Staatsbahnen, bei denen sogar gegen 1914 erhöhte Geschwindigkeiten vorkommen. Von Paris nach Brüssel kann man wieder, ohne unterwegs anzuhalten, in 3¾ Stunden fahren. Der Schnellzug Paris-Calais leistet 86 km in der Stunde gegen 95 km in der Vorkriegszeit, zwischen Paris und Lille beträgt die Geschwindigkeit 89 km gegen 94 km früher. Beim Riviera-Expreß der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wird allerdings nur eine Geschwindigkeit von wenig über 60 km erreicht, doch liegt dies einerseits an der Gestalt des von ihnen durcheilten Geländes, andrerseits daran, daß sehr schwere Züge gefahren werden: sie wiegen 400 t, sogar bis 500 t. Auf der Ost- und der Südbahn, sowie auf der Orléansbahn sind die Vorkriegs-Geschwindigkeiten der schnellfahrenden Züge beinahe wieder erreicht.

Die Einführung elektrischen Betriebes macht Fortschritte, auch Neubauten sind teils geplant und teils im Gange. Auch auf diesem Gebiet hat die Neuregelung eine Veränderung in der Verteilung der Leistungen zwischen Staat und Gesellschaft gebracht. Dem Verkehr mit England kommt eine Erweiterung des Hafenbahnhofs in Boulogne zugute, und in Le Havre wird ein Anschlußgleis für die Landestelle der nach Southampton fahrenden Dampfer geschaffen; bisher mußte der Weg zwischen dem Staatsbahnhof und der Landestelle auf der Straße zurückgelegt werden, und obgleich Straßenbahnverbindung besteht, bedeutet doch die Möglichkeit eines durchgehenden Verkehrs bis an den Dampfer eine erhebliche Erleichterung für die Reisenden.

Weitere Verbesserungen werden für den Verkehr zwischen Frankreich und Spanien angestrebt. Eine neue Verbindung von Bédons in den westlichen Pyrenäen nach Canfranc an der spanischen Grenze verkürzt den Weg um 125 km, diejenige von Aix-les-Thermes im Osten nach Puigcerda um 110 km. Die Erdarbeiten und Kunstbauten, bis auf einen 4 km langen Tunnel bei Somport an der Weststrecke, sind fertiggestellt, und die Südbahn hofft, die weiteren Arbeiten innerhalb der nächsten 18 Monate zu vollenden.

Ebenso soll der Weg nach Elsaß-Lothringen verkürzt werden, und die diesem Zweck dienende Strecke St. Dié-Provenchère ist kürzlich dem Betrieb übergeben worden. Auch an anderen Stellen werden Neubauten geplant, so z. B. eine Abkürzungsstrecke, die beim Verkehr zwischen Paris und der Riviera den Umweg über Marseille und Toulon vermeiden soll.

Trotz der erwähnten Steigerung des Verkehrs hat die Zahl der Unfälle abgenommen. Im Jahre 1913 waren 142 Unglücksfälle mit 60 Toten und 413 Verletzten zu verzeichnen; 1923 waren die entsprechenden Zahlen 39 Unfälle mit 27 Toten und 266 Verletzten, wobei noch zu beachten ist, daß das Netz durch das Hinzutreten der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen erheblich vergrößert worden ist. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. Die in Nr. 48, S. 968 d. Ztg. veröffentlichte Nachricht betreffend den Übergang der im Rahmen der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen seither von der Reichsbahndirektion Oppeln wahrzunehmenden Dienstgeschäfte auf die Reichsbahndirektion Breslau ist dahin zu ergänzen, daß dieselben Dienstgeschäfte auch von der Reichsbahndirektion Mainz auf die von Frankfurt (Main) übertragen worden sind.

— Die Anträge auf weitere Tarifermäßigungen, soweit eine durchgängige Herabsetzung der Frachten um 15 % gewünscht wurde, hat der Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft, wie die B. B.-Z. berichtet, abschlägig beschieden unter Hinweis auf die Lasten, die der Reichsbahn aus den Londoner Vereinbarungen erwachsen. Ob bei den Güterfrachten und den Ausnahmetarifen über die letzte allgemeine Ermäßigung hinaus weitere Tariferleichterungen im einzelnen gewährt werden können, bleibt der Prüfung vorbehalten. Ebenso unterliegt der Prüfung, ob nunmehr, da mit gleichbleibenden Währungsverhältnissen zu rechnen ist, einem Neuaufbau der Normaltarife und des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs zwecks Ausgleichs der divergierenden Interessen der verschiedenen Wirtschaftszweige sowie einer Staffelung der Abfertigungsgebühr in den Nahentfernungen nähergetreten werden kann.

— Ein Siedlungsgesetz für aktive Beamte. Die Beamtensiedlungsverordnung vom 11. Februar 1924 hat bekanntlich die Möglichkeit geschaffen, daß abgebaute Beamte Grundeigentum zu Garten und landwirtschaftlichen Siedlungen erwerben können. Bisher sind, schreibt die „Berl. Börsen-Ztg.", im Reiche etwa 1500 solcher Gartenheimstätten für abgebaute Beamte hergestellt worden. Seit einiger Zeit haben nun weite Kreise der aktiven Beamten den Wunsch geäußert, daß diese Beamtensiedlungsverordnung auch auf die aktiven Beamten übertragen wird.

Wie wir erfahren, haben die dem Heimstättenamt der deutschen Beamtenschaft angeschlossenen Organisationen dem Reichsfinanzminister nunmehr den Entwurf zu einem solchen Reichsbeamtensiedlungsgesetz vorgelegt. Der Entwurf schließt sich im allgemeinen der erwähnten Beamtensiedlungsverordnung der abgebauten Beamten an. Er sieht insbesondere vor, daß ein Teil des Diensteinkommens kapitalisiert und in eine für eine bestimmte Reihe von Jahren festgelegte Goldrente umgewandelt wird, die dann zum Erwerb und zur Bebauung von Grundeigentum dienen soll. Der zu kapitalisierende Teil des Dienstein-

kommens soll in seiner Höhe das den Beamten zustehende Wohnungsgeld nicht übersteigen.

Wie aus Kreisen der Beamtenorganisationen mitgeteilt wird, werden diese darauf dringen, daß dieser Entwurf dem neuen Reichstag alsbald zur Beschlußfassung vorgelegt wird. Wie das Reichsfinanzministerium sich dem Entwurf gegenüber verhält, ist noch nicht bekannt.

Daß das Reich sich die Behebung der Wohnungsnot unter den Beamten und Angehörigen der Reichswehr sehr angelegen sein läßt, ist erfreulicherweise auch wieder aus dem uns vorliegenden Etatentwurf für das Rechnungsjahr 1925 zu ersehen, wo beim Haushalt des Reichsarbeitsministeriums für diesen Zweck 6 Millionen Reichsmark veranschlagt sind. Es sind für 1925 etwa 1000 neue Wohnungen in Aussicht genommen, bei denen sich das Reich mit dem obigen Betrag in Form eines Arbeitgeberzuschusses beteiligt. Auch an die Beschaffung von Wohnungen für die Kriegsbeschädigten und die Witwen der im Kriege Gefallenen, für die bisher leider fast noch nichts geschehen konnte, soll im nächsten Rechnungsjahr herangegangen werden. Post und Eisenbahn haben gleichfalls in ihren Etats für diese Zwecke erhebliche Mittel bereitgestellt.

— **Zweigleisiger Bahnausbau.** Die Strecke Bad Dürkheim-Ludwigshafen der Rhein-Hardtbahn soll nunmehr in eine zweigleisige Strecke ausgebaut werden. Die Kosten des Projekts belaufen sich auf nahezu eine Million Goldmark. Der Ausbau soll in mehreren Abschnitten durchgeführt werden, und zwar soll unterhalb Bad Dürkheim damit begonnen werden. Dieser Streckenbau würde den in den einzelnen Orten lebenden Arbeitslosen eine willkommene Verdienstmöglichkeit bieten.

— **Eisenbahnunglück bei Klein-Kottorz.** Von der Eisenbahndirektion Oppeln wird über das Zugunglück bei Klein-Kottorz folgender amtlicher Bericht herausgegeben: Am Mittwoch (3. Dezember) abends 8 Uhr 12 Minuten entgleiste bei der Einfahrt in den Bahnhof Klein-Kottorz der letzte Teil des um 7 Uhr 48 Minuten abends von Oppeln nach Kreuzburg abfahrenden Personenzuges. Hierbei wurde ein Arbeiter getötet, fünf schwer und sechs leicht verletzt.

— **Zum Eisenbahnunfall bei St. Egidien (Chemnitz).** Zu dem in Nr. 47 S. 934 berichteten Unfall gibt die Reichsbahndirektion Dresden folgende amtliche Darstellung: Am 13. November 1924 fuhr der von München kommende D 125 kurz vor Bf St. Egidien auf den abgerissenen Zugteil eines vorausgefahrenen Güterzuges auf. Hierbei stürzte die Vorspanne des D-Zuges den Bahndamm hinab, während die Zuglokomotive und zwei Wagen entgleisten. Über den Hergang des Unfalles hat die vorläufige Untersuchung folgendes ergeben: Der dem Schnellzug vorausfahrende Güterzug mußte vor dem Einfahrsignal bei St. Egidien halten und ist bei der Weiterfahrt zerrissen. Der Schlußbremser des Güterzuges hat sofort Knallkapseln zur Deckung des abgerissenen Zugteiles verwendet. Obwohl der Lokomotivführer des Schnellzuges die Knallkapselsignale beachtete, konnte er den Zug infolge der Schlüpfrigkeit der Schienen — trotz Anwendung aller Hilfsmittel — nicht rechtzeitig zum Halten bringen. Er hat auch die Schlußlaternen des abgerissenen Güterzugteiles infolge des außerordentlich dichten Nebels nicht erkennen können. Den Lokomotivführer trifft also kein Verschulden an dem Unfalle. Die Schuld trifft vermutlich den Stellwerkswärter, der die Durchfahrt für den Schnellzug freigegeben, obwohl der Schluß des Güterzuges die Blockstelle noch nicht durchfahren hatte.

Bei dem Unfalle wurden fünf Reisende und drei Zugbedienstete leicht verletzt. Der Sachschaden ist bedeutend.

— **Schülerkarten für Volkshochschulteilnehmer.** Den Teilnehmern an Kursen bestimmter Volkshochschulen ist bekanntlich die Berechtigung zum Bezuge von Schülerrückfahr- und Schülerferienkarten zugesprochen worden. Diese Vergünstigung wird künftig nur gewährt, wenn die Kurse mindestens 4 Wochen dauern. Die Antragsvordrucke für die Rückfahrt haben deshalb u. a. auch einen Vermerk über die Dauer des Kursus zu enthalten.

— **Geltungsdauer der Sonntagsrückfahrkarten zu Weihnachten.** Für Reisen während der Weihnachtsfeiertage gelten die Sonntagsrückfahrkarten, da in diesem Jahre der 27. Dezember auf einen Sonnabend fällt, vom 24. Dezember 12 Uhr mittags bis zum 28. Dezember 12 Uhr nachts. Innerhalb dieser Zeit können die Sonntagsrückfahrkarten an jedem Tage zur Hin- und Rückfahrt benutzt werden.

— **Sonderzug nach Ostpreußen mit Fahrpreisermäßigung.** Bei ausreichender Benutzung verkehrt am Montag, 22. Dezember d. J. ein Sonderzug zu ermäßigten Fahrpreisen von Berlin nach Insterburg über Marienburg, Königsberg (Pr.). Ab Charlottenburg 5.34 nachm., an Königsberg 8.43 vorm., an Insterburg 10.41 vorm. am folgenden Tage. Es werden nur Rückfahrkarten 3. Klasse mit einer Geltungsdauer von 2 Monaten ausgegeben. Die Ermäßigung beträgt 50 %. Die Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt betragen von Berlin Stadtbahn nach Marienburg 20,40 *M*, nach Elbing 21,60 *M*, nach Braunsberg 24,20 *M*, nach Königsberg 27 *M* und nach Insterburg 31 *M*. Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt vom 12. Dezember ab täglich von 10 bis 6 Uhr auf dem Bahnhof Zoologischer Garten. Schluß des Verkaufs am 20. Dezember. Eine Zollabfertigung wird an den Grenzen bei diesem Zuge nicht vorgenommen. Wegen der auf deutschem Gebiet stattfindenden Kontrolle der Ausländer empfiehlt sich für deutsche Reisende die Mitführung eines Personalausweises, aus dem sich ihre Reichsangehörigkeit ergibt. Zu denselben Bedingungen verkehrt am 23. Dezember ein Sonderzug von Insterburg über Königsberg nach Berlin.

— **Fahrplan der Wintersport-Sonderzüge.** Ausreichende Benutzung vorausgesetzt, sind folgende Wintersportsonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen 3. Klasse im Dezember d. J. von Berlin aus in Aussicht genommen:

a) Nach dem Riesengebirge: 1. am 20. Dezember von Berlin Stadtb. nach Ober-Schreiberhau und Krummhübel, Abfahrt ab Charlottenburg um 10.36 abends, Ankunft in den Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr auf den Bestimmungsstationen. — 2. Am 26. Dezember von Berlin Görlitzer Bhf. nach Ober-Schreiberhau und Krummhübel, Abfahrt ab Berlin Görlitzer Bhf. um 8.40 morgens, Ankunft in Krummhübel um 3.38 nachmittags.

Außer nach Krummhübel und Ober-Schreiberhau werden zu diesen Zügen noch Fahrkarten nach Bad Flinsberg, Hirschberg, Warmbrunn, Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf ausgegeben.

b) Nach Süddeutschland: 1. Am 20. Dezember von Berlin Anh. Bhf. nach Stuttgart/Friedrichshafen, Abfahrt um 4.08 nachm., Ankunft in Stuttgart um 7.20 vorm. Fahrkarten werden ausgegeben nach Heilbronn, Stuttgart, Freudenstadt, Ulm, Aulendorf, Isny und Friedrichshafen. Von Stuttgart nach Freudenstadt und von Aulendorf nach Isny sind fahrplanmäßige Züge zu benutzen. — 2. Am 20. Dezember von Berlin Anh. Bhf. nach Basel, Abfahrt um 5.30 nachm., Ankunft in Karlsruhe am nächsten Morgen um 6.24, in Basel um 9.49. Fahrkarten werden ausgegeben nach Heidelberg, Karlsruhe, Baden-Oos, Offenburg, Hausach, Triberg, Freiburg, Hinterzarten, Titisee, Müllheim, Basel. Von Offenburg nach Triberg und von Freiburg nach Hinterzarten und Titisee sind fahrplanmäßige Züge zu benutzen. — 3. Am 23. Dezember von Berlin Anh. Bf. nach München, Abfahrt um 4.08 nachm., Ankunft in München um 5.00 morgens. Fahrkarten werden nur nach München ausgegeben. Der Zug wird in München so rechtzeitig angebracht, daß er die verschiedenen Anschlüsse nach Oberstdorf, Garmisch-Partenkirchen, Salzburg usw. erreicht.

c) Nach Thüringen: Am 23. Dezember von Berlin Anh. Bhf. nach Friedrichroda, Oberhof und Ilmenau, Abfahrt um 9.35 vorm., Ankunft in Oberhof um 4.19 nachm., in Friedrichroda um 4.00 nachm. Fahrkarten werden ausgegeben nach Oberhof, Ilmenau und Friedrichroda.

d) Nach dem Harz: Am 25. Dezember von Berlin Potsdamer Bhf. nach Goslar, Abfahrt um 8.05 vorm., Ankunft in Goslar um 1.57 nachm. Fahrkarten werden ausgegeben nach Wernigerode, Ilsenburg, Bad Harzburg und Goslar.

Die weiteren Fahrpläne, die Verkaufsstellen, die Vorverkaufszeiten und die Fahrpreise sind aus den demnächst auf den Berliner Bahnhöfen zum Aushang kommenden Bekanntmachungen zu ersehen. Der Vorverkauf beginnt ungefähr 8—10 Tage vor dem Verkehrstage der Züge. Es werden nur Sonderzugrückfahrkarten 3. Klasse mit einer Geltungsdauer von 2 Monaten ausgegeben. Sie berechtigen zur Hinfahrt nur für den Sonderzug, zu dem sie gelöst worden sind, zur Rückfahrt mit allen fahrplanmäßigen Eil- und Personenzügen über den tarifmäßigen Weg. Bei Benutzung von Schnellzügen ist der tarifmäßige Zuschlag zu zahlen. Wie bei den Sommersonderzügen besteht die Möglichkeit, gegen Lösung oder Vorzeigung von 8 Fahrkarten und Zahlung einer Vormerkgebühr von 2 *M* ein Abteil zu bestellen.

Die Fahrpreisermäßigung beträgt 33⅓ %, wird aber nur bis zu den vom Sonderzuge berührten Zielstationen gewährt. Bei Weiterfahrt mit fahrplanmäßigen Zügen, wie z. B. mit den Fahrkarten nach Freudenstadt und Isny, wird der tarifmäßige Fahrpreis eingerechnet. Der Vorverkauf wird spätestens 3 Tage vor dem Verkehrstage des Zuges geschlossen. In Berlin stehen für jeden Tag rund 500 Fahrkarten zur Verfügung.

— **Wintersportzüge Erfurt-Oberhof.** Während der Wintersportzeit, d. h. vom 20. Dezember 1924 bis 21. Februar 1925 verkehrt an allen Sonnabenden, außerdem am 23., 24. und 31. Dezember 1924 ein beschleunigter Personenzug mit 1. bis

4. Klasse Erfurt-Oberhof, ab Erfurt 6.50 Uhr nachm. an Oberhof 8.14 Uhr. Der Zug fährt in Erfurt ab nach Ankunft der D-Züge 44 Berlin-Frankfurt und 43 Frankfurt-Berlin und vermittelt vorzügliche Anschlüsse von allen Richtungen (ab Berlin 2.03, ab Halle 4.33). Der neue Zug ermöglicht es, Sonnabend nachmittags in Berlin, Frankfurt, Leipzig und Dresden abzufahren und abends zu bequemer Zeit in Oberhof anzukommen. Da auch die Rückfahrt-Verbindung Sonntag nachmittag von Oberhof nach den erwähnten Orten sehr günstig ist (ab Oberhof 5.02, an Berlin 10.32), so ist durch den neuen Zug Erfurt-Oberhof die Möglichkeit geschaffen, von Berlin, Leipzig, Dresden und Frankfurt einen Sonntagsausflug nach dem bekannten Wintersportplatz zu machen und dort die fast an allen Sonntagen stattfindenden sportlichen Veranstaltungen zu besuchen.

— **Neuerung im Wintersport- und Weihnachtsverkehr.** Reichsbahn und Mitteleuropäisches Reisebüro haben zusammengewirkt, um eine wichtige Verkehrsneuerung durchzuführen. Die Reichsbahndirektion Berlin hat dem Mitteleuropäischen Reisebüro den Vorverkauf für die Wintersonderzüge übertragen, und das Mitteleuropäische Reisebüro hat mit Hotels und Pensionen in den wichtigsten Wintersportplätzen des In- und Auslandes Vereinbarungen getroffen, auf Grund deren man vor der Abfahrt Unterkunft und Verpflegung am Zielort zu mäßigen Preisen vorausbestellen und vorausbezahlen kann. Dieses neue Verfahren wird erstmalig beim Verkauf der Fahrkarten für die von Berlin ausgehenden Wintersonderzüge durchgeführt; Ausgabestellen für die Fahrkarten sind in Berlin: Mitteleuropäisches Reisebüro, Potsdamer Bahnhof; Hamburg-Amerika-Linie, Unter den Linden 8; Reisebüro Wertheim, Leipziger Straße; Kaufhaus des Westens, Tauentzienstraße. Jedoch sind auch die Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros in allen anderen deutschen Städten in der Lage, Reisende nach allen Wintersportplätzen des In- und Auslandes in gleicher Weise abzufertigen.

— **Bücherautomaten auf den Bahnhöfen.** Neben den Fahrkarten- und Warenautomaten gelangen auch die Bücherautomaten, die früher auf den Bahnhöfen gegen ein Entgelt von 20 Pf. ein Reclambuch spendeten, dann aber durch die Inflation außer Betrieb gesetzt werden mußten, jetzt, nach Stabilisierung der deutschen Währung, wieder zur Aufstellung. Die alten Apparate werden durch neue verbesserte ersetzt; der Preis für ein Buch beträgt 30 Pf. Nach Aufstellung der neuen Apparate auf den Berliner und Vorortbahnhöfen werden auch die Bahnhöfe im Reiche wieder Bücherautomaten erhalten.

— **Deutsche Währung auf den Fährschiffen der Saßnitzlinie.** Auf den deutschen Fährschiffen der Saßnitzlinie, auf denen die Preise für Speisen und Getränke bisher nur in schwedischer Währung angegeben waren, sind nunmehr die Preise in Goldmark festgesetzt worden. Die Tarife für die deutsche Strecke (Saßnitz Hafen-Mitte See) werden ebenfalls demnächst in Goldmark erscheinen.

— **Sächsische Verkehrstagung.** In Dresden fand als Abschluß der in den letzten Monaten in verschiedenen Landesteilen abgehaltenen Bezirksverkehrstagungen eine allgemeine Verkehrstagung für ganz Sachsen statt. Es wurde zunächst eine Beteiligung des Sächsischen Verkehrsverbandes bzw. der Reichsbahndirektion Dresden an der Verkehrsausstellung München beschlossen. Zur Hebung des Verkehrs wird die Reichsbahndirektion Dresden schnellfahrende Sonderzüge in landschaftlich schöne Gegenden (Sächsische Schweiz usw.) sowie nach den Kulturzentren einrichten. Hierzu werden die Fahrpreise, wie bei den Feriensonderzügen, ermäßigt. Auf den Linien Dresden-Döbeln-Leipzig, Chemnitz-Annaberg und Chemnitz-Aue sollen Eilzüge eingeführt werden. Auch die Wiedereinführung der alten Schnellzugsverbindung Dresden-Breslau ist zugesagt. — Der Bahnhofsumbau in Meißen wird jetzt von dem Sächsischen Verkehrsverband betrieben werden.

— **Von der Mosel zur See.** Die Rhein-Seeschiffahrt, d. h. die Schiffahrt ohne Umschlag vom Rhein bis über See nach England und nach der Nord- und Ostsee hinüber, hat dieser Tage eine weitere Etappe erreicht, indem der 500 t-Dampfer „Schelde", der mit Dieselmotoren angetrieben wird, bis nach Coblenz an der Moselmündung hinauffuhr und dort 260 t Holz lud mit der Bestimmung nach Ipswich in England. Es war das erste Schiff, das bis nach der Moselmündung hinauffuhr, um Ladung zur direkten überseeischen Beförderung aufzunehmen. Bisher fuhren die Rhein-Seeschiffe nur bis Köln, mit dem neuen Rheinschiffahrtsereignis aber ist die Seeschiffahrt um 96 km weiter rheinaufwärts gedrungen und kann nun den Rhein auf eine Strecke von 437 km befahren.

— **Die Mitnahme von Zahlungsmitteln ins Ausland.** Durch die Einschränkung der Devisengesetzgebung ist für die persönliche Mitnahme von Zahlungsmitteln nach dem Auslande im Reiseverkehr eine Erleichterung nur insofern eingetreten, als der hierfür freigegebene Betrag von 500 Goldmark wieder in voller Höhe in inländischen Zahlungsmitteln (ausgenommen Metallgeld) mitgenommen werden kann. Für höhere Beträge bedarf es nach geltendem Recht noch der Genehmigung des zuständigen Finanzamts.

— **Ein neues Eisenbahner-Erholungsheim im Riesengebirge.** Der Eisenbahnverein Osten in Frankfurt (Oder) hat die „Kaiser-Friedrich-Baude" in Ober-Steinseiffen im Riesengebirge bei Krummhübel erworben und ein Erholungsheim eingerichtet, das Mitte Dezember eröffnet werden wird. Das Heim ist das ganze Jahr über geöffnet. Preis voraussichtlich 4.50 ℳ, einschließlich Wäsche, für Mitglieder von Eisenbahnvereinen. Nichtmitglieder von Eisenbahnvereinen zahlen einen Zuschlag von 15 %; Privatpersonen einen solchen von 25 %. Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahre erhalten 50 %, bis zum vollendeten 10. Lebensjahre 25 % Ermäßigung. Meldungen an die Geschäftsstelle des Erholungsheims in Frankfurt (Oder), Logenstr. 9/10.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer, Hamburg, ist, begünstigt durch die milde Witterung, die Flußschiffahrt nach allen Richtungen in vollem Gange; die Frostperiode im Monat November war erfreulicherweise nur von kurzer Dauer und hat die Aufrechthaltung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes nicht gestört. Die Wasserstandsverhältnisse der Elbe sind befriedigend; die Aussichten für eine Aufrechterhaltung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes auch noch in diesem Monat sind daher günstig, sodaß die Abwicklung des recht lebhaften Herbstverkehrs auf dem Wasserwege auch weiterhin vor sich gehen kann; allerdings empfiehlt es sich, für eilige Transporte die Eildampfer nach Berlin, Breslau, Magdeburg, Torgau, Wallwitzhafen, Halle, Riesa/Dresden, Laube/Tetschen, zu benutzen. Das Angebot von Kahnraum blieb auch im vergangenen Monat zeitweise noch immer erheblich hinter dem Ladungsangebot zurück, aber dennoch konnten die Frachten, infolge des gebesserten Wasserstandes nicht unwesentlich herabgesetzt werden.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr im November 1924.** Im Hamburger Hafen sind im November

angekommen:

1924: 1235 Seeschiffe mit 1 377 616 N.-R.-T., davon 928 Dampfschiffe mit 1 314 213 N.-R.-T.;

1913: 1220 Seeschiffe mit 1 115 350 N.-R.-T., davon 818 Dampfschiffe mit 1 034 185 N.-R.-T.;

abgegangen:

1924: 1596 Seeschiffe mit 1 483 031 N.-R.-T., davon 973 Dampfschiffe mit 1 397 476 N.-R.-T.;

1913: 1290 Seeschiffe mit 1 197 640 N.-R.-T., davon 875 Dampfschiffe mit 1 118 709 N.-R.-T..

Es führten

von den angekommenen Schiffen:

die deutsche Flagge: 707 mit 542 464 N.-R.-T.;
die britische Flagge: 201 mit 354 159 N.-R.-T.;
die niederländische Flagge: 110 mit 152 170 N.-R.-T.;

von den abgegangenen Schiffen:

die deutsche Flagge: 1060 mit 633 715 N.-R.-T.;
die britische Flagge: 207 mit 365 620 N.-R.-T.;
die niederländische Flagge: 110 mit 141 601 N.-R.-T.

— **Rheinische Heimatspiele 1925.** Zur Jahrtausendfeier der Rheinlande 1925, für die in den großen Städten am Rhein hervorragende Veranstaltungen geplant sind, werden auch „Rheinische Heimatspiele" vorbereitet. Im Mittelpunkt des Programms wird, nach dem vorläufig festgesetzten Plan, ein Festspiel „Der Wild- und Rheingraf" stehen, verbunden mit großen Sportveranstaltungen der Verbände am Rhein. Voraufgehen sollen in sämtlichen Gemeinden der Rheinlande Heimatfeiern, deren Hauptinhalt aus dem Volkstums- und Sagenstoff entnommen wird (Xanten-Siegfriedfeier, Worms-Nibelungenfeier, Cleve-Schwaneburg-Lohengrinfeier, Burgspiele auf der Cronenburg i. d. Eifel, auf dem Malberg usw.). Das Festspiel selbst soll eingeleitet werden durch Fanfarenbläser auf den alten Burgen am Rhein und beschlossen werden durch Abbrennen von Flammenstößen und Feuerwerk. Außerdem wird zu den Heimatspielen eine Festschrift mit Beiträgen rheinischer Dichter und Schriftsteller herausgebracht werden.

— **Zur allgemeinen wirtschaftlichen Lage** schreiben die Nachrichten für Industrie und Handel:

Zweifellos hat sich die Konjunktur in der letzten Zeit verhältnismäßig günstiger gestaltet. Es ist aber die Frage, ob die Aufwärtsbewegung anhält. Dagegen sprechen nicht nur die Schwierigkeiten auf dem Weltmarkt, die uns immer noch bereitet werden und unter denen die deutsche Ausfuhr schwer leidet. Auch auf dem inneren Markte wirken verschiedene Momente konjunkturhemmend. Auch jetzt noch betragen die Steuern durchschnittlich mit 7—10 % vom Umsatz ein Mehrfaches der Vorkriegszeit: sie stehen weit über Weltmarkthöhe. Dasselbe gilt für die Frachten; setzt man die Beförderungskosten für die wichtigsten Güter in Deutschland = 100, so ergibt sich für Frankreich ein Stand von nur 50, für Belgien ein solcher von etwa 55, für Österreich-Ungarn von 48 usw. Große Gefahren drohen auch aus den hohen Auslandskrediten und aus den Reparationszahlungen, die im Prinzip genau so kapitalentziehend bzw. vernichtend wirken wie die Inflation, zu erwachsen. Außerdem haben sie noch den großen Nachteil, daß sie künstliche Kaufkraft ins Land tragen, die nicht nur preissteigernd wirken, sondern die auch schon sehr bald die Erzeugung bzw. den Verbrauch in völlig falsche Bahnen lenken muß. Dazu kommt, daß die deutsche Industrie viel zu hohe Zinsen zu zahlen hat und daß die Umwandlung von Sachkapital in Betriebskapital noch lange nicht in dem genügenden Umfange erfolgt ist. Auch soziale Probleme können unter Umständen die Konjunktur wieder zerstören. Für den Fall der Abänderung der Arbeitszeit würden z. B. in der Eisenindustrie die Produktionskosten um mindestens 20 % steigen. Lohnerhöhungen müssen — von dem sehr wichtigen Moment der Inflationsgefahr abgesehen — preissteigernd wirken. Jede infolge von Lohnheraufsetzungen notwendig werdende Preiserhöhung der Kohle von 1 ℳ je Tonne erhöht z. B. die Lokomotivselbstkosten um mehr als 3 ℳ je Tonne. Auch markttechnische Momente warnen vor Optimismus. Die jetzige Belebung z. B. im Bergbau und in der Eisenindustrie ist hauptsächlich erfolgt, weil man hier in Zukunft mehr mit anziehenden als mit fallenden Preisen rechnet, ein Moment, das zu Bestellungen natürlich sehr anreizt, zumal früher mit Aufträgen stark zurückgehalten wurde, so daß die Lager jetzt vielfach leer sind. Alles in allem liegt für irgendwelchen übertriebenen Optimismus keine Veranlassung vor.

— **Präsidentenwechsel.** An Stelle des in den einstweiligen Ruhestand versetzten Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Vitus von Hertel, jetzigem Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ist der bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigt gewesene Oberregierungsrat Karl List zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Augsburg ernannt worden. Präsident List ist 1872 in München geboren und widmete sich dem Studium der Rechtswissenschaft. Nach bestandener Staatsprüfung für den höheren Justiz- und Verwaltungsdienst wurde er 1898 in den Dienst der ehemals bayerischen Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Nach vielseitiger praktischer Verwendung im Außen- und Innendienst im Jahre 1909 zum Direktionsrat ernannt, wurde er zum Vorstand der Betriebsinspektion Augsburg bestellt. 1910 erfolgte seine Berufung in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, wo er 1912 zum Regierungsrat und 1921 zum Oberregierungsrat ernannt wurde. Am 1. April 1924 wurde er mit der Leitung der Reichsbahndirektion Augsburg betraut.

Die Leitung der Reichsbahndirektion Mainz, die durch Versetzung des früheren Präsidenten Jacobs in den einstweiligen Ruhestand freigeworden war, ist dem Abteilungsdirektor im Eisenbahn-Zentralamt David Lochte übertragen worden. Präsident Lochte ist 1871 in Magdeburg geboren, studierte in Lausanne, Leipzig und Berlin Rechts- und Staatswissenschaft und bestand 1898 die Assessorprüfung. 1899 wurde er aus dem Justizdienst in den Dienst der ehemals preußischen Staatseisenbahnverwaltung übernommen und war bei den Reichsbahndirektionen Köln und Magdeburg sowie als Vorstand des Verkehrsamts Bremen tätig. Im Jahre 1906 unternahm er eine Studienreise nach Amerika. Als Mitglied wirkte er bei den Eisenbahndirektionen Cassel und Frankfurt (Main), vom Jahre 1919 ab im Eisenbahn-Zentralamt Berlin. Im April 1924 erfolgte dort seine Ernennung zum Abteilungsdirektor.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Neumüller in Würzburg als Referent zur Reichsbahndirektion Nürnberg, Gollwitzer in Nürnberg als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Neu-Aubing und Schlosser in Hof als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Weiden, — die Regierungsräte Dr. jur. Bein in Aschaffenburg als Referent zur Reichsbahndirektion Nürnberg, Wibel in Bamberg und Dr. jur. Berndt in Kaiserslautern als Referenten zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), Wunderer in Ludwigshafen (Rhein) als Vorstand zur Betriebsinspektion Kaiserslautern und Dr. jur. Mathes in München als Vorstand zur Betriebsinspektion Bamberg, — die Regierungsbauräte Klensch in Kaiserslautern als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Ludwigshafen (Rhein), Eger in München als Vorstand zur Maschineninspektion Hof, Limpert in Nürnberg zur Reichsbahndirektion Regensburg, Klingel in Ludwigshafen (Rhein) als Vorstand zur Bauinspektion 2 (Hochbau) Kaiserslautern, Josef Klein in Regensburg als Vorstand zur Neubauinspektion Ludwigshafen (Rhein), Gerstl in Würzburg zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) und Walter Bischoff in Ebersbach (Sa.) zur Reichsbahndirektion Schwerin (Meckl.).

Überwiesen sind: die Oberregierungsbauräte Konrad von der Materialbeschaffungsinspektion als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Nürnberg und Bühler von der Werkstätteninspektion 1 als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Kaiserslautern, — der Regierungsrat Dr. jur. Geyer von der Reichsbahndirektion als Vorstand zur Betriebsinspektion 2 Nürnberg, — die Regierungsbauräte Ströbel von der Werkstätteninspektion als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Augsburg, Balk von der Werkstätteninspektion 1 als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Regensburg, Zehnder von der Werkstätteninspektion 2 als Leiter einer Abteilung zum Ausbesserungswerk Ludwigshafen (Rhein), Mauerer von der Werkstätteninspektion 1 und Prinz von der Werkstätteninspektion 2 als Leiter einer Abteilung zum Ausbesserungswerk Neu-Aubing und Binger von der Neubauinspektion als Vorstand zur Bauinspektion 1 Kaiserslautern, — sowie der Regierungsbaumeister Mühlbauer von der Werkstätteninspektion als Leiter einer Abteilung zum Ausbesserungswerk Kaiserslautern.

Österreich.

— **Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen vom 1. Januar bis 31. August 1924.** Die in der Rubrik „Verkehrsstatistik der Bundesbahnen" in der Vereinsztg. verlautbarten Verkehrseinnahmen der österreichischen Bundesbahnen sind als vorläufig, zum Teil schätzungsweise, ermittelt anzusehen, da die buchmäßigen endgültigen Einnahmen jeweils erst in einem späteren Zeitpunkte sich ergeben.

In diesen Einnahmen waren bisher die von den Bundesbahnen eingehobenen Verkehrssteuern nicht enthalten. Die Verkehrssteuer wurde mit Wirksamkeit vom 1. September 1924 von rund 30 % des Beförderungspreises auf 5 % herabgesetzt.

Da nun in Zukunft die Verkehrssteuer in die zur Veröffentlichung kommenden Einnahmebeträge einbezogen wird, zumal sie in den Jahren 1924 und 1925 vom Bunde den Bundesbahnen zum Ausgleich des Betriebsabganges überlassen wird, sind für Vergleichszwecke in der folgenden Zusammenstellung für das erste Halbjahr 1924 die auf Grund der endgültigen Buchungen ermittelten Verkehrseinnahmezahlen einschließlich der Verkehrssteuer und für die Monate Juli und August 1924 die vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen (einschließlich Verkehrssteuer) nachgewiesen.

	Januar—Juni 1924	Juli—August 1924		zusammen
Personen- und Gepäckverkehr	570 340	166 229	170 663	907 237
Güterverkehr	1 587 763	222 894	214 729	2 025 386
Zusammen	2 158 108	389 123	385 392	2 932 623

— **Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.** Am 28. November fand eine Verwaltungsratssitzung der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft statt, in der der Präsident der Generaldirektion über laufende Angelegenheiten sowie über den Stand des Obligationendienstes berichtete. Von den Vertragsstaaten haben Österreich, Ungarn und Italien die vertragsmäßigen Zahlungen für die Jahre 1923 und 1924 geleistet, während Südslawien mit der Zahlung der Zeitrente noch immer im Rückstand ist. Schließlich wurde der Voranschlag der Generaldirektion für das Jahr 1925 genehmigt.

Ungarn.

— **Der Außenhandelsverkehr im Monat Oktober.** Der im Monat September eingetretenen Lebhaftigkeit des Warenaustausches mit dem Auslande folgte ein sich stark steigernder Aufschwung. Die Einfuhr im Oktober, deren Wert 76,6 Millionen Goldkronen erreicht, hat sich gegen den gleichfalls recht erheblichen Warenverkehr im September um 23,2 % vergrößert, die Ausfuhr aber — deren Wert im September 57,6, im Oktober 79,0 Millionen Goldkronen

betrug — übertraf mit ihrer 37,2prozentigen Zunahme selbst die Steigerung der Einfuhr. Dieses auch die Vorkriegsjahre übersteigende Ausmaß der Ausfuhr ermöglichte es, daß die ungarische Außenhandelsbilanz im Oktober mit einer Mehrausfuhr abschloß. Diese aktive Bilanz wurde nicht durch Einschränkung der Einfuhr, sondern durch die Aufhebung der Einschränkungen erreicht.

Übrige europäische Länder.

— **Änderung der schwedisch-dänischen Tarifsätze über Hälsingborg.** Vom nächsten Jahre ab wird die bisher nur von Dänemark betriebene Fährverbindung Hälsingborg-Hälsingör auch von der schwedischen Staatsbahn unterhalten, die ein Fährschiff einsetzt. Infolgedessen tritt eine andere Art der Tarifberechnung ein. Die Tarifgrenze liegt in der Mitte des Sundes. Westlich dieser Linie, d. h. für die Strecke Helsingör-Mitte Sund, bleiben die Tarife unverändert in dänischer Währung bestehen, während für die Strecke Mitte Sund-Hälsingborg fortan die schwedische Währung gilt. Bei dem günstigeren Stand der schwedischen Krone werden sich daraus geringe Erhöhungen ergeben.

— **50jähriges Bestehen schwedischer Privatbahnen.** Im November d. J. konnten drei schwedische Privatbahnen, Nässjö-Oskarshamn, Örebro-Pålsboda-Finspong-Norrköping und Lidköping-Skara-Stenstorp auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß sind von den genannten Bahnen mit Bildschmuck versehene Festschriften herausgegeben worden, die einen wertvollen Beitrag zur Geschichte des schwedischen Eisenbahnwesens bilden.

— **Ermäßigung der Gebühren für ausländische Touristenschiffe in Schweden.** Schweden hat von allen Ländern die höchsten Hafen-, Lotsen- und sonstigen Gebühren für fremde Schiffe. So mußte die englische Reederei Royal Manl, die auf einer Touristenfahrt nach Skandinavien mit der „Arcadian“ auf Stockholm anlief, mehrere tausend Kronen an Gebühren dafür entrichten. Man erkennt in Schweden diese verfehlte Tarifpolitik und hat neuerdings die Gebühren erheblich ermäßigt. Der ausländische Fremdenverkehr dieser Touristenschiffe, deren Fahrten namentlich bei englischen und amerikanischen Reisenden sehr beliebt sind, ist in Schweden nicht besonders geschätzt, da der Aufenthalt der Fremden nur kurz ist und eine Benutzung schwedischer Verkehrsmittel und Hotels so gut wie ausscheidet, mithin keine erheblichen Einnahmen aus dieser Art des Fremdenverkehrs zu erzielen sind. Immerhin hat man doch erkannt, daß schon vom Standpunkt der Reklame für Schweden als Touristenland aus auch ein solcher Verkehr zu begünstigen ist. Die Stockholmer Hafenverwaltung hat daher die Hafengebühren jetzt für solche Touristenschiffe auf die Hälfte der bisheren Sätze herabgesetzt. Recht erheblich sind die Lotsengebühren auf höchstens je 75 Kronen für die Ein- und Ausfahrt ermäßigt worden. Das ist der Satz, den sonst Handelsschiffe bis zu 1000 t zu entrichten haben. Auch eine Herabsetzung der staatlichen Leuchtfeuergebühr soll angeregt werden.

— **Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat.** Bei der am 4. d. M. in Prag abgehaltenen Versammlung des Zentraleisenbahnrats erstattete der erste Sektionschef an Stelle des verhinderten Eisenbahnministers einen eingehenden Bericht über die Tätigkeit der Bahnverwaltung, aus dem folgendes hervorzuheben ist: Die tschechoslowakischen Staatsbahnen stehen im Zeichen der Verstaatlichung zahlreicher Lokalbahnen. Auf Grund eines Beschlusses der Regierung werden alle Privatbahnen verstaatlicht, und zwar zunächst die durch den Staat oder das Land garantierten Bahnen, dann die Lokalbahnen in der Slowakei und Karpathorußland und schließlich alle restlichen Lokalbahnen. An erster Stelle werden jene Lokalbahnen verstaatlicht werden, die den Staat am meisten belasten. In den Verhandlungen mit den Lokalbahnen wurde zum größten Teile Einigkeit erzielt. Sämtliche Lokalbahnen halten bis spätestens 15. d. M. ihre Generalversammlungen ab, um die Verträge über die Verstaatlichung zu genehmigen.

Die bei der Staatsbahndirektion Prag-Nord am 1. Januar d. J. probeweise eingeführte doppelte Buchführung hat sich gut bewährt, weshalb sie mit kommendem Jahr auch bei den übrigen Staatsbahndirektionen angewendet werden wird.

Zum Zwecke der Organisierung des Dienstes wurden Organisationsausschüsse gebildet. Eine besondere Sorgfalt habe das Eisenbahnministerium der sprachlichen Eignung der Bediensteten und der Frage des Eisenbahnfachschulwesens gewidmet. Die Sprachenprüfungen seien zum größten Teil mit Erfolg beendet worden.

Was die Neuregelung des Eisenbahnverkehrs mit den Nachbarstaaten betrifft, werden umfangreiche Verhandlungen geführt, die aber durch politische und valutarische Verhältnisse erschwert seien. In erster Linie handelt es sich um Fortführung der Verhandlungen mit Deutschland betreffend die Übernahme der reichsdeutschen Bahnen auf tschechoslowakischem Gebiete. Die tschechoslowakische Regierung sei neuerlich in Berlin vorstellig geworden, damit diese Frage gegebenenfalls zusammen mit der Liquidierung des übrigen deutschen Eigentums nach dem Versailler Friedensvertrage geregelt werde. Im Hinblick darauf, daß ein Staatsvertrag wegen dieses Hindernisses nicht abgeschlossen werden könne, verlange die tschechoslowakische Regierung eine provisorische Regelung.

Die Verhandlungen mit Österreich über die Beseitigung strittiger Fragen nähern sich ihrem Ende. Am meisten seien die Verhandlungen mit Ungarn bereits vorgeschritten. Polen bereite bei den Verhandlungen noch einige Schwierigkeiten, doch dürften sie bei den nächsten Konferenzen beseitigt werden.

Im Tarifwesen sind die vorbereitenden Arbeiten zum Zwecke der Revision des bisher gültigen Eisenbahnbetriebs-Reglements im Zuge. Dieses soll nämlich in Einklang gebracht werden mit den neuen internationalen Vereinbarungen über die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Im Auslandverkehr werden Vorbereitungen getroffen zur Herausgabe neuer Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßgüter im Orientexpreßzug, und weiter zur Erstellung von direkten Tarifen für die Beförderung von Personen und Gepäck aus England, Frankreich, Polen und Ungarn.

Im Gütertarifdienst bildet die Frage, ob die gültige Güterklassifikation den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen entspricht, den Gegenstand fortgesetzter Beratungen. Die bisherigen Bestimmungen, welche nach den gemachten Feststellungen den Verhältnissen nicht entsprechen, werden abgeändert durch einen Nachtrag I, der voraussichtlich am 1. Januar 1925 in Kraft treten, und der überdies die neuen Bestimmungen über Anwendung der Ausfuhrtarife enthalten wird. Auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums arbeitet auch das Tarifkomitee der tschechoslowakischen Staatsbahnen an der Neuregelung der Bestimmungen über die Inhaltsangabe der Sendungen im Frachtbriefe, um den zahlreichen Reklamationen vorzubeugen.

Das im Vorjahr eingeführte „Dispatching-System“ auf der Strecke Prag-Kolin hat sich sehr gut bewährt und soll im Jahre 1925 auch auf anderen Strecken, z. B. Kolin-Pardubitz und Außig-Brüx, eingeführt werden.

Was die Elektrisierung betrifft, so befasse sich damit eine besondere Abteilung des Ministeriums, und der Ministerrat habe bereits die Bewilligung zu der probeweisen Elektrisierung der Strecke Prag-Pilsen gegeben.

Die Verwaltung verfügt nach dem Stande vom 1. Oktober d. J. über 4401 Lokomotiven, 8089 Personenwagen, 2506 Dienstwagen, 417 Postwagen und 112 035 Lastwagen. Das Eisenbahnministerium läßt vierachsige Personenwagen III. Klasse neuester Bauart entwerfen, in welchen 16 Plätze mehr als in den alten vorhanden sein werden.

Um die Betriebsausgaben einiger Lokalbahnen herabzusetzen und auf diese Weise ihre Abgänge zu beseitigen, wird die Frage geprüft, ob es zweckmäßig ist, auf diesen den Motorbetrieb einzuführen. Aus diesem Grunde wurde das Angebot zweier englischer Firmen auf unentgeltliche Versuche mit zwei modernen Motorwagen, die mit Dampf betrieben werden, angenommen, und außerdem steht die Eisenbahnverwaltung in dieser Sache mit anderen ausländischen Firmen in Verhandlungen.

— **Die Betriebsergebnisse der Tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Monat Oktober wurden befördert: 19 519 950 Personen (gegenüber dem Vormonat um 1 223 778 Personen mehr), 12 404 t Gepäck- und Expreßgüter (+ 291 t) und 5 110 887 t Frachtgüter (+ 478 359 t). Die Einnahmen betrugen beim Personen- und Gepäckverkehr 73 113 396 Kc (— 7 197 022), beim Güterverkehr 266 154 826 Kc (+ 15 362 164); die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 339 268 222 Kc (+ 8 165 142 Kc).

— **Besserung der Handelsbilanz der Tschechoslowakei.** Das statistische Staatsamt veröffentlichte soeben eine Übersicht über die Ein- und Ausfuhr für Oktober 1924 und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1924. Danach beträgt die gesamte Spezialeinfuhr in die Tschechoslowakei im Oktober 542 508 t und 95 283 Warensendungen im Werte von 1 354 699 890 tschech. Kronen und die gesamte Spezialeinfuhr in der Zeit Januar-Oktober 4 457 064 t und 856 010 Warensendungen im Werte von 12 524 870 777 Kc. Die gesamte Spezialausfuhr belief sich im Oktober auf 910 344 t und 541 988 Warensendungen im Werte von 1 461 612 823 Kc. Demzufolge war die Handelsbilanz im Oktober d. J. mit dem Betrage von 106 912 933 Kc. und in der Zeit Januar-Oktober mit 619 764 307 Kc. aktiv.

Die Übersicht zeigt sowohl eine Besserung gegen das Vorjahr, wo der Oktober mit einem Fehlbetrag von 56 Millionen abschloß, als auch gegen den letzten September (siehe Nr. 45 d. Ztg.), wo das Passivum 27 Millionen Kronen betrug. Gegen das Gesamtaktivum bleibt allerdings das diesjährige Aktivum um 1300 Millionen Kronen zurück, ein Umstand, der hauptsächlich auf die hohen Einfuhren, insbesondere von Getreide, zurückzuführen ist. So wurden im Vorjahre für 56 Millionen Getreide und Mehl eingeführt, heuer dagegen für 251 Millionen. Aber auch Baumwolle und Wolle weisen weit höhere Einfuhrwerte auf.

— **Frachtermäßigung für Sammelgut im Durchzug durch die Tschechoslowakei nach Rumänien.** Mit Gültigkeit vom 28. November bis längstens 30. Juni 1925 wurden für Sammelladungen im Mindestgewicht von 5000 bzw. 10 000 kg aus den Stationen Oderberg, Tetschen unterer Bahnhof und Ziegenhals nach Cornyj Arduv Staatsgrenze besonders ermäßigte Frachtsätze bewilligt. Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg betragen die Frachtsätze bei Sendungen aus Oderberg 2676, aus Tetschen 3749 und aus Ziegenhals 3650 Heller für 100 kg; bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg betragen sie dagegen 2676, 3296 bzw. 3220 Heller für 100 kg.

— **Kohlenförderung und Kohlenverkehr in der Tschechoslowakei.** Im dritten Viertel dieses Jahres wurde auf 325 Gruben Kohlen gefördert. Hiervon entfielen 125 für Schwarzkohle und 200 für Braunkohle. Im ganzen waren rund 110 000 Arbeiter beschäftigt, die über 3 Millionen Tonnen Stein- und über 4 Millionen Tonnen Braunkohlen förderten. Die Ausfuhr beziffert sich in diesem Zeitraum auf 387 572 t Schwarz- und 640 851 t Braunkohlen. Die Ausfuhr von Braunkohlen hat eine sinkende Richtung, da sie nach Deutschland gegenüber der im zweiten Vierteljahr um 97 503 t zurückgegangen ist. Desgleichen hat sich die gesamte Ausfuhr von Schwarzkohle um 55 246 t vermindert.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im Monat Oktober d. J. wie folgt:

	1924 Fr.	gegen 1923 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	10 956 00	10 623 607
Einnahmen aus dem Güterverkehr	22 775 000	21 689 499
Verschiedene Einnahmen	1 798 000	1 541 080
Zusammen	35 529 000	33 854 186
Betriebsausgaben	22 101 000	20 541 839
Betriebsüberschuß	13 428 000	13 312 347

— **Das Automobil im Kanton Graubünden.** Bekanntlich hat sich der Kanton Graubünden bisher immer gegen die Zulassung des Automobils auf den bündnerischen Straßen gewehrt. Die Gründe waren mannigfache: man empfand einerseits in der Zulassung des rauchenden und lärmenden Kraftwagens eine Störung des heiligen Bergfriedens, andere wieder hatten Bedenken wegen der nicht gerade großen Breitenverhältnisse der zahlreichen Bergstraßen; der Hauptgrund mag aber vielleicht doch im stillen Widerstand der Rhätischen Bahnen gelegen haben, die im Automobil einen gewaltigen Wettbewerb ihrer Schmalspurlinien erblickten. Nun soll aber das Eis durchbrochen werden. Nachdem die eidgenössische Post in verschiedenen Gegenden mit Erfolg Automobildienste auf Bergstraßen eingerichtet hat, die sich immer mehr bewähren, sind im Kanton Graubünden die Bedenken wegen der Gefährlichkeit des Kraftwagens auf den Bergstraßen gefallen und, da zudem mannigfache Bedürfnisse sich für den Handelsverkehr bemerkbar machten, deren Rechtmäßigkeit nicht zu bestreiten ist, hat sich in den letzten Monaten nach und nach im Kanton Graubünden die Stimmung umgewandelt. Am 26. und 27. November befaßte sich der große Rat des Kantons mit dem Entwurf eines neuen graubündnerischen Automobilgesetzes, gegen welches kein einziges Ratsmitglied mehr Stellung nahm. Mit 62 gegen eine Stimme wurde die Bedürfnisfrage bejaht. Nach dem neuen Gesetz sollen den Reisenden-, den Sanitäts- und Feuerwehrautomobilen alle Straßen des Kantons offen stehen. Das Fahren mit Motorfahrrädern ist nur den Kantoneinwohnern gestattet. Freigegeben wird die gewerbsmäßige Beförderung von Reisenden bis zu acht Personen und unter gewissen Einschränkungen soll auch das Gesellschaftsauto zugelassen werden. Der Lastwagen darf jedoch nur den Talschaften entlang verwendet werden, so daß ein Wettbewerb mit den Rhätischen Bahnen ausgeschlossen ist.

— **Der italienisch-schweizerische Handel.** Die italienische Ausfuhr nach der Schweiz belief sich im Monatsdurchschnitt des laufenden Jahres auf 100 Millionen Lire. Den niedrigsten Stand erreichte sie im August mit 96,2 Millionen und den höchsten im März mit 146,6 Millionen Lire. Die schweizerische Ausfuhr nach Italien beträgt im Monat 23 bis 31 Millionen Lire, und einzig im Juni erreichte sie den Betrag von 54 Millionen Lire. Der Hauptposten der italienischen Ausfuhr nach der Schweiz betrifft die Rohseide. Es wurden davon in den ersten 8 Monaten des laufenden Jahres 1083 t nach der Schweiz eingeführt im Werte von 431 Millionen Lire. Dann folgen in großem Abstand Eier im Werte von 74 Millionen, Weine und Wermuth im Betrage von 66 Millionen Lire. Auch die Schweiz schickte Rohseide nach Italien, und zwar in den ersten 8 Monaten für 45 Millionen Lire. Sie sandte ferner für 33 Millionen Lire Maschinen und Apparate, für 18 Millionen Baumwollgewebe, für 16 Millionen Uhren, für 13 Millionen Lire Käse usw.

— **Der neue Petroleumhafen Straßburgs.** Das Gesetz vom 26. April d. J., betreffend den Ausbau des Straßburger Hafens, erklärt den ersten Ausbau im Betrage von 165 Millionen Franken als dringlich. Zu den Arbeiten, die nun zuerst in Angriff genommen werden, gehört der Petroleumhafen, der außerhalb aller anderen Anlagen nördlich vom Rhein-Marne-Kanal und unterhalb der Rheinhafeneinfahrt mit unbegrenzten Erweiterungsmöglichkeiten erstellt werden soll. Er wird 1500 m Kai erhalten; 20 ha Hafenland sind vorhanden zur Aufnahme der Tankeinrichtungen. Die Einfahrt zum Petroleumhafen mündet in den Vorhafen der Rheinhäfen. Gegenwärtig baut man an den Drehbrücken über dem Rhein-Marne-Kanal, über welche die Gleisverbindung gelegt werden soll. Der Petroleumhafen wird auf 9 Millionen Franken zu stehen kommen, wovon allein 5 Millionen auf den Ausbau und die Böschungen entfallen. Er soll bis Ende 1925 fertiggestellt werden, doch soll er den angesiedelten Firmen bereits im Juli zur Aufnahme ihres Betriebes zur Verfügung stehen.

Fremde Erdteile.

— **Die Nigerischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1923/24.** Dem Geschäftsbericht über die sehr günstigen Betriebsergebnisse im Rechnungsjahre 1923/24 entnehmen wir nach einer Mitteilung in Afric. World (13. September 1924, S. 277) die nachstehenden Angaben: Seit 1913 ist ein Kapital von etwa 7 Millionen Pfd. Sterl. aufgewandt worden, so daß sich das gesamte fortgeschriebene Anlagekapital Ende 1924 auf rund 12 872 Millionen Pfd. Sterl. belaufen wird; die Betriebslänge hat sich von 924 auf 1126 Meilen (engl.) = 1812 km gesteigert. Im Berichtsjahr wurden befördert: 1 859 961 Reisende (251 458 mehr als i. V.); Güter (ohne Baustoffe und Dienstgut) 459 051 t (67 434 mehr als i. V.). Die Roheinnahme betrug 1 653 115 £ und der Betriebsüberschuß 751 067 £, ein Betrag, der bisher nicht erreicht wurde. Die Betriebszahl stellte sich auf 54,57 % gegen 66,6 % im Vorjahr; 1921/22 betrug sie noch 78,31 %. Die Verfrachtung von Baumwolle und Erdnüssen hat zugenommen, aber ein Teil der Kakaoernte wurde auf Drängen der beteiligten Firmen zurückgehalten. An Palmkernen und Öl wurden 90 884 t befördert, Salz 25 850 t, d. h. 4731 t weniger als im Vorjahre: Zinn 8817 t. Die Ausbeute der Kohlengruben belief sich auf 175 137 t, das sind 62 317 mehr als im Vorjahre.

— **Die allgemeine Elektrisierung Marokkos.** Seit mehreren Jahren werden Sachverständige in den mittleren Atlas geschickt zur Prüfung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse. Durch sie ist festgestellt worden, daß im oberen Becken des Um-er-Rebia beträchtliche Wasserkräfte vorhanden sind und der Ausnutzung harren. Sie wurden von Fachleuten auf 250 000 PS geschätzt. Da sie aber meistens in den Gebieten feindlicher Stämme liegen, ist es erst durch die militärischen Operationen von 1922/23 möglich geworden, an ihre Ausbeutung zu denken. Am 9. Mai 1923 hat die scherifische Regierung mit einer aus 23 Gesellschaften und Privaten zusammengesetzten Finanzgruppe ein Abkommen abgeschlossen, wonach dieser Gruppe bis Ende 1999 die Konzession für die Ausbeutung, den Transport und die Verteilung elektrischer Kraft erteilt wird. Der vorgelegte Plan sieht die Elektrisierung der Bahnen vor, die Beleuchtung der Städte und anderer Ansiedelungen und auch den elektrischen Betrieb von Pumpanlagen zur Bewässerung großer Landstriche. Unterdessen soll aber vorerst in Casablanca eine Kraftstation mit einer Leistungsfähigkeit von jährlich 40 000 Kilowatt eingerichtet werden, um dem Konzessionär die Möglichkeit zu geben, die Vorarbeiten zur Ausbeutung der Wasserkräfte des mittleren Atlas weiterzuführen. Das erste Kraftwerk soll alsdann bei Sidi Said Maschu am unteren Lauf des Um-er-Rebia mit einer Leistung von 5000 Kilowatt spätestens im November 1927 dem Betrieb übergeben werden und ein zweites mit einer Leistung von 20 000 Kilowatt ist am oberen Lauf des Um-er-Rebia geplant.

— **Zusammenschluß kleinerer amerikanischer Eisenbahnen.** Während eine Anzahl von den großen Eisenbahngesellschaften im Osten der Vereinigten Staaten über die Verschmelzung ihrer Netze verhandeln (s. Nr. 46 d. Ztg. v. 13. XI. 24), werden auch Fortschritte auf dem Wege zum Zusammenschluß kleinerer Netze gemacht. Die New York Central-Eisenbahn hat ihrem Netz zwei Eisenbahnen der Klasse I, also auf weitere Entfernungen durchgehende Hauptbahnen, einverleibt und den Betrieb von zwei kleineren Eisenbahnnetzen übernommen. Ebenso führt die Baltimore und Ohio-Eisenbahn neuerdings den Betrieb auf drei ihr nicht gehörigen Eisenbahnen von geringerer Bedeutung. Die Pennsylvania-Eisenbahn endlich hat fünf Eisenbahnen der Klasse I zu ihrem Netz hinzugeschlagen und den Betrieb von drei kleinen Eisenbahnen übernommen; unter letzteren befinden sich zwei, deren Haupttätigkeit nicht in der Beförderung der Güter von Ort zu Ort, sondern im Betriebe von städtischen Endbahnhöfen besteht.

— **Straßenzüge für Schnellbahnen, Kraftwagen und langsamen Fuhrwerksverkehr in den Außenbezirken der Stadt Detroit.** Dem Vernehmen nach befaßt sich die Schnellverkehrskommission der Stadt Detroit mit recht großzügigen Plänen. Nach einer Mitteilung in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure will die genannte Stadt in den Vorortgebieten eine große Zahl von Geländestreifen erwerben, um darauf Straßen zu erbauen, deren jede nicht weniger als 62,2 m Breite erhalten soll. Diese Straßen würden danach rd. 1,5 m breiter sein, als der Berliner Straßenzug „Unter den Linden". Sie sollen in der Mitte vier Schnellbahngleise, seitlich davon je eine Straßenfahrbahn für Kraftwagen und daneben beiderseits eine solche für langsamen Fuhrwerksverkehr aufnehmen. Dieser sogenannte Hochstraßenplan berührt nicht nur die heutige Stadt Detroit, sondern auch eine Anzahl ländlicher Orte und unabhängiger Städte in der Umgebung von Detroit, die schließlich einmal in einem Groß-Detroit aufgehen werden. Innerhalb der eigentlichen Stadt können breite Straßenzüge nicht mehr angelegt werden, weil der Grunderwerb im bebauten Gebiet zu kostspielig sein würde.

Die in der Mitte der geplanten Straßen vorgesehenen Schnellbahnen können nach Bedarf auf den Straßenboden angelegt werden, so daß die Notwendigkeit, später Hochbahnen oder Untergrundbahnen bauen zu müssen, entfällt. Die Kosten solcher viergleisigen Schnellbahnlinien werden auf 700 000 Dollar für das Kilometer geschätzt gegenüber 3 500 000 Dollar für das Kilometer viergleisiger Untergrundbahn; für diese Summe kann danach die fünffache Länge an Oberflächenbahnen gebaut werden. In den Straßen der inneren Stadt können nur Untergrundbahnen angelegt werden.

Nach dem angezogenen Bericht ist nicht beabsichtigt, den Plan als Ganzes sofort auszuführen. Je nach dem Fortschritt der Vorstadtbebauung wird die volle Breite des Straßenzuges nach und nach nötig werden. Solange die Stadtentwicklung innerhalb der Zehnmeilenzone bleibt, glaubt man mit zwei Schnellbahngleisen auf den Straßen auskommen zu können; die beiden weiteren Schnellbahngleise sowie möglicherweise die inneren Fahrbahnen für Kraftwagen-Schnellverkehr können später hinzugefügt werden, bis schließlich der volle Bedarf eintritt; das dürfte der Fall sein, wenn die Geländeflächen der äußersten Zone zur Erschließung gelangen.

Die Anordnung der Fahrbahnen für den Kraftwagen-Schnellverkehr sowie der Schnellbahngleise hat selbstverständlich so zu erfolgen, daß keine Störung durch kreuzenden Verkehr möglich ist. Die Trennung vom Querverkehr wird dadurch erreicht, daß die Straßenfahrbahnen für den Kraftwagen-Schnellverkehr sowie der Bahnkörper für die vier Schnellbahngleise gegen die kreuzenden Straßen eine erhöhte Lage erhalten. Der Verkehr der kreuzenden Straßen soll unter dem Fahrbahnkörper in Abständen von etwa 800 m durch gewölbte Unterführungen, die gleichzeitig die Zugänge für die Haltestellen des obenlaufenden Schnellverkehrs aufnehmen sollen, hindurchgeführt werden. Ein jeder von diesen breiten Verkehrsstraßen eingefaßter Geländebezirk wird etwa 23 qkm groß sein.

Allgemeines.

— **Das Luftschiff im Weltverkehr.** Der Luftschiffkommandant Bruns, der gemeinsam mit Fridtjof Nansen eine Polarexpedition mit dem Luftschiff plant, hielt am 4. d. M. auf der Internationalen Luftverkehrskonferenz in Kopenhagen einen Vortrag über das Luftschiff im Weltverkehr. Er erörterte dabei — wie der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung gemeldet wird — insbesondere die Frage der Wirtschaftlichkeit des kommenden Luftschiffverkehrs. Die Erfahrung hat gelehrt, daß bei einer Größe von 50 000 cbm beginnend (Z. R. III faßte 80 000 cbm), einem Luftschiff die nötige fahrtechnische Sicherheit für größere Fahrten bei jeder Wetterlage gegeben wird. Der nicht unerhebliche Aufwand an Zeit, um ein solches Luftschiff zum Start oder zur Landung zu bringen, weist dem Luftschiff von vornherein als Betätigungsgebiet nur die Überwindung größter Entfernungen als Aufgabe zu. Der Weltverkehr mit Luftschiffen wird daher allein in Wettbewerb mit dem Dampfer wirtschaftliche Bedeutung erhalten. Dabei ist die Linienführung von geographischen und meteorologischen Gesichtspunkten abhängig zu machen; denn Gebirge oder große Temperaturschwankungen sind von vornherein Feinde der wirtschaftlichen Verkehrsluftschiffahrt; der Nachteil des Luftschiffes gegenüber dem Flugzeug ist der, daß beim Höhersteigen infolge verminderten äußeren Luftdruckes das Gas seiner Zellen sich ausdehnt, durch die automatischen Ventile ausgeblasen wird und unwiederbringlich verloren geht. Dieselbe Erscheinung tritt bei Erwärmung des Gases ein. Der Luftschiffverkehr muß daher die Tiefenlinien der Erdoberfläche, d. h. in erster Linie die Ozeane aufsuchen, muß ferner beim Kreuzen von Gegenden mit großer Schwankung der Tagestemperatur ein Gas verwenden, das billig und in jeder Menge herstellbar ist. Helium oder Wasserstoff ist heute die aktuelle Frage. Der Wasserstoff hat den Vorteil erheblicher Billigkeit und einer etwa um 8% größeren Tragfähigkeit, dabei aber gegenüber dem Helium den Nachteil der Leichtentzündbarkeit. Schon in Christiania wies Bruns darauf hin, daß er die Verwendung von Rohölmotoren mit fast absoluter Brandsicherheit in Verbindung mit Wasserstoffüllung bei der Polarexpedition in jeder Hinsicht vorziehe. Auch die meteorologischen Verhältnisse müssen bei einer wirtschaftlichen Linienführung berücksichtigt werden, d. h. das Luftschiff kann nicht auf dem kürzesten Wege (einem größten Kreise) fliegen, sondern ist von den Windstraßen abhängig, da es sonst leicht bei dauerndem Gegenwind zu einem unwirtschaftlichen Brennstoff wird.

Bruns schloß seine Ausführungen mit der Darlegung eines Luftverkehrsprojektes, für das die von Prof. Nansen und ihm geplante arktische Expedition der Schrittmacher sein soll. — Die Polarexpedition soll beweisen, daß eine Luftverkehrslinie über den Pol möglich ist. Dadurch würde eine Verbindung der Handelsmittelpunkte Europas mit den Handelsmittelpunkten der am Stillen Ozean gelegenen Länder über eine Brücke, das Polarbecken, geschaffen werden, die allen anderen Verkehrsmitteln fast unüberwindbare Schwierigkeiten bietet. Die geplante Verkehrslinie soll etwa von Amsterdam ausgehen, über Kopenhagen, Leningrad, Archangelsk, die Behringstraße nach der Aleuteninsel Unimak führen und sich dort in 2 Linien teilen, die eine über Petropawlowsk nach Yokohama, die andere über Vancouver nach St. Franzisko. Sie wird es ermöglichen, einen Post- und Passagierluftdienst einzurichten, der die 14 000 km lange Strecke in 6 bis 7 Tagen bewältigt, ein gewaltiger Zeitgewinn gegenüber allen übrigen Verkehrsmitteln; der Dampfer fährt etwa 35 Tage nach Yokohama.

Der Weg zur Verwirklichung dieses Verkehrsplanes führt über die wissenschaftliche Expedition zur Erforschung der nördlich des Polarkreises gelegenen Länder, deren Ausführung auf keinen Fall vor Frühjahr 1927 zu erwarten ist.

Rechtspflege.

— **Bei Möglichkeit der Anwendung mehrerer Tarife ist die Bahn nach dem Berner Übereinkommen für die Anwendung des günstigsten Tarifs nur dann verantwortlich, wenn sich die Nichtanwendung als grobes Verschulden darstellt.** (Reichsgericht 8. 10. 1924 — I 348/1923.) Die Speditionsfirma K. & R. in Lübeck übergab der Beklagten in den Jahren 1918 und 1919 größere Mengen Güter, die in Wagenladungen von Lübeck nach Stockholm und Christiania befördert werden sollten. Die Güter wurden von der Beklagten zunächst bis Vamdrup nach dem deutsch-dänischen Verbandstarif abgefertigt. Für die Weiterbeförderung von Vamdrup nach den Bestimmungsorten wurden die Frachten nach den dortigen Lokaltarifen berechnet. Eine unmittelbare Abfertigung von Lübeck nach Stockholm und Christiania nach einem einheitlichen Tarif konnte nicht stattfinden; wohl aber bestand die Möglichkeit, die Güter zunächst nach dem Inlandstarif bis Neumünster abzufertigen und ihrer Weiterbeförderung den deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandstarif zugrundzulegen. Bei dieser Art der Abfertigung hätten sich niedrigere Frachtsätze ergeben, als sie der Firma K. & R. in Rechnung gestellt und von ihr bezahlt worden sind. Ihren Anspruch auf Erstattung der vermeintlich zuviel gezahlten Frachtbeträge hat die Firma K. & R. an die Klägerin abgetreten, und diese hat gegen die Beklagte auf Zahlung des Unterschiedes zwischen der tatsächlich entrichteten und der angeblich nur geschuldeten Fracht Klage erhoben, die vom Landgericht und Oberlandesgericht abgewiesen ist.

Aus den Gründen: Der Revision kann nicht stattgegeben werden. Das Berufungsgericht erklärt, in entsprechender An-

wendung des die Wahl des Beförderungsweges betreffenden Art. 6 Abs. 2 Int. Fr. Üb., die Beklagte für die Wahl des anzuwendenden Tarifs nur dann für verantwortlich, wenn ihr dabei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Diese Ansicht entspricht der festen Rechtsprechung des Reichsgerichts. Dieses hat in mehreren Urteilen ausgesprochen, daß die Haftung der Eisenbahn sich nach dem Int. Fr. Üb., wie für die dem Absender vorteilhafteste Wahl unter mehreren Schienenwegen, so auch für die ihm günstigste Wahl unter mehreren den gleichen Schienenweg betreffenden Tarifen auf grobes Verschulden beschränke (RGZ. Bd. 42 S. 24, Bd. 96 S. 64, Urt. vom 10. Juli 1918, I. 20/18 und 24. September 1919 I 49/19). Alles, was die Klägerin zur Widerlegung dieser Ansicht ausführt, ist bereits in den früheren Urteilen berücksichtigt und in der Entscheidung Bd. 96 S. 64 mit eingehender Begründung als nicht durchgreifend zurückgewiesen worden.

Da die Absenderin die Anwendung eines bestimmten Tarifs in der hierfür vorgesehenen Spalte 8 des Frachtbriefs nicht vorgeschrieben hatte, so war es Sache der Güterabfertigungsstelle der Beklagten, bei der Beförderung der Sendung denjenigen Tarif anzuwenden, der für die Absenderin am günstigsten war. Daß hier bei Einhaltung des gleichen, von der Absenderin vorgeschriebenen Schienenwegs die Möglichkeit bestand, die Abfertigung nach zwei verschiedenen Tarifverbindungen vorzunehmen, kann nach dem Vorbringen beider Teile nicht zweifelhaft sein. Einmal konnte die Sendung unter Anwendung des deutsch-dänischen Verbandstarifs von Lübeck zu der in der Leitungsvorschrift an erster Stelle genannten dänischen Station Vamdrup befördert und von hier unter Anwendung der für die weiteren Schienenwege geltenden Lokaltarife zu der Bestimmungsstation hingeleitet werden. Zum anderen konnte die Abfertigung so vor sich gehen, daß die Sendung unter Anwendung des deutschen Lokaltarifs von Lübeck nach Neumünster geführt, hier umbehandelt und dann nach dem deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandstarif zur Bestimmungsstation hin verfrachtet wurde. Die Güterabfertigungsstelle der Beklagten hat die erstere Art der Abfertigung vorgenommen. Nicht aufgeklärt ist es, ob sie sich dabei der Möglichkeit, eine andere Abfertigungsart zu wählen, bewußt gewesen ist oder nicht. Auf jeden Fall kann die Beklagte aber für eine unrichtige Wahl der Tarife, auch wenn dadurch der Absenderin erhebliche Mehrkosten entstanden sind, nur verantwortlich gemacht werden, sofern ihren gesetzlichen Vertretern oder ihren mit der Abfertigung betrauten Angestellten bei der Tarifanwendung ein grobes Versehen unterlaufen ist. Einen solchen Grad des Verschuldens hat das Berufungsgericht verneint. Es hat dabei erwogen, daß die Angestellten der Beklagten, denen das erforderliche Tarifmaterial vorgelegen habe oder doch wenigstens erreichbar gewesen sei, die Vorzüge der Heranziehung des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandstarifs hätten erkennen können, und daß es der Verwaltung der Beklagten, als Ende 1918 von Feindesseite der bisher für Sendungen von Lübeck nach Stockholm oder Christiania fast ausschließlich benutzte Seeweg gesperrt worden sei, zweckmäßigerweise obgelegen habe, an ihre Beamten eine besondere Weisung über die für den Landweg vorzunehmende Art der Abfertigung zu erlassen. Das Verschulden der Verwaltung und der Beamten könne jedoch nicht als eine besonders schwere Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt gelten, wie auch der Sachverständige W. anerkenne. Insbesondere habe sich nicht feststellen lassen, daß die Beklagte in der fraglichen Zeit bis Mai 1919 durch wiederholte oder dringliche Beschwerden auf die Notwendigkeit besonderer Weisungen an ihre Abfertigungsbeamten aufmerksam gemacht worden sei.

Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Was die Revision dagegen vorbringt, bewegt sich im wesentlichen auf dem der Revisionsinstanz verschlossenen Gebiete der Tatsachenwürdigung. Als eine Überspannung der an die Abfertigungsbeamten zu stellenden Anforderungen muß es gelten, wenn die Revision geltend macht, daß die Beamten alle zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarife kennen und anwenden mußten. Der von der Revision angezogene Art. 11 Int. Fr. Üb. bietet für die Berechtigung derart hoher Anforderungen keine Unterlage. Ebensowenig läßt sich der Vorwurf eines groben Verschuldens der Angestellten der Beklagten aus dem Gesichtspunkte rechtfertigen, daß sie bei der Art der Abfertigung nach Vamdrup die dadurch bedingte Vermehrung der Umbehandlungsstellen und demzufolge die Erhöhung der Frachtkosten hätten erkennen müssen. Die Notwendigkeit der Umbehandlung stand im unmittelbaren Zusammenhang mit dem angewandten Tarif. Aus der Abfertigung der Güter nach Vamdrup brauchten die Bahnangestellten noch nicht ohne weiteres zu erkennen, daß dadurch die Zahl der Umbehandlungsstellen vermehrt wurde.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1017 u. 1020.)

— Der Eisenbahnfachmann, Zeitschrift für das Eisenbahn-Bildungs- u. Unterrichtswesen, insbesondere zur Ergänzung des Dienstunterrichts, zur Vorbereitung auf Prüfungen und zur Förderung des Selbststudiums. Verlag von H. S. Hermann & Co., Berlin SW 19, Beuthstr. 8.

Am 15. November ist das erste Heft der Zeitschrift erschienen. Wie es in dem Geleitwort heißt, soll diese Zeitschrift den Dienstunterricht ergänzen, auf Prüfungen vorbereiten und die eigene Weiterbildung fördern. Sie will dem Beamten und Arbeiter ein Hilfsmittel sein, das ihn nicht nur befähigt, seinen eigenen Dienstzweig zweckentsprechend auszuüben, sondern ihm auch die Zusammenhänge erläutert und einen Überblick über verwandte Fachgebiete gibt. Die Zeitschrift soll weiter Stoffe für den amtlichen Unterricht bringen, insbesondere Betriebsunfälle und Verstöße gegen Dienstvorschriften oder Wirtschaftlichkeit behandeln. Durch die Zeitschrift soll ferner auch den Prüflingen bei ihren Vorbereitungsarbeiten geholfen werden, indem jede Nummer eine Anzahl von Aufgaben und Fragen bringt, wie sie auf Grund der neuesten Bestimmungen in der Prüfung verlangt werden. „Der Eisenbahnfachmann“ will endlich auch auf die Weiterbildung anregend wirken durch entsprechende Aufsätze, durch Hinweis auf wertvolle Bücher oder Veröffentlichungen in anderen Zeitschriften, durch einen sorgfältig bearbeiteten Fragekasten und schließlich durch möglichst vollständige und regelmäßige Mitteilungen über bemerkenswerte eisenbahndienstliche, akademische, öffentliche Fachschul-, Gewerkschafts- oder Vereinsveranstaltungen auf dem Gebiete des Bildungs- und Unterrichtswesens.

Die Erwartungen, die man hiernach hegen darf, sind durch den Inhalt des 1. Heftes vollauf erfüllt worden. Es bringt eine Reihe inhaltsreicher Aufsätze aus den verschiedensten Fachgebieten, so unter anderem aus dem Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Verkehrsdienst den Aufsatz: „Kupplung und Puffer“ von Dr.-Ing. Bloß, Dresden, „Die Überwachung des Güterwagenumlaufs“, von Dr. Couvé, Berlin; im maschinentechnischen Teil einen Beitrag: „Der Lokomotivdienst in Theorie und Praxis“, von J. Faber, Lokomotivführer a. D.; im Finanzwesen einen Aufsatz von Eisenbahndirektor a. D. Gustav Stahn: „Allgemeines über das Haushalts- und Finanzwesen des Deutschen Reiches“. Besonders zweckentsprechend sind die „Übungs- und Prüfungsaufgaben“, ferner die „Lehrbriefe für Prüflinge“ und der „Wiederholungsunterricht“, in dem Fragen zu den veröffentlichten Aufsätzen gestellt werden.

Die Zeitschrift erscheint halbmonatlich zu dem billigen Preise von 0,20 G.M. für das Einzelheft. Die Oberleitung hat Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze, Ministerialrat, die verantwortliche Schriftleitung H. Eisheuer. Die Zeitschrift ist kein amtliches Organ und wahrt sich das Recht freier Meinungsäußerung. Sie erscheint bei der sorgfältigen Auswahl des Stoffes und der Mitarbeiter sowie bei ihrem billigen Preise besonders geeignet zur dienstlichen Weiterbildung der Eisenbahner und zur Bereicherung ihres Wissens. W.

— Norwegen. Das Land der Mitternachtssonne. Herausgegeben von der norwegischen Staatsbahn. Kristiania, Oktober 1924.

Unter diesem Titel hat die norwegische Staatsbahn eine Broschüre, gewissermaßen als Ergänzung zu dem auf S. 715 d. Ztg. besprochenen Reiseführer, herausgegeben, die einen guten Überblick über die Verkehrsverhältnisse, staatlichen Einrichtungen, das Wirtschaftsleben, Kunst und Wissenschaft Norwegens gibt. Erwähnenswert sind zwei gut ausgeführte Kunstbeilagen, Reproduktionen zweier Gemälde aus der Nationalgalerie in Kristiania: „Von Aasgaardstrand“ (Maler Edv. Munch) und „Winternacht in Rondane“ (Maler Harald Sohlberg). Das Titelbild auf dem Umschlag ist ebenfalls ein gut ausgeführter Kunstdruck und stellt die „Mitternachtssonne bei Grönöy“ (67° nördl. Br.) nach einem Gemälde von Th. Holmboe dar. Aus dem Inhalt sei folgendes hervorgehoben: Norwegen hat einen Flächeninhalt von 325 000 qkm mit einer Bevölkerung von nur etwas über 2½ Millionen, ist mithin das am dünnsten bevölkerte Land Europas. Dazu tritt die 1920 Norwegen zugeteilte Inselgruppe Spitzbergen (70 000 qkm) mit seinen großen Kohlenfeldern. Von den Reichtümern des Landes sind der Waldbestand ($^1/_5$ des Landes), Silber, Kupfer, Schwefelkies, Eisenerz, Nickel, Zink, die in den Bergwerken gewonnen werden, wie vor allem die weiße Kohle hervorzuheben. Norwegen besitzt von letzterer 12½ Mill. PS, von denen nur $^1/_{10}$ ausgenutzt sind. Die Haupterwerbszweige bilden Fischerei, Schiffahrt, Holzindustrie (einschl. Papier- und Zellulosefabrikation) und Walfang. Norwegen gewann an Walöl vor dem Kriege etwa 75% der Welterzeugung. Bei einer Neuauflage sollten aber die Mitteilungen über Reise- und Touristenvereine (S. 14), Sportvereine (S. 15), die Aufführung der vielen

Reisebüros außerhalb Norwegens (S. 29/30) sowie der norwegischen Gesandtschaften und Konsulate im Ausland (S. 31/2) in Wegfall kommen. Sie sind ohne Interesse für den, der Norwegen besuchen will. Der Abschnitt über die beste Reisezeit (S. 21/5) kann kürzer gefaßt werden und gehört besser an den Anfang (hinter S. 5). Trotz dieser Beanstandungen wird die Broschüre dem Reisenden nach Norwegen zur Einführung sehr willkommen sein.

Eine in mehrfarbigem Druck erschienene, bis in die neueste Zeit fortgeführte Touristenkarte, die ebenfalls von der Staatsbahn herausgegeben ist („Touristenkarte von Norwegen"), bedarf gleichfalls der Erwähnung. Auf der Rückseite befindet sich eine Beschreibung Norwegens und der größten Sehenswürdigkeiten.

Broschüre wie Karte sind mit deutschem Text versehen und kostenlos im Amtlichen Reisebüro für Norwegen in Berlin W 8, Unter den Linden 32, erhältlich. P.

— **Industrielle Psychotechnik.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Moede. Verlag Julius Springer, Berlin W. 9. Preis vierteljährlich 5 ℳ.

Die von dem bekannten Psychotechniker Prof. Dr. Moede neugegründete Monatsschrift behandelt das Gebiet der industriellen Psychotechnik, deren Ziel die größtmöglichste Steigerung des Wirkungsgrades menschlicher Arbeit und Betätigung unter Anwendung der Ergebnisse psychologischer Wissenschaft ist. Sie will ein Bindeglied sein zwischen Forschung und Praxis und über die Entwicklung der Psychotechnik im In- und Ausland unterrichten. Gerade in heutiger Zeit bilden Psychotechnik und Betriebswissenschaft ein wichtiges Mittel zum Wiederaufbau unserer Wirtschaft. Auf psychologischer Grundlage durchgebildete Eignungsprüfungen, Anlernverfahren, Geräte und Arbeitsvorgänge sowie Absatzverfahren (einschl. Reklame) fördern das Wirtschaftsleben und sind bereits allenthalben unentbehrlich geworden. Fast alle großen Fabrikbetriebe und Verkehrsunternehmungen bedienen sich heute der Psychotechnik und haben sich Prüfstände und Versuchsstellen eingerichtet. Allerdings darf man in der Psychotechnik nicht — wie es übereifrige Anhänger dieser Wissenschaft in den letzten Jahren taten — ein Allheilmittel für den kranken Wirtschaftskörper sehen, und man muß sich der Grenzen ihrer Anwendung bewußt bleiben, die dort liegen, wo größere Anforderungen an die Persönlichkeit und die moralischen Eigenschaften beginnen.

Das erste Doppelheft bringt neben verschiedenen Aufsätzen über psychotechnische Organisationslehre, Psychologie des Inserates, Leistungskontrolle drei besonders für den Eisenbahner interessante Aufsätze von Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze über die Personalauswahl in Großbetrieben mit besonderer Berücksichtigung der Reichsbahn, von Eisenbahn-Oberinspektor R. Couvé über Eignungsprüfung von Eisenbahnverkehrsbeamten und von Oberingenieur Tramm über die Bewährung der psychotechnischen Prüfverfahren für Straßenbahnführer. Aus ihnen geht hervor, daß die bisher eingeführten oder versuchsweise angewandten Eignungsprüfungen zufriedenstellende Ergebnisse geliefert haben. Weitere Aufsätze auch aus dem Bereiche der Post und verschiedenen Zweigen der Industrie werden angekündigt und versprechen einen dauernd vielseitigen Inhalt der Zeitschrift. Dr.-Ing. Busse.

— **Leitsätze für TWL-Lichtbilder** (TWL-Blatt 1143). Herausgegeben von der Technisch-Wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale, Berlin NW 87, Sickingenstr. 24. 3. Ausgabe, Oktober 1924. Preis 0,40 Goldmark.

Das Blatt, auf starkem Papier gedruckt, enthält die von Dr. Lasche aufgestellten Regeln für die Ausführung von Diapositiven (Glaslichtbildern), abgeändert und erweitert auf Grund der Erfahrungen, die inzwischen bei der TWL und den mit ihr zusammenarbeitenden Körperschaften und Industriefirmen gesammelt wurden. Die Angaben sind in übersichtlicher Form zusammengestellt und durch Beispiele erläutert; eine Zahlentafel gibt die Schriftgrößen und Strichstärken für verschiedene Formate der Vorlagezeichnungen an. Wer es häufiger erlebt hat, wie Vorträge mit an sich wertvollem Inhalt durch mangelhaft ausgeführte Lichtbilder um ihre Wirkung gebracht werden, wird die Herausgabe dieser Erfahrungsregeln dankbar begrüßen. Ihre Beachtung kann nicht dringend genug empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Dezember d. Js. dem Betrieb übergebene, 8,6 km lange Neubaustrecke Köln-Bickendorf-Köln-Niehl-Hafen ist den Vereinsbahnstrecken der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 1. Dezember 1924 ist die verlegte Strecke der Schmalspurlinie Hainsberg-Kipsdorf mit den neuen Bahnhofsanlagen Naundorf b. Schmiedeberg (Bez. Dresden) und Schmiedeberg (Bez. Dresden) dem Betrieb übergeben worden. An der Betriebs- und Vereinsbahnlänge der Linie Hainsberg-Kipsdorf ändert sich durch diese Linienverlegung nichts.

Wiedereröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Berlin. Am 11. Dezember 1924 wird der an der Bahnstrecke Berlin Stettiner Bahnhof-Oranienburg zwischen den Stationen Stolpe (Kr. Niederbarnim) und Birkenwerder gelegene, seit 15. April d. Js. wegen Umbaues der Strecke geschlossene bisherige Haltepunkt Hohen Neuendorf als Bahnhof 4. Klasse für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden. Der Haltepunkt Stolpe (Kr. Niederbarnim) wird vom gleichen Tage ab für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dauernd geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Im November 1923 ist der Haltepunkt Kappel-Grünwald für den Gepäck- und Expreßgutabfertigungsdienst geschlossen worden. Hiernach ist auch die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut nach Kappel-Grünwald nicht mehr zulässig.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 219 vom 2. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Achsdruckverzeichnis;

Nr. III 178 vom 24. November 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Übernahme der Liquidationsarbeiten der ehemaligen Südbahn;

Nr. III 182 vom 1. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß. Überprüfung des Diensttelegrammübereinkommens;

Nr. III 184 vom 1. Dezember 1924 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereins-Personenwagen-Übereinkommen; Antrag auf Anpassung des VPÜ. an das RIC.

Nr. IV 299 vom 18. November 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.

Am 15. Dezember 1924 wird die Station Biebrich West in die Tarife und auch in den Ausnahmetarif für Tonwaren (Tfv. 167: Ausnahmetarif 7, Tfv. 168: Ausnahmetarif 9) einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (1382)

Altona, den 3. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5a für rohe Steine wird bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1925, verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Dezember 1924. (1394)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. Dezember 1924: Aufnahme von Stationen in den A.T. 35, 41, 58 und 61. Berichtigungen in den A.T. 52 und 60. Erweiterung des Warenverzeichnisses im A.T. 35. (1383)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 63. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernungstafel II wie folgt zu ergänzen:

Entfernungen zwischen den nördlichen Verbandsstationen	Kontrollbezirk oder Bahn	und den südlichen Knotenstationen																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
Köln Hbf.	Kö	301	434	255	560	510	519	299	307	591	541	447	618	510	482	600	491	450	387	398	450	256	441	479	345

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGB. 1914 S. 455).

München, den 1. Dezember 1924. (1381)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1924 werden die Stationen Großbunsdorf, Moor und Reppenhagen in den Tarif einbezogen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 die Entfernungen für die Mehrzahl der Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn ermäßigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1924. (1393)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1924 ist der Ausnahmetarif 45 durch Aufnahme von Wäscheklammern und Besenstielen erweitert worden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 6. Dezember 1924. (1391)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 ist im Warenverzeichnisse auf Seite 1 des Tarifes nachzutragen: Unter I. Güter der Klasse A: „Hopfen", unter II. Güter der Klasse B: „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren", unter „III. Güter der Klasse C" sind die Worte „Eiserne Röhren" zu streichen und durch „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" zu ersetzen, nachzutragen ist hinter Malz „Hülsenfrüchte". (1385)

Dresden, am 1. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. — Durchfuhr-Ausnahmetarif D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.

Das im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 135 vom 24. November 1924 lfd. Nr. 1741 ergangene Ausschreiben hat zu lauten: „Abteilung II (Güter der deutschen Tarifklasse B): Eier (Geflügeleier) und Geflügel (geschlachtetes)".

München, den 2. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern. (1384)

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6a.

Mit Gültigkeit vom 10. 12. 1924 wird unter Abteilung B, Geltungsbereich, die Station Würgendorf als Empfangsstation aufgenommen. (1388)

Elberfeld, den 3. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Der Bahnhof 4. Klasse Theuernitz (Ostpr.) bleibt vom 15. Februar 1925 ab unbesetzt. Seine Abfertigungsbefugnisse werden von diesem Tage ab nur darin beschränkt, daß im Versand von Theuernitz (Ostpr.) Vorauszahlung der Fracht ausgeschlossen und nur noch für solche Sendungen zugelassen wird, für die der Tarif Vorauszahlung der Fracht fordert. Im Verkehr nach Theuernitz (Ostpr.) ist Frachtüberweisung zugelassen. Die Dienstbeschränkung: „OK" = ohne Kopframpe bleibt bestehen. Mutterstationen sind die Bahnhöfe Bergfriede und Schmückwalde. Wagenbestellungen nimmt nur der Bahnhof Bergfriede entgegen. (1389)

Königsberg (Pr.), den 27. Nov. 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

A. Güter und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

B. Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen Polnischoberschlesien) Stationen untereinander und mit Danziger Stationen über Deutsch- und Polnischoberschlesien.

Unter Aufhebung unserer Bekanntmachung vom 11. 11. 24 geben wir nachstehend die neuen Verkaufspreise für die bei der Stationskasse Oppeln aufliegenden Tarife und Nachträge für die obengenannten Verkehre bekannt.

Tarif zu A. = 1,00 ℳ.
Nachtrag II zum Tarif zu A. = 1,00 ℳ.
Der Nachtrag I zum Tarif zu A. enthält nur ergänzende Bestimmungen für den Milchverkehr, er wird zum Verkauf nicht aufgelegt.
Tarif zu B. . . . . = 12,15 ℳ.
Berichtigungsblatt zum Tarif zu B. . . . . = 1,00 ℳ.
Nachtrag I zum Tarif zu B. . = 1,00 ℳ.
Nachtrag II zum Tarif zu B. . = 1,00 ℳ.

Oppeln, 1. Dezember 1924. (1390)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1924 tritt ein neuer Ausnahmetarif 72 für rohe Dolomit- und Kalkbruchsteine zur Ausfuhr nach der Tschechoslowakei von den Stationen Velden bei Hersbruck und Waldershof nach Eger in Kraft. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1392)

Berlin, den 6. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtbegünstigung für Tabak roh.

Mit Gültigkeit vom 14. November 1924 bis auf weiteres, längstens bis 30. Juni 1925 werden im Eisenbahndurchlaufe des obbezeichneten Verkehres für die Durchfuhr von Tabak, roh (der Position T-1 des csl. Eisenbahngütertarifes) von der Station Nové Komarno nach Skalité statna hranica und von der Station Bratislava dunaiské nabrezie nach Petrovice ve Slezsku statni hranice ermäßigte Frachtsätze gewährt.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (1387)

Wien, am 28. November 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtbegünstigung für Stammholz bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1924 bis auf weiteres, längstens bis 30. Juni 1925 wird im Eisenbahndurchlaufe des obbezeichneten Verkehres in der Richtung Schiff-Bahn für Stammholz (der Position D-30-a des csl. Eisenbahngütertarifes) von der Station Nové Komarno nach Banska Bystrica ein ermäßigter Frachtsatz von 750 c. H. pro 100 kg im Kartierungswege gewährt.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (1386)

Wien, am 28. November 1924.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 51. | Berlin, den 18. Dezember 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Aufwertung von Barsicherheiten.

Von Eisenbahnoberinspektor **Schmitt**, Elberfeld.

Wie bekannt, waren früher ständig zahlreiche Barsicherheiten (Kautionen) bei den Hauptkassen der Reichsbahndirektionen bestellt. Nach dem Währungszerfall wurden sie als wertlose Papiermarkbeträge betrachtet und deshalb unter Benachrichtigung der Besteller in den Büchern gelöscht. Dieses Verfahren hat, besonders seit Bekanntgabe der dritten Steuernotverordnung mit ihren Bestimmungen über die Aufwertungsfrage, zahlreiche Beschwerden und Aufwertungsanträge einzelner Besteller und von Körperschaften usw. gezeitigt. Auch hat die Presse sich zum Teil für die Aufwertung eingesetzt. In besonderem Maße sind solche Beschwerden und Anträge hinsichtlich der zahlreichen alten Frachtstundungssicherheiten zu verzeichnen, zumal sie in kurzer Zeit durch andere (wertbeständige) Sicherheiten ersetzt werden mußten; vgl. § 240 BGB. Es dürfte sich daher verlohnen, unter Berücksichtigung der von den Antragstellern im wesentlichen gegebenen Begründungen hinsichtlich dieser Sicherheiten zu untersuchen, ob und zutreffendenfalls in welchem Umfange die Aufwertungsanträge etwa berechtigt sein möchten, und damit zugleich einen Beitrag zu der für die Eisenbahnverwaltungen geldlich erheblichen Frage der Aufwertung der früheren Marksicherheiten überhaupt zu geben.

Als Grundlage der Frachtstundungsverträge dienten die jeweils gültigen und durch Nachträge fortlaufend berichtigten „Bedingungen für monatliche Frachtstundung"; unter Berücksichtigung der Berichtigungen stimmten sie im wesentlichen mit den Bedingungen vom 1. Januar d. J. überein. Der Frachtstundungsnehmer hatte diese „Bedingungen" durch Unterschrift anzuerkennen. Die Eisenbahn erklärte sich in den so zustande kommenden Verträgen bereit, gegen vorherige Sicherheitsbestellung monatliche Stundung der Frachten usw. zu gewähren („cautio voluntaria", nicht „necessaria"). Der Frachtstundungsnehmer verpflichtete sich selber zur Einhaltung bestimmter Regeln bei der Begleichung der gestundeten Frachten und zu monatlicher Zahlung einer sogenannten Frachtstundungsgebühr als Entgelt für Ausführung und Kosten der Stundung. Die Sicherheit gab der Eisenbahn die Möglichkeit, sich aus ihr im Falle der nicht oder nicht bedingungsgemäß erfolgenden Begleichung der aufgelaufenen Frachten ohne weiteres zu befriedigen. Sie konnte in Übereinstimmung mit § 232 BGB. in verschiedener Weise geleistet werden, besonders auch durch Einzahlung baren Geldes bei den Eisenbahnhauptkassen. Das Geld, eine „vertretbare" Sache, ging vereinbarungsgemäß mit der Einzahlung in das Eigentum der Eisenbahnverwaltung über, so daß der Frachtstundungsnehmer nur noch eine Forderung auf Rückerstattung des Betrages behielt, an der aber die Eisenbahnverwaltung gleichzeitig ein Pfandrecht erwarb (vgl. § 233 BGB.). Die Rückerstattung des Betrages konnte von dem Frachtstundungsnehmer nach Erfüllung seiner vertragsmäßigen Verpflichtungen verlangt werden. Der Geldbetrag war von der Eisenbahnverwaltung nicht zu verzinsen. — Einen Zwang, die Stundung gegebenenfalls nach diesem Verfahren zu nehmen, übte und übt die Eisenbahnverwaltung nach keiner Richtung hin aus; dies steht im freien Willen und beruht auf dem Antrage der Verkehrtreibenden. Auch konnte und kann das Stundungsverhältnis sowohl vom

Stundungsnehmer wie von der Eisenbahnverwaltung jederzeit ohne Angabe von Gründen wieder aufgehoben werden. Nach § 235 BGB. war der Frachtstundungsnehmer auch berechtigt, die Barsicherheit gegen geeignete, der Eisenbahnverwaltung genügend sichere Wertpapiere (Hinterlegungsscheine über Wertpapiere), Sparkassenbücher und dergl. umzutauschen. Dies, sowie der Umtausch gegen andere Sicherheiten, z. B. auch gegen Bürgscheine, wurde von der Eisenbahnverwaltung jederzeit zugelassen.

Die Stundungsnehmer haben also nach Bestellung der Barsicherheit nur noch eine Forderung auf einen Geldbetrag, dagegen keinen dinglichen Anspruch mehr auf die eingezahlten Geldstücke usw. Dies sei zunächst festgestellt gegenüber den Antragstellern, die aus mehr oder weniger unklarer Vorstellung über das Rechtsverhältnis einfach „ihr gutes Geld" zurückfordern zu können glauben und hierbei bis zum Nennbetrage gehen, zumal wenn die Sicherheit noch in der Zeit der Goldwährung — vor dem Kriege — hinterlegt wurde. Das Unzutreffende einer solchen Begründung ist ohne weiteres klar. Es handelt sich insbesondere nicht um einen Verwahrungsvertrag im Sinne der §§ 688 und 695 BGB., bei dem der hinterlegte Gegenstand im Eigentum des Hinterlegers bleibt und ihm derselbe Gegenstand wiedergegeben werden muß.

Andere behaupten, die zwar in Papiermark eingezahlte Sicherheit doch wertbeständig etwa zum Dollarkurse des Einzahlungstages, bestellt zu haben, da die Mark seit Beginn der Inflation nur noch als gesetzliches Zahlungsmittel, aber nicht mehr als Wertmesser gegolten habe. Eine solche Verallgemeinerung kann nicht gebilligt werden. Insbesondere hat die Eisenbahn, die die Frachten in Papiermark errechnete und infolgedessen auch die Frachtenkonten der Stundungsnehmer nur in Papiermark führte, nur Papiermark als Sicherheit verlangt, nur über Papiermark Quittung geleistet und keinerlei Willensmeinung im Sinne dieser Aufwertungsanträge bekundet. Sie hatte auch, wie die folgenden Ausführungen dartun, keinen Anlaß, die Gefahr der Entwertung auf sich selbst zu nehmen, und war nach ihren Einrichtungen auch nicht in der Lage, das Geld zum Einzahlungskurse zu verwerten oder zu erhalten.

Eine ausdrückliche Aufwertungsbestimmung ist in dem Frachtstundungsvertrage nicht vorgesehen. Eine weitere Begründung der Aufwertungsanträge geht infolgedessen dahin, die Parteien hätten die Rückgabe eines derart entwerteten Betrages jedenfalls nicht beabsichtigt, im Sinne des Vertrages habe Zurückzahlung des Geldes in gleicher Güte gelegen, die Eisenbahn sei verpflichtet, die Rückzahlung so zu bewirken, wie „Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte" es erfordern (§§ 157 und 242 BGB.). Diese Auslegung des Willens der Parteien kann auf Frachtstundungssicherheiten keine Anwendung finden. Die Frachtstundungsverträge werden nicht von Fall zu Fall besonders abgefaßt, sondern kommen, wie eingangs erwähnt, in der Weise zustande, daß der Frachtstundungsnehmer einfach die von der Eisenbahnverwaltung herausgegebenen allgemeinen Bedingungen anerkennt. Er braucht den Frachtstundungsvertrag nicht einzugehen. Geht er ihn aber ein, so kann er Vorbehalte irgend welcher Art nicht machen. Um den Frachtstundungsvertrag nach Treu und Glauben auszulegen, dürfte daher nur zu prüfen sein, wie die Eisenbahn die allgemeinen Bedingungen ausgestaltet haben würde, wenn sie an den Währungszerfall gedacht hätte oder hätte denken müssen. Nun hat sie aber kein besonderes Interesse an der monatlichen Frachtstundung, noch weniger daran, daß der Stundungsnehmer gerade eine Barsicherheit stellte, so daß sie auch keinen Anlaß hatte, die Gefahr, die der Barsicherheit drohen konnte, irgendwie zu übernehmen. Wie schon ausgeführt, zahlt sie nicht allein für die Barsicherheit keine Zinsen, sondern sie erhebt noch selbst eine Frachtstundungsgebühr. Nach ihren Einrichtungen kann sie Barsicherheiten auch weder werbend noch wertbeständig anlegen. Die Sicherheiten verbleiben — als Deposit — zu jederzeitiger Zurückzahlung bereit, in der Kasse überzählig. Die Eisenbahn hätte also, wenn sie mit Rücksicht auf den Währungszerfall einen Nachtrag zu den Bedingungen herausgeben wollte, diese nur in dem Sinne vervollständigen können, daß sie ausdrücklich erklärt hätte, keinerlei Verantwortung zu übernehmen; sie hätte dabei, ohne hierzu verpflichtet gewesen zu sein, noch besonders anheimstellen können, die Sicherheit gegen eine solche anderer Art umzutauschen oder das Stundungsverhältnis rechtzeitig aufzugeben, um die Sicherheit überhaupt zurückzuziehen. Aber es kann als völlig ausgeschlossen gelten, daß, auch beim Voraussehen des Währungszerfalls, von der Eisenbahn ein die Interessen der Stundungsnehmer wahrender Ausgleich vorgesehen worden wäre, da sie eben selbst ein Interesse an der Barsicherheit nicht hatte. Andererseits haben die Stundungsnehmer dadurch, daß und soweit sie nach dem Einsetzen und beim Fortschreiten der Geldentwertung kein Rückgabeverlangen stellten, zu erkennen gegeben, daß sie die Geldentwertung außer acht lassen wollten. Dies trifft besonders auf die erst während der Inflationszeit, wo der Besteller schon unbedingt mit einer Entwertung rechnen mußte, bestellten und ergänzten Sicherheiten zu. — Somit kann auch ein aus dem Parteiwillen in Verbindung mit § 157 oder 242 BGB. abgeleiteter Aufwertungsanspruch für die Frachtstundungssicherheiten nicht anerkannt werden. Im gleichen Sinne hat auch das Amtsgericht Abt. 22 in Hannover in der Entscheidung vom 1. Juli 1924 erkannt, in der in der Frage der Frachtstundungssicherheiten auf Grund der besonderen Verhältnisse der Frachtstundungsverträge der Aufwertungsanspruch abgewiesen wird.

Im übrigen wird auch bei manchem Sicherheitsbesteller zur Zeit des Vertragsabschlusses ein Wille im angegebenen Sinne überhaupt nicht vorhanden gewesen sein, weil er an die jetzt eingetretene Gestaltung der Dinge nicht gedacht hat. In diesem Falle kann von einer entsprechenden stillschweigend vereinbarten Vertragsbestimmung selbstverständlich überhaupt keine Rede sein. Hiernach und nach den vorhergehenden Darlegungen steht den Sicherheitsbestellern eine parteirechtliche Bestimmung, welche Aufwertung gebietet, nicht zur Seite, so daß für sie weiter in Frage kommt, nach entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen Ausschau zu halten, um ihre Aufwertungsanträge zu begründen.

Manche Aufwertungsanträge wollen allerdings die Tatsache der allgemeinen Geldentwertung in ihrer rechtlichen Bedeutung einfach unberücksichtigt lassen. Sie fordern den Sicherheitsbetrag, sei es in voller Höhe, sei es zum Goldkurswerte des Einzahlungstages ohne besondere Begründung zurück. Oder es wird, da es sich um die Reichsbahn handelt, auf eine angebliche Verpflichtung des „Reiches", den Inflationsverlust zu ersetzen, hingewiesen, obgleich, selbst wenn das Reich für den Währungszerfall verantwortlich gemacht werden könnte, ihn doch nicht die Reichsbahn als solche zu vertreten hätte. Da sämtliches Geld der alten Währung vollständig entwertet und in den hier fraglichen Beträgen überhaupt nicht mehr zahlbar ist, ist die Forderung auf Erstattung vielmehr an sich gegenstandslos. Nach § 275 BGB. wird der Schuldner von der Leistung frei, soweit die Leistung infolge eines nach der Entstehung des Schuldverhältnisses eingetretenen Umstandes, den er nicht zu vertreten hat, unmöglich wird. Diese, ipso jure wirkende Befreiung von der Zurückzahlungsverpflichtung ist in allen Sicherheitshinterlegungsfällen spätestens mit dem Zeitpunkte eingetreten, in dem die frühere Mark endgültig auf den Stand von einbillionstel Goldmark gekommen war, sonach schon seit Herbst vorigen Jahres. Alle diese Sicherheitsbesteller verkennen auch, daß das Reich für seine eigenen Anleihen bisher die Aufwertung versagt und bei dinglich gesicherten und ähnlichen gleichartigen Forderungen nur eine Aufwertung bis 15 % zugelassen hat. — Sie können vor allem auf das Fehlen gesetzlicher Gebote der Aufwertung derartiger Sicherheiten verwiesen werden.

In der Tat sind auch in der Gesetzgebung Aufwertungsgebote in bezug auf diese Sicherheiten nicht vorgesehen. Die einzige bisher in Frage kommende gesetzliche Regelung von Aufwertungsansprüchen ist durch die bekannte dritte Steuernotverordnung erfolgt. Hierdurch werden aber nach der herrschenden Auffassung derartige Sicherheiten nicht getroffen. Keinesfalls kann man letztere als Vermögensanlage im Sinne des § 12 Abs. 1 dieser Verordnung betrachten, vor allem, weil ihnen der Charakter eines Darlehns völlig fehlt, es sich vielmehr um Sicherheiten für Beträge handelt, die der Frachtstundungsnehmer auf der ihm eröffneten Monatsrechnung auflaufen läßt. Die Sicherheitsleistung stellt hier lediglich eine Nebenleistung bzw. die Forderung auf ihre Rückerstattung einen Anspruch aus dem gegenseitigen Frachtstundungsvertrage dar, welcher nach § 12 Abs. 2 der Verordnung als Vermögensanspruch im Sinne des Abs. 1 nicht gilt.

Können sonach auch gesetzliche Aufwertungsgebote von den Antragstellern mit Erfolg nicht ins Feld geführt werden, so kommt doch gerade in der Aufwertungsfrage noch das notgedrungen von der Rechtsprechung geschaffene Recht, das richterliche Recht, in Frage; vgl. Jur. Wochenschrift 1924 Seite 1448, Spalte 2. Das richterliche Recht hat sich in der Aufwertungsfrage selbst und in Bezug auf das Aufwertungsmaß auf allen nicht von der dritten Steuernotverordnung geregelten Gebieten Geltung verschafft, so auch auf dem Gebiete der Sicherheiten bei gegenseitigen Verträgen, die nach § 12 Abs. 2 dieser Verordnung den Beschränkungen der letzteren nicht unterliegen. — Daß nun die durch den Währungszerfall entwerteten Sicherheiten grundsätzlich aufzuwerten sind, mag vor allem nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung im Anschluß an §§ 157 und 242 BGB. in manchem Falle zutreffen. Die Machtvollkommenheit des Richters ergänzt hierbei das Partei- und das Gesetzesrecht der betreffenden Verträge nach seiner eigenen Anschauung über das Erfordernis „Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte". Hierbei kann der Richter jedoch nur zu ergründen suchen, was die Parteien vernünftigerweise vereinbart haben würden, wenn sie den Währungszerfall vorausgesehen hätten. Wie schon oben ausgeführt ist und auch in dem angeführten Urteil des Amtsgerichts Hannover hervorgehoben wird, hatte die Eisenbahn aber nicht den geringsten Anlaß, die Gefahr, die der Sicherheit drohen konnte, irgendwie mit zu übernehmen. Bei den geschilderten Verhältnissen der Frachtstundungsverträge (Fehlen eines Interesses der Eisenbahn an der monatlichen Stundung, Erhebung einer Gebühr für die Stundung, Unverzinslichkeit des Geldes, jederzeitige Zurückziehbarkeit der Sicherheit, behördenmäßige Einrichtung der Geldverwaltung bei der Eisenbahn) kann der letzteren gerade mit Rücksicht auf Treu und Glauben die „überobligationsmäßige Kraftanstrengung" zur Zurückzahlung der eingezahlten Sicherheiten nicht mehr zugemutet werden. Die auf Grund des § 275 BGB. an sich eingetretene Befreiung der Eisenbahn von der Leistung ist infolge der außerordentlich starken Geldentwertung übrigens auch vollständig, d. h. es tritt nicht teilweise Leistungsbefreiung, sondern gänzliche ein. Die Eisenbahn hat als Schuldnerin gegenüber dem Sicherheitsbesteller keine andere Verpflichtung mehr als die im § 281 BGB. vorgesehene hinsichtlich eines etwaigen Ersatzes. Da sie aber für die Sicherheit, mit der nicht gewirtschaftet worden ist und gewirtschaftet werden konnte, keinen Ersatz irgendwelcher Art erlangt hat, wie nachstehend noch näher ausgeführt wird, so sind ihre früheren Verpflichtungen zur Rückzahlung der Barsicherheit auch ganz erloschen.

Ebenso ist die Übertragung der Regeln des sogenannten unregelmäßigen Verwahrungsvertrages bzw. des Darlehns (§§ 700 und 607 BGB.), die u. a. das Kaufmannsgericht Berlin, Kammer III, in den Urteilen vom 11. Januar und 1. Februar d. Js. und das Gewerbegericht Berlin, Kammer 14, im Urteil vom 15. Mai d. Js. auf Fälle hinterlegter Sicherheiten anwendet, für die Frachtstundungsverträge abzulehnen, da letzteren der Charakter des unregelmäßigen Verwaltungsvertrages und des Darlehns fehlt. Zudem ist die Berufung auf die Vorschrift der §§ 700 und 607 BGB., in gleicher Güte zurückzuzahlen, hier auch deshalb verfehlt, weil eine solche Zurückzahlung (in gleicher Güte) hätte vereinbart sein müssen (§ 700 a. a. O.), sie aber nach den schon gemachten Ausführungen im Sinne des Frachtstundungsvertrages nicht liegt. Das Reichsgericht hat im Urteil vom 28. November 1923 (Jur. W. 1924, S. 38 ff. und 102 ff.) unter Bezug auf die schon erwähnten §§ 157 und 242 BGB. die Zulässigkeit der Aufwertung von Darlehnsforderungen grundsätzlich anerkannt. Aber gerade auch die Berufung auf Treu und Glauben, wenn sie auch schon manchmal mit Recht zur Anerkennung einer Aufwertung von Sicherheiten geführt hat, vermag dies nicht zu begründen bei den Frachtstundungssicherheiten, wie schon ausgeführt worden ist.

Das richterliche Recht gesteht auch in Fällen ungerechtfertigter Bereicherungen aus Verträgen (§ 323 Abs. BGB.) Aufwertungen zu. Auch dies versuchen die Besteller der alten Frachtstundungssicherheiten in ihrem Sinne auszunutzen, indem sie angeben, die Eisenbahn habe „mit dem Gelde gearbeitet", insbesondere habe sie damit auch Gehälter, Stoffe usw. nach dem damaligen Goldwert bezahlt, ihre werbenden Anlagen verbessert usw. Zu solchen Zwecken ist aber das Geld nicht benutzt worden und konnte es nicht benutzt werden. Nach dem Reichshaushaltsgesetz war die Eisenbahn lediglich befugt, die ihr nach dem Haushaltsplan zur Verfügung stehenden Mittel zu verausgaben. Zu diesen zählen derartige Sicherheiten nicht, diese ruhen vielmehr, wie schon gesagt, allgemein überzählig und unverzinslich in der Kasse. Sie müssen bei jeder Kassenrevision im Bestande nachgewiesen und dürfen lediglich dann verwendet werden, wenn eine aus der Vertragspflicht des Bestellers sich ergebende Ausgabe zu decken ist. Im übrigen sind diese Gelder auch im Verhältnis zu den Gesamtbeständen der Eisenbahn so geringfügig, daß sie in deren Geldwirtschaft keine Rolle spielen können. Die fraglichen Beträge haben daher während des Währungszerfalls tatsächlich ungenutzt gelagert und mußten rettungslos im Strudel der Inflation untergehen. Erfolgte aber keine Bereicherung der Eisenbahn, so kommt natürlich auch die Aufwertung einer Bereicherung nicht in Frage; was man nicht mehr hat, daran ist man nicht bereichert, und deshalb ist dann jedenfalls mit der Klage aus § 323 BGB. nichts mehr zu erreichen. — Das gleiche gilt nach § 818 BGB. Abs. 3 für die Klage aus § 812 a. a. O. (obligatio ex lege zur Herausgabe der ungerechtfertigten Bereicherung auf Kosten eines anderen). Die auf § 812 BGB. fußenden Sicherheitsbesteller geben auch an, wenn sie die Sicherheit nicht geleistet hätten, würden sie selbst sich ein gleichwertiges Vermögen erhalten haben. Für solche Behauptungen wäre nötigenfalls Beweis zu verlangen, da es den Volksgenossen nur ausnahmsweise gelungen ist, ein Barvermögen deutscher alter Goldwährung vor der Geldentwertung zu schützen.

Aus ähnlichen Vorstellungen wird von den Sicherheitsbestellern schließlich versucht, der Eisenbahn eine Verantwortung für Nichtabwendung des Geldentwertungsschadens zuzuschieben, der dann allerdings im Sinne der heutigen Rechtsprechung ebenfalls aufzuwerten wäre. Zweifellos konnte es aber nicht Aufgabe der Eisenbahn sein, die in ihren Kassen befindlichen fremden Gelder, lediglich um die Belange der ersteren zu wahren, kaufmännisch nützlich oder wertbeständig anzulegen; vgl. Alsberg, Jur. W. 1924, S. 994, Anmerkung 2. Beim Wanken der Währung stand es vielmehr ihnen selbst, die die Gefahr kannten, jederzeit frei, die Barsicherheit zurückzuziehen und durch eine andere zu ersetzen oder die Stundung aufzugeben, zumal der Frachtstundungsnehmer die Rückerstattung der Sicherheit jederzeit verlangen konnte. Dies war auch seine eigene Sache und nicht die der Eisenbahn, ihn ausdrücklich auf den Währungszerfall

und die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit der weiteren Belassung der Barsicherheit aufmerksam zu machen. Es handelte sich nicht um ein Faustpfand (§ 1218 BGB.), das der Überwachung und Einwirkung des Bestellers entzogen war, vielmehr um eine Forderung auf Zurückzahlung eines Geldbetrages.

Die Entwertung der Barsicherheit ist mithin lediglich von den Sicherheitsbestellern selbst, die nach dem Einsetzen und beim Fortschreiten der Geldentwertung kein Rückgabeverlangen stellten, zu vertreten. Hierzu schreibt auch die Hanseatische Gerichtszeitung in Hamburg im Hauptblatte Nr. 21 vom 30. Mai 1924 unter lfd. Nr. 66 wie folgt: „Die Gefahr der Entwertung trägt der Schuldner. Muß die Sicherheit zurückgegeben werden, so ist der Gläubiger zu einer Aufwertung nicht verpflichtet." Das Selbstverschulden am Entwertungsschaden, soweit er überhaupt vermieden werden konnte, gilt besonders für die bereits erwähnten Fälle der erst während der Inflationszeit, wo der Besteller schon unbedingt mit einer Entwertung rechnen mußte, bestellten oder ergänzten Sicherheiten.

Nach vorstehendem ist die Aufwertung der Frachtstundungssicherheiten weder durch die dritte Steuernotverordnung noch eine andere gesetzliche Bestimmung geboten, ebensowenig wie sie parteirechtlich bestimmt ist. Wenn die Rechtsprechung sich in neueren Entscheidungen je nach Art der Fälle für teilweise Aufwertung von Sicherheiten ausgesprochen hat, so dürfte genügend dargetan sein, daß auch diese Entscheidungen für Frachtstundungssicherheiten keinesfalls rechtens sind. Die Frachtstundungsnehmer tragen die Gefahr der Entwertung selbst.

Bei dieser für die Eisenbahnverwaltungen durchaus günstigen rechtlichen Lage konnte deshalb auch die Deutsche Reichsbahnhauptverwaltung gegenüber einer Eingabe des Reichsverbandes der Deutschen Industrie folgenden, der Tagespresse entnommenen Bescheid erteilen: „Nach dem Ergebnis der Beratungen im Reichsfinanzministerium über die Frage betreffend Rückzahlung von Sicherheiten und Frachtvorschüssen kann eine Aufwertung der bei den Kassen der Reichsbahnverwaltung hinterlegten Barpfandgelder und Sicherheiten nicht in Frage kommen. Die Hinterleger sind auch jederzeit in der Lage gewesen, ihre in barem Gelde gegebene Sicherheit zur Vermeidung eines Geldentwertungsschadens gegen Wertpapiere oder gegen zugelassene wertbeständige Sicherheiten umzutauschen."

Vereinfachte Selbstkostenberechnung für Ausbesserungswerke der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Oberregierungsbaurat **Weese**, Magdeburg-Buckau.

Durch die Selbstkostenermittlung in Fertigungsbetrieben werden die für die Herstellung der einzelnen Erzeugnisse aufgewendeten Kosten festgestellt, wobei unter Erzeugnissen nicht nur die Lieferungen und Leistungen für die Kunden zu verstehen sind, sondern auch diejenigen Leistungen für das eigene Werk, welche eine Vermehrung des Anlagewertes bewirken.

Diese Kosten zerfallen zunächst in zwei Gruppen: solche, welche bei ihrem Entstehen unmittelbar auf ein bestimmtes Erzeugnis — Kostenträger — verrechnet werden, und solche, welche für mehrere Kostenträger gemeinsam entstehen und daher erst unter Anwendung eines geeigneten Schlüssels auf die beteiligten Kostenträger aufgeteilt werden. Erstere werden nach dem Vorschlage des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung als Einzelkosten, letztere als Gemeinkosten bezeichnet. Den Vorschlägen dieses Ausschusses über die Benennungen ist in Nachstehendem möglichst Folge geleistet, doch hat sich auch die Notwendigkeit zur Prägung neuer Begriffe ergeben.

Zwischen den Einzelkosten und Gemeinkosten gibt es noch eine Art von Kosten, die zum Teil die Eigenschaften der Einzelkosten, zum Teil diejenigen der Gemeinkosten besitzen und als Gruppenkosten bezeichnet werden mögen. Die Gruppenkosten entstehen, wie die Einzelkosten, für bestimmte Erzeugnisse, aber im Gegensatz zu den Einzelkosten nicht für einzelne Erzeugnisse, sondern für eine Gruppe von Erzeugnissen. Sie bedürfen ebenso, wie die Gemeinkosten, einer Aufteilung auf die einzelnen Erzeugnisse.

Solche Gruppenkosten sind zum Beispiel die Lokomotivkleinarbeiten, mit denen diejenigen Arbeiten an Lokomotiven bezeichnet werden sollen, die ihres geringen Umfanges wegen nicht besonders für jede Lokomotive aufgeschrieben werden, die aber nur für Lokomotiven entstehen und daher nur auf diese Erzeugnisse verrechnet werden dürfen. Zu diesen Gruppenkosten gehören auch Kosten für Ausbesserungsarbeiten an Teilen, die im Austauschwege ausgebessert werden. Bei diesen Arbeiten ist auch nicht bekannt, für welche einzelnen Erzeugnisse, sondern nur für welche Erzeugnisgruppe sie ausgeführt werden.

Die Trennung in Einzelkosten und Gemeinkosten ist nicht, wie häufig angenommen wird, identisch mit der Trennung der Kosten in solche für unmittelbare und für mittelbare Arbeiten. Als unmittelbare Arbeiten sollten eindeutig solche bezeichnet werden, durch welche der Zustand der Werkstücke in irgendeiner Weise verändert wird (z. B. Reinigen, Zerspanen, Schmieden, Härten, Polieren, Anstreichen) oder zu einem Gegenstand gehörige Werkstücke in eine andere Lage zueinander gebracht werden (Auseinandernehmen und Zusammensetzen). Alle anderen Arbeiten sind mittelbare Arbeiten.

Einheitliche bindende Regeln bezüglich der Trennung der verschiedenen Kosten in Einzelkosten, Gruppenkosten und Gemeinkosten lassen sich nicht aufstellen, vielmehr wird man die Entscheidung über diese Trennung nach den örtlichen Verhältnissen treffen müssen. Der oft geübte unmittelbare Vergleich der Prozentsätze der Zuschläge an Gruppenkosten und Gemeinkosten zu den Einzelkosten bei verschiedenen Werken ist daher ungerechtfertigt, wenn nicht vorher festgestellt ist, daß bei den verglichenen Werken die Trennung nach Einzelkosten einerseits und Gruppen- und Gemeinkosten anderseits auf gleicher Grundlage erfolgt ist. Zum Beispiel werden in manchen Lokomotivausbesserungswerken die Bohrarbeiten in der Richthalle für jede Lokomotive einzeln aufgeschrieben, also unter Einzelkosten verrechnet, während sie in anderen Werken zur Ersparung des umständlichen Aufschreibens der häufig nur einige Minuten umfassenden Arbeiten in die vorerwähnten Lokomotivkleinarbeiten, also Gruppenkosten, eingeschlossen werden.

Um die Einzelkosten leicht erfassen zu können, werden alle Aufträge zur Herstellung von Erzeugnissen durch verschiedene Symbole — meist Zahlen — gekennzeichnet, die Einzelkostennummern genannt werden mögen. Alle für einen bestimmten Auftrag entstehenden Kosten werden seiner Kostennummer zur Last geschrieben.

Auch alle diejenigen Kosten, welche nicht sofort auf einen bestimmten Auftrag verrechnet werden können, also die Gruppenkosten und Gemeinkosten, müssen zunächst auf eine Kostennummer verrechnet werden. Diese Gemeinkostennummern sind so zu gliedern, daß später eine möglichst zutreffende Aufteilung der Gemeinkosten auf die Kostenträger erfolgen kann.

Zur besseren Übersicht im Werkbetriebe können die einzelnen Werkaufträge, welche sich aus den Aufträgen zur Herstellung von Erzeugnissen — Hauptaufträgen — ergeben, unabhängig von den Kostennummern nach einer den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Ordnung mit Nummern versehen werden. Auf eine Kostennummer können beliebig viele Werkauf-

tragsnummern entfallen. Werkaufträge können auf Einzelkostennummern, Gruppenkostennummern und auch auf Gemeinkostennummern gegeben werden.

Um eine lückenlose Kostenberechnung zu sichern, muß Vorsorge getroffen werden, daß keinerlei Kosten entstehen können, ohne daß eine Kostennummer mit diesen Kosten belastet wird. Im Werkbetriebe wird dies am besten dadurch erreicht, daß keine Arbeit ohne Gedingezettel oder Lohnzettel mit eingetragener Kostennummer ausgeführt und weder Stoffe noch Ersatzstücke ohne Stoffverlangzettel oder Ersatzstückverlangzettel mit eingetragener Kostennummer seitens des Lagers ausgegeben werden. Ein unbemerkter Verlust solcher Zettel kann dadurch verhindert werden, daß eine Nachprüfung stattfindet, ob die der Lohnrechnung zugrunde gelegten Stunden mit den in die Selbstkostenermittlung übernommenen Stunden übereinstimmen und ob alle Lagernummern, die im abzurechnenden Buchungszeitraum seitens des Hauptlagers, der Handlager und des Ersatzstücklagers auf die Stoffverlangzettel und Ersatzstückverlangzettel eingetragen sind, sich auf den in die Buchhaltung gelangenden Stoffverlangzetteln und Ersatzstückverlangzetteln wiederfinden.

Wie weit man die Genauigkeit der Selbstkostenberechnung treiben will, hängt von dem beabsichtigten Ziel ab. Handelt es sich z. B. darum, in scharfer Konkurrenz mit anderen Lieferern die Verkaufspreise festzusetzen, so wird man die Mehrkosten für eine sehr genaue Erfassung der Selbstkosten nicht scheuen dürfen. Liegt dagegen solch starker Wettbewerb nicht vor oder handelt es sich sogar um eine Abrechnung zwischen Stellen desselben Unternehmens, so wird man sich mit einer wesentlich geringeren Genauigkeit begnügen können; denn das zweite Ziel der Selbstkostenberechnung, die wirtschaftliche Durchforschung des gesamten Werkbetriebes, kann auch in vollkommener Weise erreicht werden, ohne daß die Berechnung der Kosten der Erzeugnisse im einzelnen mit peinlichster Genauigkeit erfolgt.

Deshalb ist im Eisenbahnausbesserungswerk Magdeburg-Buckau, dessen meiste Kunden ebenso, wie das Werk selbst, Glieder der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind, ein vereinfachtes Verfahren eingeführt, das hier bekanntgegeben werden soll.

Die erste Vereinfachung gegenüber dem sonst üblichen Verfahren besteht darin, daß nicht die Lohnkosten jeder Arbeitsausführung für sich ermittelt werden, sondern nur die Stunden, welche bei Beschäftigung der Arbeiter im Zeitlohn für die Arbeit aufgewendet und bei Gedingearbeit den Arbeitern als Stückzeitstunden vorgegeben wurden. Die Addition beider Arten von Stunden ist gerechtfertigt, weil für sie — abgesehen von Zulagen — der gleiche Lohnbetrag gezahlt wird und in ihnen bei richtiger Bemessung der Stückzeiten auch die gleiche Arbeitsmenge geleistet wird. Es braucht so am Monatsschluß, wenn der Monat als Löhnungszeitraum eingeführt ist, nur die gesamte Lohnausgabe für den Monat einschl. aller Zulagen durch die gesamten Stunden = Stückzeitstunden + Lohnstunden dividiert zu werden, um den durchschnittlichen Lohn je Stunde zu erhalten.

Durch Multiplikation der auf jede Kostennummer gebuchten Stunden mit diesem Durchschnittslohn könnte man die für jede Kostennummer aufgewendeten Löhne erhalten. Wie später näher ausgeführt, ist diese Multiplikation für sich allein aber gar nicht notwendig, sondern es braucht bei den Gemeinkosten nur die Summe der Stunden mit dem Durchschnittslohn multipliziert zu werden, und es können bei den Einzelkosten die Einzelkostenlöhne und die Gemeinkosten zusammengefaßt mit den Einzelkostenstunden multipliziert werden. Es wird also die umständliche Berechnung des Lohnes für jede einzelne Arbeitsausführung vermieden.

Zwar ist die Genauigkeit dieser Rechnungsweise nicht vollkommen, da sich die verschiedenen Arbeiter in verschieden hohen Lohngruppen befinden. Die Berechnung wird aber durch dieses Verfahren derart vereinfacht, daß die Ungenauigkeit in Kauf genommen werden kann. Eine durchaus genaue Berechnung der im Einzelfalle tatsächlich entstandenen Löhne würde überdies zu unerwünschten Ergebnissen führen; denn der Lohn ist nicht nur nach der Lohngruppe, sondern auch nach dem Alter und dem Familienstande verschieden hoch. Ein Erzeugnis würde also bei genauer Berechnung verschieden kosten, je nachdem, ob es von einem jungen oder alten Arbeiter, von einem verheirateten oder ledigen, oder einem Arbeiter mit keinem, wenigen oder vielen Kindern angefertigt ist.

Das Verfahren unterscheidet sich von dem in Privatwerken üblichen Verfahren auch dadurch, daß bei Gedingearbeiten die Stunden, welche tatsächlich an einem Arbeitsstück aufgewendet werden, nicht ermittelt zu werden brauchen. Nach dem früheren Lohntarif der Reichsbahn waren die Arbeiter verpflichtet, die tatsächlich für eine Arbeit gebrauchte Zeit auf der Rückseite des Gedingezettels aufzuschreiben. Da sich gezeigt hat, daß die Arbeiter diese Zeiten unrichtig aufschreiben, zum Teil aus Unvermögen, zum Teil in der Befürchtung einer Herabsetzung der Stückzeit für die Zukunft, welche sie veranlaßt, nicht die tatsächlich gebrauchte Zeit, sondern diejenige Zeit einzuschreiben, die sie ihrem früheren durchschnittlichen Überverdienst entsprechend gebraucht haben würden, so wurde von der Beibehaltung dieser Bestimmung im neuen Lohntarif abgesehen. Die Zahlen der gebrauchten Stunden standen also bisher nicht in zutreffenden Werten und stehen jetzt überhaupt nicht mehr zur Verfügung, solange nicht mechanische Hilfsmittel — Uhren zur Abstempelung nach jeder Arbeitsausführung — allgemein eingeführt werden.

Neben dem Vorteil der außerordentlichen Vereinfachung der Rechnung wird durch die Stundengrundlage der weitere Vorteil erreicht, daß in den aufgewendeten Stunden ein richtigerer Schlüssel für die Aufteilung der Gemeinkosten erhalten wird, als in den aufgewendeten Löhnen, da ja z. B. Arbeitsplätze mit hochbezahlten Arbeitern durchaus nicht immer auch hohe Gemeinkosten haben.

Die Aufteilung der Gemeinkosten auf die verschiedenen Kostenträger bietet große Schwierigkeiten, da man einerseits meist überhaupt nicht mit Sicherheit entscheiden kann, in welchem Verhältnis die einzelnen Kostenträger gerechterweise zu belasten sind, anderseits auch genaue Berechnungen einen zu großen Umfang annehmen. Eine Verteilung der Gemeinkosten auf unanfechtbarer mathematischer Grundlage läßt sich daher selten vornehmen, man muß sich meist mit einem Annäherungsverfahren begnügen. Eine Forderung muß aber unbedingt mit mathematischer Genauigkeit erfüllt werden, nämlich die, daß die Summe aller entstandenen Kosten gleich der Summe der Belastungen aller Kostenträger ist. Denn sonst würde ein falsches Bild über Gewinn und Verlust des Unternehmens entstehen.

Die Verteilung der Gemeinkosten erfolgt in Buckau nach folgendem vereinfachten Verfahren.

Die Gemeinkosten, welche im Laufe eines Monats entstehen, werden zur Umlegung auf die Kostenträger nur in zwei Zahlen erfaßt, nämlich der Summe derjenigen Gemeinkosten, welche auf alle Einzelkostenstunden gleichmäßig verteilt werden können, und der Summe derjenigen Gemeinkosten, welche auf die in den verschiedenen Betriebsstellen entstandenen Einzelkostenstunden ungleichmäßig zu verteilen sind.

Die Aufteilung der Summe der ersteren Gemeinkosten — der gleichmäßigen Gemeinkosten — bietet keine Schwierigkeiten, die Aufteilung der ungleichmäßigen Gemeinkosten bedingt dagegen sehr umfangreiche Ermittlungen. Zur Vereinfachung der letzteren Arbeit ist in Buckau ein Verfahren durchgebildet worden, welches es ermöglicht, den Schlüssel für die Aufteilung der ungleichmäßigen Gemeinkosten nur ein einziges Mal von Grund auf genau aufzustellen, und bei der monatlichen Abrechnung die jeweilige Summe der ungleichmäßigen Gemeinkosten nach diesem Schlüssel auf die Kostenträger zu verteilen.

Zur Durchführung dieses Verfahrens ist das Werk Buckau, welches Lokomotiven ausbessert, in 99 Betriebsstellen eingeteilt, von denen 68 solche sind, in denen sofort auf Kostenträger abzuwälzende Kosten, also Einzelkosten, entstehen können. Letztere mögen als Einzelkostenbetriebsstellen bezeichnet werden, während die anderen Betriebsstellen Gemeinkostenbetriebsstellen heißen sollen. Alle ungleichmäßigen Gemeinkosten sind zur einmaligen Aufstellung des Verteilungsschlüssels mit möglichster Genauigkeit für jede der 68 Einzelkostenbetriebsstellen ermittelt worden, und zwar für den Zeitraum eines ganzen Jahres, um Durchschnittswerte zu erhalten. Wird diese außerordentlich umfangreiche Arbeit genau durchgeführt und werden die Grundlagen für die Ergebnisse übersichtlich zusammengestellt, so ist bei wesentlicher Änderung der Grundlagen, z. B. starker Steigerung der Preise eines Betriebsstoffes oder Beschaffung neuer Arbeitsmaschinen, die Umrechnung der ungleichmäßigen Gemeinkosten ohne Schwierigkeiten möglich.

Wird der auf jede einzelne Betriebsstelle entfallende Anteil an den ungleichmäßigen Gemeinkosten durch die von den Arbeitern in dieser Betriebsstelle im gleichen Zeitraum geleisteten Einzelkostenstunden geteilt, so werden die ungleichmäßigen Gemeinkosten je Einzelkostenstunde erhalten.

Um bei der späteren Ermittlung der Selbstkosten für das einzelne Erzeugnis die außerordentlich umständliche Berechnung mit 68 verschiedenen Kosten je Einzelkostenstunde zu vereinfachen, sind die Betriebsstellen nach der Höhe ähnlicher ungleichmäßiger Gemeinkosten zu Betriebsstellenklassen zusammengefaßt, und zwar sind folgende 9 Klassen gebildet worden:

	für Betriebsstellen mit ungleichmäßigen Gemeinkosten von
Betriebsstellenklasse 1	0,00—0,10 ℳ je Einzelkostenstunde
„ 2	0,11—0,20 „ „ „
„ 3	0,21—0,40 „ „ „
„ 4	0,41—0,80 „ „ „
„ 5	0,81—1,20 „ „ „
„ 6	1,21—2,00 „ „ „
„ 7	2,01—3,50 „ „ „
„ 8	3,51—5,00 „ „ „
„ 9	5,01—7,00 „ „ „

Die Unterschiede sind in den unteren Klassen geringer gewählt, weil die Mehrzahl der Einzelkostenstunden in den unteren Klassen geleistet werden.

Das Verhältnis der mittleren Werte der Gemeinkosten zueinander beträgt 1 : 3 : 6 : 12 : 20 : 32 : 55 : 85 : 120.

Nachdem auf Grund der genauen Ermittlung des Anteils an ungleichmäßigen Gemeinkosten die einmalige Einstufung aller Einzelkostenbetriebsstellen in diese 9 Gruppen erfolgt ist, kann die laufende Verteilung der jeweiligen Gesamtsumme der monatlichen ungleichmäßigen Gemeinkosten und die Aufstellung der Selbstkosten in folgender Weise schematisch erfolgen.

Die im Abrechnungsmonat aufgekommenen Gedingezettel und Lohnzettel auf Einzelkostennummern werden nach den 9 Betriebsstellenklassen gesondert. Alsdann wird mit der Rechenmaschine, deren Anwendung für derartige Arbeiten unbedingt geboten ist, die Summe der Stückzeitstunden + Lohnstunden für jede Betriebsstellenklasse gezogen. Hieraus ergeben sich die Zahlen der Reihe 1 der auf der folgenden Seite stehenden Tafel 1

Darauf wird die gleiche Arbeit bei den auf Gruppenkostennummern aufgewendeten Stunden ausgeführt, wodurch die Zahlen in Reihe 2 für Lokomotivkleinarbeiten und in Reihe 3 für Austauscharbeiten an Armaturen erhalten werden. Dargestellt sind nur die Stunden auf die Kostennummer für Austauscharbeiten an Armaturen für Gestell mit Maschine, während in Buckau 15 Austauschkostennummern im Gebrauch sind. Es werden also 15 Arten von Gegenständen oder von Gruppen von Gegenständen im Austauschwege wiederhergestellt, derart, daß bei Abgabe des auszubessernden Stückes sofort ein anderes schon ausgebessertes Stück empfangen wird, welches nun an die Lokomotive angebaut wird, von der das abgegebene Stück entnommen war.

In Reihe 4 wird die Summe der Einzelkostenstunden + Gruppenkostenstunden gezogen. Die Multiplikation dieser Summe mit dem in Reihe 5 eingetragenen Wertverhältnis der Betriebsstellenklassen ergibt in Reihe 6 die Wertstunden.

Nachdem die Summe der ungleichmäßigen Gemeinkosten nach Reihe 7 ermittelt ist, ergibt die Division dieser Summe durch die Wertstunden in Reihe 8 die ungleichmäßigen Gemeinkosten je Wertstunde. Die Multiplikation der in den einzelnen Betriebsstellenklassen entstandenen Wertstunden mit diesem Faktor liefert in Reihe 9 die ungleichmäßigen Gemeinkosten für jede Betriebsstellenklasse.

Um die Einzellohnkosten und Gruppenlohnkosten zu erhalten, wird zunächst der Durchschnittslohn ermittelt, indem die in Spalte 10 eingetragene Summe aller Löhne einschl. aller Zulagen durch die in Reihe 11 eingetragene Summe aller Stunden dividiert wird. Durch Multiplikation des so erhaltenen Durchschnittslohnes in Reihe 12 mit den Einzelkostenstunden + Gruppenkostenstunden in Reihe 4 werden die gesamten Einzellohnkosten und Gruppenlohnkosten in Reihe 13 erhalten.

Nachdem in Reihe 14 die Summe der gleichmäßigen Gemeinkosten eingetragen ist, kann in Reihe 15 der Faktor Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gleichmäßige Gemeinkosten je Einzelkostenstunde oder Gruppenkostenstunde gebildet werden.

Die Multiplikation der Summe der Einzelkostenstunden + Gruppenkostenstunden mit diesem Faktor ergibt in Reihe 16 die Summe der Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gleichmäßige Gemeinkosten für jede Betriebsstellenklasse.

Schließlich werden in Reihe 17 durch Addition der ungleichmäßigen Gemeinkosten in Reihe 9 und der Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gleichmäßigen Gemeinkosten in Reihe 16 die Gesamtkosten für jede Betriebsstellenklasse gesondert erhalten. Werden die so erhaltenen Werte durch die Summe der Einzelkostenstunden und Gruppenkostenstunden jeder einzelnen Betriebsstellenklasse dividiert, so erhält man nunmehr die Faktoren in Reihe 18, welche die Gesamtkosten für jede in einer Betriebsstellenklasse geleistete Einzelkostenstunde oder Gruppenkostenstunde darstellen.

Um die Kosten für Lokomotivkleinarbeiten und Armaturaustauscharbeiten auf die betreffenden Kostenträger verteilen zu können, bedarf es zunächst der Ermittlung der Gesamtkosten für diese Arbeiten, die in Reihe 19 und 20 durch Multiplikation der aufgewendeten Stunden mit den Gesamtkosten je Stunde und Addition der so für die einzelnen Betriebsstellenklassen erhaltenen Werte durchgeführt ist.

Zu diesen Kosten sind in Tafel 2 noch die Einzelstoffkosten und Ersatzstückkosten addiert, so daß sich in Reihe 4 dieser Tafel die Gesamtkosten ergeben.

Tafel 2.

	Reihe	Lokomotiv-kleinarbeiten	Austauscharbeiten an Armaturen
Kosten nach Reihe 19 u. 20 d. Tafel 1 in ℳ	1	16 090,47	9 586,44
Einzelstoffkosten . . . . in ℳ	2	10 408,00	1 551,33
Ersatzstückkosten . . . . in ℳ	3	356,33	6 569,67
Gesamtkosten = Reihe 1 + 2 + 3 in ℳ	4	26 854,80	17 707,44
Einzelkostenstunden derjenigen Lok, an denen die Arbeiten geleistet sind	5	193 478	100 042
Gesamtkosten je Einzelkostenstunde $= \frac{\text{Reihe 4}}{\text{Reihe 5}}$ . . . . in ℳ	6	0,1388	0,1770

Diese Gesamtkosten werden bezüglich der Lokomotivkleinarbeiten auf Gestell, Kessel und Tender aller Lokomotiven, bezüglich der Armaturaustauscharbeiten nur auf die Gestelle der-

Tafel 1. Berechnung der Gesamtkosten ausschließlich Einzelstoffkosten und Ersatzstückkosten

	Reihe	Betriebsstellenklassen 1	2	3	4	5	6	7	8	9	1—9
Einzelkostenstunden	1	2 663	49 984	83 568	25 663	19 580	24 802	4 036		1 306	211 602
Gruppenkostenstunden: für Lokomotivkleinarbeiten	2		125	4 707	1 216	3 210	263	399		16	9 936
für Austauscharbeiten an Armaturen für Gestell mit Maschine	3	30		3 713		75	1 956				5 774
Einzelkostenstunden + Gruppenkostenstunden = Reihe 1 + 2 + 3	4	2 693	50 109	91 988	26 879	22 865	27 021	4 435		1 322	227 312
Wertverhältnis der Betriebsstellenklassen	5	1	3	6	12	20	32	55	85	120	
Wertstunden = Reihe 4 · Reihe 5	6	2 693	150 327	551 928	322 548	457 300	864 672	243 925		158 640	2 752 033
Ungleichmäß. Gemeinkosten insges. in ℳ	7										124 278
Ungleichmäßige Gemeinkosten je Wertstunde = $\frac{\text{Reihe 7}}{\text{Reihe 6}}$ in ℳ	8										0,0451586154
Ungleichmäßige Gemeinkosten aufgeteilt = Reihe 6 · Reihe 8 in ℳ	9	122	6 789	24 924	14 566	20 651	39 047	11 015		7 164	124 278
Gesamtlöhne in ℳ	10										197 886
Gesamtstunden (Stückzeitstunden + Lohnstunden)	11										383 318
Durchschnittslohn = $\frac{\text{Reihe 10}}{\text{Reihe 11}}$ in ℳ	12										0,516244997
Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten, insgesamt = Reihe 4 · Reihe 12 in ℳ	13										117 349
Gleichmäßige Gemeinkosten, insges. in ℳ	14										106 439
Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gleichmäßige Gemeinkosten je Einzelkostenstunde od Gruppenkostenstunde = $\frac{\text{Reihe 13} + \text{Reihe 14}}{\text{Reihe 4}} = \frac{671\,363}{681\,936}$ in ℳ	15										0,984497078
Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gleichmäßige Gemeinkosten, aufgeteilt = Reihe 4 · Reihe 15 in ℳ	16	2 651	49 332	90 562	26 462	22 511	26 6 2	4 366		1 302	223 788
Einzellohnkosten + Gruppenlohnkosten + gesamte Gemeinkosten = Reihe 9 + Reihe 16 in ℳ	17	2 773	56 121	115 486	41 028	43 162	65 649	15 381		8 466	348 066
Gesamtkosten je Einzelkostenstunde oder Gruppenkostenstunde = $\frac{\text{Reihe 17}}{\text{Reihe 4}}$ in ℳ	18	1,0297	1,1200	1,2555	1,5264	1,8877	2,4296	3,4681		6 4039	
Gesamtkosten für Lokomotivkleinarbeiten = Reihe 2 · Reihe 18 in ℳ	19		140,—	5 909,64	1 856,10	6 059,52	638,98	1 383,77		102,46	16 090,47
Gesamtkosten für Austauscharbeiten an Armaturen = Reihe 3 · Reihe 18 in ℳ	20	30,89		4 661,67		141,58	4 752,30				9 586,44

jenigen Lokomotiven verteilt, an denen überhaupt solche Arbeiten vorgenommen sind. Die Verteilung erfolgt entsprechend der Zahl der im Berechnungsmonat auf diese Erzeugnisse gebuchten Einzelkostenstunden. Da z. B. nach Reihe 5 auf diejenigen Gestelle, an denen Armaturaustauscharbeiten geleistet wurden, 100 042 Einzelkostenstunden entfallen, so ergibt die Division der Gesamtkosten für Armaturaustauscharbeiten durch 100 042 den Betrag, welcher für Armaturaustauscharbeiten auf jedes Gestell je an ihm geleistete Einzelkostenstunde verrechnet werden muß.

Durch diese Berechnungsweise wird die Forderung wohl erfüllt, daß alle entstandenen Kosten auf die Erzeugnisse abgewälzt werden, aber die anteilige Belastung nach den Einzelkostenstunden kann zuweilen sehr ungerecht sein.

Das Verfahren wird daher jetzt derart geändert, daß bei Abgabe der auszubessernden Austauschteile sofort, wie auch schon jetzt, ein ausgebessertes Stück empfangen wird und der Kostenträger, von dem das auszubessernde Stück stammt, mit denjenigen Kosten belastet wird, welche erfahrungsgemäß im Durchschnitt für die Ausbesserung des betreffenden Stückes entstehen, wobei wesentliche Unterschiede in den Ausbesserungskosten je nach dem Umfange des Schadens durch Festsetzung mehrerer Durchschnittspreise berücksichtigt werden.

Es wird auf diese Weise erreicht, daß alle Austauschstücke in Reihenfertigung hergestellt werden können und der Aufwand an Zetteln, an Schreibarbeit und an Rechenarbeit auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Am Ende des Monats wird der Unterschied zwischen der Summe aller Belastungen von Kostenträgern für die betreffenden Austauscharbeiten und der Summe aller tatsächlich im Monat entstandenen Kosten festgestellt. Ist der Unterschied groß, so können die Kostenträger im Verhältnis der erfolgten Belastung noch durch einen Zuschlag belastet oder durch einen Abschlag entlastet werden. Im allgemeinen wird es aber genügen, den Unterschied nur am Schlusse des Rechnungsjahres auszugleichen.

Die Berechnung der Kosten für das einzelne Erzeugnis erfolgt auf je einer Karteikarte, auf welcher die Kosten monatsweise eingetragen und nach Fertigstellung addiert werden. Ein Beispiel einer solchen Karte ist in Tafel 3 und 4 dargestellt.

Die Spalten 2 bis 10 enthalten die für das Gestell einer Lokomotive in den verschiedenen Betriebsstellenklassen aufgewendeten Einzelkostenstunden und die Spalte 11 die Summe.

Die Multiplikation der Werte in Spalte 2 bis 10 mit den Gesamtkosten je Einzelkostenstunde in Reihe 18 der Tafel 1 ergibt die in die Spalten 13 bis 21 eingetragenen Einzellohnkosten + Gemeinkosten, deren Addition die Summe in Spalte 22.

Der Anteil an den Kosten für Lokomotivkleinarbeiten, nämlich das Produkt aus der Summe der aufgewendeten Einzelkostenstunden in Spalte 11 und der Gesamtkosten für Kleinarbeiten je Einzelkostenstunde in Reihe 6 der Tafel 2 wird in Spalte 23 eingetragen.

An Austauscharbeiten sind in dem Beispiel nur solche für Armaturen angenommen. Der Anteil, nämlich das Produkt aus

Tafel 3. (Vorderseite der Karteikarte).

Gestell mit Maschine .... Art der Ausbesserung: .... Eingang am: .... Kostennummer ....
Lokomotivnummer .... Ausgang am: ....

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	23	24	25	26	27	28	29	30
Monat	Einzelkostenstunden in Betrieb-stellenklasse									Summe (Sp. 2 bis 10)	Lok.-Kleinarbeiten 6600	Gruppenkosten in Mark Austauscharbeiten						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			Kost.-Nr. 980	Kost.-Nr. 981	Kost.-Nr. 982	Kost.-Nr. 983	Kost.-Nr. 984	Kost.-Nr. 985	Kost.-Nr. 986
1924 April...		164 96	22 92	1 13	114 63	173 58	79 17			556 39	74 44							
Mai....		445 88	418 14	4 .		30 55				928 57	124 24							
Juni..	20 38	909 43	1259 12	6 75	194 03	227 28	53 90		39 49	2710 38	362 65							
Zus.:										4195 34								

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	31	32	33	34	35	36	37	38
Monat	Einzellohnkosten + Gemeinkosten in Mark in Betriebsstellenklasse									Summe (Sp. 13 bis 21)	Gruppenkosten in Mark Austauscharbeiten							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Kost.-Nr. 987	Kost.-Nr. 988	Kost.-Nr. 989	Kost.-Nr. 990	Kost.-Nr. 991	Kost.-Nr. 992	Kost.-Nr. 993	Kost.-Nr. 994
April..		184 76	28 78	1 72	216 39	421 73	274 59			1127 97								
Mai....		498 90	559 46	6 09		74 04				1138 49								
Juni...	21 06	1026 47	1586 24	10 33	366 72	552 97	187 03		253 05	4003 87								
Zus.:										6270 33								

Tafel 4. (Rückseite der Karteikarte).

Kostennummer: ....

39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
Monat	Gruppenkosten in Mark Austauscharbeiten																	
	Kost.-Nr. 995	Kost.-Nr. 996	Kost.-Nr. 998	Kost.-Nr. 1989	Kost.-Nr. 1990	Kost.-Nr. 1998	Kost.-Nr. 2980	Kost.-Nr. 2981	Kost.-Nr. 2982	Kost.-Nr. 2998	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.	Kost.-Nr.
April..			98 48															
Mai....			163 24															
Juni...			471 34															
Zus.:																		

58	59	60	61	62	63	64
Monat	Einzellohnkosten + Gemeinkosten + Gruppenkosten (Spalte 22 bis 57)	Stoffe		Ersatzstücke		Gesamtkosten (Spalte 59 bis 63)
		Einzelkosten	Lagerkosten	Einzelkosten	Lagerkosten	
April..	1 300 89	315 56	34 71	185 85	24 16	1 861 17
Mai....	1 425 97	526 64	57 93	310 16	40 32	2 361 02
Juni...	4 837 86	1 537 19	169 09	905 33	117 69	7 567 16
Zus.:	7 564 72	2 379 39	261 73	1 401 34	182 17	11 789 35

den aufgewendeten Einzelkostenstunden in Spalte 11 und der Gesamtkosten für Armaturarbeiten je Einzelkostenstunde in Reihe 6 der Tafel 2 wird in Spalte 42 eingetragen.

Die Addition der Werte in Spalte 22, 23 und 42 ergibt in Spalte 59 die Summe der Einzellohnkosten, Gemeinkosten und Gruppenkosten.

Die Einzelstoffkosten und Ersatzstückkosten werden auf einer besonderen Karteikarte nach Tafel 5 zusammengestellt.

Tafel 5. Karteikarte.

Gestell mit Maschine Kostennummer ....
Lokomotivnummer ....

1	2		3		4		5		6		7	
	Stoffe						Ersatzstücke					
Monat	Anforderung		Rücklieferung		Nach Abzug der Rücklieferung bleiben (Spalte 2-3)		Anforderung		Rücklieferung		Nach Abzug der Rücklieferung bleiben (Spalte 5-6)	
1924 April...	325	23	9	67	315	56	215	68	29	83	185	85
Mai	542	78	16	14	526	64	359	95	49	79	310	16
Juni ...	1 584	30	47	11	1 537	19	1 050	64	145	31	905	33
Zus.:					2 379	39					1 401	34

Spalte 2 enthält die Summe der Werte der in die Stoffverlangzettel, Spalte 3 die Summe der Werte der in die Rücklieferungszettel eingetragenen Stoffe. Der Unterschied in Spalte 4 ergibt die Belastung des Erzeugnisses für Einzelstoffe und ebenso der Wert in Spalte 7 seine Belastung für Ersatzstücke.

Diese Werte werden in die Spalten 60 und 62 der Karteikarte nach Tafel 4 übertragen. In Spalte 61 und 63 werden die Lagerkosten eingetragen, die unter Anwendung besonders ermittelter prozentualer Zuschläge zu den Kosten der Stoffe bzw. der Ersatzstücke berechnet werden. Die Addition der Spalten 59 bis 63 ergibt endlich in Spalte 64 die gesuchten Gesamtkosten, die im vorliegenden Falle 11 789,35 ℳ betragen.

Nach dem geschilderten Grundprinzip ist die Selbstkostenberechnung im Ausbesserungswerk Magdeburg-Buckau seit 1. April 1924 durchgeführt. Die Kosten jedes Erzeugnisses sind auf je eine Karteikarte nach Tafel 3 bis 5 eingetragen, so daß eine vollständige Abrechnung auf Grund der Selbstkosten mit den Maschinenämtern und den sonstigen Kunden sofort erfolgen könnte. Außer diesen Selbstkosten wäre noch im Falle einer gänzlichen Trennung der Werkstättenverwaltung von der Betriebsverwaltung in finanzieller Hinsicht ein Zuschlag für Rücklagen in Rechnung zu stellen. Ein Zuschlag für Verzinsung des Anlagekapitals kommt nicht in Frage, da die Verzinsung bereits in die Selbstkosten eingerechnet ist.

Durch eine solche Abrechnung würde zwar eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustande erreicht werden, indem nunmehr die Maschinenämter das jetzt vollkommen fehlende geldliche Interesse gewännen, einerseits ihre Lokomotiven im Betriebe möglichst zu pflegen, um sie nur selten zur Ausbesserung geben zu müssen, andererseits bei Übergabe an ein Ausbesserungswerk nur solche Ausbesserungen zu verlangen, die wirtschaftlich zu rechtfertigen sind. Der gewünschte Maßstab für den wirtschaftlichen Erfolg eines Ausbesserungswerkes würde aber dadurch nicht gewonnen werden. Je teuerer das Werk ausbessert, um so mehr Geld würde es eben von seinen Kunden bekommen. Um eine Erfolgsrechnung aufstellen und damit allen Werkleitungen den Ansporn zu wirtschaftlicher Arbeit geben zu können, der durch Gewährung von Gewinnanteilen noch verstärkt werden könnte, müssen, wie schon früher[1]) ausgeführt, die Erzeugnisse nicht zu Selbstkosten oder davon unmittelbar abhängigen Preisen, sondern zu einheitlich vorgeschriebenen festen Preisen verkauft werden. Eine verschiedene Bemessung der Preise käme nur entsprechend der örtlichen Lage der Ausbesserungswerke in Frage, da von dieser die Kosten der Löhne abhängen und auch die Preise der Massenstoffe, z. B. der Kohlen, auf die ja die Länge des Weges vom Gewinnungsort bis zum Werk von erheblichem Einfluß ist.

Die Vorarbeiten zur Aufstellung solcher festen Preise sind durch Aufstellung der Ausbesserungseinheiten[2]) für alle Arten der Ausbesserungen an Lokomotiven und alle Lokomotivgattungen der Reichsbahn bereits getroffen. Es brauchen nur noch in einigen Werken Selbstkostenermittelungen nach Buckauer Muster oder auch anderer Art, aber unter überall gleichen Annahmen hinsichtlich Prozentsätzen der Verzinsung, der Abschreibungen, der Preise der Stoffe usw. stattzufinden, um durch Vergleiche der Ergebnisse mehrerer Werke Normalkosten für die verschiedenen Arten der Ausbesserungen aufstellen zu können. Dieser Aufstellung dürfen nicht die durchschnittlichen Kosten allgemein je Ausbesserungseinheit zugrunde gelegt werden, sondern es müssen die durchschnittlichen Kosten je Ausbesserungseinheit getrennt nach den verschiedenen Arten der Ausbesserungen ermittelt werden. Denn die Ausbesserungseinheiten sind nach der erforderlichen unmittelbaren menschlichen Arbeitsmenge bemessen, ohne Berücksichtigung der erforderlichen Kosten für mittelbare menschliche Arbeit, für Werkstoffe und Betriebsstoffe, für Abschreibungen und Verzinsung usw., welche für die verschiedenen Arten der Ausbesserungen Werte aufweisen, die zu der erforderlichen unmittelbaren menschlichen Arbeitsmenge in stark wechselndem Verhältnis stehen.

Es würde sich auf diese Weise die Möglichkeit ergeben, ohne allgemeine Einrichtung von Selbstkostenberechnungen in allen Werken, deren baldiger Einführung große Schwierigkeiten entgegenstehen, schon in naher Zukunft eine monatliche Wirtschaftsergebnisrechnung in jedem Ausbesserungswerk in einfachster Weise aufzustellen. Als Einnahmen eines Monats brauchten nur die erwähnten Normalpreise für die in dieser Zeit abgeschlossenen Leistungen und Lieferungen, als Ausgaben die in einer einzigen Summe zusammengefaßten Ausgaben in dieser Zeit eingesetzt zu werden. Der Unterschied stellt den monatlichen Gewinn oder Verlust dar. Allerdings ist diese Aufstellung zunächst nur für Lokomotivausbesserungswerke möglich. Für Wagenausbesserungswerke müßten erst noch die Ausbesserungseinheiten für alle Wagengattungen und alle Arten der Ausbesserung aufgestellt werden.

[1]) S. Weese, Wirtschaftsergebnisrechnung in den Ausbesserungswerken der Deutschen Reichsbahn im Eisenbahnwerk Heft 19, Jahrg. 23, Seite 238.

[2]) S. Weese, Leistungsmaßstab für Lokomotivausbesserungswerke im Organ f. Fortschritte des Eisenbahnwesens Heft 7, Jahrg. 24, Seite 144.

Allgemeines.

— **Motorschiff „Monte Sarmiento".** Kürzlich hat das größte deutsche Motorschiff, der „Monte Sarmiento" der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft seine erste Reise angetreten. Es handelt sich hier um eine ganz neue Schiffsart, die lediglich zur Beförderung von Passagieren 3. Klasse eingerichtet ist; 3600 Reisenden und 200 Mann Besatzung bietet das 14 000 BrRT. große Schiff Platz. Das Schiff ist 159,70 m lang, 19,75 m breit, an den Seiten bis zum Hauptdeck 12.80 m hoch und hat einen Tiefgang von 8,10 m. Die beiden Schrauben werden durch vier sechszylindrige Viertakt-Dieselmotoren angetrieben, deren Antriebsleistung 7000 Wellenpferdestärken beträgt, und die dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 15 Seemeilen verleihen. Ferner sind 5 Dieseldynamos von je 680 Wellenpferdestärken für die Hilfsmaschinen vorhanden. Das Schiff ist von Blom & Voß in Hamburg erbaut worden, auf deren Werft ein gleich großes Schwesterschiff „Monte Olivia" der Vollendung entgegengeht. Mit diesen beiden Schiffen verfügt Hamburg-Süd nunmehr wieder über fünf schnellfahrende Passagierschiffe: „Cap Polonia", 20 576 BrRT, „Antonio Delfino" und „Cap Norte" je 14 000 t und die beiden Motorschiffe „Monte Samiento" und „Monte Olivia", ebenfalls je 14 000 t groß. Das Bauprogramm der Gesellschaft dürfte damit zunächst abgeschlossen sein.

Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der modernen Wohnungsgesetzgebung.

Von Regierungsrat Dr. jur. **W. Haustein**, Magdeburg.

Unter den organisatorischen Maßnahmen, die von der Deutschen Reichsbahn zur Behebung der Wohnungsnot unter ihren Bediensteten in der Nachkriegszeit ergriffen worden sind, ist besonders die Einrichtung von Wohnungsfürsorgestellen bei den einzelnen Direktionen und der Hauptverwaltung hervorzuheben. Ihr Zweck ist die Erhaltung und Vermehrung des den Eisenbahnbediensteten zur Verfügung stehenden Wohnraumes. Lag in Friedenszeiten der Schwerpunkt der Wohnungsfürsorge bei den Ämtern, so hat er sich heute mehr und mehr zugunsten der Wohnungsfürsorgestellen der Direktionen verschoben. Diese Erscheinung, die den gerade jetzt im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft immer mehr hervortretenden Dezentralisationsbestrebungen widerspricht, ist ein notwendiges Übel, auf das aber zurzeit jedenfalls noch nicht verzichtet werden kann. In den Vorkriegszeiten bewegten sich alle Dispositionen in Wohnungsangelegenheiten kaum über den Amtsbezirk hinaus, und der Amtsvorstand konnte daher die Zweckmäßigkeit der zu treffenden Maßnahmen gleich überschauen. Heute gehören die Verfügungen über eine Wohnung allein zu den Seltenheiten. Meist vollzieht sich die Verwendung der Wohnungen in Ringtauschen, die sich über mehrere Amtsbezirke erstrecken. In diesen Fällen ist allein die Wohnungsfürsorgestelle der Direktion in der Lage, die zweckmäßigsten Anordnungen zu treffen.

Noch ein zweiter Gesichtspunkt läßt es ratsam erscheinen, daß die Direktionen sich mehr als in Friedenszeiten der Wohnungsfragen annehmen. In Friedenszeiten vollzog sich der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkte reibungslos. Ein verstärktes Eingreifen der Gesetzgebung war deshalb nicht erforderlich.

Mit der infolge der Wohnungsnot eintretenden Wohnungszwangswirtschaft setzte jedoch zugleich eine umfassende gesetzgeberische Tätigkeit auf dem Gebiete des Mieterschutzes und der Wohnungszwangswirtschaft ein, deren Verfolgung und Beherrschung von den Ämtern in ihrer heutigen Struktur nicht verlangt werden kann. Hier müssen die zentralen Stellen eingreifen und die Belange der Reichsbahn in wohnungsrechtlicher Hinsicht wirksam vertreten.

Ein Überblick über die hauptsächlichsten dabei zur Anwendung kommenden Bestimmungen soll in der folgenden Darstellung gegeben werden.

I.

Der Personalabbau im Bereiche der Deutschen Reichsbahn hat wie auf dem Gebiete der Personalwirtschaft so auch auf dem der Wohnungswirtschaft tief einschneidende Wirkungen hervorgerufen. Die Reichsbahn war von jeher bei der Eigenart ihres Betriebes mehr als andere Verwaltungen darauf angewiesen, Dienstwohnungen zu errichten, und hat sich dieser Aufgabe in großem Umfang unterzogen. Eine erhebliche Anzahl von Dienstwohnungsinhabern ist vom Abbau betroffen worden. Die Wohnungen waren ihnen nicht auf Grund eines bürgerlich-rechtlichen Vertragsverhältnisses (etwa eines Dienstvertrages) überlassen, die Besetzung durch sie stützte sich vielmehr auf das ausschließlich auf öffentlich-rechtlicher Grundlage beruhende Beamtendienstverhältnis. Daher haben ausgeschiedene oder einstweilen in den Ruhestand versetzte Inhaber von Dienstwohnungen mit dem Zeitpunkte ihres Ausscheidens die Wohnung zu räumen. Verbleiben sie — wie es heute infolge Fehlens geeigneter Ersatzräume die Regel ist — nach ihrem Ausscheiden aus dem Staatsdienst noch eine Zeitlang in den Dienstwohnungen, so werden diese dadurch in keinem Falle zu Mietwohnungen. Es empfiehlt sich auch nicht, mit den bisherigen Dienstwohnungsinhabern Mietverträge abzuschließen, damit nicht der irrigen Auffassung Vorschub geleistet wird, durch weitere Belassung in der Wohnung sei nunmehr an Stelle des bisher öffentlich-rechtlichen Verhältnisses ein neues bürgerlich-rechtliches getreten. Das Recht der Reichsbahn, die für die fernere Wohnungsbenutzung zu entrichtende Entschädigung für den bisherigen Wohnungsinhaber anderweit zu regeln, wird jedoch dadurch nicht berührt.

Werden den Dienstwohnungsinhabern andere Wohnungen angeboten, so sind sie verpflichtet, die Dienstwohnungen zu räumen. Weigern sie sich, so ist bei dem zuständigen Gericht die Räumungsklage einzuleiten. Während nach dem Gesetz über Mieterschutz und Mieteinigungsämter vom 1. 6. 23 die Aufhebung von auf privatrechtlicher Grundlage beruhenden Mietsverhältnissen an ganz bestimmte im § 1 ff. geregelte Voraussetzungen geknüpft ist, finden diese Bestimmungen nach § 32 a. a. O. keine Anwendung auf vom Reich vermietete oder zum Gebrauche überlassene Gebäude oder Gebäudeteile, die in seinem Eigentum oder in seiner Verwaltung stehen und entweder öffentlichen Zwecken oder zur Unterbringung von Angehörigen der Verwaltungen des Reiches zu dienen bestimmt sind.

Zur Substanziierung der Klage genügt die nachweisbare Behauptung, daß der Beklagte die in Frage kommende Wohnung bisher als Dienstwohnung innegehabt habe und infolge seines Ausscheidens aus dem Eisenbahndienst zur Räumung verpflichtet sei. Erfahrungsgemäß erkennen die Dienstwohnungsinhaber ihre Räumungspflicht oft deshalb nicht an, weil ihnen noch keine Ersatzwohnung angeboten worden ist, oder die angebotene Ersatzwohnung nach ihrer Meinung ungenügend ist. Es entspinnt sich dann über diese Frage im Prozeß ein großer Streit. Hier ist es Pflicht der Direktionen, sich die moderne Struktur des Zivilprozesses zunutze zu machen und dem Gericht gegenüber auf die scharfe Teilung des Verfahrens in Erkenntnis und Vollstreckungsverfahren hinzuweisen. Alle prozessualen Akte bis zum Erlaß des Urteils gehören zum Erkenntnisverfahren. In diesem ist lediglich darüber zu entscheiden, ob der Beklagte zur Räumung verpflichtet ist oder nicht. Die Frage, ob eine Ersatzwohnung vorhanden und ob sie geeignet ist oder nicht, gehört ins Zwangsvollstreckungsverfahren und liegt außerhalb der Zuständigkeit des erkennenden Richters. Es empfiehlt sich zur Abkürzung des Verfahrens, die Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft anzuweisen, jede Erklärung über die Frage der Ersatzwohnung abzulehnen, sobald sie vom Beklagten angeschnitten wird.

Liegt ein Urteil gegen den Räumungspflichtigen vor, so ist die Gemeinde nach § 36 des M.Sch.G. zur beschleunigten Zuweisung eines Wohnraumes verpflichtet.

Die Zwangsvollstreckung aus einem Urteil, das die Herausgabe eines vermieteten oder überlassenen Raumes zum Gegenstand hat, ist nach § 32 a. a. O. durch Ausspruch in der Urteilsformel davon abhängig zu machen, daß ein „ausreichender" Ersatzraum gesichert ist. Über Einwendungen gegen den Ersatzraum entscheidet die Behörde, welche der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde vorgesetzt ist.

Zwei Voraussetzungen sind für die Vornahme der Zwangsvollstreckung erforderlich:

a) Sicherstellung eines Ersatzraumes,

b) Einverständniserklärung des Mieters mit diesem Raum oder — im Falle seiner Weigerung — die Entscheidung der übergeordneten Behörde über die Angemessenheit des Ersatzraumes.

Daß sich die Mieter mit dem Ersatzraum einverstanden erklären, gehört heute zu den Seltenheiten. Die Mieter von Privatwohnungen können ihre Einwendungen in diesem Falle binnen einer Woche seit der Zuweisung eines Ersatzraumes beim Mieteinigungsamt erheben, das hierüber endgültig ent-

scheidet (§ 16 a.a.O.). Über Einwendungen von räumungspflichtigen Dienstwohnungsinhabern entscheidet an Stelle des Mieteinigungsamts die Behörde, welche der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde vorgesetzt ist. Im Eisenbahnbetrieb ist verfügungsberechtigte Behörde über die Räume das Betriebsamt, vorgesetzte Behörde des Amtes die Direktion. Sie muß bei der Prüfung der Einwendungen der Tendenz des Gesetzes in loyaler Weise gerecht werden. Denn wenn im Gesetz auch nur von ausreichendem Ersatzraum die Rede ist, so wird doch auch hier die Angemessenheit nicht ganz außer Acht gelassen werden dürfen. Dies gilt namentlich für die Frage, inwieweit dem Inhaber der Räume die Annahme einer Ersatzwohnung an einem anderen Orte zugemutet werden kann. Daß die Zuweisung an einem anderen Orte überhaupt zulässig ist, ist eine im Gesetz begründete, im Schrifttum vertretene und durch die Rechtsprechung bestätigte wohlbegründete Ansicht. So erwähnt Hertel (Mieterschutz und Wohnungszwangswirtschaft, Breslau, März 1924) in seinen Bemerkungen zu § 16 a.a.O. ausdrücklich, daß die Ersatzwohnung nicht in derselben Gemeinde wie die vom Mieter zu räumende Wohnung zu liegen braucht. Das Kammergericht führt in seinem Beschlusse vom 12. Juni 1924 auf eine Rechtsfrage des Landgerichts Stettin wörtlich aus:

„Daß unter Umständen die Zuweisung eines Ersatzraumes in einer anderen Gemeinde unbillige Härten mit sich bringt, liegt auf der Hand, ist aber vom MEA. nach billigem Ermessen zu entscheiden, und zwar endgültig. Auch wenn das Mieteinigungsamt über die Eignung eines nicht am bisherigen Wohnsitze des Mieters belegnen Ersatzraumes entscheidet, bleibt es innerhalb seiner Zuständigkeit."

Die hier für die Zuständigkeit des MEA. gegebenen Gesichtspunkte finden auf die nach § 32 a.a.O. entscheidenden Behörden sinngemäße Anwendung.

Die Reichsbahndirektionen werden ständig ihr Augenmerk darauf zu richten haben, daß die ihnen nach § 32 eingeräumten Befugnisse nicht durch andere Behörden verkümmert werden. Eine einschränkende Bestimmung des erkennenden Richters, z. B. daß die Ersatzwohnung an einem ganz bestimmten Orte zu stellen sei, wäre nichtig. Gerade die Reichsbahn muß entscheidendes Gewicht darauf legen, daß nur sie allein über die Angemessenheit und die Lage der Ersatzräume entscheidet. Denn wenn selbstverständlich auch die persönlichen Verhältnisse des bisherigen Dienstwohnungsinhabers in erster Linie für die Beurteilung der Angemessenheit ausschlaggebend sind, so darf doch auf der anderen Seite nicht übersehen werden, daß die für die Allgemeinheit außerordentlich große Bedeutung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hier eine Rolle spielt. Die Sicherheit des Betriebes ist in erster Linie mit bedingt durch die Unterbringung der Betriebsbeamten an Ort und Stelle, damit sie auch außerhalb der Dienstzeit jederzeit erreichbar und bei Unfällen sofort zur Hand sind. Es ist für den Eisenbahnbetrieb untragbar, daß in der für den Dienststellenleiter bestimmten Wohnung ein abgebauter Beamter sitzt, und der Dienststellenleiter weit von seinem eigentlichen Wirkungsbereich entfernt wohnt. Daß dieser Gesichtspunkt der Betriebssicherheit immer gewahrt und sorgfältig mit den Interessen des Räumungspflichtigen ausgeglichen wird, ist Aufgabe der Direktionen. Sie allein sind auch infolge ihrer Kenntnis aller zu beachtenden Umstände in der Lage, gerecht zu urteilen.

Die den Reichsbahndirektionen in § 32 eingeräumten Befugnisse sind ihnen bei der Umwandlung der Reichsbahn in eine Gesellschaft erhalten geblieben. In § 16 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 ist ausdrücklich bestimmt, daß die Gesellschaft für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung in Anspruch nehmen kann, die für die Verwaltungen des Reiches und deren Bediensteten auf dem Gebiet des Wohnungsrechts jeweils besteht. In der Begründung zu der angeführten Gesetzesbestimmung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß sich auf dem Gebiete des Wohnungsrechtes durch § 32 des MSchG. bisher für die Reichsbahnverwaltung eine Sonderstellung ergab.

Weigern sich die Gerichtsvollzieher in Unkenntnis der gesetzlichen Bestimmungen die Zwangsvollstreckung vorzunehmen, weil sie der Darstellung des Schuldners folgend die Ersatzräume nicht für ausreichend erachten, so ist die Erinnerung nach § 766 ZPO. der in Frage kommende Rechtsbehelf.

II.

a) Freiwerdende Wohnungen unterliegen an sich nach den Bestimmungen des Wohnungsmangelgesetzes vom 26. Juli 1924 dem Zugriff der Wohnungsämter. Eine Ausnahmebehandlung erfahren freiwerdende Beamtenwohnungen. Ihre Verwendung regelt die Anordnung des Ministers für Volkswohlfahrt vom 16. Juni 1923 betr. die Unterbringung versetzter Beamter und Reichwehrangehöriger. Nach dieser Verordnung kann über die durch Versetzung eines Beamten freiwerdende Wohnung die zuständige Behörde entweder zugunsten des Amtsnachfolgers oder eines oder mehrerer Bamten ihres Amtsbereiches verfügen. Auch die durch Todesfall oder beim Ausscheiden eines Beamten aus dem Reichs- oder Staatsdienst freiwerdende Wohnung unterliegt nicht dem Zugriff des Wohnungsamtes, sofern die für den Beamten zuständige Behörde diese Wohnung innerhalb einer 3-wöchigen Frist für einen Beamten ihres Amtsbereichs in Anspruch nimmt. Die Fortdauer dieser Bestimmung für die Reichsbahngesellschaft ergibt sich aus dem schon erwähnten § 16 des Reichsbahn-Gesetzes.

Danach ist die Besetzung von freiwerdenden Beamtenwohnungen lediglich der verfügungsberechtigten Behörde vorbehalten. Das Wohnungsamt hat insoweit keinen Einfluß. Dies ist in jeder Hinsicht zu begrüßen. Denn bei den Wohnungsämtern sind bei der Vergebung von Wohnungen ganz andere Gesichtspunkte maßgebend als bei den Behörden. Die Wohnungsämter stellen ihre Entscheidungen hauptsächlich auf die persönlichen Verhältnisse der Wohnungssuchenden ab. Dringende dienstliche Bedürfnisse spielen bei ihren Maßnahmen nur eine untergeordnete Rolle. Um letztere in vollem Umfange zur Geltung zu bringen, ist die angeführte Regelung getroffen worden.

Man hat aus der Anordnung vom 16. Juni 1923 schließen wollen, daß infolge des Verfügungsrechtes der Behörden das Recht der Beamten, mit ihren Privatwohnungen zu tauschen, beschränkt worden sei. Das ist nicht der Fall. Grundsätzlich bleibt dieses Recht der Beamten gewahrt. Lediglich wenn ihnen von der Reichsbahn-Gesellschaft im Falle ihrer Versetzung an ihren neuen Dienstort eine Wohnung zugewiesen wird, tritt das Verfügungsrecht der Direktionen in Kraft (Ziffer 1 der genannten Anordnung).

Die freiwerdenden Wohnungen können nach dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der erwähnten Anordnung nur zugunsten aktiver Beamter wieder in Anspruch genommen werden. Für die von den Direktionen zur Unterbringung abgebauter Dienstwohnungsinhaber zu treffenden Dispositionen stehen die freiwerdenden Wohnungen aktiver Beamter nicht zur Verfügung.

b) In solchen Fällen empfiehlt es sich, Ringtausche einzuleiten. Werden auf diesem Wege abgebaute Dienstwohnungsinhaber in die Wohnungen aktiver Beamter gesetzt, dann greifen nicht die Bestimmungen vom 16. Juni 1923, sondern die des Wohnungsmangelgesetzes über den Tausch Platz. Zur Durchführung der Ringtausche sind die Zustimmungen der Beteiligten, die Einverständniserklärungen der in Frage kommenden Vermieter und der Wohnungsämter erforderlich.

Die Zustimmung der Vermieter kann nach § 8 des Wohnungsmangelgesetzes durch die Mieteinigungsämter ersetzt werden.

Um ein Vertragsverhältnis zwischen dem Tauschlustigen und dem widerstrebenden Vermieter herbeizuführen, müssen die Wohnungsämter bei den zuständigen Mieteinigungsämtern den Abschluß eines Zwangsmietvertrages auf Grund des § 4 des WMGes. beantragen. Die Wohnungsämter haben die Stellung

dieses Antrages bisher häufig mit der Begründung abgelehnt, daß nur bei leerstehenden Wohnungen eine Beschlagnahme und die Zuweisung eines Mieters sowie der Abschluß eines Zwangsmietvertrages erfolgen könnte. Diese Ansicht ist jedoch irrig. Der Reichsarbeitsminister hat in einem Erlaß vom 28. März 1924 darauf hingewiesen, daß in der Mitteilung der Tauschparteien, den Wohnungstausch zu einem bestimmten Zeitpunkte durchzuführen, zugleich die Anzeige liegt, daß die Wohnung zu diesem Termin frei wird. Die Wohnungsämter sind daher berechtigt, die Wohnung für den Fall der Durchführung des Wohnungstausches als freistehend zu beschlagnahmen, die andere Tauschpartei als Wohnungssuchende in die Wohnung einzuweisen, und danach auch die Festsetzung des Zwangsmietvertrages auf Grund des § 4 des Wohnungsmangelgesetzes zu beantragen. Diese Ansicht ist auch bei den Beratungen über das WMG. im Wohnungsausschuß des Reichstages vertreten worden und hat keinen Widerspruch gefunden. Aus diesem Grunde ist die Aufnahme einer besonderen Bestimmung über den Abschluß von Zwangsmietverträgen im Falle des Wohnungstausches unterblieben.

Es ergibt sich in diesem Zusammenhange die Frage, ob die zum Wohnungstausch erforderliche Genehmigung der Gemeindebehörde im Rechtswege erzwungen werden kann. Während im § 8 — wie bereits erwähnt — ausdrücklich gesagt wird, daß die Zustimmung der betreffenden Vermieter zum Wohnungstausch durch das Mieteinigungsamt ersetzt werden kann, findet sich eine gleiche Vorschrift bezüglich der Mitwirkung der Gemeindebehörden nicht. Daraus folgt aber nicht die Verneinung dieser Rechtsfrage. Denn es ist auch § 16 desselben Gesetzes zu beachten, der gegen jede auf Grund des Wohnungsmangelgesetzes im Einzelfall getroffene Verfügung dem unmittelbar Betroffenen ein Beschwerderecht gibt, d. h. die Befugnis, die Entscheidung des MEA. herbeizuführen. Zu diesen Verfügungen gehört aber auch die Versagung der Genehmigung einer Gemeindebehörde zum Wohnungstausch.

III.

Es ist für die Direktionen zur Wahrung ihrer Rechte gegenüber den Wohnungsämtern wichtig zu wissen, welche Rechtsmittel ihnen gegen Verfügungen der WÄ. überhaupt zur Verfügung stehen. Die Beschwerde an das Mieteinigungsamt ist im Vorstehenden bereits mehrfach erwähnt. Daneben und zum Teil konkurrierend damit kommt auch noch die Beschwerde an die Aufsichtsbehörde in Frage.

Die Rechtsstellung der Aufsichtsbehörde gegenüber den Wohnungsämtern ist in einem Urteil des Preuß. Oberverwaltungsgerichts vom 18. Dezember 1923 (PrVerwBl. 1924, Bd. 45 S. 164 ff.) ausführlich behandelt. Dort wird folgendes dargelegt:

Die Wohnungszwangswirtschaft ist ihrer Entstehung nach in erster Linie Reichsangelegenheit. Die Reichsgesetzgebung hat sich jedoch im Wohnungsmangelgesetz darauf beschränkt, die zur Durchführung einer erfolgreichen Wohnungszwangswirtschaft nötigen Anordnungen und Maßnahmen zu bezeichnen, ihre Durchführung jedoch der obersten für das Wohnungswesen zuständigen Landesbehörde, d. i. in Preußen der Minister für Volkswohlfahrt, zu übertragen.

Der Preußische Minister für Volkswohlfahrt kann

a) die Gemeindebehörden zu den nach dem Wohnungsmangelgesetz zulässigen Anordnungen und Maßnahmen ermächtigen oder verpflichten,

b) er kann die Maßnahmen und Anordnungen auch unmittelbar treffen oder schließlich

c) die Berechtigung einer unterstellten Behörde übertragen.

Insoweit ist die Wohnungszwangswirtschaft eine Landesangelegenheit, und es folgt daraus, daß die Gemeindebehörden in der Wohnungszwangswirtschaft nicht aus eigenem Recht, sondern als Organe der Landesverwaltung handeln. Als solche unterliegen sie auch deren Aufsicht. Denn der obersten Staatsbehörde steht, soweit sie nicht durch andere Bestimmungen beschränkt ist, ein Aufsichtsrecht über jede obrigkeitliche Tätigkeit einer unmittelbaren oder mittelbaren staatlichen Behörde zu. Dies ist im § 1 des Wohnungsmangelgesetzes ausdrücklich hervorgehoben. Eine Beschränkung dieses Aufsichtsrechtes tritt auch nicht dadurch ein, daß in gewissen Fällen nach den Bestimmungen des Wohnungsmangelgesetzes gegen die durch die Gemeindebehörde in der Wohnungszwangswirtschaft getroffenen Maßnahmen die Beschwerde an das Mieteinigungsamt gegeben ist, das dann unanfechtbar entscheidet. Denn die Mieteinigungsämter entscheiden lediglich über die Interessen der unmittelbar Beteiligten. Zur Wahrnehmung der staatlichen Interessen, die dabei in erheblichem Maße in Frage kommen können, sind sie ihrer Struktur nach nicht geeignet. Deshalb ist ein Eingreifen der Aufsichtsbehörde auch in diesem Falle zum mindesten solange zulässig, als nicht eine Entscheidung des Mieteinigungsamts vorliegt.

Der Preußische Minister für Volkswohlfahrt hat die ihm zustehende unbeschränkte Aufsicht über die Gemeindebehörden in Angelegenheiten der Wohnungszwangswirtschaft durch Erlaß vom 4. März 1924 auf die Regierungspräsidenten übertragen und dabei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Gemeindebehörden sich hinsichtlich der Wohnungszwangsbewirtschaftung nach den Anweisungen der ihnen übergeordneten Staatsbehörden zu richten haben.

Es empfiehlt sich, gegebenenfalls die Regierungspräsidenten auf die vom Oberverwaltungsgericht gefällte Entscheidung, der sich auch das Kammergericht in einem Rechtsentscheid vom 20. März 1924 angeschlossen hat, hinzuweisen, da vor Bekanntwerden dieser Entscheidung ständig und jetzt noch vereinzelt die Ansicht vertreten ist, daß den Regierungen ein Recht zur sachlichen Anweisung an die Wohnungsämter nicht zustehe.

IV.

In einzelnen Direktionsbezirken ist es wiederholt vorgekommen, daß die Gemeinden reichsbahneigene oder Dienstwohnungen, die aus irgend welchem Grunde einige Tage leer standen, zwangsweise geöffnet und Privatpersonen eingewiesen haben. Man hat zunächst versucht, diese Maßnahme als einen Ausfluß des Rechts der Gemeinden zur Wohnungszwangswirtschaft zu bezeichnen und sie unter Hinweis auf § 7 des Wohnungsmangelgesetzes als gesetzlich unzulässig zu bezeichnen. Denn nach dieser Bestimmung ist die Inanspruchnahme von Gebäuden oder Räumen, die im Eigentum oder in der Verwaltung des Reiches oder eines Landes oder im Eigentum oder in der Verwaltung einer Körperschaft des öffentlichen Rechtes stehen und öffentlichen Zwecken oder zur Unterbringung von Angehörigen der Verwaltungen des Reiches, des Landes oder der Körperschaft zu dienen bestimmt sind, nur zulässig, wenn von der entscheidenden Behörde kein Einspruch erhoben wird. Tatsächlich handelt es sich aber in solchen Fällen um Anordnungen, die nicht im Wohnungsmangelgesetz, sondern in der bekannten Bestimmung des § 10 ALR. II 17 ihre gesetzliche Grundlage finden, wonach es Aufgabe der Polizei ist, die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren zu treffen. Danach gehört zum Pflichtenkreis der Polizei die Unterbringung Obdachloser. Sie wird sich dazu in erster Linie der Hilfe der Wohnungsämter bedienen. Ist dieses jedoch zur sofortigen Unterbringung nicht in der Lage, dann muß die Polizei von sich aus die erforderlichen Maßnahmen treffen. Sie hat die notwendigen Räume anzumieten, anzukaufen, zu erbauen usw. Ist ihr dies unmöglich, so kann sie in die Rechtssphäre eines Dritten eingreifen und — wie vorstehend erwähnt — auch Eisenbahnwerkwohnungen für den gedachten Zweck in Anspruch nehmen. Dieser Eingriff in das Eigentum eines polizeilich unbeteiligten Dritten ist jedoch nur als Notstandsmaßnahme gesetzlich zulässig und an ganz bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Es muß sich dabei handeln:

1. Um die Unterbringung eines Obdachlosen, d. h. einer Person, die zurzeit kein Unterkommen hat.
2. Um die Abwendung eines Notstandes, d. h. einer auf andere Weise nicht zu beseitigenden unmittelbar bevorstehenden Gefahr.

Die zwangsweise Unterbringung eines Obdachlosen darf nicht mit der Maßgabe erfolgen, daß sie solange dauern soll, bis ein anderweites Unterkommen geschaffen sei. Sie muß nach der ständigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts (vgl. z. B. Deutsche Juristen-Zeitung 1923, 51/52) von vornherein zeitlich fest begrenzt sein. Eine Nachprüfung führt häufig zu dem Ergebnis, daß die Bürgermeister in Ausübung der Polizeigewalt fremde Wohnungen beschlagnahmen, ohne daß die angeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Sie beachten insbesondere oft nicht, daß sie erst nach Erschöpfung aller anderen Möglichkeiten zu dem gedachten Vorgehen berechtigt sind. Es sei in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen des Ober-Verwaltungsgerichts im 75. Bd. seiner Entscheidungen, S. 343 ff., hingewiesen wo es wörtlich heißt:

Nötig war die Unterbringung der Familie M. im Hause des Klägers nur solange, als es nicht möglich war, auf andere Weise für die Behebung der Obdachlosigkeit zu sorgen. Dies konnte auf verschiedene Weise geschehen, ohne daß dem Kläger dauernd das Recht, über seinen Wohnraum zu verfügen, verkümmert zu werden brauchte. Da es Pflicht der Polizeibehörde ist, für die Unterbringung der Obdachlosen zu sorgen, muß sie auch die dazu nötigen Räume beschaffen und die erforderlichen Kosten vorläufig selbst aufwenden vorbehaltlich der Erstattung von dem, der diese Kosten zu tragen hat. Der Amtsvorsteher mußte daher zwecks endgültiger Beseitigung der Obdachlosigkeit die nötigen Räume anmieten oder von dem Ortsarmenverband im Armenhaus zu erlangen versuchen. Nötigenfalls mußte er einen Unterkunftsraum durch Ankauf oder Erbauung beschaffen.

Erachten die Direktionen die polizeilichen Verfügungen für gesetzlich unzulässig, so stehen ihnen die in §§ 127—128 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 erwähnten Rechtsmittel zur Verfügung. Die Beschwerde gegen polizeiliche Verfügungen der Ortspolizei geht in Landkreisen an den Landrat, die weitere Beschwerde an den Regierungspräsidenten. Gegen eine polizeiliche Verfügung des Landrats, der Ortspolizeibehörde eines Stadtkreises geht die Beschwerde an den Regierungspräsidenten und die weitere Beschwerde an den Oberpräsidenten. In beiden Fällen ist alsdann noch Klage beim Oberverwaltungsgericht gegeben. An Stelle der Beschwerde kann aber auch sofort in allen Fällen Klage im Verwaltungsstreitverfahren beim Kreisausschuß bzw. Bezirksausschuß erhoben werden.

Es ist mit Vorstehendem versucht worden, die rechtliche Stellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im modernen Wohnungsrecht zu schildern. Die Darstellung kann naturgemäß nicht erschöpfend sein. Wegen Raummangel kann insbesondere nicht auf die rechtliche Behandlung der Neubauten eingegangen werden, ein Kapitel, das bei der bisherigen großen Neubautätigkeit der Reichsbahn in ihrem Bereich von besonderer Wichtigkeit ist. Die Erörterung dieses Themas in einer späteren Abhandlung bleibt vorbehalten.

Die Einmannbesetzung bei elektrischen Lokomotiven.

Von Regierungsbaurat **Heinemann**, Leipzig.

Solange die elektrische Zugförderung besteht, hat man darauf hingearbeitet, den ständigen zweiten Begleiter der elektrischen Zuglokomotiven abzuschaffen. Man ging hierbei von der Überzeugung aus, daß die Tätigkeit eines zweiten Mannes auf der elektrischen Lokomotive mit der Inanspruchnahme des Heizers einer Dampflokomotive in keiner Weise zu vergleichen ist. Die Dienstanweisung für Lokomotivheizer verlangt von diesem, abgesehen vom Mitbeobachten der Strecke, der Signale usw., in der Hauptsache die Bedienung des Kessels. Nach den gesetzlichen Vorschriften dürfen Kessel für einen Dampfdruck, wie er im Lokomotivbetrieb üblich ist, nie ohne Aufsicht sein. Bei der Inanspruchnahme des Lokomotivführers durch Beobachten der Strecke ist es diesem nicht möglich, sich auch noch derart um das Feuer usw. zu bekümmern, daß die erforderliche Dampfentwickelung nicht stockt und der Kessel z. B. durch Wassermangel keinen Schaden leidet. Damit ist die Notwendigkeit eines ständig anwesenden zweiten Mannes auf der Dampflokomotive genug begründet. Der Heizer ist aber auch noch dazu da, die Lokomotive stillzusetzen, falls der Lokomotivführer dienstunfähig wird. Zu diesem Zweck muß jeder Heizer eine formlose Prüfung ablegen.

Alle diese Überlegungen führten zu dem Schluß, daß für elektrische Lokomotiven eine Besetzung wie bei Dampflokomotiven zwar nicht gefordert werden könne, daß man aber in irgendeiner Form wenigstens beim Zugbetrieb eine Einrichtung treffen müsse, die das Eingreifen einer zweiten Person möglich macht oder das selbsttätige Halten der Lokomotive herbeiführt, wenn der Lokomotivführer plötzlich dienstunfähig wird. Ehe man dazu überging, für den Zugführer auf der Lokomotive Platz zu schaffen, wurden andere Mittel vorgeschlagen. Z. B. verband man nach Art der dead mans handle — Totmann-Kurbel — mit der Steuerung eine Vorrichtung, die durch periodische Impulse vom Führer im Gang gehalten werden mußte. Tat er dies nicht oder zu spät, so schaltete sich der Strom selbsttätig ab und die Bremse setzte ein. Von vornherein bestand das Bestreben, dem Zugführer vom Packwagen aus den Zugang zur Lokomotive zu ermöglichen. Das führte zur Konstruktion einer Lokomotive mit Übergangsbrücken. Die der Totmannkurbel ähnliche Einrichtung kam über den Versuch nicht hinaus, da der Lokomotivführer durch das Bedienen der Vorrichtung zu sehr in Anspruch genommen war. Ebensowenig wurde die Konstruktion der Lokomotive mit Übergangsbrücken weiter verfolgt, weil man hierdurch auch an Konstruktionsfreiheit für die elektrischen und mechanischen Teile stark einbüßte, dagegen entschloß man sich, künftig wenigstens bei Güterzügen, dem Zugführer seinen Platz auf der Lokomotive anzuweisen.

So entstanden die elektrischen Lokomotiven mit Zugführersitzen. Außer einem bequemen Polstersitz findet der Zugführer einen Tisch und einen Schrank für seine Papiere vor. Elektrische Beleuchtung, elektrische Heizung und Speisewärmevorrichtung machen den Aufenthalt zum mindesten nicht unangenehmer als im Packwagen.

Wenn man erst vor etwa Jahresfrist die Einmannbesetzung einzuführen begann, so lag es daran, daß bis dahin die Lokomotiven wegen ihrer Neuartigkeit noch besonderer Wartung bedurften, daß erst damals die Führer mit den verschiedenen Typen vertraut genug geworden waren und daß für die seitens der Lokomotivführergewerkschaft früher geäußerten Bedenken in der jetzigen, auf äußerste Sparsamkeit bedachten Zeit kein Raum mehr war.

Als erste Direktion führte Karlsruhe die Einmannbesetzung auf der Wiesentalbahn (Basel-Zell, Schopfheim-Säckingen) mit gutem Erfolg sowohl bei Güter- wie bei Personenzügen ein. Dies gab der Hauptverwaltung Anlaß, auch für weniger einfache Verhältnisse die Einführung zu empfehlen. Bevor jedoch

ein wirklich wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden konnte, war es nötig, die grundlegenden Bestimmungen — § 63 ² der BO. und § 36 ² der FV. — zu ergänzen.

Mit Erlaß vom 9. Februar 1924 bestimmte die Hauptverwaltung folgendes:

„Elektrische Lokomotiven, die Güterzüge befördern, sind mit einem Lokomotivführer und außerdem während der Fahrt mit einem aus dem Zugbegleitpersonal des Zuges zu entnehmenden Begleiter zu besetzen.

Leerfahrende elektrische Lokomotiven brauchen nur mit einem Lokomotivführer besetzt zu sein.

Die Maßnahme, zurückkehrende für sich allein fahrende Vorspannlokomotiven nur mit dem Lokomotivführer zu besetzen, steht dem § 63 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht entgegen, nur ist für die Durchführung der Maßnahme die Genehmigung des RVM. als Landesaufsichtsbehörde vorbehalten, die hiermit erteilt ist."

Von der allgemeinen Ausdehnung auf Personen- und Schnellzüge wurde abgesehen, da die Verhältnisse hier schwieriger liegen; auch ist das Zugpersonal durch andere Geschäfte zu sehr in Anspruch genommen.

Der erwähnte Erlaß bedeutete eine sehr einschneidende Bestimmung, da hiernach zum ersten Male einzelfahrende Lokomotiven mit nur einem Mann besetzt verkehren durften.

Im Anfang des Jahres 1924 wurde dann im Bezirk der RBD. Breslau und Halle mit der Durchführung der Einmannbesetzung begonnen und sie allmählich immer weiter ausgedehnt.

Im Bezirk Halle z. B. werden jetzt sämtliche Durchgangsgüterzüge nur mit dem Lokomotivführer besetzt. Die Lokomotive, die im Betriebswerk von stationärem Personal abgeölt wird, fährt mit dem Lokomotivführer allein an den Zug. Vor dem Abfahren besteigt der Zugführer die Lokomotive und verrichtet hier seine Arbeiten. Auf den Stationen, wo Wagen ab- oder eingesetzt werden, tritt an Stelle des Zugführers, der ja durch Aufschreiben der Wagen usw. in Anspruch genommen ist, je nach den örtlichen Verhältnissen ein Zugschaffner oder ein Rangierer. Diese sind lediglich zur Übermittlung von Rangiersignalen beigegeben. Aus diesem Grunde wird auch jetzt davon abgesehen, diese Rangierer auf ihre Fähigkeit zu prüfen, eine Lokomotive stillzusetzen. Von den Zugführern wird dagegen diese sehr einfache Prüfung verlangt.

Erfahrungsgemäß geraten solche Handgriffe, wie sie zum Stillsetzen nötig sind, mit der Zeit leicht in Vergessenheit. Es ist daher im Bezirk Halle auf jedem Führerstand der Güterzuglokomotiven ein Bild nach nebenstehender Abbildung angebracht. Dies zeigt perspektivisch dargestellt alle diejenigen Teile, die zum Stillsetzen bedient werden müssen, und zwar genau so, wie sie auf dem Führerstand angeordnet sind. Die Reihenfolge der Bedienung erkennt man an den Nummern. An Hand dieses Bildes ist es sogar völlig Uneingeweihten möglich, die Lokomotive rasch stillzusetzen.

Wie bei allen Neuerungen mußten auch hier in der ersten Zeit bei dem Personal allerhand Widerstände überwunden werden. Die Lokomotivführer waren zunächst bedenklich, ohne Begleiter Leerfahrten auszuführen. Selbstverständlich muß der Führer aufmerksamer sein, als wenn er einen Begleiter hat. Die bisherigen Erfahrungen gaben aber keinen Anlaß zu irgendwelchen Befürchtungen.

Auch den Zugführern war zuerst Verschiedenes nicht nach ihrem Sinn. Das Schreiben ging schlechter auf der Lokomotive, das Geräusch war ihnen zu groß, auch der Aufstieg zu unbequem. Soweit überhaupt eine Abstellung der Mängel möglich war, wurde eine Besserung angestrebt.

Zweifellos ist die Durchführung der Einmannbesetzung eine Neuerung, an der man nicht vorübergehen darf. Wenn auch bis jetzt die Zahl der hierdurch ersparten Kräfte — es werden in allen Bezirken zusammen etwa 60 Köpfe sein — absolut genommen klein ist, so fällt sie doch bei der geringen Länge der elektrisierten Bahnen ins Gewicht. Es kommt hinzu, daß die früheren Begleiter, weil sie für den Fahrdienst tauglich sein mußten, besonders ausgesuchte Leute waren, die natürlich jetzt in den Betriebswerken besser ausgenutzt werden. An ihre Stelle wurden weniger wertvolle Kräfte abgegeben.

Zusammen mit den entfallenden Dienstaufwandsentschädigungen ergibt sich durch die Einmannbesetzung eine jährliche Ersparnis von rund 100 000 *M*.

Bücherschau.

— Jyer, Indian Railways, Band VII, von **„India of To-day"**, London, Humphrey Milford, 1924. Preis 3 Schilling.

Die Sammlung „India of To-day" behandelt in Einzeldarstellungen die Bodenschätze des Landes, die Bewässerung, die Einwanderung, die Landesverteidigung. Das vorliegende Bändchen gibt auf 130 Seiten in Oktav einen Abriß der Geschichte der indischen Eisenbahnen, ferner eine Schilderung ihres jetzigen Zustandes und im Anhang eine Anzahl statistischer Zusammenstellungen. Eine beigegebene kleine Karte veranschaulicht die Verteilung der Eisenbahnen im Lande. — Während das vorliegende Büchlein sich mit den Eisenbahnen Indiens im allgemeinen befaßt, gibt eine im September 1923 erschienene Sondernummer der „Railway Gazette" eine eingehende Schilderung der einzelnen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnen Indiens. Wer außer dem Buche von Jyer, der in der Verwaltung der indischen Eisenbahn tätig ist, noch jenes Sonderheft, das u. a. prächtige Bilder enthält, durchliest und schließlich noch das Archiv für Eisenbahnwesen zur Hand nimmt, wo im Jahrgang 1924 (S. 1042) eine eingehende Statistik über das Jahr 1922/23 enthalten ist, während diejenige bei Jyer nur bis zum Jahre 1922 reicht, wer ferner im Archiv für Eisenbahnwesen 1923 (S. 444) den Voigtschen Aufsatz über organisatorische Nachkriegsprobleme der britisch-indischen Eisenbahnen liest, wird, soweit das aus der Ferne möglich ist, ein leidliches Bild von den Eisenbahnen Indiens gewinnen, und Eisenbahngeographie hat für den Eisenbahner, der sein Fach liebt, besonderen Reiz. Wk.

Geheimer Oberregierungsrat Dr. von Ritter-Záhony †.

Aus Bern kommt die traurige Kunde von dem Ableben des Geheimen Oberregierungsrats Dr. Max v. Ritter-Záhony, eine Kunde, die jeden aufs tiefste erschüttert, der diesen frischen, anscheinend gesunden, lebensprühenden Mann gekannt hat. Wenn auch die Näherstehenden wußten, daß ein schweres Herzleiden ihn befallen hatte und wenig Hoffnung auf Genesung war, jeder sträubte sich doch gegen den Gedanken, der nun zur traurigen Wirklichkeit geworden ist. Am 10. Dezember 1924 ist v. Ritter seinem längeren Leiden zum Opfer gefallen, betrauert von seiner treuen Gattin und tapferen Lebensgefährtin, die ihn insbesondere während seines Leidens bis zu seinem letzten Atemzug in aufopferndster Liebe gepflegt hat, betrauert von seinen fünf Kindern, von seinen vielen Kollegen und Freunden.

v. Ritter ist am 27. September 1873 geboren, er hat mithin nur ein Alter von 51 Jahren erreicht. Nach Zurücklegung der beiden Prüfungen für den höheren Justizdienst trat er am 1. November 1900 zur Preußischen Staatseisenbahnverwaltung über und wurde zunächst bei der Eisenbahndirektion Berlin beschäftigt, bis er am 1. April 1903 als Hilfsarbeiter in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten kam. Vom 1. Oktober 1906 bis 1. Juni 1907 verwaltete er das Verkehrsamt Göttingen. Dann wurde er in das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern berufen, wo er zunächst die Stelle des deutschen Sekretärs und dann die des Vizedirektors eingenommen hat. Am 1. August 1912 trat er in das Reichseisenbahnamt über und wurde dort zum Vortragenden Rat und Geheimen Oberregierungsrat ernannt. Am 24. Oktober 1914 wurde er vom Chef des Feldeisenbahnwesens angefordert und zum Mitglied des in Brüssel für den westlichen Kriegsschauplatz eingesetzten Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrats bestellt. Als diese Behörde zu einer Militär-Generaldirektion erweitert wurde, wurde ihm die Stelle des Vorstandes der Verwaltungsabteilung übertragen. Am 1. November 1918 übernahm er als Nachfolger des verstorbenen Präsidenten v. Mühlenfels das Amt des Schriftleiters der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das er vier Jahre bis Ende Oktober 1922 bekleidete. Er trat alsdann in das Reichsverkehrsministerium ein, wurde aber sogleich nach Bern beurlaubt, um dort von neuem beim Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport tätig zu sein. Zu früh hat ihn in dieser Stellung der Tod ereilt.

v. Ritters ungewöhnliche Begabung, seine unermüdliche Schaffenskraft, sein umfassendes Wissen und Können in Verbindung mit seiner Gewandtheit im persönlichen Verkehr ließen ihn für jeden schwierigen Posten geeignet erscheinen und verschafften ihm in seiner wechselvollen Laufbahn überall die größten Erfolge. Ganz besonders gedenkt der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Dank seiner Tätigkeit für die Vereinszeitung. Schon in früheren Stellungen war er ein geschätzter Mitarbeiter dieses Blattes durch seine Beiträge, Aufsätze und gelegentlichen Mitteilungen. Dieser Arbeit ist er auch bis zu seinem Tode treu geblieben. Ganz besonders entfaltete er aber als Schriftleiter der Vereinszeitung eine ersprießliche Tätigkeit. Dank seinen organisatorischen und literarischen Fähigkeiten gelang es ihm trotz der verhältnismäßig kurzen Zeit von vier Jahren, die sein Amt als Schriftleiter währte, das Ansehen der Zeitung durch gehaltvollen Inhalt wesentlich zu heben. Diese Tätigkeit ist um so höher zu bewerten, als sich gerade bei seiner Amtsführung Schwierigkeiten und Hemmnisse der Nachkriegszeit im großen Maße ergaben, die zu überwinden besondere Geschicklichkeit und Tatkraft erforderten.

Zu seinen glänzenden dienstlichen Eigenschaften gesellten sich solche, die ihn als Mensch auszeichneten und liebenswert machten. Seine Frische, Liebenswürdigkeit und Gemütstiefe, sein Humor, machten ihn überall beliebt und zum gern gesehenen Gast in jedem Kreise. Dabei zierte ihn, wie alle wahrhaft gebildeten Menschen, eine große Bescheidenheit. Ein vorbildlicher Deutscher blieb er auch im Auslande. Als treuer Gatte und fürsorglicher Vater fand er sein ganzes Glück im Kreise der Seinen. In den wenigen Stunden der Erholung widmete er sich der Musik und literarischer Beschäftigung.

Eine große Zahl treuer Freunde trauert heute an seiner Bahre. Wir alle werden ihm stets das ehrendste Andenken bewahren. W.

Die Berliner Nordsüdbahn.

Im 25. Heft des laufenden Jahrgangs der „Verkehrstechnik" gibt der Direktor der Nordsüdbahn-Aktiengesellschaft, Oberbaurat Zangemeister, einen Überblick über den derzeitigen Stand der Berliner Nordsüdbahn, über die in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden ist (vgl. Nr. 5 Jahrg. 1923, Nr. 16 u. 41. Jahrg. 1924).

Zangemeister erinnert daran, daß die über 7,86 km lange im Betriebe befindliche Strecke der Nordsüdbahn, die von der Seestraße im Norden Berlins bis zur Gneisenaustraße im Süden Berlins führt*), in einer wirtschaftlich äußerst ungünstigen Zeit gebaut worden ist. Noch kurz vor der Eröffnung der ersten Teilstrecke, nämlich vom Stettiner Bahnhof bis zum Halleschen Tor, wurde die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahn wegen der sich immer schwieriger gestaltenden finanziellen Lage kaum für möglich gehalten. Im Jahre 1921 war das Vertrauen zu dem Unternehmen vorübergehend so weit verloren gegangen, daß von manchen Kreisen in Erwägung gezogen wurde, ob man nicht am besten die halbfertigen Baustrecken in der Chausseestraße, Friedrichstraße und am Halleschen Tor wieder zuschütten solle; denn unvollendet konnten diese Strecken nicht liegen bleiben, weil, abgesehen von den dauernd wachsenden Kosten für die Instandhaltung der Baugruben und für die Sicherung der anliegenden Häuser, dem verkehrswidrigen Zustand der Straßen in der wichtigsten Geschäftsgegend der Stadt ein Ende gesetzt werden mußte. Da jedoch die Zuschüttung ebensoviel, vielleicht sogar mehr gekostet hätte als die Fertigstellung des Rohbaues, so wählte man natürlich letzteren Weg. Das Schicksal der AEG-Schnellbahn Gesundbrunnen—Neukölln blieb also letzten Endes dank der Tatkraft Zangemeisters der Nordsüdbahn erspart.

Das Übereinkommen mit der Hochbahn zur Übernahme des Nordsüdbahn-Betriebes erwies sich nach den Darlegungen des Verfassers als überaus glücklich für die Nordsüdbahn. Da man zur gemeinsamen einheitlichen Tarifgestaltung gelangte, werden an den Schaltern der Nordsüdbahn die gleichen Fahrkarten wie an den Schaltern der Hochbahn ausgegeben; die Fahrgäste können auf den Umsteigebahnhöfen Friedrichstadt (Leipziger Straße) oder Friedrichstadt (Mohrenstraße) und Hallesches Tor von der einen zur anderen Bahn ohne Fahrkartenkontrolle übergehen.

Der Verkehr auf der Nordsüdbahn hat den Erwartungen voll entsprochen und konnte in der Winterzeit 1923/24 mit den von der Hochbahn zur Verfügung gestellten Wagen oft nur mit Schwierigkeit bewältigt werden. Im ersten Viertel des Jahres 1924 wurden durchschnittlich 740 000 Fahrkarten in der Woche verkauft. Der bis zur Abfassung der angezogenen Abhandlung (Ende Juni 1924) erreichte größte Wochenverkehr auf der Nordsüdbahn beträgt rund 1 040 000 Personen. Den größten Lokalverkehr haben die Stationen Hallesches Tor, Stettiner Bahnhof und Stadtbahn;

*) Inzwischen ist die Nordsüdbahn über Bahnhof Gneisenaustraße hinaus verlängert worden. Durch die am 14. Dezember d. J. erfolgte Eröffnung des Bahnhofes „Hasenheide" beträgt die gegenwärtige Länge der Nordsüdbahn rd. 8,7 km.

den größten Umsteigeverkehr hat naturgemäß der Bahnhof Friedrichstadt (in älteren Plänen noch mit „Leipziger Straße“ bezeichnet). Dieser Bahnhof ist danach nächst dem Bahnhof Gleisdreieck der Hochbahn zurzeit der verkehrsreichste Umsteigebahnhof des Berliner Untergrundbahnnetzes.

Die von der Hochbahn bei Eröffnung der Bahn gestellten Wagen sind in 12 Zügen zu je 4 Wagen zusammengestellt. Von diesen 12 Zügen mußten 10, oft sogar 11 Züge dauernd laufen, so daß nur die geringe Reparaturreserve von höchstens 2 Zügen vorhanden war. Mit diesen Zügen wurden durchschnittlich in jeder Woche 70 000 Wagenkm geleistet. Bei einem Wochenverkehr von durchschnittlich 915 000 Personen ergibt sich, daß $\frac{915\,000}{70\,000} = 13$ Personen je Wagenkm befördert wurden. Die höchste Leistung ohne Leerfahrten betrug im Februar 1924 $= \frac{1\,040\,000}{66\,800} = 15{,}6$ Personen je Wagenkm.

Diese außerordentlich hohen Leistungen konnten mit den verhältnismäßig geringen Betriebsmitteln selbstverständlich nur für eine vorübergehende Zeit erzielt werden. Wie Zangemeister hervorhebt, sind auf die Dauer solche Leistungen selbst bei dem durch langjährige Erfahrung gut geschulten Personal der Hochbahn und bei noch so sorgfältiger Aufsicht nicht möglich. Inzwischen sind 24 Wagen neuerer Bauart in Dienst gestellt worden, die einstweilen zu 8 Dreiwagenzügen zusammengestellt sind. 14 solcher Wagen sind in der Fertigstellung bzw. in Anlieferung begriffen, außerdem sind noch 80 Wagen neuerer Bauart in Auftrag gegeben, so daß in absehbarer Zeit neben den 48 alten Wagen der Hochbahn 148 neue Wagen dem Verkehr auf der Nordsüdbahn dienen können. Die neuen Wagen sind vom Geheimen Baurat Kemmann unter Berücksichtigung von in London gemachten Erfahrungen entworfen. Sie haben einen wesentlich größeren Fassungsraum als die alten Wagen, so daß 16 dieser Wagen ungefähr so viel Fahrgäste aufnehmen können wie 24 der alten von der Hochbahn gestellten Wagen. Wissenswertes über die Betriebseinrichtungen, die auch in dem angezogenen Aufsatz behandelt werden, finden die Leser in Nr. 5 des Jahrgangs 1923 dieser Zeitung auf Seite 79. Alle neuen Wagen sind mit der selbsttätigen Scharfenbergkupplung ausgerüstet.

Bemerkenswert ist, daß der Verfasser die M ä n g e l der Nordsüdbahn, für die er aber als später eingetretener Bauleiter nicht verantwortlich zu machen ist, offen aufdeckt; danach sind die Bahnsteige in nur 7 m Breite zu schmal, zumal sie noch durch mehrere nicht zu vermeidende Aufbauten, wie Aufseherhäuschen, Schaltschränke usw. eingeengt werden. Die Breite der Bahnsteige sollte s. E. bei den Bahnhöfen mit normalem Verkehr mindestens 8 m, bei den Bahnhöfen mit starkem Verkehr mindestens 9 m betragen. Für die im Laufe der Jahre zu erwartende Verkehrssteigerung sind die Bahnsteige auch etwas kurz. Es muß damit gerechnet werden, daß später auch mit Sechswagenzügen gefahren wird. Durch Anwendung der Kurzkuppelung und durch sorgfältig überlegte Bauart der Wagen ist es gelungen, die Abmessungen der neuen Wagen so zu gestalten, daß mit 6 Wagen gefahren werden kann. Um den Spielraum des Bremsweges zu erhöhen, wurden die Bahnsteige neben den Begrenzungswänden der Treppenvorräume mit zungenartigen Bahnsteigansätzen von je 3,65 m Länge versehen. Bei dem weiteren Ausbau der Nordsüdbahn werden die Bahnsteige eine Länge von mindestens 90 m erhalten.

Erschwerend für den Betrieb ist ferner die Unzulänglichkeit der K e h r - und A u f s t e l l u n g s g l e i s e auf der bisher eröffneten Strecke. Auf den am Bahnhof Wedding und Stettiner Bahnhof befindlichen Kehrgleisen kann nur ein einziger Sechswagenzug aufgestellt werden; es ist daher nicht möglich, außer den Kehrzügen auch noch Reservezüge oder schadhaft werdende Züge abzustellen. Die Lage der Anschlußweichen der Kehrgleise so zu ändern, daß die Kehrgleisanlagen eine so schnelle Aufeinanderfolge der Züge ermöglichten, wie sie die selbsttätige Signalanlage zulassen würde, war wegen baulicher Schwierigkeiten und namentlich aus Kostengründen nicht mehr möglich, so daß es bei der weiter abliegenden Anordnung der Weichenanlagen für die Kehrgleise sein Bewenden behalten mußte, wie sie auf Stettiner Bahnhof, Bahnhof Wedding und Seestraße getroffen ist. Um später eine 1½-Minuten-Zugfolge durchführen zu können, ist es notwendig, mindestens eine der genannten Zwischenkehrstationen für die Umkehr von Zügen mit heranzuziehen.

Der Verfasser schließt mit dem Wunsche, daß die im Betriebe der Nordsüdbahn gemachten Erfahrungen bei dem Entwurf des Bahnhofes Hermannplatz in Neukölln berücksichtigt werden. Das ist in der Zwischenzeit geschehen, denn alle maßgebenden Stellen haben sich, wie auch in dieser Zeitung bekanntgegeben, f ü r den Bau und Betrieb eines K r e u z u n g s b a h n h o f e s mit reichlich bemessenen Kehr- und Aufstellgleisen entschieden; damit wird eine diesen wichtigen Verkehrsknotenpunkt am besten bedienende Anlage geschaffen.

Die beachtenswerten Mitteilungen des Verfassers sind mit vorzüglichem Bildmaterial versehen, wie es in dieser Reichhaltigkeit wohl noch an keiner anderen Stelle veröffentlicht wurde.

W. M.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Staate São Paulo.

Die einzigen brasilianischen Eisenbahnen, deren wirtschaftliche Lage stets günstig gewesen und auch durch den Weltkrieg und seine Folgen am wenigsten beeinflußt worden ist, sind die des Staates São Paulo, wie nachstehende Zahlen beweisen:

	Betriebseinnahmen	Betriebsüberschüsse	Betriebszahl
1914	95 280 000 Milreis	35 438 000 Milreis	62,7 %
1919	126 698 000 „	33 316 000 „	73,8 %
1922	176 897 000 „	59 520 000 „	66,5 %
1923	227 326 000 „	77 120 000 „	65,8 %

Das Bahnnetz verdankt seine Blüte in erster Linie dem Kaffeeverkehr, zu dem in den letzten Jahren infolge der wachsenden landwirtschaftlichen Polykultur noch die Beförderung von Rohrzucker, Baumwolle, Reis, Bohnen, Mais und Großvieh gekommen ist. Die Ausdehnung der Bahnen erreichte Ende 1923 = 5946 km mit Ausnahme von 784 km der Central do Brasil Eisenbahn, der Noroeste do Brasil und der Süd-Minas Eisenbahn, deren Betriebsergebnisse in der obigen Statistik nicht enthalten sind. Im einzelnen waren die Ergebnisse des Jahres 1923 in Milreis:

Bahnen	Betriebseinnahmen	Betriebsüberschüsse	Betriebsausfälle	Betriebszahl %
São Paulo Railway	70 200 000	31 300 000	—	56,8
Paulista	59 400 000	18 500 000	—	68,9
Mogyana	39 337 000	14 804 000	—	70,2
Sorocabana	41 225 000	10 316 000	—	74,9
Araraquara	8 647 000	3 656 000	—	57,8
Dourado	2 453 000	449 000	—	81,5
São Paulo-Goyaz	1 609 000	389 000	—	75,8
Sant Amarob	1 002 000	479 000	—	52,3
Funilense	742 000	133 000	—	81,9
Monte Alto	240 000	21 000	—	91,2
Itatibense	234 000	12 000	—	95,0
Campineira	425 000	98 000	—	76,5
Cantareira	956 000	—	454 000	148
Southern São Paulo	757 000	—	582 000	177
Fazenda Dumont	99 000	—	1 000	100
	227 326 000	78 157 000	1 037 000	65,8 %

In dieser Zusammenstellung fehlen die Zahlen von 5 kleinen Bahnen, der São Paulo-Minas, der Jaboticabal, der Perús-Pirapora, der Rezende-Bocaina und der Campos do Jordão Eisenbahn,

deren Betriebsergebnisse das Gesamtergebnis kaum beeinflussen.

Die wichtigsten Bahnen sind:

1. die São Paulo Railway Company, mit 139 km Betriebslänge der zweigleisigen Strecke Santos-Jundiahy von 1,60 m Spur und 108 km Meterspur, Kapital 6 000 000 £ englisch. Dividenden 7,5—10,0 %.

2. die Paulista Eisenbahn, nach Nordwesten an die São Paulo Railway anschließend, mit 1243 km Betriebslänge von 1,60 m Spur und Schmalspur von 0,60 m. Aktienkapital 132 Millionen Milreis, Anleihen 1 400 000 £ und 3 900 000 Dollars; die Aktien sind zu 80 % in brasilianischen Händen. Dividenden 8—10 %.

3. die Mogyana Eisenbahn, nach Norden an die Paulista Eisenbahn anschließend, mit 1967 km Betriebslänge, zum Teil im Staate Minas gelegen, Meterspur mit einigen Schmalspurzweiglinien. Aktienkapital 80 Millionen Milreis, Anleihen 57 479 000 Milreis; die Aktien sind zu 75 % in brasilianischem Besitz. Dividenden 6,5—8 %.

4. die Sorocabana Eisenbahn, im Mittelpunkt und Süden des Staates, 1770 km lang, Meterspur, dem Staate São Paulo gehörend und von ihm verwaltet.

5. die Araraquara Eisenbahn, Verlängerung der Paulista Eisenbahn nach Nordwesten, 281 km, Meterspur, vom Staate nach dem Bankrott einer Privatbahngesellschaft übernommen und von ihm verwaltet.

6. die Dourado Eisenbahn, an die Paulista nach Westen anschließend, 274 km Betriebslänge, Meter- und Schmalspur von 0,60 m. Kapital zum Teil französisch, keine Dividende.

7. die São Paulo-Goyaz Eisenbahn, nördlich an die Paulista-Bahn anschließend, 157 km, Meterspur. Aktienkapital 5 000 000 Milreis, bis zu 6 % Dividenden.

Dem Staate gehörten am 31. Dezember 1923: 2230 km Bahnen, die einen Betriebsüberschuß von 14,5 Millionen Milreis brachten. Von den übrigen Linien sind die Mehrzahl Konzessionen des Staates, etwa 1000 km Bundeskonzessionen und der Rest Bundesbahnen, wie die Central do Brasil Eisenbahn, die die Stadt São Paulo mit Rio de Janeiro verbindet, und die Noroeste do Brasil Eisenbahn, die nach dem Staate Matto Grosso führt. E. B.

Die Große Deutsche Funkausstellung.

Von **Dr. Max Roscher, Berlin.**

Die kurz nach einander folgenden drei großen Berliner Ausstellungen aus dem weitverzweigten Gebiete des Verkehrs, die eisenbahntechnische, die Automobil- und die Funkausstellung, denen im nächsten Jahre eine allgemeine Verkehrsausstellung in München folgen soll, zeigen weitesten Kreisen aufs sinnfälligste die tiefgreifende Wirkung der Verkehrsmittel als Grundlage des Wirtschaftslebens und des menschlichen Seins überhaupt und die gewaltigen deutschen Fortschritte. Schon die Eröffnungsfeier der vom Verband der Radio-Industrie und dem Berliner Meßamt veranstalteten Großen Deutschen Funkausstellung im Vortragssaale des auf dem städtischen Meßgelände am Stadtbahnhof Witzleben unter geschickter und erfolgreicher Berücksichtigung funktechnischer Bedürfnisse erbauten „Hauses der Funkindustrie" führte das Funkwesen als Raumbewältiger größten Stils in anschaulichster Weise vor. Ein um 12 Uhr die Eröffnung meldendes Telegramm wurde von der Transradio-Gesellschaft über ihre Großfunkstelle Nauen nach den amerikanischen Stationen Rocky Point und San Francisco und nach Honolulu gegeben; wie Staatssekretär Bredow bekannt gab, wurde von hier 6 Sekunden nach 12 Uhr sein Empfang drahtlos bestätigt, der 26 600 km lange Weg also in diesem winzigen Zeitabschnitt durcheilt.

In das Haus der Funkindustrie soll der Berliner Rundfunksender vom Voxhaus verlegt werden, sobald der vorhandene Eisengittermast von 80 m Höhe sich zur geplanten Höhe von 135 m emporgereckt hat. Ein riesenhafter Lautsprecher ragt aus dem Hause heraus. Im Innern der zur Verhütung von Abschirmungen des Empfangs fast nur aus Holz statt aus Eisen gebauten großen Halle vermittelten zwei große Lautsprecher, von der Siemens & Halske A. G., unterhaltende Darbietungen und Mitteilungen an die Besucher.

Der belehrende Charakter, der der Ausstellung neben der Schau und der Propaganda für die deutsche Funkindustrie zugedacht war, trat stark hervor. Ihm dienten zahlreiche Vorträge — auch im Rahmen einer Tagung der vor kurzem gegründeten „Heinrich Hertz Gesellschaft" —, Experimentiergeräte aller Art, schalldichte Kojen mit Ringleitungen zum Anschluß von Lautsprechern und zur Aufnahme von Zeichen anderer Stationen ohne gegenseitige Störungen. Sehr belehrend war auch die von der Reichspostverwaltung herrührende historische Ausstellung. Ein großer Teil dieser Apparate stammt noch von den berühmten Forschern und Führern der „Telefunken-Gesellschaft für drahtlose Telegraphie", Braun, Slaby, Graf Arco. Welcher Fortschritt offenbarte sich hier in einer nur zwei bis drei Jahrzehnte langen Entwicklung von den ersten praktischen bescheidenen Erfolgen bis zu den den Erdball mit Riesenarmen umspannenden Maschinensendern!

Der „Bastler" war mit besonderer Liebe gedacht. Der Funktechnische Verein Berlin stellte die erforderlichen Einzelteile, Versuchsgeräte, Musterstücke aller Art (z. T. mit recht augenscheinlicher Betonung von richtiger und falscher Anlage), ferner auch eine Zusammenstellung von Werkzeugen aus. Baukästen mit einzelnen Teilen ließen gebrauchsfertige Apparate auch dem Ungeübten entstehen.

Neben den großen Firmen, der Telefunken-Gesellschaft, Lorenz, Huth, Seibt, Siemens & Halske, A. E. G. war eine große Zahl von Spezialfirmen, im ganzen etwa 250, vertreten, die alle Arten von Apparaten und Zubehörteilen vorführten. Die harmlos und unscheinbar aussehenden und doch so wichtigen Detektoren waren bis zu Liliputmustern in großer Mannigfaltigkeit zu sehen. Die Elektronenröhren, die als Sender und Empfänger am Aufschwung des Funkwesens (ebenso wie als Empfänger in der Entwicklung des drahtlichen Fernsprechweitverkehrs) entscheidend mitgewirkt haben, ließen erkennen, welche großen Fortschritte in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt wurden; neu waren die Sparlampen, die statt mit den umständlichen Sammlern mit Trockenlementen verwendet werden. Auch die einen störungsfreien Empfang gewährende, bequem zu handhabende Rahmenantenne war in mannigfachen Mustern vertreten. Überreich waren die Muster von Kopfhörern.

Von großer Wichtigkeit für die Weiterentwicklung des Rundfunks ist die Lösung des schwierigen Lautsprecherproblems. Daß man sich zäh und ideenreich bemüht hat es zu lösen, bewiesen die verschiedenartigsten Muster von den erwähnten Riesenlautsprechern an bis herab zu Apparaten in der Größe einer kleinen Weckuhr. (Empfangsapparate waren bis zur Größe einer Taschenuhr vorhanden!) Als Material für den Lautsprecher scheint sich nach Versuchen mit allerhand Stoffen Holz durchzusetzen. Mit großem Erfolg ist man daran gegangen, von der Trichterform abzugehen (Ibach-Tonspiegel, Lautsprecher von Seibt, Lautsprecher in Muschelform von Neufeldt & Kuhnke). Die Fortschritte in reiner Lautwiedergabe lassen hoffen, daß man schließlich doch durch den Lautsprecher wirkliche Musik und keine „Konservenmusik" mehr zu hören bekommt.

Geschmackvolle Möbelstücke umfaßten — nicht immer nur als Spielerei — alle Zubehörteile, einschließlich Lautsprecher; für den Funkempfang: auch als Ständerlampe, Handkoffer, Standuhr (mit automatischer Ein- und Ausschaltung zu den Sendezeiten) waren die Empfangsteile, einschließlich Antenne, ausgebildet. Die Antenne war als Rand eines Lampenschirms oder als Tapetenleiste vorgesehen.

Von der Telefunken-Gesellschaft waren Geräte für die Mehrfach-Hochfrequenztelephonie Längsleitungen — also eine drahtlose Telegraphie mit Draht — vertreten, die z. B. im Gebiet von Hochspannungsnetzen mit großem Erfolge verwertet werden.

Sehr beachtenswert war das Modell der Firma Huth zur Darstellung der Eisenbahnzugtelephonie und die dabei benutzten Apparate, eingebaut im Abteil eines D-Zugs. Das Problem, eine Sprechverbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen herbeizuführen, ist durch eine kombinierte Draht- und Hochfrequenzleitungstelephonie gelöst worden. Gemütlich im Abteil sitzend, kann der Reisende die Rundfunkdarbietungen des fernen Senders mithören. Durch das Fernsprechamt kann man sich über die die Zugstation anrufende Gegenstation mit dem an das Zugtelephon heranzurufenden Fahrgast verbinden lassen. Ähnlich kann umgekehrt der Fahrgast mit einem Ortsfernsprechteilnehmer verbunden werden. — Ein Postflugzeug war mit einer Funkeinrichtung der Telefunken-Gesellschaft zu sehen. Das Empfangsgerät dieser Gesellschaft wurde auch als federnd aufhängter Empfänger für Fahrzeuge, z. B. Automobile, Motorboote usw. gezeigt. Eine U-Boot-Funkkabine in natürlicher Größe enthielt die vollständige Funkeinrichtung der Firma Lorenz. Besonders interessant war das lebensgroße Modell der Funkstation vom Lloyddampfer Columbus, der wie die meisten großen deutschen Passagierschiffe mit den von der Telefunken-Gesellschaft gebauten und der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie (Debeg) betriebenen Funkgeräten ausgestattet ist. Ferner fand man auch die naturgetreue Nachbildung der Funkkabine des Luftschiffs Z. R. III, der von der Telefunken-Gesellschaft mit Funkgeräten, darunter auch einen Bordpeiler, ausgerüstet worden ist. Die Erfolge, die das Luftschiff auf seiner berühmten Fahrt nach Amerika mit der drahtlosen Nachrichtenübermittlung erzielt hat, sind bekannt. Schließlich seien die verschiedenen großen Sender erwähnt, darunter derjenige von 9/8 Kw Antennenleistung der Telefunken-Gesellschaft, der als Rundfunksender im Haus der Funkindustrie eingebaut und verwendet werden und die Reichweite des Berliner Senders stark vergößern wird.

Viel Neues und Interessantes hat die Ausstellung, die auch äußerlich durch starken Besuch einen unbestrittenen Erfolg darstellt, vorgeführt. Wer aber wollte leugnen, daß schon jetzt auf diesem eigenartigen Gebiete Vollkommenes oder wenigstens ein gewisser Abschluß noch keineswegs erreicht ist! Technik und Wissenschaft, Industrie und Forschung, die beteiligten amtlichen und die privaten Kreise aller Art werden die Ausstellung zum Ansporn für neue Taten nehmen, damit die im Funkwesen schlummernden Wirkungen auf das wirtschaftliche, politische, kulturelle und soziale Leben der Menschen bald zur vollen Entfaltung gelangen können.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** In der vom 11.—15. November d. J. in Neapel abgehaltenen Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz wurde u. a. vereinbart, daß der Fahrplanwechsel im Jahre 1925 in der Nacht vom 4. zum 5. Juni und vom Jahre 1926 ab bis auf weiteres Mitte Mai stattfinden soll. Ferner wurde beschlossen, die nächste Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz am 21. Oktober 1925 im Haag abzuhalten.

Die Tagesordnung für die Gruppenverhandlungen enthielt eine große Anzahl beachtenswerter Vorschläge zur Verbesserung der internationalen Zugverbindungen. Wenn auch nicht alle Anträge die Zustimmung der Beteiligten fanden, so konnten doch zahlreiche wichtige Verbesserungen auch für den deutschen Fahrplan erzielt werden. So kommen u. a. in Frage:

1. Ein neues beschleunigtes D-Zug-Paar Berlin Anh. Bahnhof-Brenner-Verona-Bologna-Rom mit Anschlüssen von und nach Venedig und Mailand.

2. Ein neues ganzjähriges Nachtschnellzugpaar München-Lindau-Zürich.

3. Ein neues Tagesschnellzugpaar Wien-Salzburg-Süddeutschland.

4. Ein neues Nachtschnellzugpaar Breslau-Oderberg-Wien.

5. Verbesserung der Verbindungen Holland-Basel durch Einlegung eines beschleunigten D-Zugpaares Amsterdam, Rotterdam, Basel über Emmerich, Köln, Mainz, Mannheim und Offenburg mit Anschlüssen nach und von Rom, Genf und dem Engadin. Ebenso ist eine Beschleunigung der D-Züge 163/64 Hoek van Holland-Basel über Cranenburg, Köln, Wiesbaden, Mainz und Mannheim in Aussicht genommen.

6. Erhebliche Beschleunigung des Orientexpreß.

— **Über die Betriebs- und Verkehrslage der Deutschen Reichsbahn** im November d. J. hören wir von unterrichteter Seite u. a.: Im allgemeinen ist die Betriebslage als befriedigend zu bezeichnen. Anfang des Monats sind erhebliche Störungen durch Hochwasser und starken Regen in den westlichen und südlichen Bezirken eingetreten. Durch den vom 5. bis 12. November währenden Streik der österreichischen Eisenbahner wurde eine Annahme- und Rückhaltssperre notwendig. Zurückgestaut waren bis zu 2580 Wagen, die jedoch nach Beendigung des Streiks sofort abgefahren werden konnten. Mit dem 16. November ist die Übergabe der von der französisch-belgischen Regie betriebenen Reichsbahnstrecken an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfolgt. Die Übergabe ging überall reibungslos vonstatten. Gleich nach der Übernahme setzte der Reparationskohlenverkehr wieder ein. Störungen haben sich zunächst nicht ereignet. Am 30. November ist die Umstellung auf den neuen deutschen Fahrplan im besetzten Gebiet glatt vollzogen worden unter gleichzeitiger Einführung der mitteleuropäischen Zeit im Ruhrgebiet.

Der Güterverkehr im November ließ eine weitere leichte Aufwärtsbewegung der allgemeinen Wirtschaftslage erkennen. — Der Kohlenabsatz gestaltete sich, abgesehen von den besonderen Verhältnissen im Westen, im allgemeinen z. T. zögernd, weil die deutschen Industrien bereits gewisse Vorräte hatten und die immer noch nicht überwundene Geldknappheit die Einlagerung weiterer größerer Mengen verhinderte. — Trotz der Beendigung der Herbstbestellzeit war die Nachfrage nach künstlichen Düngemitteln (Kali, Phosphaten und Stickstoffen) immer noch lebhaft. Zum Zwecke der Zuckerrübenverarbeitung waren entsprechend der besseren Ernte über 32 000 Wagen mehr als im Vormonat und über 12 000 Wagen mehr als im gleichen Monat des Vorjahres erforderlich, nämlich 260 400 Wagen. Es wurden gestellt fast 28 000 Wagen, im Oktober 1924 nur 20 300 Wagen. — Die Kartoffelversorgung ist im allgemeinen beendet, der Versand infolgedessen gering (22 000 Wagen im November gegenüber 102 000 Wagen im Oktober). Für Brotgetreide und Mehl gingen die Verladungen ebenfalls zurück, den Anforderungen wurde im vollen Umfange entsprochen. Erforderlich waren 44 751 Wagen im November, 50 869 Wagen im Oktober.

— **Die neue Expreßgutkarte.** Das Muster der früheren Eisenbahnpaketkarte — jetzt Expreßgutkarte — ist wesentlich geändert worden. Für den Aufbrauch der alten Vordrucke mit rotem Rand ist eine Frist bis zum 31. Dezember 1925 vorgesehen.

— **Die Hotelnachweise auf Bahnhöfen.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, haben sich die von der Deutschen Verkehrshilfe in Hamburg und ihren Tochter-Gesellschaften, den Kongreß- und Verkehrsstellen, auf einigen größeren Bahnhöfen eingerichteten Hotelnachweise bewährt. Inzwischen ist das Unternehmen in eine für das reisende Publikum gemeinnützige Einrichtung umgewandelt worden. Von den Reisenden wird für die Vermittlung von Unterkunft keine Gebühr erhoben. Die weitere Ausgestaltung der Einrichtung ist zu erwarten.

— Die Wintersportzüge. Im Zusammenhang mit Zeitungsnachrichten über die Ablassung von Wintersport-Sonderzügen nach dem Auslande bemerkt die Reichs-Zentrale für Deutsche Verkehrswerbung ergänzend, daß die Deutsche Reichsbahn bei der Einrichtung von Wintersport-Sonderzügen in erster Linie die Schaffung günstiger Beförderungsgelegenheiten nach den deutschen Wintersportplätzen im Auge hatte. Die Interessen dieser Inlandsplätze sollen bei der Einlegung derartiger Züge möglichst nicht geschädigt werden.

— Mitnahme von Schneeschuhen und Rodelschlitten in die Personenwagen. Für den bevorstehenden Wintersportverkehr macht die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung darauf aufmerksam, daß die Mitnahme von Schneeschuhen und Rodelschlitten in die Wintersportsonderzüge, die durchweg 3. Klasse führen, gestattet ist. Dagegen dürfen Schneeschuhe und Rodelschlitten in die Abteile der Schnellzüge, auch die der 3. Klasse, nicht mitgenommen werden. Die Sportgeräte müssen bei Benutzung von Schnellzügen oder bei Benutzung der 2. und 1. Wagenklasse der Eil- und Personenzüge als Gepäck aufgegeben werden. In die 3. und 4. Klasse der Eil- und Personenzüge dürfen Schneeschuhe und Rodelschlitten nur dann mitgenommen werden, wenn eine Belästigung der Reisenden und eine Beschmutzung der Wagensitze ausgeschlossen ist; bei auftretenden Schwierigkeiten kann die Eisenbahnverwaltung auch in der 3. Klasse einzelner Personen- und Eilzüge die Mitnahme untersagen.

— Fahrtunterbrechungskarten im Seedienst Ostpreußen. Seit 15. Dezember ist als weitere Verkehrserleichterung auf der Schiffsverbindung Swinemünde-Danzig-Pillau die Einrichtung getroffen, daß Reisende, die im Besitz einer Schiffs- oder Durchgangsfahrkarte nach oder von Ostpreußen sind, ohne Verfall der Karte, die Fahrt in Neufahrwasser (im Sommer Zoppot) bis zur nächsten Dampferweiterfahrt unterbrechen können. Hierfür ist nur erforderlich an Bord des Schiffes eine Unterbrechungsfahrkarte gegen die geringe Gebühr von 3 ℳ einschließlich Kaigebühr zu lösen. Da gleichzeitig die Gültigkeitsdauer der Durchgangsfahrkarten über den Seeweg nach und von Ostpreußen von 4 auf 8 Tage verlängert worden ist, wird u. a. den Reisenden in äußerst bequemer Weise ein dreitägiger Besuch Danzigs mit einer Fahrkarte ermöglicht.

— Weihnachtsverkehr Deutschland-England. In der Nacht vom 25. auf den 26. d. M. verkehren keine Dampfer von Hoek van Holland nach Harwich und umgekehrt. Reisende für England finden also am Abend des 25. Dezember in Hoek van Holland keinen Anschluß nach Harwich. Die Dampfer zwischen Vlissingen und Folkestone verkehren während der Feiertage täglich.

— Keine Paßkontrolle mehr auf der Rheinbrücke. Die Paßkontrolle in Rheinhausen (Strecke Friemersheim-Duisburg) und in Block Rheinbrücke (Strecke Neuss-Düsseldorf Hbf.) durch Besatzungstruppen findet nicht mehr statt.

— Einbettige Schlafwagen. Der auf der Eisenbahnausstellung in Seddin gezeigte neue Schlafwagen wird im Laufe des Januar auf der Strecke Berlin-München versuchsweise laufen. Die Einführung dieser Schlafwagenart, die jedem Reisenden ein besonders abgeschlossenes Abteil bietet, soll von der Beurteilung des Publikums abhängig gemacht werden.

Gehaltsnachzahlung an bei der Regie beschäftigt gewesene Beamte. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat die Reichsbahndirektionen des besetzten Gebietes beauftragt, den Unterschiedsbetrag im Diensteinkommen zwischen den Regiegehältern und den deutschen Gehältern an die bei der Regie beschäftigt gewesenen deutschen Eisenbahnbeamten beschleunigt nachzuzahlen, so daß noch mit einer Auszahlung der Beträge vor Weihnachten zu rechnen ist.

— Reichsbahn-Versuchsstation für Braunkohlen-Vergasung. Die Reichsbahndirektion Halle beabsichtigt, wie die „Allgemeine Zeitung für Mitteldeutschland" berichtet, bei ihrem Kraftwerk Muldenstein bei Bitterfeld auf den staatlichen Kohlenfeldern eine Versuchsanlage zur Vergasung von Braunkohlen zu errichten.

— Verkehrssteigerung im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk. Alsbald nach Übernahme der Ruhrbahnen durch die Deutsche Reichsbahnverwaltung war in dem vorgenannten Bezirk eine allgemeine Verkehrssteigerung eingetreten. Diese Verkehrszunahme prägte sich gegen Ende des Monats November im besonderen dadurch aus, daß auf verschiedenen Zechen des Bezirks Essen Überschichten eingelegt wurden. Auch der Monat Dezember macht in der allgemeinen Wirtschaftslage einen recht guten Anfang. Im Güterverkehr, der sich während und nach der Übernahme der Bahnen in jeder Weise reibungslos vollzog, wurden an die Reichsbahndirektion Essen und ihre Dienststellen erhebliche Anforderungen gestellt. Die Entlastung der Bahnen durch die Rheinwasserstraße war nur gering, weil durch das Hochwasser und die dann eingetretenen Nebel im Rheingebirge die Schiffahrt sehr behindert war.

Aus den nachstehenden Zahlen ergibt sich, daß der Kohlenversand der letzten Novemberwoche 1924 wieder gleich dem der entsprechenden Zeit der Vorkriegsjahre ist. Es wurden von den Zechen für Brennstoffversand angefordert und gestellt:

am 22. November 1924		26 829
„ 23. „ „	(Sonntag)	5 923
„ 24. „ „		26 065
„ 25. „ „		26 280
„ 26. „ „		26 457
„ 27. „ „		26 653
„ 28. „ „		27 165
„ 29. „ „		27 747
„ 30. „ „	(Sonntag)	6 199
„ 1. Dezember „		25 514
„ 2. „ „		25 545

— Die erste Personen-Seilschwebebahn Deutschlands. Am 20. Dezember wird in Oberwiesenthal die erste Seilschwebebahn Deutschlands für Personenverkehr eröffnet werden. Die neue Bahn ist 1300 m lang und hat eine Steigung von 300 m. Sie befördert bei jeder Fahrt 12 Personen mit Sportgeräten in 6 Minuten von Oberwiesenthal auf den Fichtelberg. Vom Anfangs- und Endpunkt der Bahn aus ist die Verbindung geschaffen mit den Zielen der neuen Sportbahnen und den neuen Liegehallen für Luftkuren.

— Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. In der Hauptversammlung wurde nach Vornahme der Wahlen zum Vorstand und zu den Ausschüssen über das Ergebnis des Preisausschreibens für 1924 berichtet. Das Ausschreiben (Beuth-Aufgabe) betraf den „Entwurf einer Schmiede für Doppelgasbetrieb". Eingegangen waren 10 Bearbeitungen, von denen zwei (Bearbeiter Regierungsbauführer Friedrich Witte in Hannover und Richard Woschni in Oppeln) mit der goldenen Beuth-Medaille und zwei (Bearbeiter Regierungsbauführer Karl Kaißling in Karlsruhe und Herbert van Heß in Spandau) mit der bronzenen Beuth-Medaille ausgezeichnet wurden.

— Bremens Seeschiffs-Verkehr. Der gesamte bremische Seeschiffsverkehr hat im November 1924 eine starke Belebung erfahren, wie die nachstehenden Zahlen zeigen. Es sind alle bisherigen Monate des Jahres 1924 erheblich übertroffen, auch alle Monate des Jahres 1913 bis auf den November, den Rekordmonat des Jahres 1913, auf dessen besonders hohe Zahl ist es zurückzuführen, daß von Januar bis November 1924 nicht ganz der Verkehr wie in der gleichen Zeit 1913 erreicht ist, während von Januar bis Oktober beide Jahre sich auf gleicher Höhe hielten. Naturgemäß sind die Zahlen von Januar bis November 1923, die durch die außerordentliche Einfuhr englischer Kohle während der Ruhrbesetzung verursacht waren, noch nicht wieder erreicht. Im ganzen ist aber die neue Steigerung nach der monatelangen Verkehrsschwäche recht erfreulich. Es kamen an:

		Schiffe	N. R. T.
November	1924	382	507 626
„	1923	357	501 791
„	1913	556	528 713
Oktober	1924	415	463 292
September	1924	368	411 932
August	1924	370	387 820
Januar bis November	1924	3795	4 754 052
„ „ „	1923	4490	5 366 459
„ „ „	1913	5831	4 772 055

— Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Das Preisgericht dieser Ausstellung hat für den besten Aufsatz über das Thema „Presse und Verkehr" kürzlich den Preis (vgl. Nr. 42 S. 821 d. Ztg.) der Arbeit mit dem Kennwort „Rhythmus ist Leben" zuerkannt. Für diese Entscheidung war neben der geistigen Höhe der Auffassung und der stilistischen Sauberkeit der mitreißende Schwung, der Rhythmus und das Tempo des Aufsatzes maßgebend. Der Abdruck des Aufsatzes in der deutschen Presse wird die Nachprüfung des Urteils gestatten. Verfasser ist C. Z. Klötzel, Berlin, der auch den für die Zuerkennung des Preises in der Höhe von 1000 ℳ notwendigen Nachweis seines Berufsjournalismus erbracht hat.

Unter der sehr großen Anzahl von eingereichten Bewerbungen befinden sich noch einige von so hohem Werte, daß der Werbeausschluß sich entschlossen hat, mit den Verfassern zum Zweck des Ankaufs ihrer Einsendung in Verbindung zu treten.

— **Ministerialrat Dr. Max Reindl** bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ein hochverdienter und in weiten Kreisen bekannter Beamter, feiert am 23. Dezember d. J. seinen 60. Geburtstag. Nachdem Dr. Reindl im Jahre 1891 die juristische Staatsprüfung als einer der ersten und im Juli auch noch die Staatsprüfung für den höheren Finanzdienst mit Note I bestanden hatte, trat er im Jahre 1892 beim Oberbahnamt Augsburg als Anwärter für den höheren Eisenbahndienst ein. Nach Ableistung der Praxis im äußeren Dienste fand er am 16. März 1894 seine erste etatsmäßige Anstellung als Offizial bei der vormaligen bayerischen Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Bei seiner außerordentlichen Arbeitskraft gehörte er bald zu den festesten Stützen der Zentralstelle der vorgenannten Verwaltung. Er rückte, nachdem er bereits 1898 zum Sekretär befördert und am 1. Januar 1904 unter gleichzeitiger Beförderung zum Direktionsrat in das neugeschaffene bayerische Verkehrsministerium berufen worden war, 1907 zum Regierungsrat, 1910 zum Oberregierungsrat und 1913 zum Ministerialrat auf. Seinen reichlichen Kenntnissen und Fähigkeiten entsprach seine vielseitige Verwendung. Zunächst hauptsächlich im Reklamationsdienst verwendet, entfaltete er später als Hilfsreferent im Referat für Kassen- und Rechnungswesen, sodann als Hilfsreferent und Stellvertreter des Wohlfahrtsreferenten viele Jahre eine fruchtbringende Tätigkeit, bis er schließlich das Rechtsreferat selbständig übertragen bekam. Überall hatte er Gelegenheit, reiche Erfahrungen zu sammeln und nutzbringend zu verwerten. Er kann wohl heute nicht nur auf dem Gebiete des Bahnärztewesens und der Sozialversicherung als eine anerkannte Autorität angesprochen werden, sondern er gilt auch namentlich auf dem schwierigen Gebiete des Haftpflichtrechts, der Unfallfürsorge, des Beamtenrechts und aller damit zusammenhängenden Disziplinen als einer der besten Kenner. Hervorzuheben ist vor allem seine Mitwirkung beim Zustandekommen des bayerischen Beamtengesetzes vom 16. August 1908; hierzu war er damals für längere Zeit in das bayerische Finanzministerium abgeordnet.

Mit besonders kritischem Geiste begabt, hat er neben seinen dienstlichen Aufgaben immer noch Zeit gefunden, sich auf allen Gebieten des öffentlichen und bürgerlichen Rechts in ausgedehntem Maße schriftstellerisch zu betätigen. Abgesehen von gelegentlichen Stellungnahmen in Fachzeitschriften des Eisenbahnwesens, so z. B. auch in der vorliegenden Zeitung, ist er ständiger Mitarbeiter der namhaftesten juristischen Zeitschriften. Auch seine Mitarbeit an dem vor dem Kriege erschienenen Werke „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“ ist hervorzuheben. Insbesondere aber ist er weiten Kreisen durch seinen großen Kommentar zum Bayerischen Beamtengesetz vom 16. August 1908 bekanntgeworden. Zuvor bereits hatte er einen sehr beliebten Handkommentar zum Reichshaftpflichtgesetz geschrieben. In den letzten Jahren hat er gemeinsam mit Legat einen Kommentar des bayerischen Beamtenbesoldungsgesetzes vom 2. Juni 1920 herausgegeben. Hiermit sollen nur die wichtigsten seiner Werke herausgegriffen sein.

Alle seine Freunde und Mitarbeiter wünschen, es möge seine unermüdliche Arbeitskraft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft noch lange erhalten bleiben, und zwar um so mehr, als sein Wesen eine besondere Art der Liebenswürdigkeit und Herzensgüte auszeichnet, die jede dienstliche Berührung mit ihm zum Quell einer reinen Freude macht.

Österreich.

— **Wechsel in der Leitung der Generaldirektion der Bundesbahnen.** Der Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen, Ingenieur Hans Siegmund, der schon im Oktober 1923 seine Bestellung nur auf eindringliche Vorstellung des Präsidenten der Verwaltungskommission angenommen und schon damals seine Mitwirkung an der Sanierung der Bundesbahnen nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit in Aussicht gestellt hatte, hat nunmehr nach erfolgreicher Durchführung des größeren Teiles des Reformwerkes gebeten, ihn seiner Tätigkeit zu entheben und ihn in den Ruhestand zu versetzen.

Der Präsident der Verwaltungskommission hat diesem in dringlicher Form vorgebrachten Ersuchen mit dem Ausdruck des tiefsten Bedauerns und unter Anerkennung der hervorragenden, ersprießlichen und erfolgreichen Tätigkeit des scheidenden Generaldirektors stattgegeben. Um seine wertvolle Mitarbeit den österreichischen Bundesbahnen auch für die Zukunft zu erhalten, wird die Bundesregierung Ingenieur Siegmund in die Verwaltungskommission des Unternehmens berufen.

Gleichzeitig hat der Präsident der Verwaltungskommission den Direktor Dr. Josef Maschat zum Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen bestellt. Generaldirektor Dr. Maschat, zuerst im Eisenbahnreferat des Finanzministeriums und sodann beim Obersten Rechnungshof tätig, stand seit 1. Oktober 1923 als Vorstandsmitglied und Direktor an der Spitze des finanziellen Dienstes der österreichischen Bundesbahnen.

— **Zahlungsvereinfachungen bei den Bundesbahnen.** In weiterer Verfolgung der Vereinfachungsmaßnahmen und zum Zwecke größerer Wirtschaftlichkeit hat die Generaldirektion der Bundesbahnen verfügt, daß zu Recht bestehende Parteiansprüche (Fahrgeld-, Gepäckgebühren-, Frachten- und Nebengebührenerstattungen usw.) in fremden Währungen künftig nur dann effektiv anzuweisen sind, wenn der Gegenwert in österreichischen Kronen den Betrag von ungefähr 500 000 österreichischen Kronen überschreitet oder bei geringeren Beträgen, wenn die Partei das ausdrückliche Verlangen auf Zahlung in effektiver Währung stellen sollte. In allen anderen Fällen wird die Zahlung der fremden Währungsbeträge, umgerechnet in österreichische Kronen, durch die Postsparkasse erfolgen.

— **Elektrisierung der Wiener Stadtbahn.** Im Voranschlag für 1924 waren für die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn 185 Milliarden Kronen eingesetzt. Infolge verspäteter Übergabe der Stadtbahn konnten heuer nur 84 Milliarden verausgabt werden. Die restlichen 101 Milliarden sind im Voranschlage für 1925 veranschlagt. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn soll am 1. Mai 1925 erfolgen.

— **Eisenbahnunfall bei Kufstein.** In der Betriebsausweiche Schaftenau bei Kufstein entgleiste am 11. Dezember um 3 Uhr 50 Minuten der Güterzug Nr. 853 bei der planmäßigen Einfahrt auf ein Nebengleis durch heftiges Anfahren an den betonierten Gleisabschluß mit der Lokomotive und mehreren Wagen und verlegte dabei teilweise das Durchfahrgleis durch Ladungs- und Wagenbestandteile. Gleich nachher fuhr der aus Italien über den Brenner und Kufstein nach Deutschland verkehrende Schnellzug D 102 auf diesem verlegten Durchfahrgleis ein. Es entgleiste die Schnellzuglokomotive, wobei auch eine im Gleis befindliche Weiche umgestellt wurde, so daß die Schnellzugswagen auf das Nebengleis gerieten und hier auf den entgleisten Güterzug anfuhren. Der Lokomotivführer des Schnellzuges sowie ein Reisender wurden leicht verletzt, auch wurde ein größerer Sachschaden verursacht.

— **Der Hauptverband der Industrie Österreichs gegen die Ausstände in öffentlichen Betrieben.** Dieser Hauptverband hat in der letzten Sitzung seines leitenden Ausschusses zu dem Ausstand in öffentlichen Betrieben Stellung genommen und im Zusammenhange damit eine Eingabe an das Bundeskanzleramt gerichtet. In dieser Eingabe wird betont, daß in einem Staatswesen, in dem eine sachlich unbegründete Nachgiebigkeit, nur um die Folgen eines Ausstandes für die Wirtschaft zu vermeiden, angewendet wird, überhaupt niemand wirtschaften könnte. Es handelt sich also darum, Sicherheiten dagegen zu schaffen, daß die Lohnstreitigkeiten der öffentlichen Angestellten immer wieder in eine Bedrängung und Schädigung des gesamten Wirtschaftsverkehrs ausarten. Wenn sich der Unmut der Bevölkerung bei derartigen Ausständen gelegentlich in dem Verlangen nach einem Ausstandsverbot für öffentliche Angestellte äußert, so hält der Hauptverband der Industrie dies nicht für unbedingt notwendig, weil ein solches Verbot ohnedies in den bestehenden Gesetzen begründet ist. Ein Ausstand öffentlicher Angestellter steht mit dem Geiste und Wortlaute jener Bestimmungen im Widerspruch, die das Dienstverhältnis dieser Angestellten regeln.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, daß für alle in Betracht kommenden Gruppen öffentlicher Angestellter eine unbedingte Pflicht der Dienstbereitschaft in jedem Augenblicke bestehe, wie sie das natürliche Gegenstück zur ständigen Versorgung dieser Angestellten bilden. Wenn nun trotz dem Ausstand die sonstige Vorzugsstellung der öffentlichen Angestellten nicht berührt wird, so entwickelt sich dieses fälschlich angemaßte Recht geradezu zu einer Prämiierung des Ausstandes. In der Privatwirtschaft bedeutet der Ausstand immerhin eine Gefahr für den Arbeitnehmer. Er löst damit das Arbeitsverhältnis und verliert den Lohn. Der öffentliche Angestellte aber ist weder in der festen Dauer seiner Dienststellung, noch in seinen Bezügen irgendwie bedroht; er stellt den Dienst ausschließlich auf Kosten des Unternehmers ein. Die Eingabe verweist ferner darauf, daß der Ausstand der öffentlichen Angestellten in anderen Staaten verworfen wird, daß sich besonders in Deutschland die Staatsgewalt mit allem Nachdruck und Erfolg gegen solche Ausstände wendet.

Die Eingabe erinnert daran, daß in den letzten zwölf Monaten folgende große Ausstände in öffentlichen Betrieben stattgefunden haben:

1. Dezember 1923, Post mit einer Dauer von vier Tagen;

2. Juli 1924, Post mehrere Stunden;

3. September 1924, Abschaltung der Beleuchtung in Wien, drei Tage;

4. November 1924, Eisenbahnerausstand fünf Tage.

Innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahre war also die Wirtschaft durch zwölf Tage infolge von Ausständen unmittelbar behindert.

Ausstände öffentlicher Angestellter bilden schließlich, wie es in der Eingabe heißt, eines der schwersten Hemmnisse für die Erfolge des Wiederaufbaues und eine endgültige Bedrohung seiner Durchführung. Der Glaube des einzelnen, seine eigene Wirtschaft durch redliches Bemühen schließlich in Ordnung zu bringen und damit seinen Teil zur Wiederaufrichtung der gesamten Wirtschaft beitragen zu können, wird damit in der Wurzel getroffen, jede Bereitwilligkeit des Auslandes, an diesem Werke fördernd mitzuwirken, erschüttert.

Die Eingabe gibt schließlich eine Darstellung der Schäden des letzten Eisenbahnerausstandes.

— **Der Handelsvertrag mit der Tschechoslowakei.** Kürzlich erfolgte im Bundeskanzleramte die Unterzeichnung des zwischen der Republik Österreich und der tschechoslowakischen Republik abgeschlossenen Handelsvertrages.

Ungarn.

— **Zur Festsetzung des Multiplikators für Dezember** wird dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) unterm 4. d. M. aus Budapest geschrieben: In den letzten Tagen waren mehrfach Nachrichten in- und ausländischen Tageszeitungen verbreitet, welche von einer angeblich beschlossenen Herabsetzung des Multiplikators zur Umrechnung der in Goldkronen ausgedrückten Frachtsätze des ungarischen Eisenbahntarifes auf Papierkronen zu berichten wußten. Es versteht sich von selbst, daß derartige Mitteilungen, welche den Tatsachen nicht entsprechen, geeignet sind, eine gewisse Unruhe in Verfrachterkreisen hervorzurufen und dies um so mehr im gegenwärtigen Zeitpunkte, in welchem schon geringe Änderungen der Frachtkosten eine entscheidende Rolle im Wirtschaftsleben spielen. Die ungarische Verwaltung hatte bereits im August d. J., als der Multiplikator erstmalig mit 17 000 festgesetzt worden war, die Absicht, im Interesse der Stabilität der Tarife den Multiplikator, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, in gleicher Höhe bis Ende dieses Jahres zu belassen und denkt auch heute nicht daran, im Laufe des Monats Dezember eine Änderung eintreten zu lassen. Der Multiplikator von „17 000" wird demnach aller Voraussicht nach unverändert bis 31. Dezember 1924 angewendet werden.

Eine andere Frage ist es freilich, wie der Multiplikator für den Monat Januar 1925 festgesetzt werden wird, da die Beibehaltung der derzeitigen Schlüsselzahl dem tatsächlichen Goldwerte nicht mehr entspricht und dieser annähernd bei „15 200" gelegen ist. Der Festsetzung des Multiplikators in dieser Höhe stehen, abgesehen von den Einnahmeausfällen, gewisse Schwierigkeiten, insbesondere hinsichtlich der Besoldungsfrage der Beamten, gegenüber, und es erscheint mehr als fraglich, ob sich die Regierung zu einer so bedeutenden Herabsetzung der Schlüsselzahl entschließen wird. In Anbetracht der Schwierigkeit dieser Frage wird die Entscheidung wahrscheinlich wieder in letzter Stunde fallen, so daß mit der Bekanntgabe des für den Monat Januar 1925 gültigen Multiplikators kaum vor den letzten Tagen dieses Monats zu rechnen ist.

Niederlande.

— **Der Eisenbahnetat in der zweiten Kammer.** Der anfänglich auf 8 Millionen geschätzte Verlust beim Betriebe der Staatsbahnen wird sich anscheinend auf 4 Millionen ermäßigen, vielleicht sogar noch weniger betragen, während für 1925, falls nicht außergewöhnliche Umstände eintreten, ein noch günstigeres Ergebnis zu erwarten ist. — Das bis jetzt mit Benzin-Motorwagen erreichte Ergebnis ist durchaus befriedigend, es ist beabsichtigt, weitere Wagen zu beschaffen. — Bei der weiterhin günstigen Entwicklung der gesamten Verhältnisse wird man allmählich zu Tarifermäßigungen übergehen können; bestimmte Zusagen können indes noch nicht gemacht werden. Die Wiedereinführung von Kilometerkarten ist nicht beabsichtigt. Ebensowenig denkt man daran, die 1. Wagenklasse, die 1923 über 7 Millionen Gulden aufgebracht hat, ganz zu beseitigen. — Man rechnet damit, daß der elektrische Betrieb auf der Strecke Amsterdam-Leiden-den Haag-Rotterdam 1927 eröffnet werden kann, die Einführung eines regelmäßigen elektrischen Betriebes auf der inzwischen elektrisch ausgerüsteten Teilstrecke Leiden-den Haag ist dagegen nicht beabsichtigt. — Bei der Aufstellung des Güterzugfahrplans wird auf die Belange der Schiffahrt nach Möglichkeit Rücksicht genommen werden. — Die bis jetzt durch Beseitigung der Bewachung von Überwegen erreichte Ersparnis wird auf ungefähr 1½ Millionen Gulden jährlich geschätzt, eine weitere Vermehrung der unbewachten Übergänge ist zunächst nicht mehr zu erwarten. — Es wird zurzeit nach Möglichkeit danach gestrebt, die Bediensteten, abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen freien Sonntagen, nach Möglichkeit auch an sonstigen Sonn- und Feiertagen vom Dienst zu befreien. — Der Bahnhofsbuchhandel ist vertraglich verpflichtet; Bücher, Zeitschriften usw., die mit der öffentlichen Ordnung oder den guten Sitten in Widerspruch stehen, vom Verkauf auszuschließen, in Zweifelsfällen entscheidet die Direktion.

— **Der Sommerfahrplan der Niederländischen Eisenbahnen** wird nach den Besprechungen auf der Europäischen Fahrplankonferenz in Neapel außer wesentlichen Verbesserungen der Verbindungen nach Brüssel-Paris eine erhebliche Beschleunigung der D-Züge Hoek van Holland-Köln-Basel und -München bringen. Außerdem wird über Emmerich ein Parallelzug laufen. Im Verkehr über Bentheim wird der London-Berlin-Expreß wegen allzugeringer Benutzung voraussichtlich nicht mehr gefahren werden, ob und wie er durch einen anderen Schnellzug ersetzt werden kann, wird noch geprüft. Der D-Zug Hoek van Holland-Berlin wird etwas beschleunigt und nunmehr wieder einen direkten Wagen nach Hamburg erhalten, man will versuchen, die Schwierigkeiten beim Umsetzen des Wagens in Osnabrück zu beseitigen; bis 1914 lief ein direkter Zug mit durchgehenden Speisewagen und direkten Wagen auch von Amsterdam über die Kurve Osnabrück nach Hamburg-Altona.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betrugen im Oktober 14 445 306 fl und seit dem 1. Januar 1924 141 095 811 fl gegen 137 486 575 fl im Vorjahre.

— **Nord Brabant Deutsche Eisenbahn.** Die Gesellschaft zum Betriebe von Staatsbahnen (S. S.) hat den Inhabern der zweiten Hypothek der in Konkurs geratenen Gesellschaft angeboten, für jeden Anteil 12½ % in bar auszuzahlen. Die Interessenvertretung der Hypothekengläubiger hat dieses Angebot angenommen.

— **Zusammenlegung der Grenzabfertigung.** Das Übereinkommen vom 27./19. März zwischen Holland und Deutschland über die gemeinsame Zollabfertigung ist mit dem 30. November 1924 auch für Zevenaar (D 281/50) in Kraft getreten.

— **Flugverkehr in den Niederlanden.** Infolge ihrer günstigen Lage zum Weltverkehr sind Amsterdam und Rotterdam zu Hauptknotenpunkten des Flugverkehrs geworden. Zurzeit bestehen folgende Linien: Amsterdam-Rotterdam-London, Amsterdam-Rotterdam-Paris, Rotterdam-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen, Berlin-Hannover-Amsterdam und Amsterdam-London sowie Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Basel. Die beiden ersten Strecken werden betrieben von der Kgl. Holländischen Luftschiffahrtsgesellschaft (Kon. Luchtvaart Maatschappij, K. L. M.), die Linie nach Kopenhagen von der K. L. M. gemeinsam mit dem Deutschen Aerolloyd und der Danske Luftfahrtselskab, die anschließende Strecke nach London gehört zum Bereich der englischen Imperial Airways Ltd., den Dienst nach Paris versieht die französische Farmangesellschaft, den nach Basel die belgische Gesellschaft Sabena.

Im Jahre 1924 wurde die Pariser Linie am stärksten benutzt, vom 1. Juni bis zum 31. August wurde in beiden Richtungen zweimal täglich geflogen. Auf der Strecke Amsterdam-London verkehrte Montags ein besonderes Börsenflugzeug nach London, das den holländischen Kaufleuten den Besuch der Londoner Börse und die Rückkehr am gleichen Tage ermöglichte. Im übrigen nahm der Personenverkehr zwar ständig, aber nur langsam zu; die Zahl der von der K. L. M. beförderten Reisenden nahm von 2181 (im Jahre 1923) auf 2689 (1924) zu, der Güterverkehr ging dagegen von 94 509 kg (1923) auf 77 231 kg (1924) zurück, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß Holland nur wenige Waren erzeugt, die einen so teuren Beförderungspreis vertragen können. Die Paketpost nahm dagegen zu (1923: 5065 kg, 1924: 7273 kg), während die Briefpost etwas zurückging (1923: 1265 kg, 1924: 1255 kg). Insgesamt wurden in der Saison 1924 im holländischen Luftverkehr befördert 4202 Reisende (1923: 3162), 101 839 kg (1923: 105 802 kg) Güter, 8695 (1923: 5065) kg Paketpost und 7670 kg (1923: 1265 kg) Briefpost; hierbei wäre zu bemerken, daß die Sabena-Linie nach Basel die Post ohne Zuschlag befördert.

Während des Winters 1924/25 bleiben die beiden K. L. M.-Linien nach London und Paris sowie die durch ausländische Gesellschaften betriebenen Strecken voraussichtlich im Betrieb, die Linie nach Kopenhagen hofft man im nächsten Jahre zweimal täglich fliegen zu können, und zwar zunächst im Anschluß an die Harwichboote von England, ferner im Anschluß an den Nachtzug aus Paris und die Flugzeuge aus Paris und London.

N. R. Ct.

Übrige europäische Länder.

— Haushalt der schwedischen Staatsbahn für 1925. Nach den vorläufigen Berechnungen rechnet die schwedische Staatsbahn für das Betriebsjahr 1925 (abgesehen von der Lapplandsbahn Luleå-Riksgränsen, bei der die Verzinsung der Baukosten garantiert ist) mit einer Einnahme von 173,1 Mill. Kronen und einer Ausgabe von 143,7 Mill. Kronen, also einem Überschuß von 29,4 Mill. Kronen. Vergleichsweise sei darauf hingewiesen, daß für das Jahr 1924 die Einnahmen auf 174,2 Mill., die Ausgaben auf 142,6 Mill., der Überschuß auf 31,6 Mill. Kronen berechnet wird. Die zu erwartende Verschlechterung des Betriebsergebnisses beruht auf verschiedenen Umständen. Man rechnet mit einem Rückgang des Reiseverkehrs, andererseits aber mit erhöhten Betriebsausgaben. Für die Lapplandbahn rechnet man im Jahre 1925 mit einem Überschuß von 6,5 Mill. Kronen, für das ganze Staatsbahnnetz also mit einem Überschuß von 35,9 Mill. Kronen.

Bei der Höhe der Ausgaben ist nicht die Verzinsung des Anlagekapitals berücksichtigt. Für die Verzinsung der Staatsschuld, soweit sie die Eisenbahn betrifft, werden für 1924 ungefähr 38 Mill. Kronen benötigt. Eine volle Verzinsung, wie sie im Jahre 1924 erfolgt, kann im Jahre 1925 voraussichtlich nicht erzielt werden.

Für das Haushaltsjahr 1925/26 wird mit einem Überschuß von 36,4 Mill. oder ½ Mill. Kronen mehr als für das Kalenderjahr 1925 gerechnet.

Die Betriebsausgaben für die letzten bekannt gewordenen zwölf Monate, d. h. Oktober 1923—September 1924, belaufen sich auf 157,1 Mill. gegenüber einem Voranschlag von 156,9 Mill. Kronen für 1924. Die Betriebskosten weisen also eine leichte Neigung zur Steigerung auf. Bei der Aufstellung dieses Haushalts sind die Gehälter und Löhne nach dem noch jetzt geltenden Index berechnet. Für die Anschaffung ausländischer Kohle rechnet man für das nächste Jahr mit einem Preis von 25 Kronen für eine Tonne, gegen bisher 27,50 Kronen. Dieser Rückgang der Ausgaben wie auch Ersparnisse an Löhnen werden durch gesteigerte Betriebsausgaben mehr als aufgewogen, vor allem durch die Vergrößerung des Staatsbahnnetzes um 190 km, zu erwartende Gehaltserhöhungen, höhere Abschreibungen für den Pensions- und Erneuerungsfonds sowie schließlich Ausgaben im Werkstättenwesen wegen der gemäß den internationalen Vereinbarungen vermehrten Revision der Güterwagen. Für die Errichtung von weiteren Warnungstafeln und anderen Sicherheitsanordnungen bei Bahnübergängen werden allein 1½ Mill. Kronen benötigt. Es wird versucht werden, einen Teil dieses Betrages aus den Mitteln ersetzt zu erhalten, die aus der Automobilsteuer einlaufen, da diese Anordnungen hauptsächlich nur wegen des Automobilverkehrs erforderlich sind.

— Fahrplanverbesserungen im deutsch-nordischen Verkehr. Auf der europäischen Fahrplankonferenz in Neapel wurden auch für den nordischen Verkehr vom Sommer 1925 an einige Verbesserungen erzielt. Die Schnellzüge Berlin-Saßnitz werden eine Beschleunigung erfahren, so daß noch die abends von Berlin nach Süddeutschland fahrenden Schnellzüge erreicht werden. Ebenso wird der Gegenzug noch die Anschlüsse aus Süddeutschland aufnehmen. Stockholm wird man erst um 9 Uhr verlassen gegen 8,25 Uhr im letzten Sommer. Die Ankunft erfolgt bereits 8,12 Uhr statt 8,52 Uhr, also 40 Minuten früher. In Kristiania wird man bereits um 11,32 Uhr eintreffen gegen jetzt 12,20 Uhr. Die Abfahrt erfolgt 5,55 Uhr gegen jetzt 5,45 Uhr. Die Verkürzung der Fahrzeit wird durch Abkürzung des Aufenthalts an der Grenze in Malmö durch Beschleunigung der Züge erzielt. In Stockholm besteht Anschluß nach und von Finnland, das bereits seit dem 1. Januar fünfmal in der Woche Schiffsverbindung mit Stockholm erhalten hat, gegen bisher dreimal in der Woche.

— Der schwedische Außenhandel im 3. Vierteljahr 1924 (vgl. V.-Ztg. S. 612). Die günstige Gestaltung der schwedischen Handelsbilanz hielt während der letzten 3 Monate an. Der Ausfuhrüberschuß ist allerdings im September auf 0,8 Millionen Kronen zurückgegangen. Wegen der zu erwartenden höheren Einfuhr in den Wintermonaten und dem Rückgang der Ausfuhr (die Häfen nördlich von Stockholm, über die der größte Teil der bedeutenden Holzausfuhr geht, sind nicht eisfrei, so daß die Holzausfuhr während der Wintermonate fast ruht) wird von Oktober an wieder mit einer Passivität der Handelbilanz zu rechnen sein.

Ausgedrückt in Millionen Kronen gestaltete sich der Außenhandel Schwedens in den letzten Monaten wie folgt:

	Einfuhr		Ausfuhr		Unterschied	
	1923	1924	1923	1924	1923	1924
September . .	126,8	123,4	111,0	124,2	— 15,8	+ 0,8
Januar/Sept .	963,7	1023,9	782,2	882,3	— 181,5	— 141,6

Während also die Einfuhr um 60 Mill. Kronen gegen das Vorjahr gestiegen ist, weist die Ausfuhr sogar eine Steigerung von 100 Mill. Kronen auf. Die Handelsbilanz hat sich mithin gegen das Vorjahr gebessert.

Die Einfuhr an Kohlen hat in letzter Zeit stark zugenommen, was auch auf die seit diesem Frühjahr stark gesunkenen Kohlenpreise auf dem Weltmarkt zurückzuführen ist. Infolge der schlechten Ernte hat die Einfuhr an Getreide im September stark zugenommen. In den nächsten Monaten wird die erforderliche weitere Einfuhr einen ungünstigen Einfluß auf die Gestaltung der Handelsbilanz ausüben.

Bei der Ausfuhr ist der großen Sendungen Preißelbeeren, besonders nach Deutschland, zu gedenken. Im September wurden oft 8—10 Wagen Preißelbeeren an einem Tage über die Saßnitzlinie nach Deutschland befördert. Dazu tritt die stark gesteigerte Ausfuhr von Erz, ebenfalls hauptsächlich nach Deutschland. Man sieht hieraus deutlich, da die wirtschaftliche Gesundung Deutschlands in hohem Grade auch auf die Nachbarländer wirkt, wie sehr die europäischen Länder aufeinander angewiesen sind. Die Holzausfuhr ist gegen August stark zurückgegangen, eine Folge der internationalen Krisis auf dem Holzmarkte (vgl. auch V.-Ztg. S. 823). Von den Fertigfabrikaten ist die Ausfuhr von Lokomotiven zurückgegangen (von 5,3 Millionen Kronen im August auf 1,8 Millionen Kronen im September), dafür ist die von elektrischen Maschinen, Separatoren, Kugellagern und Schiffen gestiegen.

— Schwedisch-finnische Verkehrskonferenz. Kürzlich fand in Stockholm eine Konferenz über den Personenverkehr mit Finnland statt. Es ist beschlossen worden, vom 1. Juli 1925 an wieder direkte Fahrkarten und direkten Gepäckverkehr zwischen Abo, Helsingfors und vier anderen größeren finnischen Stationen und einer Anzahl größerer schwedischer, norwegischer und dänischer Stationen einzuführen. In Stockholm wie Abo wird das Gepäck durch die Eisenbahn oder Schiffahrtsgesellschaft überführt. Der Fahrpreis zwischen Stockholm und Abo beträgt in der Richtung von Schweden 45 Kr. für die 1. Klasse, 38 Kr. für die 2. Klasse, in der Richtung von Finnland 450 bzw. 380 finn. Mark. Hierzu tritt für eine Einzelkabine 15 Kr. bzw. 100 finn. Mark. Gegenüber dem bisherigen Fahrpreis ist in der Richtung von Schweden eine Ermäßigung eingetreten, in der Richtung von Finnland eine unbedeutende Erhöhung. Es soll auf eine vereinfachte Zoll- und Paßkontrolle hingewirkt werden, um den Durchgangsverkehr Finnland-Deutschland noch mehr als bisher über Schweden zu leiten. Der Fahrpreis stellt sich schon jetzt bei der Reise durch Schweden niedriger.

— Frachtberechnung der schwedischen Staatsbahn im Auslandsverkehr. Im ausländischen Güterverkehr beabsichtigt die schwedische Staatsbahn den Frankaturzwang aufzuheben und dieserhalb mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen einzuleiten.

— Die Eisenbahnen Rußlands in russischer Darstellung. Unter den Teilnehmern an der letzten Sitzung des Internationalen Eisenbahnverbands in Paris waren auch vier Vertreter der Sowjet-Republik. Gegen einen Beauftragten der Humanité haben sie sich über den Stand des russischen Eisenbahnwesens ausgesprochen. Aus der Veröffentlichung darüber ergibt sich allerdings ein etwas anderes Bild aus der Darstellung des Dr. Seraphim im Archiv für Eisenbahnwesen (Heft 6/1924, S. 995). Es ist schwer zu sagen, welcher von beiden Darstellungen man Glauben schenken soll. Wenn man aber bedenkt, was der Bolschewismus an Zerstörung, was er an Aufbau geleistet hat, so scheint die trostlose Schilderung des Dr. Seraphim eher Glauben zu verdienen als die rosigere des Sowjetvertreters in Paris, wenn es natürlich auch nicht leicht ist, die Zahlenangaben eines amtlichen Vertreters zu bezweifeln. Entsprechend dem Grundsatz: „Audiatur et altera pars" seien als Gegenstück zu der Veröffentlichung im Archiv die Darlegungen in der Humanité hier wiedergegeben.

Die Darlegungen des Sowjetvertreters gingen von der Zeit vor dem Kriege aus. Damals umfaßte das russische Eisenbahnnetz einschließlich derjenigen der Länder, die infolge des Umsturzes von Rußland losgetrennt worden sind, etwa 64 000 km. Auf diesem Netz verkehrten schätzungsweise täglich im Durchschnitt 30 000 beladene Güterwagen. Es waren etwa 20 320 Lokomotiven und 502 000 Wagen aller Art vorhanden. Täglich fuhren von Moskau 89 Fernzüge nach 106 verschiedenen Zielen und 300 Vorortzüge ab. Die längste Reise, von Moskau nach Wladiwostok, über 8000 km wurde in acht Tagen zurückgelegt; nach Taschkent dauerte die Fahrt 85 Stunden, nach Sebastopol 28 bis 36 Stunden.

Die Überschüsse aus dem Eisenbahnbetriebe betrugen jährlich etwas mehr als 100 Millionen Goldrubel. Im Eisenbahndienst arbeiteten 900 000 Personen, und zwar 10 Stunden am Tage, zuweilen sogar mehr.

Der Weltkrieg, und namentlich der russische Umsturz, haben auch das russische Eisenbahnwesen schwer erschüttert. Auf den

den Bolschewisten verbliebenen Eisenbahnen verkehrten täglich nur noch 4000 Wagen, und diese ausschließlich für Heereszwecke. 3672 Brücken in einer Gesamtlänge von 80 km (?) waren zerstört worden. Über 10 700 Lokomotiven waren unbrauchbar. Fast 120 000 Wagen waren beschädigt. Mehrere 10 000 km Strecken waren unfahrbar.

Nach Beendigung des Bürgerkriegs wurde der Aufbau des Eisenbahnwesens mit großer Tatkraft in Angriff genommen. Die technischen Beamten stellten sich der Sowjetregierung wieder zur Verfügung, und von 1921 bis 1924 wurden die Anlagen und die Betriebsmittel der russischen Eisenbahnen wieder in brauchbarem Zustand versetzt. Gegenwärtig, d. h. im Herbst 1924, verkehren täglich 18 000 beladene Wagen, gegen 9600 im Jahre 1921, 11 800 im Jahre 1922 und 13 200 im Jahre 1923, ein erheblicher Fortschritt. Die Heerestransporte haben fast vollständig aufgehört. Es sind 19 588 dienstfähige Lokomotiven vorhanden, von denen aber nur 5717 wirklich in Dienst sind. 418 000 Personen- und Güterwagen sind instand gesetzt worden. Ihre Zahl reicht vollständig für den regelmäßigen Verkehr aus. Etwa 50 000 Wagen stehen in Reserve. Im Personenverkehr fahren täglich 52 Fernzüge nach 24 Richtungen von Moskau ab.

Das Netz der Sowjet-Eisenbahnen umfaßt zurzeit 73 000 km im vollen Betriebe, eine Zahl, die mit der Angabe über das russische Netz vor dem Kriege nicht recht zusammengehen will. 12 000 km neue Eisenbahnen sind im Bau, eine Zahl, die wohl auch mit Recht angezweifelt werden kann. Im Berichtsjahr 1923/24 standen 613 Millionen Goldrubel Einnahmen 550 Millionen Ausgaben gegenüber. Für das Jahr 1924/25 werden 735 Millionen Goldrubel Einnahmen und 650 Millionen Ausgaben erwartet, so daß die Betriebszahl 90 % betragen würde, eine zwar hohe, aber trotzdem kaum glaubhafte Zahl. Die 650 km lange Reise von Moskau nach Petersburg kostet im Luxuswagen mit allen Nebengebühren 22 Rubel.

Die Sowjetregierung hegt umfangreiche Pläne für den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes; namentlich will sie elektrischen Betrieb einführen. Die Arbeiten hierfür sind in der Umgebung von Moskau und im Kaukasus bereits begonnen.

Die Sowjetvertreter betonten, daß sie an den Pariser Beratungen mit 13 Stimmen teilgenommen haben, was einer Länge des von ihnen vertretenen Netzes von 75 000 km entspricht. Sie beklagten sich, daß man in bezug auf die Berner Vereinbarungen die Sowjet-Eisenbahnen nach dem Kriege fast unbeachtet gelassen habe; Rußland sei geradezu davon ausgeschlossen worden. Ob es freilich die Fühlung mit Bern wieder aufnehmen werde, sei zweifelhaft. Es bestehe schon ein Hindernis insofern, als die Schweizer Regierung nicht die persönliche Sicherheit der russischen Vertreter bei einem Aufenthalt in der Schweiz gewährleisten könne. Rußland werde daher die Verlegung des Berner Amts in ein anderes Land auf diplomatischem Wege beantragen.

Wk.

— **Fahrpreisermäßigungen auf den italienischen Staatsbahnen zu Reisen nach Rom.** Mit königl. Erlaß vom 25. September 1924 sind die italienischen Staatsbahnen ermächtigt worden, zugunsten des Zentralkomitees für das Heilige Jahr besondere Ausweiskarten zum Verkauf zu bringen, auf Grund deren die Inhaber berechtigt sein werden, jene Ermäßigungen für Reisen nach Rom und zurück zu genießen, die vom Verkehrsministerium noch festzustellen sind. Vermutlich wird diese Ermäßigung für einzelne Reisenden 20 % und für Gesellschaften 30 % betragen.

— **Verkehrsdienst auf den italienischen Staatsbahnen.** Mit 1. Dezember 1924 ist auf den italienischen Staatsbahnen ein neues Reglement für die Ausführung des Verkehrsdienstes in Kraft getreten.

— **Zollabfertigungsdienst auf den italienischen Staatsbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 haben die italienischen Staatsbahnen eine neue Auflage des Reglements für den Zollabfertigungsdienst auf den Eisenbahnen, das jenes vom Jahre 1910 aufhebt, herausgegeben, und zwar unter dem neuen Titel: „Istruzioni per il servizio doganale sulle ferrovie".

Gleichzeitig sind auch in einem besonderen Hefte die neuen Bedingungen und Gebühren für die bahnamtliche Zollabfertigung in den Grenzstationen und den binnenländischen Zollämtern veröffentlicht worden.

— **Änderung des Namens der Grenzstation Tarvisio Sobborgo.** Der Name der internationalen Grenzstation Tarvisio Sobborgo (Grenze Österreich-Italien) ist in Tarvisio Centrale umgeändert worden.

— **Betriebsmittel für die französischen Eisenbahnen.** Unter den französischen Lieferwerken für Eisenbahnbedarf herrscht lebhafte Besorgnis, daß die Eisenbahnen umfangreiche Bestellungen, die sie vorhaben, nach Deutschland vergeben könnten. Die Lieferwerke haben deshalb beim Minister des Innern Vorstellungen erhoben und ihn darauf aufmerksam gemacht, daß die französischen Eisenbahnen seit 1919 nur 30 000 Güterwagen beschafft haben, während die deutschen Eisenbahnen weit mehr Wagen hätten bauen lassen; das Streben der deutschen Lieferwerke, Lokomotiven und Wagen für Frankreich zu bauen, sei dadurch begründet, daß sie weiter so lebhaft beschäftigt zu sein wünschen, wie sie es bisher durch die deutschen Aufträge waren. Die französischen Eisenbahnen bedürfen dringend einer Auffrischung und Ergänzung ihres Betriebsmittelparks, die dazu nötigen Mittel aufzubringen, wird ihnen aber bei ihrer jetzigen wirtschaftlichen Lage schwer fallen, wenn nicht gar unmöglich sein. Sie scheinen nun in einiger Verlegenheit zu sein, ob sie die günstigen deutschen Angebote annehmen, oder ob sie ihre Aufträge der französischen Wirtschaft zugute kommen lassen sollen.

— **Kraftwagenverkehr der französischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Frankreichs entwickeln eine lebhafte Tätigkeit auf dem Gebiete des Kraftwagenverkehrs; sie verschaffen so den Reisenden die Möglichkeit, landschaftlich reizvolle Gegenden, die etwas abseits der Eisenbahn liegen, ohne Schwierigkeiten zu erreichen. Am bedeutendsten sind die Kraftwagen-Verkehrsnetze im Süden und Südosten des Landes, die an der Küste des Mittelländischen Meeres beginnend, sich im Rhonetal hinaufziehend, als Route des Alpes und Route du Jura bekannt sind, und ihre Fortsetzung in den Vogesen finden, so daß man von Nizza bis ins Elsaß mit dem Kraftwagen fahren kann (s. Nr. 39 d. Ztg. v. 25. IX. 24). Ferner sind zu nennen die Kraftwagenstrecken in den Pyrenäen und diejenigen, die dem Ausflugverkehr von Paris, und z. B. in der Umgegend von Avignon dienen. Auch in der Bretagne, in der Bourgogne, in der Auvergne und in einer Anzahl anderer Gegenden im Innern des Landes finden sich derartige Verkehrsunternehmungen.

An erster Stelle unter den französischen Eisenbahnen als Kraftverkehrsunternehmen steht die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Bei 9800 km Streckenlänge ihrer Eisenbahnen betreibt sie Kraftwagenverbindungen von zusammen 7900 km Länge, wobei die mehrfach befahrenen Straßen nur einfach gezählt sind; ihr Kraftwagennetz ist länger als die Eisenbahnnetze der anderen französischen Gesellschaften. Schon um 1900 unterstützte und förderte die P.-L.-M.-Eisenbahn den Touristenverkehr auf den Alpenstraßen mit pferdebespannten Fuhrwerken, und den gegenwärtigen Kraftwagenverkehr hat sie innerhalb 10 Jahren, die Kriegszeit nicht gerechnet, aufgebaut. Das Bedenken, daß der Kraftwagen der Eisenbahn einen lästigen Wettbewerb bereiten könnte, hat sich als hinfällig erwiesen, er führt ihr vielmehr Verkehr zu. Auf der Route des Alpes und deren Seitenstraßen bestehen zurzeit 87 Kraftwagenverbindungen. 1911 ins Leben gerufen, hatten sie 1913 einen Verkehr von 44 000 Fahrgästen und 240 000 Wagenkilometern aufzuweisen; bis 1923 war er auf 150 000 Personen- und eine Million Wagenkilometer angewachsen.

Die Südbahn-Gesellschaft hat 1913 und 1914 zwei vereinzelte Kraftwagenstrecken in den Pyrenäen eingerichtet.

Im Verkehrsgebiet der Paris-Orléans-Bahn liegen die reizvollen Gegenden, die den Touristenverkehr anlocken, verstreut und entfernt voneinander. Die Eisenbahngesellschaft hat die Kraftwagenstrecken, die ihren Besuch ermöglichen sollen, zwischen Loire und Dordogne zusammengefaßt.

Die Staatsbahn hat sich lange nicht entschließen können, dem Beispiel, das ihr die Privateisenbahngesellschaften durch die Einrichtung von Kraftwagen-Verkehrstrecken gaben, zu folgen; schließlich hat sie eine solche Strecke in der Bretagne eröffnet.

Bei der Ostbahn besteht Kraftwagenverkehr in den Vogesen im Zusammenhang mit den Kraftwagenstrecken der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.

Die Nordbahn hat eine Rundfahrt bei Senlis eingerichtet. Zusammen mit den Kraftwagenstrecken der P.-L.-M.-, der P.-O.- und der Staatseisenbahn im Tale der Chevreuse, bei Fontainebleau und bei Rambouillet wird den Parisern dadurch Gelegenheit zu reizvollen Kraftwagenausflügen geboten.

Der Kraftwagenverkehr bringt den Eisenbahngesellschaften keine Überschüsse ein; sie müssen im Gegenteil noch Fehlbeträge decken. Sie nehmen ihnen gegenüber anscheinend eine ähnliche Stellung ein wie die englischen Eisenbahnen gegenüber ihren Nebenbetrieben: es ist nicht nötig, daß aus ihnen unmittelbar eine Einnahmequelle erschlossen wird; sie befruchten aber den Verkehr der Eisenbahn, des Hauptbetriebes, und gleichen so mittelbar den Verlust wieder aus, den sie unmittelbar verursachen. Der Kraftwagenbetrieb ist sehr teuer. Die dazu benötigten Fahrzeuge kosten z. B. 60 000 bis 70 000 Fr. das Stück bei der P.-L.-M.-Eisenbahn, und dieses Kapital muß durch einen Betrieb, der nur wenige Wochen im Jahre dauert, verzinst und getilgt werden. Die Unterhaltung, die Beschaffung von Unterstellräumen, die Betriebsstoffe, die Löhne erfordern hohe Aufwendungen, ebenso die Versicherung, die, obgleich Unfälle nur

selten vorkommen, vier Millionen für den Wagen kostet. Infolgedessen ist es kein Wunder, daß 1 km im Kraftwagen 30 bis 50 Centimes, mithin mehr als eine Eisenbahnfahrt, kostet.
Wk.

— **Die englischen Eisenbahnen vor dem Parlament.** Die Bau- und sonstige Tätigkeit der englischen Eisenbahnen, soweit sie der Mitwirkung des Parlaments bedarf, scheint zurzeit sehr gering zu sein. Nur drei von den vier Gruppen, in denen die englischen Hauptbahnen zusammengefaßt sind, haben dem Parlament Gesetzentwürfe vorgelegt. Neben der großen Westbahn lassen auch die Londoner Untergrundbahnen alle Planungen ruhen, zu deren Durchführung die Genehmigung des Parlaments erforderlich ist, wenn auch namentlich die letzteren noch Arbeiten im Gange haben, zu denen ihnen früher diese Genehmigung erteilt worden ist. Durch die Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu großen Gruppen sollte der Wettbewerb, der zwischen den früheren Eisenbahngesellschaften bestand, beseitigt werden. Ganz scheint das nicht gelungen zu sein, denn die London und Nordostbahn und die London, Midland und Schottische Eisenbahn planen in Mittel-Nottinghamshire zwei Neubaustrecken, die miteinander in Wettbewerb treten werden, so daß es zweifelhaft erscheint, ob das Parlament beide genehmigen wird. Im übrigen sollen bei beiden Gruppen einige Zweigbahnen zur Förderung des Bergwerkverkehrs gebaut werden. Die übrigen Anträge an das Parlament beziehen sich ebenso wie bei der Südgruppe im wesentlichen auf die Genehmigung zum Grunderwerb an einer ganzen Anzahl Stellen, um Bahnhofserweiterungen und Streckenausbauten vorzunehmen. Ferner wollen die Eisenbahngesellschaften ihr Kapital erhöhen, und sie streben eine Änderung der Aktiengesetzgebung an. Von besonderer Bedeutung scheint der beabsichtigte Erwerb der Ostlondoner Eisenbahn durch die Südgruppe, den das Parlament genehmigen soll. Diese Bahn verbindet Shoreditch auf dem linken mit der nach Dover führenden Hauptstrecke der Südbahn auf dem rechten Themseufer. Sie benutzt dabei den von Brunel gebauten, ursprünglich nur für den Fußgängerverkehr bestimmten Themsetunnel und liegt auch auf dem linken Themseufer unter den Londoner Hafenanlagen im Tunnel. 1876 im vollen Umfang in Betrieb genommen, hat diese Bahn 3,2 Mill. Pfd. Sterl. an Baukosten erfordert. Seit 1913 wird sie elektrisch, und zwar von der Metropolitan-Eisenbahn betrieben.

— **Wiedereröffnung des Betriebes auf der City und Südlondoner Eisenbahn.** Die Untergrundbahn Euston-Clapham, die City and South London Railway, ist die erste der neuzeitlichen Untergrundbahnen, die von vornherein elektrisch betrieben worden ist. Ihr Tunnel ist 12 km lang. Sein Durchmesser betrug ursprünglich nur 3,1 m, und die Betriebsmittel der neueren Londoner Untergrundbahnen konnten daher, weil sie einen größeren Raum einnehmen, auf ihn nicht übergehen. Der Zusammenschluß der Londoner Untergrundbahnen zu einem einheitlichen Unternehmen ließ aber einen durchgehenden Verkehr als erwünscht erscheinen, und so entschloß man sich denn, den Tunneldurchmesser um 45 cm zu vergrößern. Die Arbeiten sind zum Teil ohne Störung des Verkehrs ausgeführt worden, indem in der nächtlichen Betriebspause einer der die Tunnelauskleidung bildenden Ringe nach dem anderen herausgenommen und durch einen neuen ersetzt wurde, zum Teil ist aber auch der Betrieb stillgelegt worden, um die Arbeiten ungehindert ausführen zu können. Der Verkehr wurde unterdessen durch Kraftomnibusse bedient, die die Untergrundstrecke über Tag auf der Straße befahren. Seit der Eröffnung im Jahre 1890 bis zum Umbau wurden die Züge der Südlondoner Bahn durch elektrische Lokomotiven gezogen, nunmehr verkehren auf ihr aber wie auf den übrigen Londoner Untergrundstrecken Triebwagenzüge. Zwischen Euston und Moorgate ist der erweiterte Tunnel seit April d. J. im Betriebe, und auf der Südstrecke bis Clapham ist am 1. Dezember, 12 Uhr 30 Minuten mittags, der öffentliche Betrieb wieder aufgenommen worden, nachdem die Strecke in der vorhergehenden Woche probeweise befahren worden ist. Es verkehren Siebenwagenzüge, durchgehend bis Hendon und Highgate. Die Fahrt von Clapham bis Edgware dauert 50 Minuten, bis Highgate 33 Minuten. Die Fahrzeiten bis Euston, die früher 31½ Minuten betrug, ist auf 25 Minuten abgekürzt. Es verkehren stündlich als Regel 26 Züge, von denen einige die Zwischenhaltestelle ohne Aufenthalt durchfahren.

Um den Bewohnern von Südlondon die Neuanlagen zu zeigen und sie zu deren Benutzung anzuregen, hat die Untergrundbahngesellschaft 15 000 Freifahrtscheine, gültig am Eröffnungstage, über die ganze Strecke von Clapham Common bis Euston, an die Bewohner der benachbarten Stadtteile ausgegeben.

Eine etwa 8 km lange Verlängerung der Untergrundbahn über Clapham hinaus bis Morden, deren letzter Teil sich über Tag erhebt, ist im Bau. Die Fertigstellung ist gegen Ende 1925 zu erwarten. Damit kommen die Erweiterungsbauten der Londoner Untergrundbahnen zu einem gewissen Abschluß.

— **Eisenbahnen und Politik.** Bei den letzten Wahlen in England und Amerika hat die Frage der Staatsbahnen eine wichtige, wenn auch nicht die ausschlaggebende Rolle gespielt. In beiden Ländern sind die Anhänger des Gedankens der Verstaatlichung unterlegen, in beiden Ländern sind aber die Widerstände gegen eine solche Maßnahme so groß, daß ihre Durchführung auch nicht zu erwarten gewesen wäre, wenn das Wahlergebnis anders ausgefallen wäre. Die Republikanische Partei in den Vereinigten Staaten ist Gegnerin des Staatsbahngedankens, und Präsident Coolidge hat sich auch in seinen Wahlreden gegen eine Übernahme der amerikanischen Eisenbahnen durch den Staat ausgesprochen (s. Nr. 49 S. 1003 d. Ztg. vom 4. Dezember 1924); sie wünscht die angemessene Durchführung des geltenden Verkehrsgesetzes. Denselben Standpunkt wie Präsident Coolidge nahmen in ihren Reden auch General Dawes und Staatssekretär Hughes ein. Die Demokraten stellten sich zwar auf den Boden des Verkehrsgesetzes, von dem sie aber behaupteten, daß es nicht richtig gehandhabt werde und verbessert werden müsse. Einer ihrer Führer, der bekannte Senator La Follette, trat für eine Herabsetzung der Eisenbahntarife ein, ohne Rücksicht auf die Frage, ob die Eisenbahngesellschaft die dadurch verursachte Herabminderung ihrer Einnahmen würde tragen können, verlangte Aufhebung des gegenwärtigen Verkehrsgesetzes und Verstaatlichung der Eisenbahnen. Möglicherweise wird die nächste Zukunft eine anderweite Regelung der Rechtsverhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen bringen, indem der staatliche Einfluß auf sie verstärkt wird, aber an einen Erwerb der amerikanischen Eisenbahnen durch den Staat ist in absehbarer Zeit nicht zu denken, und dasselbe kann wohl auch von den englischen Eisenbahnen gesagt werden. Dort gehört die Forderung, daß die Eisenbahnen — und neben ihnen die Bergwerke und andere ähnliche Großbetriebe — verstaatlicht werden müssen, zum politischen Glaubensbekenntnis der Arbeiterpartei, und sie wird in dem einschlägigen Fachschrifttum immer wieder erhoben. Aber selbst als die Arbeiterpartei am Ruder war, hat sie doch nicht gewagt, auch nur vorbereitende Schritte auf diesem Wege zu tun, sei es, weil sie sich bewußt war, daß ihre Herrschaft nicht lange dauern würde, sei es, daß sie die Widerstände der anderen Parteien richtig einschätzte, die sie trotz ihrer eigenen Mehrheit nicht hätte überwinden können. Auch England hat wie die Vereinigten Staaten sein Eisenbahnwesen nach dem Kriege auf eine veränderte gesetzliche Grundlage gestellt, und dort ist die Durchführung des neuen Verkehrsgesetzes bereits weiter gediehen als jenseits des Weltmeeres. Die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales sind bekanntlich zu vier großen Gruppen zusammengeschlossen, während man in Amerika, wo das Gesetz ebenso wie in England einen solchen Zusammenschluß fordert, in dieser Beziehung über einleitende Erörterung noch um wenig hinausgediehen ist. Eine Änderung der Eisenbahngesetzgebung ist in England in der nächsten Zeit wohl kaum zu erwarten; man scheint in maßgebenden Kreisen mit der jetzigen Rechtslage ganz zufrieden zu sein. An eine Verstaatlichung wird die jetzige Regierung und die Mehrheit im Parlament nicht denken, geschweige denn, daß sie irgendwelche Tätigkeit auf diesem Gebiete entwickeln wird. Daß aber die Arbeiterpartei wieder maßgebenden Einfluß und damit der Staatsbahngedanke Aussicht, sich durchzudrücken, erlangen wird, ist nach den Leistungen, die die Arbeiterregierung während der kurzen Zeit ihrer Herrschaft vollbracht hat, in absehbarer Zeit nicht zu erwarten und würde einen jetzt nicht vorauszusehenden vollständigen Umschwung der Anschauungen in den außerhalb der Arbeiterpartei stehenden Kreisen Englands zur Voraussetzung haben.

Fremde Erdteile.

— **Sibirische Bahnen.** Die besondere Verwaltung dieser Bahnen wurde soeben aufgelöst gemäß Anordnung des Volkskommissariats für Verkehrswesen. An ihre Stelle tritt als Aufsichts- und Kontrollstelle die Einrichtung eines Bevollmächtigten des Volkskommissariats für Verkehrswesen; hierdurch ist eine schärfere Überwachung im Sinne der zentralen Weisungen aus Moskau geschaffen.

— **Neuer Hafen für die Goldküste in Takoradi.** Da in dem Hafen von Sekondi für die britische Goldküstenkolonie das Lösch- und Ladegeschäft nur mit Leichtern betrieben werden kann, so ist jetzt der Bau eines neuen Tiefseehafens nahe bei Sekondi in Takoradi geplant. Es werden Wellenbrecher hergestellt und die Längsseiten der Kais derart mit maschinellen Einrichtungen ausgerüstet, daß die Verschiffung von täglich 3000 t Manganerz bewältigt werden kann. Speicherraum für 50 000 t Kakao und für 5000 t Güter in Gefrierräumen sollen vorgesehen werden. Die Kosten der Arbeiten, die sich auf 2 Jahre ausdehnen werden, sind auf 2,5 Millionen £ veranschlagt; 4 bis 5000 Eingeborene sollen hierbei Verwendung finden. Die Bauausführung ist vom Kolonialamt an die Ingenieurfirma Sir Rob. Mc. Alpine & Sons, London, vergeben. Die Hafenverhält-

nisse in Sekondi werden dadurch gekennzeichnet, daß dort kürzlich ein Schiff 53 Tage brauchte, um 8000 t Kohlen zu entladen und 6000 t Manganerz sowie 1600 t Kakao zu laden.

Die Ausfuhr von Goldküste beläuft sich allein auf 6 bis 7 Millionen £ jährlich. (Afr. World 1924, 13. 9., S. 275.)

— **Eisenbahnunfälle in Amerika.** Nach einem Bericht des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten sind im Kalenderjahr 1923 bei Unfällen im Zugdienst 159 Reisende tödlich verunglückt und 6521 Reisende verletzt worden. Bei diesen Unfällen fanden noch 1563 Eisenbahnbedienstete im Dienst den Tod, und 39 476 Bedienstete wurden verletzt. Weitere 82 Bedienstete verunglückten tödlich und 258 wurden verletzt, ohne im Dienst zu sein. Endlich kamen noch 29 Todesfälle und 165 Verletzungen von Personen vor, die weder Reisende waren noch im Eisenbahndienst standen. Bekanntlich spielen unter den Personen, die bei den amerikanischen Eisenbahnen von Unfällen betroffen werden, diejenigen eine wichtige Rolle, die sich unbefugt auf Eisenbahngelände aufhalten; zu ihnen gehören häufig auch Bedienstete der Eisenbahnen, die z. B., wie Außenseiter auch, den Bahnkörper als Straße benutzen. Von solchen Personen wurden im Zugdienst 2779 getötet und 3047 verletzt, während durch andere Ursachen als fahrende Züge veranlaßt, 463 Todesfälle und 115 248 leichtere Unfälle auf die unbefugt das Bahngelände betretenden Personen entfielen.

Unter den Unfällen, die Züge betroffen haben, waren 7115 Zusammenstöße, 16 708 Entgleisungen und 3674 anderer Art.

Die schienengleichen Wegübergänge, die in Amerika nur selten durch Schranken geschützt oder bewacht sind, geben in den Vereinigten Staaten, namentlich auch seit der starken Entwicklung des Kraftwagenverkehrs, Anlaß zu zahlreichen Unfällen. Im Jahre 1923 fanden an den Bahn- und Wegekreuzungen 2268 Personen den Tod und 6314 erlitten Verletzungen.

Die vorstehend aufgeführten Zahlen erscheinen hoch; bei ihrer Würdigung muß aber die ungeheure Länge des amerikanischen Eisenbahnnetzes berücksichtigt werden. Seit 1909 ist das Jahr 1923 das bei weitem günstigste bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in bezug auf Unfälle gewesen.

Rechtspflege.

— **Fortdauer der Gültigkeit des § 86 Abs. 2 des Betriebsrätegesetzes.** Endurteil des Landgerichts Passau, in Sachen Deutsche Reichsbahn, Klägerin und Berufungsklägerin, gegen den Schlosser E. in Passau, Beklagten und Berufungsbeklagten, wegen Kündigung wird 1. das Urteil des Amtsgerichts Passau vom 7. Mai 1924 aufgehoben, 2. der Rechtsstreit zur Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht Passau zurückverwiesen, 3. die Kostenentscheidung der Entscheidung des Amtsgerichts Passau vorbehalten.

Tatbestand. Der Beklagte, seit 2. August 1921 als Schlosser beim Bahnbetriebswerk Passau der Deutschen Reichseisenbahn angestellt, war mit Verfügung der Reichsbahndirektion Regensburg vom 29. Februar 1924 wegen Zuwiderhandlung gegen das Verbot der Verbreitung von Flugblättern in den Diensträumen und wegen unbefugten Verlassens der Arbeit ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist sofort aus dem Dienst entlassen worden. Da er Mitglied der örtlichen Betriebsvertretung war, hat der Betriebsrat des Bahnbetriebswerks Passau am 3. März 1924 gegen diese fristlose Entlassung des Beklagten Einspruch beim Gewerbegericht Regensburg erhoben.

Der Klageantrag der Klägerin, auf urteilsmäßige Feststellung gerichtet, daß das Arbeitsverhältnis zwischen dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn und dem Schlosser E. durch die Kündigung vom 29. Februar 1924 mit diesem Tage beendet ist, ist vom Amtsgericht Passau wegen sachlicher Unzuständigkeit durch Urteil vom 7. Mai 1924 abgewiesen worden. Gegen dieses Urteil ist von der Klägerin Berufung beim Landgericht Passau eingelegt und in der mündlichen Verhandlung beantragt worden, das erstrichterliche Urteil aufzuheben und nach Klageantrag zu erkennen oder aber die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückzuverweisen. Der Beklagte ließ Antrag auf kostenfällige Zurückweisung der Berufung stellen.

Gründe: Die Berufung erweist sich sachlich als begründet. Der Erstrichter hat die Frage nach dem Bestehen eines rechtlichen Interesses der Klägerin an der alsbaldigen Feststellung, ob die gegen den Beklagten am 29. Februar 1924 ausgesprochene Entlassung aus seinem Arbeitsverhältnis als Schlosser im Bahnbetriebswerk Passau zu Recht erfolgte oder nicht, bejaht, demgemäß die Erhebung einer negativen Feststellungsklage im Sinne des § 256 ZPO. zulässig erklärt, die Klage aber wegen sachlicher Unzuständigkeit des Amtsgerichts Passau und, weil bei der zur Entscheidung allein zuständigen Eisenbahnerkammer beim Gewerbegericht Regensburg bereits das gerichtliche Verfahren auf Einspruch gegen eine Kündigung im Sinne des § 84 II BRG. anhängig sei und Verweisung daher nicht in Frage komme, abgewiesen.

Die Entscheidung des Erstrichters ist nicht haltbar. Er hat zunächst übersehen, daß die Gewerbegerichte auf Grund des Gewerbegerichtsgesetzes für Rechtsstreitigkeiten zwischen der Reichsbahn und ihren Arbeitern nicht zuständig sind, weil die Arbeiter öffentlicher Eisenbahnunternehmungen nach der herrschenden Ansicht nicht der Gewerbeordnung unterstellt sind (s. § 6 d. GO. § 3 Gew.GG. Landmann-Rohmer Anm. zu § 6 GO.). Für Klagen aus dem Arbeitsvertrag der Reichseisenbahn mit ihren Arbeitern, wozu auch die Feststellungsklagen gehören, sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Die Zuständigkeit des Gewerbegerichts Regensburg, hier der bei diesem gebildeten Eisenbahnerfachkammer für die Feststellung, ob der Beklagte mit Recht sofort entlassen werden konnte, ist auch nicht durch die Verordnung über das Schlichtungswesen vom 30. Oktober 1923 und die hierzu erlassenen Ausführungsvorschriften geschaffen worden. Art. II § 1 der Schlichtungsverordnung bestimmt allerdings, daß in den Fällen der §§ 82—90 des BRG. vom 4. Februar 1920 die Arbeitsgerichte ausschließlich zuständig sind. Damit ist aber nur ausgesprochen, daß die Entscheidung über die Einsprüche der Arbeitnehmer wegen Verstoßes gegen die Einstellungsrichtlinien und gegen Kündigung im Sinne der vorgenannten Bestimmungen des BRG. ausschließlich den Arbeitsgerichten zugewiesen sind. Keineswegs aber sind die sonstigen Rechtsansprüche, welche dem Arbeitnehmer neben dem Einspruch zustehen, auch wenn diese im Zusammenhang mit der sozialrechtlichen Kündigungsfrage stehen, wie die Lohn- oder Gehalts- oder Schadensersatzklage des entlassenen Arbeitnehmers oder dessen Feststellungsklage oder die Feststellungsklage des Arbeitgebers, gerichtet auf Feststellung des Rechtes zur außerordentlichen Kündigung, der Zuständigkeit des Arbeitsgerichts unterstellt. Bisher waren die Kündigungsansprüche nach § 84 ff. BRG. im Verfahren vor dem Schlichtungsausschuß zu erledigen. Den Schlichtungsausschüssen war noch eine Reihe anderer Einzelstreitigkeiten überwiesen. Diese Streitigkeiten belasteten die Schlichtungsausschüsse, welche sich dem Grunde nach nur mit dem eigentlichen Schlichtungswesen befassen sollten, so übermäßig, daß sich allgemach die Notwendigkeit ergab, diese Einzelstreitigkeiten den Schlichtungsausschüssen abzunehmen. Diese Entlastung wurde durch die Verordnung vom 30. Oktober 1923 in der Weise vollzogen, daß bis zur Errichtung allgemeiner Arbeitsgerichte, die geplant ist, vorläufig in der Hauptsache den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten als Ersatzgerichten diese Art von Streitigkeiten zugewiesen wurde. Die Eisenbahnerfachkammer beim Gewerbegericht Regensburg ist also in zulässiger Weise mit der Entscheidung über die Frage, ob der vom Betriebsrat des Eisenbahnbetriebswerks Passau gegen die fristlose Entlassung des Beklagten eingelegte Einspruch gerechtfertigt ist, befaßt. Ob die Eisenbahnerfachkammer verpflichtet war, nachdem die Eisenbahndirektion durch Schreiben vom 3. April 1924 beim Gewerbegericht Regensburg die Aussetzung des Verfahrens bis zur gerichtlichen Entscheidung des Streites über die Rechtmäßigkeit der fristlosen Entlassung beantragt hat, das bei ihr anhängige Einspruchsverfahren auszusetzen, ist hier nicht zu entscheiden. Vor dem Erlaß der Verordnung vom 30. Oktober 1923 bestand kein Meinungsstreit darüber, daß der Schlichtungsausschuß im Falle des § 84 II BRG. (dieser Fall ist hier gegeben) das Verfahren auszusetzen hatte, wenn auf Grund der Kündigung ein gerichtliches Verfahren anhängig gemacht ist oder ein solches von einer Partei anhängig gemacht werden will und sie deshalb die Aussetzung beantragte. Nunmehr ist die Frage streitig geworden, ob das Arbeitsgericht auch dann das Verfahren auszusetzen habe, wenn ein gerichtliches Verfahren vor einem ordentlichen Gerichte nach Anhängigwerden des Arbeitsgerichtsverfahrens erst anhängig gemacht werden will. Gewerbedirektor Auerswald's neue Zeitschrift für Arbeitsrecht 1924, S. 193 ff.) verneint in diesem Falle die Verpflichtung zur Aussetzung, bejaht sie aber, wenn vor Anhängigwerden der sozialrechtlichen Kündigungsklage vor dem Arbeitsgericht eine Arbeitsvertragsklage zwischen denselben Parteien von dem dafür zuständigen Gericht (Gewerbegericht, Kaufmannsgericht, Amts- oder Landgericht) bereits anhängig ist. Das überwiegende Schrifttum vertritt aber den Standpunkt, daß durch die Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923 nichts geändert wurde und § 86 II BRG., der die Aussetzung in beiden Fällen vorschreibt, weder förmlich aufgehoben, noch gegenstandslos geworden ist (s. Dorsch, Die neue Schlichtungsverordnung nebst arbeitsgerichtlichen Verfahren S. 410, Flatow, Joachim, Komm. zur Schlichtungsverord. S. 61). Von den vorgenannten Schiftstellern vertritt keiner die Meinung des Amtsgerichts Passau, daß nach Inkrafttretung der Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923 die ordentlichen Gerichte oder die Sondergerichte nicht mit der Entscheidung über die Statthaftigkeit der sofortigen Kündigung befaßt sein

können, wenn ein Arbeitsgericht mit dem Einspruch gegen die Kündigung gemäß § 84 BRG. befaßt ist. Im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung wäre es freilich gelegen gewesen, wenn eine Bestimmung getroffen worden wäre, daß alle Prozesse, die im Zusammenhang mit der sozialrechtlichen Kündigungsfrage stehen, ausschließlich vor den Arbeitsgerichten anhängig zu machen wären, zumal die im gesetzlichen Schlichtungsverfahren nach bisherigem Rechte fehlenden Garantien sowohl hinsichtlich des Verfahrens, als auch der Besetzung bei den jetzigen Arbeitsgerichten gewährleistet sind. Allein in Ermangelung einer solchen Bestimmung ist eine Klage vor dem Sonder- oder ordentlichen Gerichte zurzeit noch zulässig.

Das erstrichterliche Urteil war daher aufzuheben und gemäß § 538 ZPO., da der Vorderrichter die Klage ohne weitere Befassung mit der Sache selbst wegen Unzuständigkeit abgewiesen hat, zur weiteren Verhandlung an das Amtsgericht Passau zurückzuweisen. Die im Verfahren vor dem Berufungsgerichte entstandenen Kosten bilden einen Teil der Kosten des Rechtsstreits, das Amtsgericht hat in seiner Endentscheidung über diese Kosten mit zu entscheiden.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1050.)

— **Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914—1920**, ein Beitrag zur Lehre von der Preisbildung im Verkehrswesen von Dr. Walter Fischer (Heft 3 der Züricher volkswirtschaftlichen Forschungen). Rascher & Co. A. G. Verlag, Zürich 1924. Preis 7.20 *M.* Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Personentarife der Schweizerischen Bundesbahnen vom Standpunkte der Theorie der Verkehrspreisbildung aus zu untersuchen. Bis zum Jahre 1914 waren die Personenfahrpreise in der Schweiz lange Zeit fast unverändert geblieben. Nach Ausbruch des Krieges aber begann eine Periode lebhafter Bewegung, die sich durch steigende Kosten und zunehmende Beförderungspreise charakterisierte. Dieser Zeitraum bildet hauptsächlich den Gegenstand der Betrachtung. Vorausgeschickt wird jedoch in einem ersten Teile die eingehende theoretische Erörterung der Frage, welche Faktoren im Eisenbahn- und insbesondere im Personenverkehr für die Preisbestimmung maßgebend sind. Der Verfasser erörtert zunächst die beiden Gesichtspunkte, die für die Preisbildung vor allem entscheidend sind: einerseits die Selbstkosten des Unternehmers und andererseits die Wertschätzung der Leistung auf Seiten des Publikums. Er gibt eine Charakteristik der Selbstkosten und spricht sich im besonderen über das Verhältnis von Kapitalkosten zu den Betriebskosten aus, findet sich mit den Begriffen der festen und veränderlichen Kosten ab und wird nun, da es sich im vorliegenden Werke nur um die Personenfahrpreise handelt, gewissermaßen zwangsweise vor das Problem gestellt, ob es möglich ist, die Kosten der beiden Hauptverkehrszweige, Güter- und Personenverkehr, voneinander zu scheiden und getrennt zu berechnen. Wie nicht anders zu erwarten, kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die restlose Durchführung eines solchen Versuches nie erwartet werden kann. Die Gründe hierfür sind so bekannt, daß sie an dieser Stelle nicht besonders hervorgehoben zu werden brauchen, vielmehr wird lediglich an die Ausführungen Fischers verwiesen, der die einschlagenden Verhältnisse überzeugend darstellt und namentlich eine Zusammenstellung der Verwaltungen gibt, die im Laufe der Zeit diesem Problem mit heißem Bemühen auf den Grund zu kommen versucht haben. Die Hoffnungen aber, die vielfach in solche Untersuchungen gesetzt wurden, sind nicht in Erfüllung gegangen. Wohl alle Untersuchungen dieser Art gelangen, wie Fischer ausführt, zu dem Schluß, daß die Rentabilität des Personenverkehres ungünstiger sei als diejenige des Güterverkehrs, und daß die Deckung der Gesamtkosten nur dank den Überschüssen des letzteren erfolgen könne; diese Feststellung habe vielleicht mancherorts dazu beigetragen, dem Verlangen nach weiterer Reduktion der Personenbeförderungspreise keine Folge zu geben, im übrigen seien jedoch die Ergebnisse der Kostenuntersuchungen ohne Einfluß auf die Tarifbemessung geblieben. Fischer zitiert Zwiedineck, Kritisches und Positives zur Preislehre, der sagt, daß die Preisgestaltung im Verkehrswesen in erster Linie beherrscht sei „von dem Spekulieren nach dem möglichst vollkommenen Erfassen der Zahlungswilligkeit und Zahlungskraft der Verkehrsbedürftigen, nach jener Höhe der Tarifsätze, die bei gegebener Leistungsfähigkeit das Intensitätsmaximum der Benutzung erwarten läßt". Dem ist zuzustimmen. Bei dieser Gelegenheit kann übrigens zur Ergänzung der Ausführungen Fischers darauf hingewiesen werden, daß, selbst wenn eine einwandfreie Trennung der Kosten für den Personenverkehr von den Kosten für den Güterverkehr möglich wäre, doch aus volkswirtschaftlichen Gründen die Preisfestsetzung nicht ohne weiteres in beiden Verkehrszweigen unabhängig voneinander erfolgen dürfte, denn beide Verkehrszweige hängen eng miteinander zusammen und insbesondere beeinflussen zahllose Geschäftsreisen in stärkstem Maße den Güterverkehr; wird also z. B. der Güterverkehr durch erfolgreiche Geschäftsreisen gesteigert, so würden diese Geschäftsreisen selbst dann für die Eisenbahn einen Gewinn bedeuten, wenn sie zu besonders billigen Preisen evtl. sogar unter den Selbstkosten der Verwaltung ausgeführt würden.

Bietet hiernach der erste Teil Darlegungen allgemeiner Art, so wendet sich der zweite Teil im speziellen der Kostengestaltung bei den Schweizerischen Bundesbahnen in den Jahren 1914 bis 1920 zu. Obgleich das Werk von den Personenfahrpreisen handeln soll, war es naturgemäß nicht möglich, die Kostengestaltung gesondert für den Personenverkehr in diesem Zeitraum darzustellen, weil eben eine genügend zuverlässige Ausscheidung der Kosten dieses Verkehres nicht möglich ist. Die Darlegungen erstrecken sich dementsprechend im allgemeinen auf den Gesamtverkehr, also einschließlich des Güterverkehrs. Auf diesem umfassenden Gebiete gewährt nun der Verfasser interessante Einblicke in die Schweizer Verhältnisse. Die Einwirkungen des Weltkrieges treten dabei deutlich in Erscheinung. Zwar haben die Betriebsausgaben insgesamt in den ersten Kriegsjahren eine Verminderung erfahren. Jedoch überstieg ihr Betrag bereits i. J. 1917 den Stand von 1913, und in raschem Anstieg erreichte er 1920 das zweieinhalbfache des letzten Vorkriegsjahres. Eine besondere Beleuchtung erfahren die für die Kostengestaltung außerordentlich wichtigen Personalausgaben. Auch hier trat zu Anfang des Krieges durch die wegen Verkehrsrückgangs verfügte Personalverminderung und aus anderen Gründen eine Kostenverminderung ein, aber schon im Jahre 1916 setzte eine Vermehrung der Personalausgaben ein und diese setzte sich in den folgenden Jahren fort, namentlich veranlaßt durch die Teuerungszulagen und die Verkürzung der Arbeitszeit, die Teuerungszulagen erreichten im Jahre 1920 insgesamt beinahe die Ausgaben für die Gehälter und Löhne. Umfassende statistische Unterlagen ergänzen in interessanter Weise das Gesamtbild, und namentlich ermöglichen sie einen Einblick in die Entwicklung der sachlichen Betriebsausgaben, die sich bei dem Brennmaterial besonders ungünstig stellt: der Preis der Lokomotivkohle stieg nämlich von 1913 bis 1920 auf ziemlich das sechseinhalbfache; bei dem Schmiermaterial betrug diese Steigerung mehr als das dreieinhalbfache. Ein anschauliches Bild von der Not der Zeit auch im neutralen Lande gibt eine Tabelle über die Zugdichte in den einzelnen Fahrplanperioden der Jahre 1913—1920, wonach die Zahl der Züge im Laufe der Zeit ganz erheblich eingeschränkt wurde und auf einzelnen Teilstrecken im Jahre 1918 gegenüber der Vorkriegszeit weniger als ein Viertel betrug.

Der dritte Teil macht den größten Teil des Werkes aus, er stellt dar, wie sich die einzelnen Personentarife in der Schweiz während der Jahre 1914—1920 entwickelt haben. Um den Zusammenhang mit der Gegenwart zu vermitteln, ist eine Übersicht der technischen Maßnahmen von 1921—1924 beigefügt. Nicht bloß wer sich speziell für die schweizerischen Tarife interessiert, sondern jeder, der Anlaß hat, sich mit Personentariffragen zu befassen, findet hier reiche Anregung, zumal da der Verfasser gelegentlich zu grundsätzlichen Fragen in beachtlicher Weise Stellung nimmt. Die alte Frage der Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen wird erneut behandelt. Diese Fahrkarteneinrichtung besteht ja noch in einer ganzen Reihe von Staaten, und insbesondere bestand sie seit langem in der Schweiz. Nur unter dem Drucke der Kriegszeit wurde sie auch dort im Jahre 1917 aufgehoben, wobei wohl das Streben nach Drosselung des Verkehrs wegen des Kohlenmangels maßgebend war. Bemerkt sei, daß in der Schweiz am 1. Januar 1924 wieder ein Rabatt für Hin- und Rückfahrt eingeführt worden ist, und zwar wurde er für alle Wagenklassen mit 20 % der doppelten Taxe einfacher Fahrt festgesetzt. Ein besonderes Kapitel handelt von Schnellzugszuschlag, dessen theoretische Berechtigung ausführlich dargelegt wird. Die äußerst komplizierte Einrichtung des Streckenabonnementsverkehrs wird eingehend besprochen, ebenso der Generalabonnementstarif, dessen Bedeutung sich schon dadurch kennzeichnet, daß von den Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr im Jahre 1913 bei den Bundesbahnen nicht weniger als 8,1 % auf die Generalabonnements entfielen. Die Abonnements zum Bezug halber Billette und der Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schülern finden in historischer und kritischer Stellungnahme entsprechend Würdigung. Der Verfasser begnügt sich aber nicht mit der Darstellung der einzelnen Einrichtungen, sondern gibt zum Schluß noch eine zusammenfassende Beurteilung der in den Jahren 1914—1920 getroffenen Tarifmaßnahmen, wobei er die maßgebenden sozialen, volkswirtschaftlichen und tariftechnischen Gesichtspunkte generell zusammenfaßt und klar heraushebt; treffende Worte findet er in der Frage der Staffeltarife, deren Zweckmäßigkeit er für den Personenverkehr verneint. Weit davon entfernt, umstürzende Pläne zu entwickeln, enthält sich der Verfasser auch im allgemeinen einer ablehnenden Kritik gegenüber den Maßnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen, und so verbleiben Theoretiker und Praktiker im besten Einvernehmen. Dr. O.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Umwandlung von Hauptbahnstrecken in Nebenbahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Seit 15. Dezember 1924 wird die Teilstrecke Neuölsnitz-St. Egidien der Linie Stolberg-St. Egidien nach Maßgabe der in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen betrieben.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 15. Dezember 1924 ist der an der Bahnstrecke Bad Harzburg-Ilsenburg zwischen den Stationen Eckertal und Ilsenburg gelegene und vorübergehend geschlossene Haltepunkt Stapelburg für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Wilhelmsthal, Strecke Barmen-Rittershausen-Krebsöge, ist vom 30. November d. J. für einige Personenzüge wieder eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 219 vom 2. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Achsdruckverzeichnis;

Nr. I 224 vom 12. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kosten für das technische Fachblatt des Vereins;

Nr. IV 305 vom 9. Dezember 1924 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Reichsbahndirektionen Magdeburg und Altona, die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle;

Nr. IV 319 vom 13. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die Österr. Bundesbahndirektionen, betreffend Nachtrag II zum Vereinsbetriebsreglement.

Nr. IV 322 vom 11. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterverkehrsausschuß; Änderung der Fußnote zu Art. 17 Ziff. 5 des Übk. zum VBR.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 10. Dezember d. J. verstarb in Bern der vormalige Schriftleiter unserer Zeitung, der

Geheime Oberregierungsrat

Dr. Max von Ritter-Záhony

im 52. Lebensjahre nach langem, schwerem Leiden.

Der Verstorbene, dessen Verdienste um den Verein und hervorragende Tätigkeit als Schriftleiter der Vereinszeitung während der Jahre 1918—1922 den Vereinsmitgliedern noch in bester Erinnerung sein werden, war seinerzeit in das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern berufen worden. Ein plötzlich auftretendes schweres Herzleiden hat den ungewöhnlich lebensfrischen und arbeitsfrohen Mann zu Beginn dieses Sommers aus seiner fruchtbaren Tätigkeit herausgerissen.

Alle, die ihn kannten, haben seine außerordentlichen Charaktereigenschaften und Gaben und namentlich sein hinreißendes, lebensprühendes Wesen, seine Liebenswürdigkeit und Herzensgüte empfunden und werden mit uns seinen tragisch frühen Heimgang auf das lebhafteste bedauern.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 13. Dezember 1924. (1407)

Die Geschäftsführende Verwaltung
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Am 7. Dezember 1924 verschied in Potsdam nach kurzer Krankheit

Herr Regierungsbaurat

Bernhard Meyeringh

im Alter von 52 Jahren.

Am 25. November 1901 in den preußischen Staatseisenbahndienst eingetreten, gehörte der Verstorbene dem Eisenbahn-Zentralamt zunächst von seiner Gründung am 1. April 1907 bis zum 31. März 1908 an, sodann vom 1. April 1920 ab, und zwar zuerst als Vorstand des Eisenbahn-Abnahmeamts Berlin, seit Juli 1921 als Mitglied.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen und fleißigen Mitarbeiter, der sich wegen seines reichen Wissens und lauteren Charakters der größten Wertschätzung erfreute.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Berlin, im Dezember 1924. (1414)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes des Eisenbahn-Zentralamts.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der am 15. März d. J. geschlossene Haltepunkt Wilhelmsthal, Strecke Barmen-Rittershausen-Krebsöge, ist vom 30. November d. J. ab für einige Personenzüge wieder eröffnet worden.

Elberfeld, den 4. Dezember 1924.
Reichsbahndirektion. (1397)

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1924 wird die Station Kray Süd als Versandstation in den Ausnahmetarif 18 einbezogen. (1403)

Berlin, den 10. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1924 werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht usw. die Stationen Pommerensdorf, Stettin Hgbf., Stettin-Torney, Stettin-Zabelsdorf und Stettin-Grabow einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1401)

Berlin, den 10. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 18. Dezember 1924 wird die Bestimmung für Lehesten aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 15. Dezember 1924. (1413)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 18. Dezember 1924 werden die zugunsten der Stadtgemeinde Birkenfeld zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 18. Dezember 1924 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1412)

Berlin, den 15. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1924: Aufnahme von Stationen in die A. T. 33, 35, 41, 49, 52, 58, 59 und 61. Berichtigungen im A. T. 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Dezember 1924. (1405)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Mit dem 1. Januar 1925 tritt der Ausnahmetarif 13 für frische Kartoffeln als Stückgut außer Kraft. Ferner wird mit dem gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 16 für frische Feld- und Gartenfrüchte der Tarifklasse E auf Kohl (Kraut) aller Art ausgenommen Blumen- und Rosenkohl eingeschränkt. Mit dem gleichen Tage werden die Kartoffeln als Frachtstückgut in den Nottarif einbezogen. Der Nottarif wird unter Berücksichtigung der bisherigen Änderungen neu herausgegeben. Hierbei werden auch die Frachtsätze der Ziffer 14 des Warenverzeichnisses (neu 14 a) geringfügig geändert. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der Abänderung des § 6 der EVO. genehmigt (vgl. Sonderausgabe Nr. 143 des Tarif-Anzeigers).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1402)

Berlin, den 9. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

Am 15. Dezember 1924 tritt ein deutsch-schwedischer Kohlentarif in Kraft. Er enthält direkte Frachtsätze mit rund 70 schwedischen Stationen. Zu beziehen durch die Auskunftei Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. Preis 0,40 ℳ.

Am gleichen Tage treten die im deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif für bestimmte Berliner Bahnhöfe und für Tegel für Gaskoks vorgesehenen Schnittsätze außer Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (1396)

Altona, den 9. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1924 erscheint der Nachtrag 1 zum Anhang des Reichsbahngütertarifs Heft C II (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses). Der Nachtrag enthält die Ausnahmetarife 35 B für Eisen und Stahl, 49 B für Glas und Hohlglaswaren und 52 B für Papiere und Pappe. Diese Ausnahmetarife gelten im Verkehr zwischen den deutsch-elsaß-lothringischen und deutsch-belgischen Grenzübergängen einerseits und deutschen Stationen innerhalb eines Verkehrsgebietes anderseits, das wie die im Anhang zum Heft C II aufgeführten Ausnahmetarife abgegrenzt ist. Die Ausnahmetarife gelten nur im Falle der Ausfuhr über bestimmte belgische Seehäfen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Köln, den 11. Dezember 1924. (1409)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1924 werden die Entfernungen für die Stationen Bächingen (Brenz), Burgerroth, Kempten (Allgäu), Ochsenfurt, Röttingen (Ufr.) Bahnhof und Sibratshofen zum Teil geändert. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 12. Dezember 1924. (1410)

Tarifamt der D. R. G., G. B.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a, 1 b und 600).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1924 treten in Kraft:

1. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 15. 4. 24. — Der Nachtrag enthält Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Fußanmerkung zu § 55), Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur EVO. sowie Änderungen und Ergänzungen des Anhangs (alphabetisches Verzeichnis der in der Anlage C aufgeführten Gegenstände).
2. Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B vom 15. 4. 24. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen, des Sachverzeichnisses und Berichtigungen.
3. Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 15. 4. 24. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn - Verkehrsordnung sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlagen.

Nähere Auskünfte erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderungen des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können am 20. Dezember 1924 von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (1395)

Berlin, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1924 sind im Verkehr der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen nach Deutschland und darüber hinaus mit Nachnahmen oder Barvorschüssen belastete Sendungen nur in Höhe einer Belastung bis zu 200 Schweizerfranken zur Beförderung zugelassen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1924 die Bestimmungen des Anhangs durch Aufnahme von Kürzungsbeträgen für verkehrssteuerfreie Kohlen sowie für Holz und Kohlen der Ausnahmetarife 1, 1 b und 6 u ergänzt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1399)

Berlin, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 treten dem Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu usw. folgende Bahnen bei:

Albtalbahn, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Bühlertalbahn, Neckarbischofsheim - Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch. (1398)

Berlin, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 6. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts „I. Stationsfrachtsätze“ und mehrere Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (1400)

Berlin, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I. B.

Ab 15. 12. 1924 tarifiert Kartoffelpülpe, getrocknet, auch gemahlen, in Wagenladungen auf der dänischen Strecke nach Klasse 6. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Dezember 1924. (1408)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. Durchfuhrausnahmetarif D 97 für den Verkehr Österreich-Niederlande und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1924 ist das Warenverzeichnis durch Aufnahme nachstehender Güterarten erweitert: Abteilung III (Güter der deutschen Tarifklasse C): hölzerne Türen der Ziffer 4 der Tarifklasse C. Abteilung IV (Güter der deutschen Tarifklasse D): Kistenteile der Ziffer 15 der Tarifklasse D.

München, d. 11. Dezember 1924. (1411)

Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güter- und Tierverkehr zwischen polnischen (ausgenommen polnischoberschlesischen) Stationen untereinander und mit Danziger Stationen über Deutsch- und Polnischoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 sind zu ändern:

Auf Seite 37 des Tarifs in Gruppe 8 polnische Tarifklasse VI in V.

Im Nachtrag II deutscher Wortlaut in dem mit „Auf Seite 61“ beginnenden Wortlaut das Wort „Türrahmen“ in „Fensterrahmen“. (1406)

Oppeln, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Oberschlesischer Wechseltarif.

Mit Gültigkeit vom 1. bzw. 15. Dezember 1924 treten im Tarif A und B in den Entfernungen der Stationen Brynnek, Florentyna Kopalnia, Redensblick Szyb, Lubliniec usw. Änderungen ein. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn. (1404)

Oppeln, den 10. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. | Berlin, den 25. Dezember 1924. | LXIV. Jahrgang.

Inhalt:

Jahreswende und Deutsche Reichseisenbahnen.

Von Staatsminister a. D. **Hoff**, Wirkl. Geheimer Rat.

Das Jahr 1924 bedeutet im Werdegang der deutschen Eisenbahnen einen Wendepunkt, wie er gleich bedeutungsvoll in der voraufgegangenen deutschen Eisenbahngeschichte nicht zu verzeichnen ist.

Die am Anfang des Jahres in dieser Zeitung geschilderten Gewaltmaßnahmen an den Rhein- und Ruhrbahnen, dem wertvollsten Teil der deutschen Eisenbahnen, nahmen über den Jahreswechsel hinaus ihren Fortgang. Erst durch das Aufrollen der sogenannten Kriegsreparationsfrage gelang es der Reichsregierung nach schwersten Verhandlungen mit den Regierungen der gegnerischen Länder aus dem Weltkriege, das Ende dieses dem Versailler Vertrage widersprechenden Gewaltaktes so herbeizuführen, daß Mitte November 1924 die besetzten Bahnen wieder befreit waren. Aber die Befreiung dieses Teiles hatte von dem Gesamtunternehmen der deutschen Reichseisenbahnen, neben denen die noch vorhandenen wenigen tausend Betriebskilometer Privateisenbahnen für die großen Fragen der Eisenbahnpolitik ohne Bedeutung sind, Opfer von unabsehbarer Tragweite gefordert. Die Erträgnisse der Reichseisenbahnen wurden durch das Londoner Abkommen zwischen dem Reich und den genannten Ländern vom 16. August 1924 in den Gesamtplan der Abtragung der deutschen Reparationslasten einbezogen. Die in dem Abkommen den Reichseisenbahnen auferlegte Reparationsbeitragspflicht war, verglichen mit den anderen Reparationsbeitragsteilen, so außerordentlich groß, daß von den alliierten Regierungen auch außerordentliche Maßnahmen zur Sicherung der tatsächlichen Beitragszahlung für nötig gehalten wurden. Als solche Sicherung erachtete man die Ersetzung des amtlichen Reichsbahnverwaltungssystems durch ein nach ausländischer privater Betriebsführung geformtes und von den Gläubigerstaaten stark beeinflußtes und kontrolliertes Gesellschaftsunternehmen. Zur Durchführung des Abkommens und seiner Sonderabmachungen bedurfte es des Erlasses von Reichsgesetzen und ihrer Annahme im Reichstage mit der für Verfassungsänderungen vorgeschriebenen Mehrheit. Diese benötigten Reichsgesetze traten am 30. August in Kraft und bereits am 11. Oktober übernahm die durch diese Gesetze errichtete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft an Stelle der amtlichen Reichsbahnverwaltung die Betriebsführung der Reichseisenbahnen.

Diese gewaltigen Geschehnisse im heimischen Eisenbahnwesen in einer denkbar kurzen Spanne Zeit sind nicht nur für das deutsche Eisenbahn- und Wirtschaftsleben, sondern auch gegenüber den Vorgängen im Eisenbahnwesen der anderen Länder der Erde so überragend wichtig, daß sie es rechtfertigen oder gar erheischen, neben dem in dieser Zeitung seit langem üblichen allgemeinen Jahresrückblick[1]) diesmal besondere Rückschau bei uns zu halten und, soweit es möglich ist, auch einen Blick in die künftige Entwicklung unseres hauptsächlichsten Verkehrsmittels zu werfen.

[1]) Der „Rückblick auf das Jahr 1924“ erscheint in Nr. 1 des nächsten Jahrganges. Die Schriftleitung.

In zwei Fragen läßt sich kurz zusammenfassen, was die deutsche Eisenbahnverwaltung und die enger mit ihr verbundenen Wirtschaftskreise vom Standpunkt des Heimatsgefühls und der Wirtschaftswohlfahrt an der diesmaligen Jahreswende hauptsächlich bewegt.

I. War der gewaltsame Eingriff in das Reichsbahnwesen in diesem Ausmaße und in dieser tiefgreifenden Umgestaltung der Verwaltung und Betriebsführung nötig und unvermeidbar?

II. Wird die nach ausländischem Vorbild eingerichtete, vom Deutschen Reich hingenommene zeitliche Lösung der Eisenbahnfrage trotz aller Bedenken tragbar sein, und wohin wird sie letzten Endes führen?

I.

Das deutsche Volk hat infolge des verlorenen Krieges an seine früheren Kriegsgegner bereits an Landgebieten, an Fahrzeugen zu Lande und zu Wasser, an Kriegs- und anderen Geräten, an Materialien aller Art und an barem Geld zusammen in einem kaum jemals dagewesenen Umfange und Werte abgegeben. Soll es trotz alledem nach dem Londoner Abkommen noch weitere hohe Reparationszahlungen leisten, so muß selbstverständlich die Reichsbahn als das größte und wertvollste Erwerbsunternehmen des Reiches zu diesem Schuldendienst beitragen. Die Reichsbahnerträgnisse sind nach dem Versailler Vertrage wie alle Geldquellen des Reichs und der Länder den Reparationsgläubigern verhaftet. Über die Höhe der zugestandenen Gesamtreparationslast des Reiches zu urteilen, ist nicht Aufgabe einer Betrachtung vom Standpunkt einer Sonderverwaltung. Wohl aber ist in einer eisenbahnpolitischen Rückschau die Frage berechtigt, ob die Anteile an der Gesamtzahlung gerecht auf die einzelnen Geldquellen des Reiches umgelegt sind, oder ob nicht die Reichsbahn verhältnismäßig stärker belastet ist als andere Zweige des Verkehrs und der Wirtschaft. Der Reichsbahnbetrieb soll neben dem ihm auferlegten Reparationsbeitrage aufbringen, was dazu gehört, um den Eisenbahnverkehr, insbesondere den Güteraustausch, in der früheren Weise durch gleichmäßig niedrige Tarife und beste Verkehrsbedienung zu pflegen und zu fördern. Die darin eingeschlossene innere Ausgestaltung und Fortbildung der Bahnanlagen und des Fuhrparks soll fortgeführt werden und auch die Meliorierung des Landes, auch der vorerst noch verkehrärmeren Gebiete soll durch den Bau neuer Bahnen nicht dauernd ins Stocken geraten. Durch Pflege des vorhandenen und durch Schaffen neuen Verkehrs wird die Einnahmequelle des Reichsbahnbetriebs erweitert. Tatsächlich wird aber nach dreijähriger Übergangszeit ein Reparationsbeitrag von der Reichsbahn gefordert, der mit dem Dividendendienst der Vorzugsaktien weit mehr verschlingt, als der frühere gesamte Schuldendienst. Wird von dem früheren Gesamtertrage der Staatsbahnen (Schuldendienst und Reinüberschuß), der verhältnismäßig höher war als derjenige der Eisenbahnen des Auslandes, ausgegangen, so ist das, was nach Abzug der Reparationsbeitragsleistung übrigbleibt, viel weniger als das, was zum Erfüllen jener Aufgaben nötig ist. Ob diese Aufgaben im Einzelfalle der Reichsbahn-Gesellschaft unmittelbar obliegen, oder ob sie, wie z. B. der Bau neuer, „nicht ertragsreicher“ Bahnen, dem Reiche verbleiben, ist für diese Betrachtung gleichgültig. Das Reich wird sie nach Lage der Dinge nur lösen können, wenn ihm dies durch Dividendenzahlung auf die Stammaktien, was gleichbedeutend ist mit dem Überweisen von Überschüssen aus dem Reichsbahnbetriebe selbst, ermöglicht wird.

Erwägungen solcher Art berechtigen zu der Folgerung, daß, alles in allem genommen, der Reichsbahnbetrieb verhältnismäßig viel stärker zu den Reparationsbeiträgen herangezogen worden ist als die übrige Wirtschaft. Die andere große Reichsverkehrsanstalt, die Reichspost, ist unmittelbar in den Reparationszahlungsplan überhaupt nicht einbezogen, während gegenüber der unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligung der übrigen Zweige des Verkehrs und der Wirtschaft darauf hinzuweisen ist, daß diese Betriebe von dem früheren Schuldendienst durch den Verfall der früheren Goldwährung meistens bis auf kleinere Bruchteile befreit sind. Der Reichsbahnbetrieb ist hingegen, wie schon bemerkt wurde, mit einer Reparationsbeitragspflicht belastet worden, die noch erheblich über den vollen früheren Schuldendienst hinausgeht. Nachdem der Reparationsplan in seinen Einzelheiten gesetzlich festgelegt ist, kann eine andere Regelung, wenigstens vorerst, wohl nicht in Frage kommen. Aber es wird der Gerechtigkeit entsprechen, diese Umstände mit in Betracht zu ziehen, wenn es sich künftig um ein Vergleichen der Finanzergebnisse der Reichsbahn-Gesellschaft mit denen der Wirtschaft im allgemeinen handelt[2]).

Von dieser innerpolitischen Regelung der Reparationsbeitragsfrage abgesehen, wird man sich auf den Standpunkt stellen können, daß im Rahmen des Gesamtreparationsplanes, auf den es für die Gläubigerstaaten ankommt, der Reichsbahnbetrieb die ihm auferlegten Reparationsbeitragsleistungen einschließlich des Vorzugsdividendendienstes wird erfüllen können. Was hierzu gebraucht wird, ist immer noch etwas geringer als das Erträgnis (Schuldendienst und Reinüberschuß) unseres früheren Staatsbahnbetriebes. Was dieser an Wirtschaftserfolgen geleistet hat, muß für jenen zu leisten nicht unmöglich sein, zumal ihm während einer dreijährigen Übergangszeit beträchtliche Erleichterungen zuteil geworden sind. Voraussetzung ist, daß die deutsche Wirtschaft die Gesamtreparationslast tragen kann. Ist dies möglich, dann wird nach den Erfahrungen, die sich auf jahrzehntelanges Wirken deutscher Eisenbahnverwaltung stützen, auch der Reichsbahnbetrieb, wenn er nach echten, deutscher Gemeinwirtschaft angepaßten Grundsätzen geführt wird, stark genug sein, seinen hohen Anteil zu dem Abtragen der Reparationslasten beizusteuern und den Schuldendienst der Vorzugsaktien zu erfüllen.

Nicht einleuchten will es hingegen der deutschen Eisenbahnwelt, daß es zur Sicherstellung dieser Leistungen notwendig und nutzbringend sein konnte, das Betriebsrecht an den Reichsbahnen für die Dauer der Pflichtleistungen — bei regelmäßigem Verlauf für vier Jahrzehnte — an ein fremdartig geformtes, privates Gesellschaftsunternehmen abzutreten. Es ist offenkundig, daß die Umwandlung des amtlichen Reichsbahnbetriebs in ein Gesellschaftsunternehmen auf Grund des Gutachtens der ausländischen Sachverständigen vom 9. April 1924 von den Gläubigerstaaten *gebieterisch* verlangt worden ist. Die Reichsregierung hat nur in Rücksicht auf die Gesamtlösung der deutschen Reparationsfrage zugestimmt, ohne indessen ihren abweichenden Standpunkt grundsätzlich aufzugeben. Dieser ging nach der Begründung des Entwurfs des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 dahin, daß das Ziel der Gläubigerstaaten, die wirkliche Leistung des Reparationsbeitrags der Reichsbahn sicherzustellen, auch durch einen Ausbau des Reichsbahnverwaltungssystems ohne Einrichtung eines Gesellschaftsunternehmens erreicht werden könne. Nur dies Ziel einer Sicherstellung der Zahlungen konnten die Gläubigerstaaten im Auge haben. Etwas anderes kann von deutscher Seite vernünftigerweise nicht angenommen werden. Das Ausland treibt nur seine eigene Politik und hat keinen Grund, eine für Deutschland günstige Verkehrspolitik zu betreiben, wenn es daran keinen

---

[2]) Die Heranziehung der Reichsbahn zur unmittelbaren Leistung ganz außerordentlich hoher Reparationsbeiträge hat übrigens auch eine Bedeutung für die Frage der Aufwertung der alten Staatsanleihen. Die Einnahmen aus der Ausgabe dieser Anleihen sind zum ganz überwiegenden Teile für Anlage und Ankauf der Staatsbahnen verwendet. Der Wert dieser Bahnen ist in der Reichsbahn als der Nachfolgerin der Staatsbahnen erhalten geblieben. Auch der Schuldendienst, den das Reich übernommen hat, wäre durchzuführen, wenn die Reichsbahnerträgnisse nicht unmittelbar dem ausländischen Gläubigertreuhänder für allgemeine Reparationszwecke des Reiches zuflössen. Tatsächlich werden mithin die Inhaber jener Staatsanleihepapiere zur Erfüllung der allgemeinen Reparationslast in einem Ausmaße herangezogen, das eine ganz ungewöhnliche schwere Belastung dieser Wertinhaber bedeutet und eine vorzugsweise Aufwertung der Staatsanleihen rechtfertigt.

Anteil hat. Es ist als ausgeschlossen zu betrachten, daß etwa z. B. Gründe besserer Bedienung des deutschen Verkehrs zu dem Verlangen des Auslands beigetragen haben könnten.

Handelt es sich mithin lediglich um die Sicherstellung der Reparationsbeitragsleistung der Reichsbahn, so ist darauf hinzuweisen, daß das maßgebende Sachverständigengutachten der Errechnung des Reparationsbeitrags den Ertrag der früheren Staatsbahnen, aus denen die Reichsbahn hervorgegangen ist, zugrunde gelegt und den Reparationsbeitrag bewußtermaßen ein wenig niedriger als diesen Ertrag beziffert hat. Es war mithin nicht unbekannt, daß der amtliche Staatsbahnbetrieb Erträgnisse erzielt hatte, deren Höhe zur Erfüllung der Reparationsverpflichtung der Reichsbahn ausgereicht und die Zahlung der Beiträge tatsächlich sichergestellt hätte. Da man aber gleichzeitig die Umwandlung des im Jahre 1920 an die Stelle des Staatsbahnbetriebssystems getretenen Reichsbahnbetriebssystems forderte, kann nur gefolgert werden, daß man sich von der Wirtschaftspolitik des amtlichen Reichsbahnbetriebes nicht die finanziellen Erfolge versprach, die von dem amtlichen Staatsbahnbetrieb in Wirklichkeit erzielt worden sind.

Einer solchen niederen Einschätzung des amtlichen Reichsbahnsystems kann nicht zugestimmt werden. Sie widerspricht einem der Gründe der Errichtung der Reichsbahn, von der Reich und Volk vielmehr finanziell günstige Erfolge gegenüber dem Staatsbahnsystem erwarteten. Sie wird aber auch nicht durch die Mindererträgnisse gerechtfertigt, die in der Rechnung der Reichsbahn in den wenigen Jahren ihres Wirkens in die Erscheinung traten. Gerade diese Erscheinung in der Reichsbahnrechnung wurde in dem ausländischen Gutachten allzustark betont und allzusehr als Ausgangspunkt ungünstiger Beurteilungen der Einrichtungen und Leistungen des Reichsbahnverwaltungskörpers ausgenutzt. Es wurde demgegenüber nicht genügend berücksichtigt, daß das nur kurze Wirken der überhaupt ins Leben gerufenen Reichsbahn in eine Zeit schwerster politischer und wirtschaftlicher Verworrenheit fiel, die einer beispiellosen Kraftentfaltung der deutschen Eisenbahnen im Weltkriege folgte. Gerade die nach der Staatsumwälzung inzwischen verflossenen Jahre waren so ungeeignet wie denkbar, um aus dem Verhalten und den Erfolgen oder Mißerfolgen der deutschen Eisenbahnpolitik sichere Schlüsse auf eine mehr oder minder günstigere Erfolgwirtschaft der amtlichen Reichsbahnverwaltung auf lange Sicht zu ziehen. Um die außergewöhnlichen Vorgänge jener Zeit nur kurz zu erwähnen, mag besonders hingewiesen werden:

a) auf die Anhäufung von Personal infolge des Druckes der Reichsregierung auf Einstellung unbeschäftigter, vielfach ungeeigneter und arbeitsunlustiger Leute aus Heer, Marine und Kriegswirtschaft, ferner infolge Aufräumung schwerer Rückstände aus der Kriegszeit und nicht zuletzt infolge erstmaliger Durchführung der Gesetzesvorschriften über den achtstündigen Arbeitstag;

b) auf die zahlreichen, zum Teil umfangreichen und folgenschweren Streiks sowohl im Eisenbahnbetrieb selbst, als auch in der den Eisenbahnverkehr stark beeinflussenden übrigen Wirtschaft;

c) auf den fast zweijährigen Verlust der Betriebsführung der für die Eisenbahnwirtschaft wichtigsten und unersetzbaren Rhein- und Ruhrbahnen;

d) auf die unberechenbar schwankenden und drückend hohen Preise aller für die Betriebsführung der Reichsbahn benötigenden Gegenstände und Materialien, die zeitweise in großen Mengen und zu höchsten Preisen aus dem Auslande bezogen werden mußten; endlich

e) auf das von der Reichsregierung als Staatsnotwendigkeit angesehene Niedrighalten der Eisenbahntarife, zeitweise unter den Selbstkosten der Eisenbahnleistungen und weit unter den Preisbildungen in der gesamten Wirtschaft.

Vornehmlich diese letzte, nicht verkehrspolitische, sondern allgemeinpolitische Maßnahme hat dazu beigetragen, daß die Reichsbahnverwaltung in den Ruf einer unwirtschaftlichen Betriebsführerin geriet. Wenn die Volkswirtschaft oder einzelne Wirtschaftskreise, was für diesen oder jenen Zeitabschnitt nicht in Abrede gestellt zu werden braucht, über das verkehrspolitisch zulässige Maß hinaus der Schonung bedurften, so hätte der durch solche Schonungsmaßnahmen den Eisenbahnen entstandene Einnahmeausfall von der allgemeinen Reichskasse durch eine Ersatzleistung ausgeglichen werden müssen, statt ihn als Fehlbetrag in der Reichsbahnrechnung in die Erscheinung treten zu lassen. Die allgemeine Reichskasse wäre dabei nicht schlechter gefahren, hätte vielmehr nur dasselbe getan, was in anderen Ländern mit Privatbahnbetrieb im Wege von Zuschüssen der Staatskassen geschah. Der Reichsbahnverwaltung aber wären böseste Nackenschläge erspart geblieben. Wie die Dinge bei uns gelaufen sind, entgegen den Ratschlägen auch in dieser Zeitung, war in Wirklichkeit der Reichsbahnbetrieb nicht, wie es in mangelhaft unterrichteter Oeffentlichkeit hieß, „Kostgänger des Reichs“, sondern er war vielmehr unbezahlter Helfer des Reiches.

Wer alle diese und andere ungewöhnlichen Umstände und Vorgänge während der Zeit des nur kurzen Wirkens der Reichsbahnverwaltung unvoreingenommen würdigt, wird zu einem anderen Urteil über die wirtschaftlichen Fähigkeiten des deutschen Eisenbahnverwaltungskörpers gelangen, als er es in dem Auslandsgutachten vom 9. April 1924 hat über sich ergehen lassen müssen. Dies soll in unserer Rückschau auf das verflossene Jahr nicht unausgesprochen bleiben und zugleich noch darauf hingewiesen werden, daß gerade zur Zeit der Abfassung dieses Gutachtens ein englischer Sachverständiger auf Grund eigener Erfahrung im deutschen Eisenbahnbetriebe ein vorteilhaftes Bild von diesem entwarf, wie v. d. Leyen in der Nr. 26 von 1924 dieser Zeitung näher ausgeführt hat.

Wie falsch die niedere Einschätzung der Leistungsfähigkeit des Reichsbahnverwaltungskörpers in dem Gutachten war, geht auch daraus hervor, daß er die ungemein großen Schwierigkeiten überwand, die entstanden, als die Reichsregierung — leider „erst“, wie es in der erwähnten Gesetzbegründung heißt — im Winter 1923/24 die Reichsbahn als das im Art. 92 der Reichsverfassung klar und unzweideutig vorgeschriebene wirtschaftlich-selbständige Unternehmen gestaltete. Die Schwierigkeiten waren gerade in dieser Zeit des Zusammenbruchs unserer früheren Goldwährung ganz außerordentlich größer, als diejenigen sein konnten, die mit noch besserem Erfolg zu überwinden gewesen wären, wenn dieser grundlegenden wirtschaftspolitischen Verfassungsvorschrift (Nr. 24 von 1924 dieser Zeitung) von Anfang an von Regierungs wegen nachgekommen wäre. Insbesondere zeigt auch das Verhalten der Reichsbahnverwaltung in der Durchführung des starken Personalabbaues in den beiden letzten Jahren, daß die amtliche Verwaltung in der Bewerkstelligung wirtschaftlicher Maßnahmen großen Stils nicht stärker gehemmt war als ein in der Form freierer Wirtschaftskörper. In Österreich ist die nicht gesellschaftliche Bundesbahnverwaltung mit dem Personalabbau der Südbahngesellschaft voraufgegangen. Erst recht kann im Hinblick auf die Vorgänge in der Reichspostverwaltung nicht zugegeben werden, daß die Leistungen des amtlichen Verwaltungskörpers von heute eine niedere Einschätzung rechtfertigen als die desselben Körpers vor der Erregung der Geister in der hinter uns liegenden Unglückszeit. Nicht anders als die Reichsbahn hat in dieser Zeit auch die Reichspost ihre Rechnung mit Fehlsummen abgeschlossen. Aber die Postverwaltung erfuhr durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924, für das der leider nicht Gesetz gewordene Entwurf eines Reichsbahnfinanzgesetzes vorbildlich war, ohne grundsätzliche Systemänderung einen zeitgemäßen Ausbau, und nichts spricht dagegen, daß die amtliche Reichspostverwaltung in Zukunft wieder als altbewährte Verkehrsanstalt für das Volksganze wirken wird. Es war ein schwerer, nicht wieder gutzumachender Fehler, daß die Reichsregierung nicht im Jahre 1922 das schon damals im Reichsverkehrsministerium im Entwurf fertiggestellte Reichs-

bahnfinanzgesetz erwirkte und einführte. Viel Unheil hätte damals von der Reichsbahn abgewendet werden können.

Nach alledem muß in Übereinstimmung mit der Gesetzbegründung vom Standpunkt des deutschen Eisenbahnfachmannes daran festgehalten werden, daß das amtliche Reichsbahnverwaltungssystem, selbst wenn es wie die Reichspost erst im Jahre 1924 einen den Zeitverhältnissen angepaßten Ausbau erhalten hätte, zum vollen Erreichen aller wirtschaftlichen Möglichkeiten des Reichsbahnbetriebs befähigt gewesen wäre und damit zugleich die Leistung der Reparationsbeiträge der Eisenbahnen hätte sicherstellen können. Erst recht wäre dies der Fall gewesen, wenn die der Reichsbahngesellschaft zugewendeten Vorteile mancherlei Art auch der amtlichen Verwaltung zuteil geworden wären. Es seien nur erwähnt: die völlige Befreiung von neuen Steuern, die Entlastung von den Kosten der allgemeinen amtlichen Eisenbahnaufsicht, die höhere Bewertung der Eisenbahnleistungen für Reichs- und Staatsverwaltungen, die Entlastung vom Bau neuer Bahnlinien, soweit sie als „nicht ertragsreich“ angesehen werden. Der weitere, besonders große Vorteil der Gesellschaft, der darin besteht, daß sie die Anlagen und den Fuhrpark der Reichsbahn in einem Zustande erreichbarer Vollkommenheit und Leistungsfähigkeit überwiesen erhalten hat und keinerlei unterlassene Verbesserungen von ihr nachzuholen sind, wäre der amtlichen Reichsbahnverwaltung im Falle ihres Fortbestehens von selbst zugute gekommen. Wenn über alles dies hinaus aus Erwägungen allgemein- und finanzpolitischer Art noch die Mitwirkung von ausländischem Treuhänder und Eisenbahnkommissar hätte zugestanden werden müssen, so hätte auch für die Festlegung dieser Einrichtungen im Ausbau des amtlichen Verwaltungssystems Sorge getragen werden können. Auch in dieser Form wäre dem hergebrachten System jedenfalls innerhalb der Reichsgrenzen ohne Zweifel großes Vertrauen entgegengetragen. Vertrauen erleichtert die Beschaffung des benötigten Geldes. Je mehr es in der Heimat für heimatliche Zwecke hergegeben wird, desto größer ist der Nutzen für die deutsche Wirtschaft.

Von welcher Seite auch immer die Lösung der großen Eisenbahnfragen des vergangenen Jahres betrachtet werden mag, der Verfasser findet für die Umwandlung des Reichsbahnverwaltungssystems in ein privates Gesellschaftssystem keinen anderen Grund als den Machtwillen der Regierungen der früheren gegnerischen Länder im Weltkriege. Er traf die deutsche Eisenbahnwelt wie ein Blitz aus dunkler Wolke.

II.

Über das Schicksal der Deutschen Reichsbahn ist, so tief der Eingriff in die Betriebsführung ist, durch das Londoner Abkommen und die darauf beruhenden Reichsgesetze nicht endgültig entschieden. Es handelt sich nur um eine zeitlich begrenzte Lösung. Im Falle regelmäßiger Abwicklung der Reparationsleistungen beträgt die Dauer vier Jahrzehnte. Eine frühere Beendigung des Betriebsrechts der Reichsbahn-Gesellschaft braucht nicht als ausgeschlossen gelten.

Aber auch trotz dieser zeitlichen Begrenzung kann kein Deutscher vaterländischer Gesinnung, ohne Unterschied, welcher politischen Partei er angehören oder wie er sich zur Frage der Eisenbahnsysteme stellen mag, in dem uns aufgenötigten fremdartigen Gesellschaftssystem eine auch nur entfernt befriedigende Lösung der deutschen Eisenbahnfrage erblicken. Nicht die Höhe der finanziellen Belastung des Reichsbahnbetriebs mit Reparationsbeiträgen usw. ist es, die zu diesem Ausspruch berechtigt. Es sind dies vielmehr die den Gläubigerländern vorbehaltenen Eingriffsrechte in die Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn, die, wenn sie im vollen Umfange zur Anwendung gebracht würden, mit der Selbständigkeit des Deutschen Reichs kaum noch in Einklang zu bringen wären. Zu diesen Eingriffsrechten gehören namentlich die Ausnahmebefugnisse des von ausländischen Verwaltungsratsmitgliedern gewählten und zur ständigen Überwachung und Kontrolle der gesamten Gesellschaftsverwaltung berufenen Eisenbahnkommissars. Falls die Gesellschaft mit der Zahlung der Geldbeträge an den Treuhänder in Verzug geraten sollte und das Reich ihr nicht durch Hergabe des Fehlenden zu Hilfe kommen könnte, würde der Kommissar einen Wechsel in der Person des Generaldirektors herbeiführen, oder er würde anordnen können, daß nach seiner Meinung nicht begründete Ausgaben der Betriebsgesellschaft unterbleiben, oder daß die Verkehrstarife erhöht werden. Im Falle längeren Zahlungsverzugs würde er nach seiner Meinung für die Betriebsführung entbehrliche Fahrzeuge oder andere bewegliche oder unbewegliche Sachen der Reichsbahn veräußern, auch die Betriebsführung der Reichsbahn selbst in die Hand nehmen, letzten Endes sogar das Recht der Betriebsführung ganz oder zum Teil, z. B. an ein französisches, belgisches, polnisches Eisenbahnkonsortium, verpachten können. Nur zum Verkauf der Reichsbahn wäre er nicht befugt; sie bliebe Eigentum des Reichs. Aber über den Betrieb der gesamten Deutschen Reichsbahn hätte er nach den Festsetzungen des Londoner Abkommens im äußersten Falle die alleinige Gewalt. Ein von Ausländern gewählter Eisenbahnkönig im Herzen von Europa! An diesen außerordentlichen fast ins Wunderliche grenzenden Maßregeln würde es grundsätzlich wenig ändern, daß über Meinungsverschiedenheiten ein besonderes Gericht oder ein Schiedsrichter entscheiden soll. Auch diese wären an die Festsetzungen des Abkommens gebunden[3]).

Trotz der maßlosen Härten dieser Festsetzungen hat die Mehrheit der Volksvertreter im Deutschen Reichstage das Londoner Abkommen durch ihre Zustimmung zu den Gesetzen hingenommen. Daraus folgt für die deutsche Eisenbahnerwelt, daß auch für sie griesgrämige Schwarzseherei nicht am Platze wäre. Reich und Volk dürfen an den Eisenbahnen nicht zugrunde gehen! Es muß mit dem hingenommenen Gesellschaftssystem der ernsteste Versuch unternommen werden, und es muß Aufgabe und Wirken der Reichsregierung sein, jenes mit der politischen und wirtschaftlichen Selbständigkeit Deutschlands unvereinbare Einschreiten des Auslandskommissars, wie es in der Gesetzbegründung lautet: „unter allen Umständen zu vermeiden“.

Nach der Meinung von Volkskreisen, die Beachtung beanspruchen, läuft die deutsche Gesamtwirtschaft Gefahr, an der Erfüllung des Gesamtreparationsplans zusammenzubrechen oder doch auf diesem Wege derart geschwächt zu werden, daß die festgesetzten Reparationszahlungen insgesamt nicht geleistet werden können. Würde dieser Fall eintreten, so würde auch der Eisenbahnverkehr nicht mehr die Mittel aufbringen können, die nötig sind, um die Reparationsbeiträge der Reichsbahn zu leisten. Eingriffe des Eisenbahnkommissars in die Eisenbahnbetriebsführung würden unter diesen Umständen die Wirtschaft nicht retten, sondern vielmehr ihre Lage nur noch verschlimmern können. Das Londoner Werk wäre undurchführbar und die Gesamtfrage von Reparationen wäre im Rate der beteiligten Völker von neuem zu regeln. Dieser denkbar schlimmste Ausgang wird hier außer Betracht bleiben können. Mit dem Zusammenbruch der gesamten deutschen Wirtschaft wäre den Völkern der Erde nicht gedient. Man wird vertrauen müssen und dürfen, daß diese Einsicht auch in den Ländern der Gegner aus dem Weltkriege stark genug sein wird, um ein völliges Scheitern des Gesetz gewordenen Gesamtreparationsplans zu verhindern.

Im Rahmen dieses Planes wird es, was unser Eisenbahnwesen anlangt, darauf ankommen, ob das fremdartige Betriebssystem die Vorzüge, die von ausländischen Sachverständigen erwartet wurden, tatsächlich besitzt, und ob solche Vorzüge nicht nur vom Auslande, sondern auch vom deutschen Volke anerkannt werden.

Die Aussicht des Gelingens ist für die Reichsbahn-Gesellschaft in mehrfacher Hinsicht günstig. Es sind ihr, wie bereits erwähnt wurde, manche Vorteile gegenüber der früheren amt-

[3]) Vgl. auch Dr. Sarter, Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Nr. 24 des Bank-Archivs vom 15. Dezember 1924.

lichen Eisenbahnverwaltung zugewendet; einige davon sind für die Wirtschaftsführung beträchtlich. Die Wirkungen des starken Personalabbaues der Jahre 1923/24 werden sich in den Wirtschaftsergebnissen der Gesellschaft vorteilhaft geltend machen. Die Gesellschaft ist mit größter Selbständigkeit ausgestattet, während die Aufsichtsbefugnisse des Reiches auf ein denkbares Mindestmaß herabgedrückt sind. Die Übergangszeit ist der Gesellschaft durch geringere Reparationsbeiträge, ferner durch Übereignung erstklassiger Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie durch Überweisung eines vorbildlich gut geschulten Beamtenstabs ganz außergewöhnlich erleichtert. Sie ist in alledem wesentlich besser gestellt, als z. B. die preußische Staatsbahnverwaltung es war, als dieser die ehemaligen Privatbahnen einverleibt wurden. Damals waren die durchweg, zum Teil recht erheblich höheren Verkehrstarife der Privatbahnen durch Herabsetzung denen der Staatsbahnen anzupassen. Bahnanlagen, Fuhrparke und Ausbesserungswerke waren vielfach rückständig und unzureichend; sie bedurften zur pflegsamen Bedienung des Verkehrs besonders kräftiger und kostspieliger Erweiterungen, Verstärkungen und Ausstattungen. Das von den Privatbahnen übernommene Beamten- und Arbeiterpersonal war in seinen Diensteinkommensbezügen ganz erheblich zu verbessern, um es dem Personal der Staatsbahnen gleichzustellen. Obendrein war der gestrenge Herr Finanzminister, dessen Sehnsucht nach recht ansehnlichen Überschüssen der Staatsbahnen keineswegs gering war, zu befriedigen.

Andererseits ist aber auch nicht zu verkennen, daß die in erster Linie auf Finanzerfolge gerichtete Gesellschaftsverwaltung durch Umstände bedeutsamer Art erschwert sein wird. Das deutsche Volk ist durch jahrzehntelanges Wirken amtlicher Eisenbahnverwaltung an eine besonders pflegliche Behandlung des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahnindustrie gewöhnt. Wie der langjährige und letzte Leiter der preußischen Staatsbahnverwaltung, Staatsminister v. Breitenbach, Ende 1921 in der Sozialisierungskommission treffend ausführte, galt der Staatsbahnbetrieb in der Allgemeinheit des deutschen Volkes als: „dem Privatbahnbetrieb weit überlegen, und zwar als großartigstes und durchgreifendstes Wirtschaftsinstrument". Weder die Zweige der Wirtschaft noch die Allgemeinheit werden in der Folge auf eine gleich rücksichtsvolle Behandlung verzichten wollen. Sie werden große Anforderungen stellen und in noch breiterer Öffentlichkeit vertreten als früher, als noch die Volksvertretungen sich mit solchen Angelegenheiten befassen konnten. Tatsächlich werden gerade jetzt noch während der Überleitungsmaßnahmen von einflußreichen Kreisen der Wirtschaft namhafte Herabsetzungen der Verkehrstarife gefordert.

Auf der Ausgabeseite wird die private Reichsbahn-Gesellschaft einen schwereren Stand haben, als ihn früher bei uns und jetzt noch in anderen Ländern Privatbahnen gegenüber gemeinwirtschaftlichen Staatsbahnen hatten und noch haben. Im Deutschen Reiche haben die Bestimmungen der neuen Reichsverfassung über Vereinigungsfreiheit und gesetzliche Beamten-, Angestellten- und Arbeitervertretungen, die gesetzlichen Vorschriften über den Arbeitstag usw. alle Betriebe, private wie amtliche, gleichmäßig betroffen und unterschiedliche Behandlungen von Angelegenheiten, die für die Bewirtschaftung der Betriebe wichtig sind, stark eingeschränkt. Am Schlusse des vergangenen Jahres mußten, gleichzeitig mit allgemeinen Regelungen in den Reichs- und Staatsverwaltungszweigen, von der Reichsbahn-Gesellschaft beträchtliche Erhöhungen der Beamten- und Arbeiterbezüge zugestanden werden, während die Personalvertretungen noch weitergehende Forderungen mit der Begründung geltend machten, daß auch die erhöhten Bezüge zum Teil, namentlich bei den höheren Beamten, noch unter den Friedensbezügen lägen, die Lebenshaltungsziffer aber höher sei als früher.

Neben dem Personalaufwand, der für die Bewirtschaftung von Eisenbahnen von Natur aus von hervorragender Bedeutung ist, sind von ausschlaggebender Wichtigkeit die Preise der für die Betriebsdurchführung in gewaltig großen Massen und Mengen zu beschaffenden Fahrzeuge und ihrer Bestandteile, Werkzeuge, Oberbauteile, Sicherungseinrichtungen, Brenn- und Heizstoffe sowie anderen Materialien. Diese Preise standen im Jahre 1924 noch recht hoch über den Friedenssätzen. Sie stellten sich bei den hauptsächlichsten Artikeln noch über das 1½ fache des Friedenspreises. Es wird keine leichte Aufgabe sein, auf diesem Gebiete den nötigen Preisabbau durchzusetzen. Immerhin kann es für die Beschaffungspolitik der Reichsbahn-Gesellschaft von Nutzen sein, daß im Verwaltungsrat Männer des Wirtschaftslebens bestimmend mitwirken. In früheren Zeiten gehörte das Beschaffungswesen der amtlichen Eisenbahnverwaltungen mit zu den Gebieten, die nicht selten gründlicher Beratungen und Besprechungen in Ausschüssen und Vollversammlungen der Volksvertretungen unterlagen. Man erwartete gerade von den großen amtlichen Betriebsverwaltungen gesunde, preisregelnde Wirkungen gegenüber den mächtigen Zusammenschlüssen der Liefererkreise. Der Reichstag ist in dem neuen Betriebssystem von einer unmittelbaren Mitwirkung in Eisenbahnangelegenheiten ausgeschaltet. Ob er jene für die Allgemeinheit wichtigen Grundsätze in der Beschaffungspolitik des monopolartigen Reichsbahnbetriebs gewahrt und seine Ausschaltung als dauernd tragbar ansehen wird, ist vorerst eine offene Frage!

Es gibt hiernach nicht wenige Klippen, durch die der gesellschaftliche Reichsbahnbetrieb hindurch zu steuern ist, wenn ein voller Erfolg gesichert sein soll. Beruhigend wirkt zweifellos der Umstand, daß der Gesellschaftsvorstand sich vorerst aus Männern zusammensetzt, denen auch die amtliche Leitung der Reichsbahn anvertraut war. Sie werden, wie anzunehmen ist, bemüht sein, altbewährte Verwaltungsgrundsätze weiter gelten zu lassen, soweit es mit den vom Verwaltungsrat bestimmten Richtlinien vereinbar ist. Im Verwaltungsrat verkörpert sich angesichts der Großartigkeit und Wichtigkeit des Reichsbahnbetriebs und seines monopolartigen Charakters eine gewaltig große Macht und seine Entschließungen werden unter allen Umständen unter starkem ausländischem Einfluß stehen. Immerhin braucht es nicht als ausgeschlossen zu gelten, daß gerade diese ausländische Mitwirkung im Verwaltungsrat und die nebenhergehende ständige Geschäftskontrolle des Eisenbahnkommissars den Regierungen der früheren gegnerischen Länder zu Klärungen verhelfen können, die von den im Londoner Abkommen geltend gemachten günstigen Beurteilungen des zwangsweisen Gesellschaftssystems gründlich abweichen. Es kann sich herausstellen, daß in diesen Beurteilungen den Eigenarten, die der deutsche Eisenbahnverkehr ebensowohl hat als der jedes anderen Landes, nicht oder doch nicht genügend Rechnung getragen ist. Wirken und Finanzerfolge der Gesellschaft können ergeben, daß die fremdartige Betriebsform, alles in allem genommen, zu kostspielig ist, daß nicht genügende Rücksichtnahme auf die heimische Gemeinwirtschaft des Eisenbahnwesens das Aufbringen der festgelegten Lasten im Übermaß erschwert und verteuert. Haben doch in der Vergangenheit auch selbst heimische Verwaltungsorganisationen aus Erwägungen wirtschaftlicher Art neu geschaffenen Organisationen Platz machen müssen. Ein so gewaltiger Eingriff, wie er auf das Verlangen der Gläubigerstaaten in das deutsche Eisenbahnwesen vorgenommen ist, bleibt immer ein Wagnis von unabsehbarer Tragweite. Es kann mißlingen trotz aller vermeintlich vorbeugenden Maßnahmen. Was soll dann geschehen? Soll es gleichwohl bei der unserer Wirtschaft nachteiligen Regelung verbleiben und das Reich nicht berechtigt sein, sein Eisenbahnwesen so zu ordnen, wie es nach h e i m i s c h e r Sachkunde nötig und nutzbringend wäre? Soll denn das Reich sich nur loskaufen können mit den finanziellen Opfern, die ein vorzeitiges Beenden des Betriebsrechts der Gesellschaft dem Reiche verursachen würde? Wäre es vielmehr dann nicht berechtigt, eine andere, für uns günstigere Auflösung dieses zwangsweisen Betriebsrechts zu verlangen? Wären die Gläubigerstaaten nicht gehalten, je nach der Schwere des uns zugefügten Schadens die Reparationsbeitragslasten zu mindern oder sonst Ersatz zu leisten?

Alles dieses sind Fragen, die heute nur ausgesprochen werden können, die aber spruchreif werden müßten, wenn die Erfolge des Gesellschaftssystems hinter denen wesentlich zurückbleiben sollten, die von einer zeitgemäß ausgebauten amtlichen Betriebsführung der Reichsbahn hätten erwartet werden können.

Um alle Möglichkeiten zu erschöpfen, wird endlich auch noch der Fall ins Auge zu fassen sein, daß solche ungünstigen Verhältnisse nicht eintreten sollten und es der deutschen Wirtschaft gelingen würde, wieder zur Entfaltung eines Wirkens im Ausmaße früherer günstigerer Zeiten zu gelangen. Auch in einem solchen Fall wäre es die selbstverständliche Aufgabe des Reichs, das Betriebsrecht der unter ausländischem Einfluß stehenden Reichsbahngesellschaft, sobald als irgend möglich, zu beenden und das Bestimmungsrecht über seine Eisenbahnen wieder in seine Hand zu bringen. Die Regelung von 1924 ist ein Pfahl in unserem Fleische. Eine andere Auffassung ist vom deutschen Standpunkt unmöglich. Das Wiedererlangen der freien Verfügung über unsere Eisenbahnen ist eine Angelegenheit des ganzen deutschen Volkes; es ist aber auch besondere Pflicht gegenüber dem beträchtlichen Bruchteil unserer werktätigen Bevölkerung, der im Eisenbahnbetriebe seinen Beruf hat.

Erst dann, wenn das Reich den Betrieb seiner Eisenbahnen wieder voll in seiner Hand hat, kann es nach seinem Ermessen das Verwaltungssystem bestimmen. Es kann zum altbewährten amtlichen System zurückkehren und es im Geiste unserer großen Former deutschen Eisenbahnwesens vergangener Zeiten verbessern und zeitgemäß ausbauen, wie es bei der Reichspost mit gutem Erfolge geschehen ist, oder auch ein noch anders geartetes gemeinwirtschaftliches System schaffen, wenn es für Reich und Volk noch größeren Nutzen versprechen sollte. Nichts würde das Reich an einer solchen Ordnung hindern. Einer Ordnung, die den deutschen Eisenbahnverkehr nach deutschen Gesichtspunkten leiten und behandeln und von Auslandsauflagen entlastet, innerhalb und außerhalb der Reichsgrenzen die Kreditwürdigkeit finden würde, die in den früheren Jahren den deutschen Eisenbahnländern, nicht am wenigsten gerade wegen der Wirtschaftserfolge ihrer Staatsbahnen, beiwohnte. Der gesunde Ausbau des Eisenbahnnetzes in allen Reichsgebieten würde wieder fortzusetzen sein. Und auch an die Durchführung des Planes einer sachgemäßen, den Besonderheiten der deutschen Länder rechnungtragenden Regelung der innerdeutschen Eisenbahnfrage, die zwischenzeitlich sich nicht grundsätzlich treffen lassen wird, würde herangetreten werden können.

Es sollte hiernach an keiner Stelle der Reichsgewalt und der deutschen Wirtschaft ein Zweifel darüber bestehen, daß erst die von den Londoner Bindungen befreiten deutschen Eisenbahnen so befruchtend für die Volkswirtschaft wirken können, als es in der Vorkriegszeit nach dem Urteil der Allgemeinheit der Fall gewesen ist. Die deutsche Eisenbahnwelt aber hat allen Anlaß, auch fortan zur kräftigen Führung des Eisenbahnverkehrs beizutragen. Je größer der Erfolg ist, desto eher wird das Ende der zwischenzeitlichen, fremdartigen Regelung zu erwarten sein.

Maßnahmen zur Verbilligung der planmäßigen Gleisunterhaltung.

Von Regierungsbaurat **Landenberger**, Fulda.

Die bei der Deutschen Reichsbahn seit einigen Jahren grundsätzlich aufgenommene planmäßige Gleispflege hat bereits so vorzügliche Wirkung hinsichtlich der praktischen Schulung der Rottenführer und Bahnmeister und ferner hinsichtlich der Kosten der Erhaltung des Oberbaues gezeitigt, daß heute wohl kein Fachmann mehr an der Wirtschaftlichkeit der Arbeitsweise zweifelt. Der Selbstzweck jeder Gleispflege gipfelt in der Forderung, die Kosten der Oberbauunterhaltung möglichst zu vermindern. Der Aufwand hierfür ist in schwer zu übersehender Wechselwirkung abhängig von Art und Stärke der Bettung, von der Bauart des Oberbaues, von der Entwässerung des Bahnkörpers, von den Neigungs- und Richtungsverhältnissen, von der über das Gleis rollenden Rohlast, von der Leistungsfähigkeit der Oberbauarbeiter und deren unmittelbaren Vorgesetzten, von den Oberbauwerkzeugen, von der Witterung und anderen noch unscheinbareren Einflüssen.

Im folgenden wird die Frage erörtert, welche Bedeutung der Berichtigung der Richtungsverhältnisse des Gleises bei der *planmäßigen Gleispflege* beizumessen ist.

Von jeher verkannte man zwar in der Bahnunterhaltung in Schrifttum und in der Außenarbeit die Wichtigkeit der geometrisch ausgerichteten Gleislage nicht. Bei der Deutschen Reichsbahn finden sich vielfach Verpflockungen der Bahn- und Gleisachsen. Man beobachtet aber noch lange Betriebsstrecken auf Haupt- und Nebenbahnen, deren Gleiskrümmung nicht einmal in dem bescheidensten Umfang festgelegt sind. Örtliche Angaben über Richtung und Länge der Übergangsbögen fehlen noch weit häufiger, obwohl die Erfahrung lehrt, daß gerade die Bogenein- und -ausläufe schwierig auszurichten sind. Liegt der Bogen durch bestimmte Punkte wie bei Bahnunter- oder -überführungen, in Wegübergängen oder durch bauliche Anlagen in nächster Nähe des Gleises fest, so versagen gar zu häufig Auge und Gewissenhaftigkeit des Rottenführers oder des Bahnmeisters. Die preußischen Oberbauvorschriften schreiben zwar an erster Stelle vor, daß Berichtigungen und Änderungen der Hauptgleise niemals nach Augenmaß und ohne genaue Berechnung und Absteckung ausgeführt werden dürfen, und empfehlen als verläßlich das in der Anlage 1 der Oberbauvorschriften angegebene Verfahren. Auch hierbei wird von den berufenen Bediensteten meist nicht mit der nötigen Gründlichkeit und Genauigkeit vorgegangen, zeichnerische Bearbeitung der Aufnahmen findet nur selten statt. Es wird in den Krümmungen mit verhältnismäßig hohem Zeitaufwand hin- und hergerückt, ohne daß letztlich eine allenthalben befriedigende Verbesserung der Bogenlage erreicht wird. Die Arbeiter vermissen das scharf umrissene Arbeitsziel. Den überwachenden Stellen fehlt der geometrische Anhaltspunkt für die Beurteilung der Leistung.

Vom Gesichtspunkt der neuzeitlichen und für die Senkung der Selbstkosten besonders wichtigen wissenschaftlichen Arbeitsweise muß deshalb in der Bahnunterhaltung die Forderung erhoben werden, alle Gleiskrümmungen, welche im Laufe eines Wirtschaftsjahres planmäßig durchgearbeitet werden sollen, ausnahmslos vorher — soweit nicht geschehen — so festzulegen, daß die Übergangs- und Hauptbögen in kürzesten Arbeitsgängen berichtigt werden können.

Von den verschiedenen wissenschaftlichen Verfahren zur Berichtigung der Gleisbögen wurde das Ausgleichsverfahren von Nalenz im Geschäftsbereich des Betriebsamtes Lauterbach zur Lösung der vorgezeichneten Aufgabe bei allen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr planmäßig durchgearbeiteten Gleiskrümmungen angewendet. Der hiernach bestimmte Arbeitsgang gliedert sich in folgende Teilarbeiten:

a) Längenaufteilung des Bogens in je 5 m Sehnenlänge,

b) Pfeilhöhenmessung,

c) Aufrechnung der gemessenen Pfeilhöhen,

d) zeichnerische Bearbeitung auf Grund der Ausrechnung (Entwicklung der Krümmungslinie, Feststellung der Ausgleichlinie, Ermittlung der Summenlinie und Entwurf der Ausgleichparabel),

e) Fertigung der Absteckliste und die Absteckung selbst,

f) Berichtigung der Gleiskrümmung durch die Rotte.

Die Schnurmessung nehmen zwei Arbeiter am äußeren Schienenstrang vor, unmittelbar folgend werden von zwei Arbeitern und zwei Vermessungstechnikern die Pfeilhöhenmessungen über je 20 m Schnurlänge vorgenommen. Hieran schließt sich die Ausrechnung und die zeichnerische Bearbeitung des Ausgleichverfahrens durch einen vermessungstechnischen Beamten. Die aus der Zeichnung gemessenen Verschiebungen werden in einer Absteckliste zusammengestellt, wonach von einem technischen Beamten und zwei Arbeitern der Bogen abgesteckt wird. Hiernach ist der Bogen zur Berichtigung planmäßig vorbereitet.

Die wirtschaftlichen Vorteile, welche bei Ausführung der Berichtigungen von 10 Krümmungen einer eingleisigen Hauptbahn erzielt wurden, erhellen aus nachstehender Übersicht:

1	2		3	4	5	6	7	8	
Lfd. Nr.	Lage der nach dem Nalenzschen Verfahren durchgearbeiteten Gleisbögen		Länge in km	Hmm	Größte seitl. Verschiebung des Gleises in cm	Anzahl der für die Durcharbeitung aufgewendeten Tagewerke	Anzahl der Tgw. bei Berichtigung der Krümmungen nach Anlage 1 der Oberbauvorschriften	Erzielte Ersparnisse (Spalte 7 — Spalte 6)	
	von km	bis km						Tgw.	Hundertsatz
1	84,311	84,637	0,326	500	16	78	112	34	30
2	86,229	86,885	0,656	400	15	115	150	35	23
3	87,365	88,025	0,660	500	26	124	156	32	21
4	89,117	89,760	0,643	600	18	89	118	29	25
5	91,576	92,097	0,521	400	10	51	80	29	36
6	99,783	100,077	0,294	500 800	5	63	71	8	11
7	101,860	102,136	0,276	800	13	56	60	4	7
8	102,658	103,023	0,365	500	7	67	75	8	11
9	103,316	103,492	0,176	400	20	19	24	5	21
10	103,605	104,693	1,088	450	44	215	335	120	36
		Zus.	5,005			877	1181	304	26

Mit diesem Ergebnis decken sich auch alle anderen Beobachtungen. Der Wert von 26 % kann daher als Grundlage für eine allgemeine Rechnung dienen unter der Annahme, daß nach dem Nalenzschen Verfahren alle Gleiskrümmungen der durchgehenden Hauptgleise der Deutschen Reichsbahn berichtigt werden.

Nach dem Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 1921 beträgt die Länge der durchgehenden Hauptgleise 76 705 km. Hiervon liegen 69 % = 52 926 km in der Geraden und 31 % = 23 779 km in Bahnkrümmungen. Mit der in Bahnkrümmungen zu 26 % festgestellten Ersparnis errechnet sich für 76 705 km durchgehendes Hauptgleis eine Ersparnis von $\frac{26 \cdot 23\,779}{76\,705} = 8{,}06\,\%$ für gerade und gekrümmte durchgehende Gleise. Bei einer derzeitigen Kopfzahl von rund 120 000 Bahnunterhaltungsarbeitern können $\frac{8{,}06 \cdot 120\,000}{100} = 9672$, also rund 9700 Köpfe erspart werden. Bei einem Jahresverdienst von 1500 *M.* je Kopf ergibt sich eine gesamte jährliche Ersparnis bei Unterhaltung aller durchgehenden Hauptgleise von 14,55 Millionen Mark.

Nach den Grundsätzen der planmäßigen Gleispflege wird jede Gleisstrecke durchschnittlich aller drei Jahre untersucht. Es errechnet sich demnach bei der Gleisbogenberichtigung nach Nalenz eine durchschnittliche bei planmäßiger Gleisunterhaltung jährlich wiederkehrende Ersparnis von $\frac{14{,}55}{3} = 4{,}85$ Millionen Mark für sämtliche durchgehenden Hauptgleise der Deutschen Reichsbahn.

Die Ersparnis entspricht einer mittleren Krümmungsziffer von 69/31 = 2,22. Je kleiner bzw. größer diese Krümmungsziffer in den Direktionsbezirken, Ämtern bzw. Bahnmeistereien ist, um so mehr bzw. weniger Krümmungen liegen in den zugehörigen Linien und um so größer bzw. kleiner wird der wirtschaftliche Nutzen der Maßnahme.

In den ersten drei Jahren müssen die zweckdienlichen Absteckungen rechtzeitig und jeweils in den planmäßig durchzuarbeitenden Strecken ausgeführt werden. Um den ungünstigsten Grenzwert für die Kosten der Absteckung zu erhalten, wird abweichend von dem derzeitigen Stande der Gleisabsteckungen auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn angenommen, daß innerhalb dieser drei Jahre sämtliche in Gleiskrümmungen liegende Strecken nach dem Nalenzschen Verfahren zur planmäßigen Gleispflege vorbereitet werden müssen. Nach der Statistik 1921 beträgt die Länge der gekrümmten Strecken rd. 16 100 km und die Länge der geraden Bahnstrecken rd. 36 000 km. Für den Bereich der Deutschen Reichsbahn sind demnach jährlich folgende Kosten für die im Zeitraum von drei Jahren erforderlichen Absteckungen nach Nalenz in Ansatz zu bringen:

a) Sehnen- und Pfeilhöhenmessungen werden durch vier Arbeiter und zwei (Vermessungs-) Techniker ausgeführt. Wenn 312 Arbeitstage, achtstündige Arbeitszeit, wenn der Gang der Bediensteten durch die gerade Strecke mit 3 km in der Stunde, der Zeitaufwand für die Messung mit 5 Stunden für 1 km gekrümmte Strecke, wenn endlich 60 % Zuschlag für Krankheit, Urlaub und Reisezeit angenommen werden, so errechnen sich jährlich auf die Dauer von drei Jahren
$6 \frac{12\,000 \cdot 20 + 5366 \cdot 300}{480 \cdot 320} + 60\,\% =$ rd. 120 Köpfe.
120 Köpfe zu 3000 *M.* . . . . 360 000 *M.*

b) Ausrechnung und zeichnerische Behandlung, wenn 1 Kopf jährlich etwa 100 km bearbeitet, 50 Köpfe zu 6000 *M.* . . . . 300 000 *M.*

c) Absteckung der Krümmungen in einer Arbeitsgruppe zu einem Techniker und zwei Arbeitern, 60 Köpfe zu 3000 *M.* . . . . 180 000 *M.*

d) 550 000 Stück hölzerne Absteckpfähle zu 0,3 *M* . . . . 165 000 *M.*

Zusammen 1 005 000 *M.*
rund 1 000 000 *M.*

Selbst wenn also in den ersten drei Jahren sämtliche Krümmungen des Reichsbahnnetzes nach Nalenz abgesteckt werden müssen, um der folgerichtigen Arbeitsweise bei der planmäßigen Gleispflege zu genügen, werden noch jährlich durchschnittlich 4,85 — 1,0 = 3,85 Millionen Mark unter den ungünstigsten Umständen erspart.

Hieraus erhellt ohne weiteres, daß nach Ablauf von drei Jahren der wirtschaftliche Erfolg fortgesetzt und planmäßig

schärfer hervortreten muß, zumal sich durch ein ordnungsmäßig ausgerichtetes Gleis eine Kette von bedeutenden Ersparnissen, welche sich im einzelnen gar nicht rechnerisch erfassen lassen, erzielen läßt.

Es liegt nun nahe, die Absteckung der Bahnkrümmungen, welche bei dem Nalenzschen Verfahren in je 10 m Abstand vorgenommen wird, durch eine in Höhe und Richtung sachgemäß durchgeführte Festpunktkette in Abständen von höchstens 30 m bzw. von 15 m in den Übergangsbögen sicherzustellen. Die Kosten für Liefern und Versetzen der Festpunkte werden sich bei 200 000 Stück und einem Einzelsatz von 5 *M.* auf 1 000 000 *M.*, welche während eines Zeitraumes von drei Jahren in jedem Jahr erwachsen, belaufen. Nachher treten die durch die Absteckung der Bahnkrümmungen erzielten rechnerischen Ergebnisse wegen Wegfalls der Absteckungen u. dgl. — jährliche durchschnittliche Ersparnis von 4,85 Millionen Mark — voll in Wirkung.

Die Vorteile der Absteckung nach Nalenz bei der planmäßigen Gleisunterhaltung sind:

1. der Rottenführer sieht den Umfang der Berichtigung der Gleiskrümmung augenfällig vor sich,
2. die restlose Ausnutzung der Arbeitskraft der Rottenarbeiter wird begünstigt,
3. die Gleiskrümmung wird in der Regel in e i n e m Arbeitsgang planmäßig berichtigt,
4. Dienststelle und Amt können jederzeit maßstäblich die Leistung des Rottenführers überprüfen,
5. nach der Berichtigung ist eine planmäßige einheitliche Krümmung gewährleistet,
6. der Gleisober- und -unterbau wird gleichmäßig beansprucht,
7. die Erschütterungen und Stöße aus ungenauer Gleislage werden weitgehend gemildert. Hieraus ergeben sich neben anderen Ersparnissen geringere Abnutzung des rollenden Materials, glatte Betriebsführung und Kohlenersparnisse,
8. die Übergangsbögen können einwandfrei und lang genug abgesteckt werden, so daß die Stoßwirkungen bei der Fahrt durch die Bogenein- und -ausläufe abgeschwächt sind,
9. die Gleislage, der Oberbau und das Schotterbett werden länger in planmäßigem Zustand erhalten, so daß die planmäßige Gleisunterhaltung unter sonst günstigen Umständen vielfach erst in einem späteren Zeitabschnitt nötig wird,
10. in den ersten drei Jahren beträgt die durchschnittliche Ersparnis — für das ganze Reichsbahnnetz berechnet — nach Abzug aller Unkosten für Absteckung und Vermarkung je 2,85 Millionen Mark,
11. in den folgenden Jahren — oder bei einwandfreier Festpunktanlage auch sofort — beträgt die durchschnittliche Ersparnis — wieder bezogen auf das ganze Bahnnetz — 4,85 Millionen Mark.

Abschließend läßt sich als Ergebnis festhalten, daß es sich im Hinblick auf die Verbilligung der Unterhaltung und wegen der Lebensverlängerung des Oberbaues samt der Bettung, ferner wegen der günstigen Wirkung auf die Fahrzeuge dringend empfiehlt, anläßlich und vor der planmäßigen Gleispflege auf Haupt- und Nebenbahnen eine einheitliche Krümmung in jedem Gleisbogen in Abständen von 10 m abzustecken. Das in den preußischen Oberbauvorschriften in Anlage 1 angegebene Verfahren über das Ausrichten und Festlegen verfahrener Bögen hat nur Bedeutung als rohes Ermittlungsverfahren oder zur Einschaltung von Bogenpunkten zwischen vorhandenen Festpunkten.

Das Holschulden- und Vollstreckungsprivileg der Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Regierungsrat **Mantey**, Erfurt.

I. Nach Reichsrecht (§ 270 Abs. 1 BGB.) sind Geldschulden grundsätzlich Bringschulden: Der Schuldner — gleichviel ob natürliche oder juristische Person — hat Geld auf seine Gefahr und seine Kosten dem Gläubiger an dessen Wohnsitz zu übermitteln (soweit nicht der Parteiwille ein anderes ergibt). Ausgenommen von der Bringpflicht sind auf Grund Vorbehalts in Art. 92 EGBGB. nach dem Recht a l l e r (vgl. Lindemann-Soergel zu Art. 92) ehemaligen Bundesstaaten (jetzt Länder) die Landesfisci; d. h. Schulden, die in den verschiedenen Ressorts der Länder erwachsen, müssen an deren Kassen (zum Begriff der Kasse siehe RG. Bd. 82 S. 236) von den Gläubigern abgeholt werden. Ein gleiches Vorrecht gibt es für den Reichsfiskus grundsätzlich nicht. (Vgl. Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 14. 2. 1924 Bd. II 547/23, „Verkehrsrechtliche Rundschau" 1924 Seite 288 ff.; Staudinger Note 2 zu Art 92 EGBGB.; Holbrecht-Crusen-Müller, Note II 1 zu Art 11 Preuß. AGBGB; Mantey in dies. Ztg. 1923 S. 219).

Nach § 1 Abs. 2 Staatsvertrages (Reichsgesetz vom 30. 4. 1920) ist das Privileg der Länderkassen, zu denen auch die Kassen der staatsfiskalischen Bahnen gehörten, auf die Reichseisenbahnen übergegangen (vgl. auch Kittel Staatsvertrag Anm. zu § 12).

Der Zweck dieser Generalklausel des § 1 Abs. 2 war u. a., den durch den Staatsvertrag geschaffenen Reichseisenbahnen diejenigen Rechte und Vorteile zu erhalten, die ihre Rechtsvorgänger genossen hatten.

Auf Grund des § 43 Reichsbahngesetzes hat nunmehr die Reichsbahn-Gesellschaft die Rechte übernommen, die sich aus den Bestimmungen des Staatsvertrages ergeben.

Das Oberlandesgericht Hamburg (siehe oben) hatte allerdings den Reichseisenbahnen das Privileg der Holschuldennatur ihrer Verbindlichkeiten abgesprochen, weil „aus Art. 11 Preuß. Ausf.-Gesetzes zum BGB. mit nichten zu entnehmen sei, daß das offenbar höchstpersönliche Privileg der preuß. Staatskassen, nach welchen Zahlungen aus öffentlichen Kassen an der Kasse in Empfang zu nehmen sind, in der Weise zum wesentlichen Bestandteile der staatlichen Verbindlichkeiten werden sollte, daß es mit der Schuld auf etwaige Schuldübernehmer übergehen sollte". Zugestimmt, daß der Privilegübergang auf die Reichseisenbahnen nicht aus Art. 11 preuß. AGBGB. und den ihm entsprechenden Vorschriften der übrigen Länder folgte, so ergab er sich doch aus § 1 Abs. 2 des Staatsvertrages.

Träfe es zu, daß die auf Grund des Art. 92 EGBGB. getroffenen Vorschriften der Länder auf a l l e öffentlichen Kassen, auch auf die des Reichsfiskus anzuwenden seien, so könnte daraus unmittelbar folgen, daß die Schulden der Reichsbahn-Gesellschaft an deren Kassen abzuholen sind; denn die Reichsbahn-Gesellschaft ist „durch einen Akt der Gesetzgebung ins Leben gerufen" (vgl. Begründung zu § 1 Abs. 1 Reichsbahngesetzes) und — obzwar ohne Behördencharakter — schon mit Rücksicht auf die ihr gesetzlich beigelegten öffentlich-rechtlichen Befugnisse (§ 17 R.-Bahn-G.) in das Staatsgefüge eingegliedert, jede ihrer Kassen, also eine öffentliche im Sinne des Art. 92 EGBGB.

Von Bedeutung wird das Privileg (abgesehen von der Portoersparnis) namentlich bei schwankender Valuta: überweist die Reichsbahn-Gesellschaft z. B. eine zum Kurse des Zahlungstages zu zahlende Geldschuld durch Bankabschreibung und wird der Betrag dem Gläubiger von seiner Bank erst gutgebracht, nachdem bereits ein Kursverlust eingetreten ist, so trifft dieser den Gläubiger.

II. Nach § 15 Ziff. 4 EGZPO. bleiben unberührt: „Die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen den Fiskus, eine Körperschaft, Stiftung

oder Anstalt des öffentlichen Rechts oder eine unter der verwaltung einer öffentlichen Behörde stehende Körperschaft oder Stiftung, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden. Durch diese Bestimmung wird, entgegen der Annahme Deckers (Verkehrsrechtliche Runschau 1924, S. 211) nicht verboten, ein Urteil gegen den Fiskus usw. gegebenenfalls für vorläufig vollstreckbar zu erklären, sondern nur die von den Vollstreckungsbehörden zu prüfende Frage getroffen, ob eine Zwangsvollstreckung gegen den Fiskus stattfinden kann, und in welchen Formen sie sich zu vollziehen hat (vgl. RG. III. 20. 6. 1916, 88/16, Recht 1916, Nr. 1353, OLG. Entsch. Bd. 29 S. 159, Sörgel Rechtspr. 1917 S. 419, Hein in Jur. Wochenschrift 1913, S. 1118), d. h. ob der Gläubiger des Fiskus unmittelbar oder nur durch Vermittlung von Behörden zu seinem Gelde kommen soll. Für die Zwangsvollstreckung gegen den Preuß. Fiskus oder gegen den Reichsfiskus innerhalb Preußens (vgl. Fischer-Schaefer Zwangsvollstreckung Note 2 vor § 704 ZPO.) sind auf Grund des § 15 Ziff. 4 EGZPO. die Vorschriften der Allgemeinen Gerichtsverordnung § 33 Teil I Titel 35 und §§ 153 und 252 des Anhangs in Kraft geblieben, wonach derartige Vollstreckungen den Gerichten zugewiesen sind und daher nicht von Gerichtsvollziehern im Auftrage des Gläubigers bewirkt werden dürfen. (Vgl. Preuß. Just.-Min. Bl. 1892 S. 59.)

Es handelt sich hier um ein Vorrecht des Fiskus überhaupt, also auch des Reichsfiskus (anders als beim Holschuldenprivileg), mit dem Zweck, Zugriffen von Gläubigern zu begegnen, die, wie die Pfändung von Beständen einer öffentlichen Kasse, zum mindesten eine Störung der Ordnung des im allgemeinen umfangreichen und kompliziert verwalteten Betriebes der fiskalischen Kassen bedeuten würden.

Dieses Vorrecht hat die Reichsbahn-Gesellschaft — wie das der Gerichtsgebührenfreiheit — durch § 5 Abs. 4 Reichsbahngesetzes von den Reichseisenbahnen überkommen (vgl. Mantey in dies. Ztg. 1924 S. 858).

Zum 50jährigen Bestehen des Reichspostmuseums.

Von Postinspektor **Paul W. Liebe.**

Von allen Verkehrseinrichtungen, die auf die Gestaltung des öffentlichen und privaten Lebens einen bedeutenden Einfluß gewonnen haben, hat keine eine so ehrwürdige Geschichte wie die Post. Jahrhunderte hindurch bildete die Post fast das einzige Verkehrsmittel. Sie hat in dieser langen Zeit zahllose Wandlungen und Verbesserungen durchgemacht, immer vorwärtsschreitend, nie sich selbst genügend. Nichts ist fesselnder, als den Entwickelungsgang dieser Einrichtung, die dem gebieterischen Mitteilungsbedürfnis des Menschen entsprungen ist, zu verfolgen. Es war im Jahre 1874, als der damalige Generalpostmeister Dr. Heinrich von Stephan im Zentralpostgebäude in der Leipziger Straße zu Berlin, dem heutigen Reichspostmuseum, eine „Plan- und Modellkammer“ gründete, die zunächst nur als eine Sammlung von Gerätschaften des Postbetriebes gedacht war. Sie sollte den Verkehrsbeamten zu Studienzwecken und als Anhalt und Ergänzung des Lehrstoffes dienen. Diese Schöpfung wurde der Grundstock des Reichspostmuseums, das somit in diesem Jahre auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken kann.

Aus bescheidenen Anfängen hervorgegangen, hat die Sammlung infolge der Bemühungen der Reichspostverwaltung und dank dem Interesse, das staatliche und städtische Behörden wie auch Privatpersonen durch Zuwendungen dem Unternehmen erwiesen haben, einen hohen Grad von Reichhaltigkeit und Vollkommenheit erreicht. Man kann mit Fug und Recht behaupten, daß kaum eine zweite Sammlung von Gegenständen aus dem Verkehrswesen besteht, die in bezug auf Vollständigkeit und Sorgfalt der Zusammenstellung mit der Sammlung des Reichspostmuseums in Vergleich gezogen werden könnte. Diese gewährt dem verständnisvollen Beschauer ein getreues Bild der geschichtlichen Entwickelung des Verkehrswesens, insonderheit des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens von den frühesten Anfängen an bis zu dem heutigen Stande seiner großartigen Ausbildung.

Es ist begreiflicherweise nicht möglich, hier auf alles Bemerkenswerte, das sich bei einer Wanderung durch das Postmuseum dem Auge bietet, näher einzugehen. Bei der Fülle an Sehenswertem kann nur auf das am meisten Hervortretende kurz hingewiesen werden. Zunächst werfen wir einen Blick in die Räume, die dem Verkehrswesen der ältesten Zeiten gewidmet sind. Hier stellen sich uns die Kulturvölker des Altertums, wie Ägypter, Assyrer, Perser, Hebräer, Griechen und Römer mit Schaustücken dar. Schriftproben und antikes Schreibgerät weisen auf den bedeutenden Einfluß hin, den die Schrift schon früh auf die Gestaltung des Nachrichtenverkehrs ausübte. Die Beschreibstoffe des Orients waren recht mannigfaltig. Von den Ägyptern liegt eine Anzahl von Papyrushandschriften in der bilderreichen Hieroglyphenschrift, ferner in hieratischen Schriftzeichen, deren sich hauptsächlich die Gelehrten bedienten, und schließlich in demotischer Schrift, die als die jüngste anzusehen ist, vor. Im alten Ägypten hatte der Brief die Rollenform, anscheinend die älteste Form, die überhaupt vorkommt. Ebenso alt wie das Beschreiben des Papyrus mag die in Indien und China übliche Sitte gewesen sein, Blätter der Fächerpalme zum Beschreiben zu benutzen. Noch bis in die neueste Zeit hinein bildeten in Hinterindien die Palmblätter das Material, worauf geschrieben wurde. Assyrien und Babylonien haben eine große Anzahl von Keilschriftdokumenten auf Tonscherben hinterlassen, von denen auch im Reichspostmuseum einige Terrakottatäfelchen mit den eigenartigen Schriftzeichen, zum Teil als Nachbildungen, zu finden sind. Im alten Griechenland hat man ursprünglich ähnliche Beschreibstoffe wie im Morgenland benutzt: Tonscherben, Papyrus, aber auch Zinn- und Bleiplättchen. Von letzteren besitzt das Museum einige gute Nachbildungen. Eines der Plättchen hat folgenden Inhalt:

> „Mit Gott und gütigem Glücke. Es fragt Eubandros und sein Weib den Zeus Naios und die Diona, zu wem unter den Göttern oder den Halbgöttern oder den Dämonen sie flehen und opfern sollen, damit es ihnen selber besser und erwünschter gehe wie auch ihrem Hause sowohl jetzt als auch für alle künftige Zeit.“

Viel benutzt wurden in Griechenland ferner Holztafeln, die mit einer Wachsschicht überzogen waren, in die man die Schriftzüge mit einem Griffel einritzte. Aus der römischen Zeit sind gleichfalls Schreibtäfelchen mit Wachs vorhanden, die mit einem Faden umschlungen und darüber mit dem Fingerring gesiegelt, als Briefe verschickt wurden. Außer diesen kleinen Täfelchen gab es größere, mit Elfenbein kunstvoll verzierte Diptychen (wörtlich Tafeln mit zwei Blättern), die die römischen Konsuln und Prätoren beim Antritt ihres Amtes an ihre Freunde abzusenden pflegten. Von diesen sieht man ebenfalls einige Stücke, ferner sonstiges altrömisches Schreibgerät, prächtige Griffel, Farbenbehälter u. a. m.

Besondere Aufmerksamkeit ziehen drei Nilbarken — Originalstücke — aus der Zeit um 2000 v. Chr. auf sich, die den Toten mit ins Grab gegeben wurden, um ihnen die Überfahrt auf den himmlischen Gewässern zu erleichtern. Das Modell eines Wikingerschiffes leitet zum Mittelalter über. Als interessantestes Stück dieses Teiles der Sammlung sehen wir eine Nachbildung der Karavelle Santa Maria, auf der Columbus im Jahre 1492 seine erste Entdeckungsfahrt über den Atlantischen Ozean zurückgelegt hat. Die Abmessungen des Schiffes werden wie folgt angenommen: 19 m Kiellänge, 23 m Länge zwischen den Perpendikeln, 6,7 m größte Breite und 4,5 m Raumtiefe.

Die Zeit des frühen Mittelalters brachte die berühmten Klosterhandschriften, von denen einige gute Nachbildungen von Bruchstücken, namentlich wegen der schönen Initialen, den Beschauer fesseln. Diese mit unendlicher Sorgfalt und überaus kunstvoll ausgeführten Schriftbilder lassen erkennen, mit welcher Liebe die edle Schreibkunst in der beschaulichen Ruhe der Klöster gepflegt wurde. Aus der reichhaltigen Handschriftensammlung des Herzogs von Hamilton, die der Preußische Staat im Jahre 1882 erwarb, sind für das Postmuseum schön ausgemalte Lichtdrucknachbildungen hergestellt worden, die völlig den Eindruck der Originale wiedergeben. Die Abbildungen zeigen Schriftproben aus den verschiedenen Zeitabschnitten des Mittelalters und geben Aufschluß über die damaligen Schreibgeräte und die Form und den Verschluß der Briefe. Ferner veranschaulichen sie das Botenwesen und die Einrichtung der Beförderungsmittel mit der Ausrüstung der Zug- und Lasttiere. So schöpfen wir aus diesen Bildmalereien manche Kenntnis des mittelalterlichen Verkehrs.

Die Erfindung der Buchdruckerkunst, die zunehmende Verbreitung der Kenntnis des Lesens und Schreibens wirkte sich natürlich auch auf das Verkehrswesen aus. Der Briefverkehr gestaltete sich reger, und es entwickelte sich das Zeitungswesen, das heute im täglichen Leben eine so bedeutende Rolle spielt. Die frühesten Anfänge des Zeitungswesens fallen in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts. In jener Zeit war es üblich, daß die Postmeister für die Verbreitung von Nachrichten, die ihnen bei Ausübung ihres Amtes schneller als anderen bekannt wurden, gegen mäßige Bezahlung besorgten. Zuerst wurden diese Nachrichtenblätter noch handschriftlich hergestellt. Das Reichspostmuseum besitzt eine geschriebene Zeitung im Original aus dem Jahre 1536 mit noch klaren und deutlichen Schriftzügen. Sie gibt uns Kunde von Ereignissen aus dem dritten Kriege Karls V. gegen Franz I. von Frankreich.

Das Jahr 1542 brachte schon eine gedruckte Zeitung. Regelmäßig erschienen diese Blätter natürlich noch nicht, sie wurden nur aus Anlaß wichtiger oder merkwürdiger Begebenheiten herausgegeben. Der Titel dieser ehrwürdig alten Zeitung lautet:

„Ain erschrockenliche Newe Zeyttung,
So geschehen ist den 12 tag Junij,
In dem 1542 Jar, in einem
Stättlin haysst Schgarbaria etc."

Auch in Versen wurden Zeitungen abgefaßt und mit bildlichen Darstellungen versehen. So liegt u. a. eine solche gedruckte Zeitung aus dem Jahre 1591 vor mit der Abbildung eines Postboten in Holzschnitt und der Aufschrift:

„Der Post Bothe bin ich genanndt,
Vnd meiner Reisen wol bekanndt etc."

Hier treten die engen Beziehungen zwischen Post- und Zeitungswesen deutlich in die Erscheinung. Das 17. Jahrhundert wies bereits eine beachtliche Zunahme des Zeitungsverkehrs auf. Aus dieser Zeit stammt eine Nummer der Magdeburger Zeitung vom Jahre 1626. Ferner interessiert noch die

„Eingelauffene Ordinari Post-Zeitung von dem was wöchentlich in und ausserhalb des Heil. Römischen Reiches Merkwürdiges passiret Ao 1680."

Im Altertum dienten Läufer zur Beförderung der Briefe und dabei ist es bis tief in das Mittelalter hinein geblieben. Bemerkenswert ist der Gipsabguß einer Botenfigur vom Rathaus zu Basel aus dem 15. Jahrhundert. Sie stellt einen treuen Briefboten dar, der im Jahre 1444 von Straßburg im Elsaß an den Rat der Stadt Basel abgesandt wurde, um ihn von dem drohenden Einfall der Armagnacs zu unterrichten. Der Bote hatte den Weg ohne Ruhepause zurückgelegt und fiel nach Übergabe des wichtigen Briefes, völlig erschöpft, tot nieder. Das Botenwesen spielte im Mittelalter eine erhebliche Rolle. Bei dem Mangel an regelmäßigen Staatsposteinrichtungen, die in Deutschland erst 1517 und in anderen Ländern teilweise noch später aufkamen, bildeten die Boten die einzigen Verkehrsvermittler. Die ältesten Boten waren Klosterbrüder, die den Nachrichtenverkehr zwischen den Bistümern, Abteien und Klöstern vermittelten. Später gab es Botenanstalten der Fürsten und Universitäten, des Hansabundes, der geistlichen und weltlichen Orden wie auch der Städte und privaten Körperschaften. Das Reichspostmuseum weist eine stattliche Reihe an Darstellungen von Vertretern der ehrsamen Botenzunft auf, die in ihren oft malerischen, buntfarbigen Anzügen, als Abzeichen ihrer Würde mit Botenspieß, Wappenschild und Tasche versehen, ein interessantes Kulturbild des Mittelalters geben.

Mit der Bestallung des Grafen Johann Baptist von Taxis als General-Oberst-Postmeister begann sich ein geregeltes Postwesen zu gestalten. Der Bestallungsbrief, von dem das Reichspostmuseum eine photographische Nachbildung zeigt, wurde am 14. Juni 1520 in Gent ausgefertigt. Freilich ging die Ausübung des Postregals nicht ohne Schwierigkeiten und Kämpfe vor sich, da die Landesfürsten bestrebt waren, eigene Posten einzurichten, nachdem sie deren fiskalischen Wert erkannt hatten. Die Vereinigung von Brandenburg, Cleve und Hinterpommern unter einem Szepter brachte die erste brandenburgische Staatspost hervor. Im Jahre 1646 richtete der Große Kurfürst im Anschluß an die bisherigen Botenanstalten in Brandenburg einen Hauptpostkurs von Memel bis Cleve ein, auf dem zweimal wöchentlich reitende Postillione mit stationsweisem Wechsel verkehrten. Von 1649 an trat im ganzen Postwesen der ausschließliche Staatsbetrieb in Kraft. Die ersten preußischen Könige nahmen lebhaft persönlichen Anteil an der Entwickelung der Post. Wir finden im Museum auf Berichten über Postangelegenheiten viele, zum Teil recht drastische Randbemerkungen von der Hand Friedrich Wilhelms I. wie auch Friedrichs II.

Bei der Wichtigkeit des Wagens als Beförderungsmittel ist es von Interesse, im Postmuseum zahlreiche Modelle und Abbildungen zu finden, die den Gang der Entwickelung des Wagens von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart veranschaulichen. Die Fahrzeuge des grauen Altertums waren begreiflicherweise noch von höchst einfacher Bauart. Sie hatten durchweg nur zwei Walzen oder Räder. Erst später, um 600 v. Chr., treffen wir auf griechische Fuhrwerke mit vier Rädern. Bis in die Zeit des frühen Mittelalters hinein hat sich dann an der Form der Wagen nicht viel geändert. Es läßt sich denken, daß das Fahren in solchen Gefährten, die natürlich der Federn entbehrten, so daß der Wagenkasten lediglich auf den Achsen lag, zumal bei den schlechten Wegen, keine Annehmlichkeit gewesen sein kann. Zwar lernte man im 15. Jahrhundert die Kunst, den Wagenkasten in Riemen zu hängen, doch es verging noch lange Zeit, bis diese Verbesserung in allgemeinen Gebrauch kam. Die Sammlung des Postmuseums weist neben vielen Personenpostwagen der verschiedensten Formen und anderem Fuhrwerk, nicht nur der deutschen, sondern auch fremder Länder, ein seltsames Gefährt auf: einen holländischen Segelwagen aus dem 17. Jahrhundert. Es ist dies ein auf Räder gestelltes Segelboot, das auf ebener Erde durch die Gewalt des Windes fortbewegt wird. Bischof Wilkins schreibt über diesen Gegenstand im zweiten Buch seiner „Mathematical Magic" (London 1648): „Die auf Segel wirkende Windkraft kann a[illegible]uch zum Forttreiben eines Wagens benutzt werden, mittels dess[illegible]en man auf dem Lande ebenso gut segeln kann, wie mit einem [illegible] Schiff auf dem Wasser . . Solche Wagen sind seit undenklichen [illegible] Zeiten auf den Ebenen von China, sowie in Spanien im Gebrauc[illegible]h; ihren größten Erfolg aber haben sie in Holland erzielt, wo s[illegible]ie die Geschwindigkeit der schnellsten Schiffe weit übertreffen, [illegible] indem sie in wenigen Stunden 6 bis 10 Personen 20 bis 30 [illegible]deutsche Meilen weit fuhren und all dieses mit sehr wenig Müh[illegible]e von seiten des am Stern sitzenden Steuermannes, welcher m[illegible]it Leichtigkeit den Kurs nach Belieben lenkt."

Ein Blick in die Auslandsabteilung der S[illegible]ammlung, in der namentlich die Länder Asiens einen breiten [illegible] Raum einnehmen. Ein buntes Bild bietet sich hier und manches Au[illegible]sgestellte wirkt überaus malerisch. Norwegische Karriolposten, [illegible] Renntierposten [illegible]n, russische aus dem Gouvernement Archangelsk, Schlittenposte,

Hundeposten, Kamelposten, Büffelposten, Botenposten im Kaukasus bei hohem Schnee, exotische Postreiter, Postboote, Tragsessel, Sänften und viele andere Transportmittel ziehen in Darstellungen plastischer Figurengruppen an uns vorüber. Die ganze Welt ist hier mit Schaustücken vertreten, die Kunde geben von dem Pulsen des Verkehrs im Völkerleben. Die ehemaligen deutschen Kolonien erscheinen mit Musterstücken, die nicht nur ein anschauliches Bild vom Wirken der Post in diesen uns nun entrissenen Gebieten gewähren, sondern darüber hinaus einen Beitrag zur Völkerkunde geben. Im Schiffssaal betrachten wir die Modelle der Postdampfschiffe, dieser schnellfahrenden Träger des Weltverkehrs. Hier erkennen wir die riesigen Fortschritte auf dem Gebiete der Technik im 19. und 20. Jahrhundert. Jenes Dampfschiff, das im Jahre 1819 zum erstenmal den Atlantischen Ozean zwischen Nordamerika und Europa durchquerte, brauchte zu dieser Fahrt 26 Tage. Heute wird der Weg in 5 bis 6 Tagen zurückgelegt.

An das denkwürdige Ereignis der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland, zwischen Nürnberg und Fürth in Bayern, die am 7. Dezember 1835 erfolgte, erinnert uns das Modell der Lokomotive „Germania". Der rasche Fortschritt in der Verbesserung der Eisenbahnwagen ist auch an dem Bau der Bahnpostwagen leicht zu erkennen. Naturgetreu ausgeführte Modelle deutscher, amerikanischer, englischer und britisch-indischer Bahnpostwagen zeigen die bedeutende Vervollkommnung der technischen und hygienischen Einrichtung dieser Fahrzeuge.

Nur kurz hingewiesen sei noch auf die reiche Feldpostsammlung, sodann auf die interessanten Modelle von Luftschiffen und Flugzeugen, die im Lichthof ausgestellt sind, und ferner auf die prächtigen Modelle reichseigener Postgebäude. Endlich verdient noch die sehr wertvolle Postwertzeichensammlung, die sich stets eines starken Besuches erfreut, besondere Erwähnung.

Man pflegt die Telegraphie als die jüngere Schwester der Post zu bezeichnen, und doch liegen die Anfänge der Telegraphie fast ebensoweit zurück, wie die ersten Spuren des schriftlichen Nachrichtenverkehrs. Es ist erwiesen, daß schon einige Völker des Altertums eine Art von Feuerzeichenverständigung kannten. Den Ausgangspunkt der neuzeitlichen Telegraphie bildet der optische Telegraph von Claude Chappe, den dieser im Jahre 1792 der Regierung in Paris vorlegte. Die telegraphen- und fernsprechtechnische Abteilung des Reichspostmuseums ist außerordentlich umfangreich. Eine Einzeldarstellung würde hier zu weit führen. Die Sammlung zeigt die historische Entwickelung des Telegraphenwesens an einer langen Reihe von Apparaten vom optischen Telegraphen bis zum Schnelltelegraphen der Gegenwart. Ebenso werden die Kabeltelegraphie, die Fernsprecherei und als jüngste Errungenschaft das Funkwesen in ihrem Entwickelungsgange vorgeführt. Viele wertvolle und interessante Originalapparate, so die von Philipp Reis bei seinen Versuchen zur Herstellung eines Fernsprechers in den Jahren 1861 bis 1863 benutzten Apparate, geben Kunde von den Bemühungen, die Elektrizität in den Dienst des Nachrichtenverkehrs einzuspannen. Aus dem Gebiete des Telegraphenbaues sehen wir Materialien zur Herstellung der oberirdischen und unterirdischen Leitungen, ferner Land- und Seekabel der verschiedensten Arten und vieles andere mehr.

Zum Schlusse unserer Wanderung durch das Postmuseum lenken wir unsere Aufmerksamkeit noch auf eine Rohrpostanlage. Berlin hat seit dem 1. Dezember 1876 eine Rohrpost, die der Beförderung von Telegrammen und Eilbriefsendungen dient. An einem reizenden Modell in der Hälfte der natürlichen Größe wird die Wirkungsweise dieses eigenartigen Beförderungsmittels gezeigt, dem als treibende Kräfte Luftleere und Luftdruck dienen.

Was immer zum Verkehrswesen, namentlich zum Nachrichtenwesen aller Zeiten und Völker gehörte, hat im Reichspostmuseum gebührende Berücksichtigung gefunden. Stephan hat dieser Sammlung, die von den glänzenden Fortschritten der verkehrstechnischen Einrichtungen Zeugnis ablegt, stets das regste Interesse entgegengebracht. Sie ist in ihrer Reichhaltigkeit und reizvollen Zusammenstellung nicht nur für den Fachmann von Wert, sondern sie gewährt auch dem Laien einen hochinteressanten Einblick in Vergangenheit und Gegenwart des Verkehrs.

Der Luftverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Internationalen Luftverkehrskonferenz in Kopenhagen.

Der Luftverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung, und doch stehen wir erst im Anfange einer großen Entwicklung. Als Beispiel für die steigende Beliebtheit des Flugverkehrs sei auf die zunehmende Benutzung der Linie Genf-Zürich-München hingewiesen. Hier wurden befördert im

Mai	131 Personen	August	214 Personen
Juni	174 „	September	242 „
Juli	240 „	1. Okt.-Hälfte	108 „

Außer auf dieser Linie verkehrten im vergangenen Sommer Flugzeuge u. a. auf folgenden Linien: 1. Rotterdam-Amsterdam-Bremen-Hamburg-Kopenhagen, 2. Berlin-Hannover-Amsterdam-London, 3. Köln-London, 4. Berlin-Danzig-Königsberg, 5. Königsberg-Memel-Riga-Reval-Helsingfors, 6. Königsberg-Kowno-Smolenks-Moskau, 7. Dresden-Berlin, 8. Malmö-Kopenhagen, 9. Berlin-Warnemünde.

Auch die ersten Versuche mit einem Nachtverkehr wurden im vergangenen Sommer unternommen, und zwar zwischen Berlin und Stockholm wie zwischen Berlin und Kopenhagen. Dieser Verkehr war lediglich für die Postbeförderung bestimmt. Allerdings hat sich gezeigt, daß die Bodenorganisation noch nicht ganz den Erwartungen entsprach. Im kommenden Sommer soll dieser Verkehr mit verbesserten Einrichtungen wieder aufgenommen werden. Die amerikanische transkontinentale Linie New York-San Francisko, die in 30 Stunden zurückgelegt wird, hat für den Nachtverkehr in mancher Hinsicht zum Vorbilde gedient. Für diese Linien bestehen aber besondere Leuchttürme und beleuchtete Landungsplätze. Die Flugzeuge sind mit drahtlosem Telephon und den neuesten technischen Einrichtungen ausgestattet. Demgegenüber sollte ja auch die Stockholmer Linie nur eine Versuchsstrecke zunächst sein.

Für das kommende Jahr sind Nachtflüge entlang der Donau auf folgender Linie nach dem Osten geplant: Straubing-Wien-Budapest-Belgrad. Auch ist die Einrichtung einer Linie Bukarest-Konstantinopel-Angora in Aussicht genommen.

Von Zürich wird man in etwa 28 Stunden Konstantinopel erreichen. Diese Linie soll ihre Fortsetzung nach Indien und Ostasien finden.

Bereits Mitte März oder Anfang April 1925 wird eine Linie London-Paris-Zürich eröffnet, die von der englischen Gesellschaft Imperial Airways betrieben wird.

Eines besonderen Planes soll hier Erwähnung getan werden, der Schaffung einer Verbindung zwischen Europa und Südamerika, die man sich in folgender Weise denkt. Man fährt mit dem Flugzeug von Lissabon oder Toulouse nach Dakar in Westafrika. Zwischen Dakar und jenseits des Ozeans, Pernambuko, sollen schnellfahrende, kleine Dampfer verkehren. In Pernambuko findet man Anschluß nach Buenos Aires, das im Flugzeug erreicht wird. Hierdurch würde man die Reisedauer von Europa nach Südamerika um 10 bis 12 Tage abkürzen.

In der Zeit vom 1. bis 3. Dezember fand in Kopenhagen eine Internationale Luftverkehrskonferenz

statt, an der Vertreter Schwedens, Norwegens, Deutschlands, Englands, Belgiens, Frankreichs, Hollands, Finnlands und Dänemarks teilnahmen. In der Hauptsache handelte es sich um die Feststellung des nächsten Sommerfahrplans. Außer den vorjährigen Linien Kopenhagen-Hamburg-Amsterdam und Rotterdam, Kopenhagen-Hamburg (Nachmittagslinie) und Malmö-Hamburg hat die Konferenz die Einrichtung drei neuer Linien beschlossen, nämlich 1. Malmö-Kopenhagen-Amsterdam mit Anschluß nach London, Brüssel und Paris, 2. Kristiania-Gotenburg-Malmö-Kopenhagen-Warnemünde mit Anschluß nach Berlin und Hamburg, 3. Stockholm-Berlin, Nachtpostflugverbindung während dreier Monate, gemeinsam betrieben von der schwedischen Luftverkehrsgesellschaft (Svenska Aerotransportbolages) und Junkers Werken.

Zwischen Kopenhagen und Berlin soll in jeder Richtung sowohl vormittags wie nachmittags ein Flug stattfinden. In Berlin soll diese Linie Anschluß nach Prag-Wien und Leipzig-München finden.

Der Verkehr auf der Flugstrecke Stockholm-Helsingfors soll am 19. Januar aufgenommen und während des ganzen Jahres betrieben werden. Diese Linie wird gemeinsam von der schwedischen und finnischen Gesellschaft geführt. Die Fahrzeiten liegen im Anschluß an den Nachtschnellzug Malmö-Stockholm bzw. umgekehrt.

Die Linie Kristiania-Gotenburg-Malmö-Warnemünde wird zwischen Kristiania und Gotenburg von einer noch nicht gegründeten norwegischen Gesellschaft und von dort von der schwedischen Gesellschaft betrieben. Die Abfahrt von Kristiania erfolgt 8,30 Uhr vormittags, von Gotenburg 11,15 Uhr vormittags, Malmö 2,18, die Ankunft in Berlin 6,30 Uhr abends, in Hamburg 6 Uhr abends. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt von Berlin um 8 Uhr morgens, Malmö 11,45, Gotenburg 4,15, die Ankunft in Kristiania 6 Uhr abends.

Der Fahrplan für die Strecken Malmö-London und Paris gestaltet sich folgendermaßen: Malmö ab 8 Uhr, Hamburg 11 Uhr, Amsterdam 2,30 Uhr, Ankunft in London 5,30 Uhr, in Brüssel 4,30 Uhr und in Paris 7 Uhr. In entgegengesetzter Richtung erfolgt die Abfahrt von London 8 Uhr, von Paris 7 Uhr, von Brüssel 9,15 Uhr, von Amsterdam 12 Uhr, von Hamburg 3,30 Uhr und die Ankunft in Malmö 6 Uhr. Die Strecke Malmö-Amsterdam wird lediglich von der schwedischen Aerotransportgesellschaft betrieben, Amsterdam-London von Imperial Airways und Amsterdam-Paris von Farman. Diese Linie soll am 15. April aufgenommen werden.

Die Strecke Malmö-Warnemünde wird bis Warnemünde von der schwedischen Gesellschaft, von dort bis Berlin bzw. Hamburg von der Junkergesellschaft betrieben. Die Abfahrt von Malmö erfolgt 8 Uhr, Ankunft in Warnemünde 9,30 Uhr, die Abfahrt von dort 10 Uhr mit Ankunft in Berlin um 12 Uhr, in Hamburg 11,30 Uhr. In entgegengesetzter Richtung erfolgt die Abfahrt von Berlin bzw. Hamburg um 2 Uhr mit Ankunft in Malmö um 6 Uhr. Diese Linie verkehrt während des ganzen Jahres.

Der Lokalverkehr Malmö-Kopenhagen wird während des ganzen Jahres aufrechterhalten, im Sommer mit stündlichem Verkehr.

Neben der Linienführung und ihrem Fahrplan wurde eine Reihe technischer Fragen auf der Kopenhagener Konferenz behandelt, namentlich über den Meldedienst und den Flugverkehr bei Nebel und in der Nacht. Auch die Benutzung der Linien für den Postdienst wurden in einer besonderen Kommission erörtert.

Auf der Konferenz kam der Wettlauf von Technik und Kapital der beteiligten Länder zum Ausdruck, von denen jedes an der Spitze stehen möchte. Es erwies sich jedoch, daß gerade auf dem Gebiete der privaten Luftschiffahrt es mehr noch als bei den anderen Verkehrsmitteln der internationalen Zusammenarbeit aller Länder bedarf, um längere Linien einzurichten; denn in der Luft gibt es keine Grenzen, die das eine von dem anderen Lande trennen. Die Zusammenarbeit fordert aber auch, daß die einzelnen Länder selbst an der Weiterentwicklung des Luftverkehrs mitarbeiten, und zwar mit staatlicher Hilfe. Denn vorerst kann von einer Wirtschaftlichkeit noch keine Rede sein. In welcher Weise die einzelnen Staaten der Luftschiffahrt Unterstützung zuteil werden lassen, ist auch bereits kürzlich in dieser Zeitung gestreift worden (vgl. S. 927). Die Durchführung eines Teils der in Kopenhagen beschlossenen Linien hängt daher noch von der finanziellen Unterstützung der beteiligten Staaten ab.

Auch die von der Junkergesellschaft Metall-Aeroplan geplante europäische Luftfahrtunion, die in Wirklichkeit bereits mit einem Kapital von 14 Mill. Goldmark arbeitet, wurde bei den Konferenzteilnehmern erörtert. Dieser öffentlich noch nicht bekannten Union gehören bereits mehr als ein Dutzend Gesellschaften an, bei denen die deutsche Firma Junker mit bis zu 50 % des Kapitals beteiligt ist. Der Vorteil dieses Zusammenschlusses ist die Erzielung technischer Einheit und Vereinfachung der Verwaltung. Den Gesellschaften in den einzelnen Ländern wird volle nationale Freiheit gelassen. Was heute den Flugverkehr finanziell so stark belastet, ist der Bau der vielen verschiedenen Flugzeugbauarten. Darum wäre die Durchführung einer solchen Union sehr zu begrüßen. Ob sie aber in ganz Europa durchführbar sein wird, erscheint doch sehr zweifelhaft. Denn Länder wie England, Frankreich und Holland bauen selbst Flugzeuge und haben daher wenig Interesse für einen solchen Zusammenschluß, wie ihn die Junkergesellschaft sich denkt.

Wohl aber kam auf schwedischem Vorschlag ein Zusammenschluß der skandinavischen Staaten zur Wahrnehmung ihrer Interessen gegenüber den anderen Staaten, eine nordische Luftunion, zustande. Es erwies sich auf der Konferenz, daß Schweden unter den vier nordischen Reichen auf dem Gebiete des Flugwesens die leitende Stellung einnimmt. Ein Erfolg deutscher Technik ist es, daß die schwedische Gesellschaft, A. B. Aerotransport, bisher nur Junkermaschinen verwendet. Doch ist die Gründung einer eigenen schwedischen Firma für Flugzeugbau in Aussicht genommen. Die Firma soll über ein Aktienkapital von 100 000 bis 300 000 Kr. verfügen und nur schwedische Ingenieure und Arbeiter beschäftigen.

In einem Teil der Presse wurde berichtet, daß auf dem Internationalen Luftfahrtkongreß in Kopenhagen die Frage einer Aufhebung der „Begriffsbestimmungen“, die Deutschlands Luftfahrzeugbau beschränken, erörtert worden sei. Wie von zuständiger Stelle jedoch mitgeteilt wird, werden die Begriffsbestimmungen zur Zeit vor der Botschafterkonferenz behandelt. In Kopenhagen wurden sie nicht erörtert, weil diese Konferenz sich ausschließlich mit den Fragen des Zusammenarbeitens im Weltluftverkehr zu befassen hatte. Es bestand von vornherein bei den Konferenzmitgliedern kein Zweifel, daß der Luftverkehr, soweit er über Deutschland geführt wird, auch im kommenden Jahr auf die gleichen Verkehrstypen beschränkt bleibt, die Deutschland zu bauen gestattet sind.

Dr. Paszkowski.

Allgemeines.

— **Flug Amsterdam-Batavia.** Das am 1. Oktober in Amsterdam aufgestiegene Fokkerflugzeug, das am 3. Oktober bei Philippopel notlanden mußte und erst am 2. November über Konstantinopel-Bagdad-Karachi-Calcutta-Bangkok weiterfliegen konnte, ist am 24. November in Batavia angekommen. Mit 4 Ruhetagen in Angora, Ambala, Rangoon und Medan (Sumatra) und zwei der Überholung des Flugzeugs gewidmeten Tagen wurde die 15 899 km lange Strecke in 20 Tagen zurückgelegt.

Die Tageslichtsignale der Norwegischen Staatsbahnen[1]).

Von Direktor **H. Diehl**, Berlin.

Bereits vor etwa 12 Jahren entschloß sich die Verwaltung der Norwegischen Staatsbahnen zur Einführung eines einheitlichen Sicherungssystems. Durch Beamtenwechsel und widerstreitende Meinungen wurde die Entscheidung in die Länge gezogen. Erst vor etwa 4 Jahren gelang der Abschluß der bedeutungsvollen Arbeiten dem für das Sicherungswesen maßgebenden Oberingenieur Lindboe. Nach seinen und seines Mitarbeiters, Abteilungsingenieur Oftedahl's, Vorschlägen entschloß man sich zur Einführung von Frei-Lichtsignalen unter Anwendung der in Europa überwiegend gebräuchlichen Lichtsignalfarben. Nur für den Rangierverkehr sind unter Anlehnung an die in Deutschland gebräuchlichen Formen Lichtformsignale in Anwendung gebracht. Hand in Hand mit der Auswahl dieses Signalsystemes ging auch eine recht weitgehende Anwendung von Wechselstrom im Betriebe der Stellwerke.

Auf der seit Jahren vom Dampfbetrieb in den elektrischen übergeführten Drammensbahn wurde der erste Versuch zur ausschließlichen Anwendung von Lichtsignalen gemacht. Es war zweifellos ein kühner Schritt, auf einer Strecke von rd. 50 km Länge in so einschneidender Weise mit der Tradition des kontinentalen Signalsystemes zu brechen. Die nunmehr über dreivierteljährigen Betriebsergebnisse haben die Erwartungen bestätigt, bezüglich des Auffindens der Signale sogar übertroffen.

Einweg- Zweiweg- Vorsignal.
Hauptsignal.

Bild 1. Anordnung der Signale zum Bahnprofil.

Deshalb werden in Norwegen Flügel- und Scheibensignale nur noch ausnahmsweise, so gut wie nicht mehr, ausgeführt.

Da in fast allen europäischen Eisenbahnverwaltungen diesem Versuch eine erfreuliche Beachtung entgegengebracht wird, dürfte eine Beschreibung der Bauweise von allgemeinem Interesse sein.

Der erste Bauabschnitt, in welchem die neuen Signale seit Januar d. J. in Betrieb sind, hat eine Länge von rd. 15 km und reicht von Kristiania-West bis Billingstad. Von Kristiania-West bis Sandvika ist zweigleisiger, von dort bis Billingstad eingleisiger Betrieb.

Bild 2. Vergleich des nutzbaren Lichtwinkels bei Doppel- und Einlinsen-Lampen.

Obwohl die Strecke reich ist an Krümmungen, ist die Signalsicht sehr gut und für alle Witterungsverhältnisse gut ausreichend.

Bild 3a. Vorderansicht des Hauptsignals.

Bild 3b. Schrägsicht des Hauptsignals.

Das Betriebspersonal hat sich willig und leicht an die neuartige Tageslicht-Signalisierung gewöhnt und hält sie in jeder Beziehung für besser als die mit den bisherigen Flügel- und Scheibensignalen. Im hellsten Sonnenlicht sind die Signale auf über 1000 m Entfernung noch gut sichtbar, bei Nebel weit besser als die bisherigen Flügelsignale, selbst wenn diese beleuchtet sind[2]).

[1]) Die Frage der Freilichtsignale ist in dieser Zeitung wiederholt behandelt worden, u. a. in Nr. 30 d. Jahrg. 1922, S. 612, in Nr. 4 d. Jahrg. 1923, S. 72, in Nr. 9 S. 156 und in Nr. 20 S. 365 des lfd. Jahrgangs.

Neuerdings trägt man sich in Wien bei Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn mit dem Gedanken, das selbsttätige Signalsystem in Verbindung mit Tageslichtsignalen einzuführen. Die Schriftleitung.

[2]) Am 8. November d. J. haben die Signale eine schwere Probe in einem außergewöhnlich dichten Nebel glänzend bestanden. Die norwegischen Tageszeitungen schrieben, daß der Verkehr durch den Nebel auf sämtlichen Bahnlinien ins Stocken geraten sei und Verspätungen bis zu drei Stunden vorgekommen wären. Nur auf der mit Tageslichtsignalen ausgerüsteten Drammensbahn sei der Verkehr mit größter Genauigkeit und ohne jede Störung verlaufen.

Die Signalbilder sind in Augenhöhe des Führers in der Abschrägung der Umgrenzung des lichten Raumes, Bild 1, angeordnet. Daraus ergibt sich eine für die Auffindung der Signale vorteilhafte Einheitlichkeit. Ein weiterer Vorteil ist, daß Stützen und Träger der Oberleitung der Anordnung und Sicht nicht hinderlich sein können.

Bild 4a. Vorderansicht des Vorsignals.

Bild 4b. Schrägsicht des Vorsignals.

Die Durchbildung der Signale erfolgte in Gemeinschaftsarbeit zwischen den eingangs genannten Beamten der Norwegischen Staatsbahnen und der Signalabteilung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin. Dabei wurden alle bisher bekannten Frei-Lichtsignalsysteme in Betracht gezogen und schließlich das Ein-Lampensystem mit Doppellichtfäden und Doppellinsen als Grundlage für die Durchbildung ausgewählt. Ausschlaggebend für die Auswahl dieser Bauart war die nach gründlichem Studium gewonnene Anschauung, daß in dieser optisch und sicherungstechnisch die meisten Vorteile vereinigt seien.

Bei Anwendung von Doppellinsen läßt sich die Lichtquelle im Brennpunkt des Systems so anordnen, daß man die direkten Strahlen eines weitaus größeren Lichtkegels wirksamer macht als bei einfachen (vgl. in Bild 2 Winkel α gegen Winkel β).

Die Bilder 3a und b und 4a und b veranschaulichen die Haupt- und Vorsignale in Vorderansicht und Schrägsicht.

Die Signale bestehen aus dem Fuß, der als Transformatorraum dient und mit verschließbarem Deckel versehen ist, dem Signalmast aus Mannesmannrohr, der Blechtafel als künstlichem Hintergrund, dem Laternenträger und den Laternen selbst.

Bild 6. Blinker.

Für alle Signalformen sind die Laternen einheitlich durchgebildet. Bild 5 zeigt Laterne und Schutzschute im Längsschnitt. Für größtmögliche Erfassung des Signallichtes ist genaue Einstellung der Lampe notwendig und darum die Lampenfassung regulierbar ausgeführt.

Bild 5. Längsschnitt durch die Laterne.

Fahrerlaubnis. Fahrverbot.
Bild 7. Rangiersignal.

Da es außerdem von Wichtigkeit ist, daß die Längsachse der Laterne mit der besten Sichtlinie, die das Signal zur Bahnlinie hat, zusammenfällt, sind Schute und Blechtafel mit einer Visiereinrichtung, die eine genaue Einstellung am Standort des Signales ermöglicht, versehen.

Die innere Linse ist aus farbigem, die äußere aus klarem Glas hergestellt. Dadurch sind farbige Reflexionen des einfallenden Lichtes und mutwillige Beseitigung der Signalfarbe bestens vermieden. Der Lampenraum ist gegen Eindringen von Feuchtigkeit gut gedichtet und so gelüftet, daß ein Beschlagen der Linsen nicht vorkommen kann. Die Lüftungsöffnungen sind durch

Bild 8. Gleisnummersignale.

Bild 9. Lampenanordnung in den Signalen Bild 7 u. 8.

feine Drahtgitter gegen das Eindringen von Insekten geschützt. Die Kabelleitungen werden durch den Mastfuß ins Innere des Mastes und dann zu den Laternen geführt.

Als Lichtquelle sind 50-Watt-Sonderlampen für 16—18 Volt Spannung verwendet. Jede Lampe hat 2 Fäden, von denen einer bei 16 Volt Spannung volles Licht gibt, während der andere als Reserve dient und nur glimmt. Bei Durchbrennen des Leuchtfadens tritt der Reservefaden mit erhöhter Spannung als Lichtquelle in Tätigkeit. Die dadurch eintretende Stromänderung zeigt die Unregelmäßigkeit dem Stellwerkwärter an und mahnt zum Auswechseln der schadhaften Lampe.

Die normale Tageslichtstärke wird nachts durch Widerstandsänderung auf ungefähr die Hälfte heruntergesetzt. Augenblicklich sind Versuche mit 20- und 40-Watt-Lampen bei 10—12 Volt Spannung in Ausführung.

In die Stromkreise der Vorsignale sind Blinkeinrichtungen nach Bild 6, welche die Signalbilder in Warn- und Erlaubnisstellung zum Blinken bringen, eingebaut.

Für Rangierzwecke sind die eingangs erwähnten Lichtformsignale in Anwendung. Die ursprüngliche Form, die ein getreues Abbild des deutschen Rangierverbotsignals war, erforderte eine große Menge Einzellichter und wurde dadurch in Herstellung und Betrieb kostspieliger als unbedingt nötig. Man wählte deshalb nach kurzem Gebrauch die in Bild 7 dargestellte Form, bei der in Anlehnung an die Flügelsignale wagerechte Form „Verbot“ und schräge „Erlaubnis“ bedeutet.

Als Ergänzung der Einfahrsignale, die grundsätzlich nur Einfahr-Erlaubnis, nicht aber die Wegerichtung innerhalb des Bahnhofes anzeigen, sind Gleisnummersignale nach Bild 8 angewendet.

Die beiden letzten Signalgattungen haben keine Linsen. Der Lichteffekt wird durch die aus Bild 9 ersichtliche Anordnung der Einzellichter und die unter einem bestimmten Winkel zur Lichtachse angeordnete Glasabdeckung erzielt. Die einzelnen Lampen sitzen in Schächten von einer Beschaffenheit und Tiefe, welche die diffuse Reflexion des Tageslichtes unwirksam machen und das Signalbild auch im hellsten Sonnenlicht ausreichend wirksam erscheinen lassen.

Die außerordentlich günstigen Versuchsergebnisse führten die norwegischen Fachleute zu dem Entschluß, bei weiteren Ausführungen von der Verwendung von Flügel- und Scheibensignalen abzusehen und, soweit die Strombeschaffung die Anwendung begünstigt, nur noch Lichtsignale zu verwenden. Für den Rest der Drammensbahn sowie Trondhjem mit weiterer Umgebung sind Tages-Lichtsignale in Ausführung. Außerdem haben die Bahnhöfe Kronstad bei Bergen, Kristiania-Ost und Dombaas bereits Tages-Lichtsignale. Im Frühjahr nächsten Jahres werden in Norwegen zirka 500 Tages-Lichtsignale der vorbeschriebenen Ausführung in Betrieb sein. Erwähnt sei hier auch, daß dieselbe Bauart von der Nordbahn in Spanien für Pajares und von der Italienischen Staatsbahnverwaltung für die neue elektrische Linie Rom-Neapel bereits in Betrieb bzw. in Ausführung genommen ist.

Auch die Deutsche Reichsbahn hat sich zu einer Versuchsausführung auf den elektrisch betriebenen Linien im Riesengebirge und auf der Strecke Halle-Leipzig entschlossen. Es war beabsichtigt, diese Anlagen noch im Laufe d. J. in Betrieb zu nehmen.

Die Stellwerke werden aus einem durch die Gesamtanlage gehenden besonderen Wechselstromnetz unmittelbar gespeist. Nur für die Überwachung sind entsprechend kleine Batterien, die ihren Strom über Gleichrichter aus dem Netz erhalten, in Anwendung. Dafür mußten die für ausschließliche Anwendung von Gleichstrom üblichen Stellwerke umgebildet und die Weichenantriebe mit Wechselstrommotoren ausgeführt werden. Durch Anschließen des Bahnbetriebs- und des Lichtnetzes ist eine ausreichende Reserve beim Versagen des Stellwerksnetzes geschaffen. Die so entstandene Wechselstrom-Betriebsweise hat einen Weg zur Anwendung elektrischer Stellwerke auf kleinsten Stationen eröffnet. Auf 8 kleinen Stationen des Trondhjembezirkes führt die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft bereits eine vereinfachte Stellwerksbauart aus, die in der Herstellung billiger wird als mechanische Stellwerke und besonderes Stellwerkspersonal erübrigt. Die Staatsbahnbeamten können die Bedienung der Stellwerke mitübernehmen. In diesen Anlagen wird der Betriebstrom für die Bedienung der Weichen aus den vorhandenen Ortsnetzen entnommen. Sammleranlagen sind nicht mehr erforderlich; Signale und Weichenantriebe werden mit Wechselstrom betrieben und auch durch solchen überwacht. Über diese Stellwerke und ihre Betriebsweise soll demnächst in einer besonderen Abhandlung in dieser Zeitung berichtet werden.

Bücherschau.

— **Die Raumabahn.** Unter diesem Titel hat die norwegische Staatsbahn anläßlich der am 29. November 1924 erfolgten Eröffnung dieser Bahn eine mit Bildschmuck und farbiger Karte versehene Broschüre herausgegeben, die Verkehrsinspektor O. Högslund bearbeitet hat. Das Zustandekommen dieser Bahn, ihre technischen Eigenarten, ihr Bau, die von ihr berührte Gegend mit Ausflugszielen, die anschließende Schiff- und Automobillinien sind in dem 72 Seiten starken Heftchen eingehend behandelt. In Ergänzung des Aufsatzes über die Raumabahn in Nr. 42, S. 815 d. Ztg., sei nachgetragen, daß die Baukosten sich auf etwa 48 Millionen norweg. Kronen stellen. P.

Beamte müssen in Fällen des Notstandes vorübergehend Arbeiterdienste verrichten[1]).

Von **E. Fischer,** Oberregierungsrat, Stuttgart.

In meinem Aufsatze „Rechtsfragen aus Anlaß der Streiks“ in Nr. 23, S. 425 dieser Zeitung habe ich die Frage, ob Beamte in Notfällen vorübergehend Arbeiterdienste leisten müssen, aufgeworfen; ich habe die Frage auf Grund des Reichsbeamtenrechtes bejaht und darauf hingewiesen, daß die logische Folgerung dieser Stellungnahme ist, daß derjenige, der Beamte öffentlich auffordert, keine Arbeiterdienste zu leisten, gegen § 110 des Reichsstrafgesetzbuches verstößt. Diese Ausführungen haben, soweit ich es verfolgen konnte, eine zustimmende Äußerung erfahren von Dr. jur. Bertsch in Nr. 33 (S. 630) dieser Zeitung und eine scharfe Ablehnung in einem Aufsatze „Streikrecht und Streikarbeit“ in Nr. 27 des „Deutschen Eisenbahner“. Nunmehr hat auch das Gericht Gelegenheit gehabt, sich mit dieser Frage zu beschäftigen. Vor dem Schwurgericht[2]) Stuttgart wurde in der Sitzung vom 30. September und 1. Oktober 1924 auf Grund folgenden Tatbestandes verhandelt:

Als Ende März d. J. im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart der Eisenbahnarbeiterstreik ausgebrochen war, und zwar gerade an den Brennpunkten des Verkehrs, hat die Reichsbahndirektion Stuttgart, um den Verkehr aufrecht zu erhalten, in weitgehendem Umfange Beamte zu Arbeiterdiensten herangezogen. Die Gewerkschaften bezeichneten diese Dienstleistung als Streikbrecherarbeit, und die Bezirksleiter der Gewerkschaften haben öffentlich, in Flugblättern und in Versammlungen, die Beamten aufgefordert, keine Arbeiterdienste zu verrichten. Auf Grund dieses Vorgehens hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Bezirksleiter der Gewerkschaften Anklage wegen Vergehens gemäß § 110 Strafgesetzbuches, teilweise durch die Presse verübt, erhoben. Die Anklage stellte sich auf den Standpunkt, daß Reichsbeamte auf Grund des § 10 Reichsbeamtengesetzes verpflichtet sind, vorübergehend in Notfällen Arbeiterdienst zu leisten. Das Schwurgericht hat verurteilt. Die Urteilsgründe führen zu der grundsätzlichen Frage folgendes aus: „Die grundlegende Frage ist also die: Sind Beamte — die Frage ist für alle Beamte gestellt und zu beantworten — verpflichtet, neben ihren Beamtendiensten auch Arbeiterdienste zu leisten, auch soweit solche nicht schon bei ihrer Anstellung aufgetragen und von ihnen übernommen worden sind (wie dies z. B. bei bestimmten Klassen der Eisenbahnbeamten der Fall ist), vielmehr gerade solche, die ihnen nachträglich, nach ihrer Anstellung aufgetragen werden, und in welchem Umfang? Irgend eine ausdrückliche Vorschrift hierüber besteht nicht. Aber darüber herrscht Einmütigkeit in der Wissenschaft und in der Praxis, daß einem Beamten dauernd oder auf längere Zeit Arbeiterdienste nicht zugemutet werden dürfen. Eine andere Frage ist die, ob die Zumutung nicht in Fällen eines Notstandes zeitweilig an die Beamten gestellt werden darf. Diese letztere Frage ist zu bejahen, wobei darüber, ob ein Notstand vorliegt und wie lange er dauert, soweit in letzterer Beziehung nur nicht das abgelehnte Zeitmaß überschritten wird, die vorgesetzte Behörde zu entscheiden haben muß und entscheidet, von der auch erwartet wird, daß sie ihre Aufträge an ihre Beamten zur Verrichtung von Arbeiterdiensten unter Berücksichtigung aller Umstände in verständnisvoller, zweckmäßiger Weise erteilt. Die Übernahme auf solche Weise zugewiesener Arbeitsdienste muß ein geordnetes Staatswesen, das nicht in seinem Bestand Schaden leiden oder gar auseinander fallen will — die besondere Wichtigkeit der Frage zeigt sich gerade bei den wirtschaftsnotwendigen Verkehrsanstalten —, von seinen Beamten verlangen dürfen. Für den Beamten ist die Übernahme, immer unter der Einschränkung des Notfalls, eine sittliche, weil selbstverständliche Pflicht. Die Verpflichtung folgt aber auch aus der Gehorsamspflicht, die dem Beamten nach § 10 des Reichsbeamtengesetzes vom 18. 5. 1907 obliegt. Insoweit die Angeklagten deshalb zur Nichtübernahme von Arbeiterdiensten durch Beamte ganz allgemein aufgefordert haben, liegt jedenfalls eine Aufforderung zum Ungehorsam gegen ein Gesetz als solches, eben das Reichsbeamtengesetz in seinem Grundgedanken einer Gehorsamspflicht der Beamten, vor.“

Da die Angeklagten gegen das Urteil Revision eingelegt haben, wird auch das höchste deutsche Gericht zu dieser rechtlich interessanten und für die Praxis äußerst wichtigen Frage Stellung zu nehmen haben.

[1]) S. Nr. 46 der Vereinszeitung S. 917.

[2]) Schwurgericht deshalb, weil nach württ. Landesrecht das Schwurgericht für Preßvergehen ausschließlich zuständig ist. Der Gang der Verhandlung und die Ausführungen des Verteidigers, Prof. Dr. Sinzheimer in Frankfurt (Main), sind in Nr. 42 des „Deutschen Eisenbahner“ kurz wiedergegeben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Niederschriften der ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn.** Die Neubestellungen auf diese Niederschriften für das Jahr 1925 können bis zum 30. Januar 1925 bei dem Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, angemeldet werden. Die Bezugsgebühr beträgt für die umfangreichen und in größerer Anzahl im Laufe des Jahres erscheinenden Niederschriften 40 RM. Die Gebühr kann auf das Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 der Eisenbahn-Hauptkasse, Berlin W 35, eingezahlt werden.

— **Werkstätten-Umstellung.** Zufolge Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 12. November 1924 sind die Eisenbahn-Hauptwerkstätten Augsburg, Chemnitz, Kaiserslautern, Leipzig, Lingen, Ludwigshafen, Neuaubing, Osnabrück, Regensburg, Siegen und Weiden nach den in der Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten enthaltenen Richtlinien umgestellt worden und führen nunmehr die Bezeichnung „Eisenbahn-Ausbesserungswerk“.

Ferner ist das Eisenbahn-Werkstättenamt Stolp im Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin aufgelöst und die dortige Hauptwerkstatt dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Stargard (Pom.) als Betriebsabteilung angegliedert worden.

— **Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Der bereits im vergangenen Winter geführte Skandinavien-Schweiz-Expreß, der den nordischen Reisenden eine bequeme und schnelle Verbindung nach der Schweiz, Italien und Südfrankreich schafft, wird vom 10. Januar 1925 ab wieder erstmalig von Saßnitz (Hafen) bzw. Warnemünde, und zwar an einem jedem Sonnabend in der Richtung nach Basel S. B. B., verkehren. Die Abfahrt von Saßnitz erfolgt 1,53 Uhr, die Ankunft in Basel S. B. B. 12,08 Uhr am nächsten Mittag. Die Abfahrt von Basel S. B. B. erfolgt Montags, und zwar 6,32 Uhr mit Ankunft in Saßnitz (Hafen) um 3,12 Uhr am nächsten Nachmittag. In Saßnitz besteht Anschluß an die Fährverbindung von bzw. nach Schweden und Norwegen.

Der Fahrpreis für diesen nur aus Schlaf- und Speisewagen bestehenden Expreßzug ist jetzt erheblich ermäßigt worden und beträgt für die Strecke Saßnitz (Hafen)-Basel 168 Kr. bei Verfügung über ein Einzelabteil, 138,40 Kr. falls das Abteil von zwei Personen benutzt wird.

— **Pilgerzüge nach Rom.** Das Deutsche Nationalkomitee für das Heilige Jahr hat in vielen Städten des Reiches Geschäftsstellen für Rompilgerfahrten ins Leben gerufen. Die Geschäftsstelle für Berlin ist der Caritasverband, Berlin S 14, Inselstraße 13 a. Von dieser Stelle aus werden zwei Züge nach Rom geleitet, mit Aufenthalt in Padua und Assisi, und zwar am 16. Februar und am 19. Oktober 1925. Der Preis beträgt für jeden Teilnehmer von Berlin nach Rom und zurück mit allen Abgaben 2. Klasse 430 ℳ und 3. Klasse 285 ℳ. Die Anmeldung muß spätestens bis 10. 1. 1925 beim Caritasverband erfolgt sein. Eine Anzahlung in Höhe von 20 ℳ ist auf das Postscheckkonto:

Caritasverband Berlin, Postscheckamt Berlin, Nr. 23 426, gleichzeitig mit der Anmeldung zu leisten.

— Wintersportzüge nach dem Engadin. Seit 16. Dezember 1924 verkehren während der Wintersportzeit im Engadin die Schiffskurse 187/188 zwischen Friedrichshafen und Rorschach im Anschluß an die Schnellzüge 481 und 86 Rorschach-Chur-St. Moritz sowie 89 und 484 St. Moritz-Chur-Rorschach. Es ergibt sich hierdurch im Verkehr mit dem Rheinland, Holland und England nach und von dem Engadin im Anschluß an die Schnellzüge D 108 und 107 (Vlissingen-) Venlo-Köln - Friedrichshafen der folgende Fahrplan: ab Venlo 8.23 nachm., ab Köln 10.58, ab Wiesbaden 2.38, ab Mainz 2.56, ab Ludwigshafen 4.12, ab Mannheim 5.40, an Heidelberg 6.00, ab Frankfurt (Main) 4.10, ab Darmstadt 4.45, ab Heidelberg 6.08, ab Stuttgart 8.32, an Friedrichshafen 12.43, ab Friedrichshafen 12.55, ab Rorschach 2.12, an Chur 3.42, an St. Moritz 6.40 abends. In der Gegenrichtung: ab St. Moritz 10.35 vorm., ab Chur 2.13, ab Rorschach 4.05, an Friedrichshafen 4.57, ab Friedrichshafen 5.15, ab Stuttgart 9.46 abends, an Heidelberg 11.52, an Darmstadt 1.26, an Frankfurt (Main) 2.02, ab Heidelberg 12.05, an Mannheim 12.25, an Ludwigshafen 11.45, an Mainz 1.04, an Wiesbaden 1.22, an Köln 5.15, an Venlo 8.46.

— Extertalbahn. Die seit Jahrzehnten schwebenden Pläne, den von jedem Verkehr abgeschnittenen Nordteil des Landes Lippe durch Verkehrsverbindungen zu erschließen und damit vor allen Dingen für die große Zahl der Wanderarbeiter, die alljährlich von dort für das Sommerhalbjahr auswandern müssen, Arbeitsgelegenheit zu schaffen, stehen neuerdings vor der Verwirklichung. Im Handelsregister des Amtsgerichts Alverdissen ist eine Extertalbahn Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Barntrup eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer vollspurigen elektrisch betriebenen nebenbahnähnlichen Kleinbahn von Barntrup über Bösingfeld nach Rinteln. Die Bahn hat eine Betriebslänge von rund 28 km. Die Kosten sind auf 2,8 Millionen Mark veranschlagt. Das Grundkapital der Aktiengesellschaft beträgt zunächst 180 000 ℳ und soll beim Fortschreiten der Bauarbeiten nach und nach auf die veranschlagte Summe erhöht werden.

Der Gesellschaftsvertrag ist am 16. September 1924 festgelegt. Mitglieder des Vorstandes sind: Regierungsbaurat a. D. Wilh. Becker, Direktor des Elektrizitätswerk Wesertal Ges. m. b. H., Hameln, Oberregierungs- und Baurat Walter Bruer von der Lippischen Regierung, Detmold, Bürgermeister Dr. Karl Wachsmuth, Rinteln. Die zu einem Betrage von je 1000 ℳ ausgegebenen Aktien lauten auf Namen und sind sämtlich von Gründern übernommen worden. Gründer sind: das Land Lippe, die Amtsgemeinde Sternberg-Barntrup, die Stadtgemeinde Rinteln, der Kreis Grafschaft Schaumburg, die Dorfgemeinden Silixen und Almena, die Stadtgemeinde Barntrup und die Elektrizitätswerk Wesertal Ges. m. b. H. in Hameln. Die Vorarbeiten sind soweit vorgeschritten, daß der erste Bauabschnitt innerhalb der Gemeinde Barntrup bereits ausgeschrieben worden ist (vgl. den Anzeigenteil dieser Nummer). Die Bahn soll späterhin über Barntrup hinaus nach Blomberg fortgeführt werden.

Auf Wunsch des Lippischen Landespräsidiums hat die Aktiengesellschaft auch bereits die ersten Vorarbeiten für eine zweite Bahnverbindung von Rinteln nach Detmold über Lemgo in Angriff genommen.

— Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die außerordentliche Generalversammlung genehmigte die Goldmarkeröffnungsbilanz auf 1. Januar 1924. Darin sind die Bahnanlagen mit 59,34 Mill. Mark bewertet. Das Aktienkapital beträgt 45 Mill. Goldmark und ist zum vollen Nennbetrage eingestellt. Die Hälfte der Vorrechtsanleihe ist bereits vor der dritten Steuernotverordnung zurückgezahlt, wofür eine Obligationssteuer von 940 031 ℳ eingesetzt werden mußte. Der Rest der Vorrechtsanleihe beträgt 7 128 000 Mark. Für die Aufwertung sind in die Bilanz 1 069 200 ℳ eingestellt. Die gesetzliche Rücklage beträgt 4,5 Mill. Mark. Abschreibungen und Rückstellungen für soziale Zwecke belaufen sich auf 10,4 Millionen. Außerdem ist vorgesehen ein Erneuerungsbestand von 3 Mill. Mark. Gläubiger betragen 2,52 Mill. Mark, hierin ist die schon im Juli beschlossene Dividende von 0,72 Mill. ℳ enthalten.

— Lokalbahn Gotteszell-Viechtach. Nach dem Geschäftsbericht wurde zur Erstellung der Eröffnungsbilanz für den 1. Januar 1924 ein Eröffnungsinventar in Goldmark aufgenommen, für welches sämtliche Aktiven und Passiven neu festgestellt und bewertet wurden. Ein Vergleich der Aktiven und Passiven ergibt ein Reinvermögen von 880 000 GM. Bei Aufnahme des Grundkapitals mit 800 000 GM. in die Passivseite ergibt sich ein Reinvermögensüberschuß von 80 000 GM.

— Luftverkehr Berlin-Moskau. Die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft (Deruluft) kann demnächst auf ein dreijähriges Bestehen zurückblicken. Mit ihrer Hilfe ist die Reisedauer zwischen Berlin und Moskau, die mit der Eisenbahn drei Tage beträgt, auf weniger als 24 Stunden herabgesetzt worden. Im engen Einvernehmen mit zahlreichen Luftverkehrsgesellschaften des Festlandes beabsichtigt sie, im Jahre 1925 direkte Luftverkehrsverbindungen zwischen Moskau und London über Berlin sowie zwischen Moskau und Paris über Berlin-Amsterdam einzurichten. Durch Beseitigung der bisherigen Eisenbahnzwischenverbindung Königsberg-Berlin und durch die Einführung von Nachtflügen wird die Reisedauer Moskau-London nur noch einen Tag betragen. Günstige Anschlüsse an den Umsteigeplätzen sollen den Verbindungen weiteren Verkehr zuführen. — Bis jetzt hat die Beanspruchung der Deruluft-Flugzeuge eine fortgesetzte Steigerung aufgewiesen. Die beförderte Nutzlast betrug im Jahre 1922 rund 52 000 kg, im Jahre 1923 rund 59 000 kg. Im Jahre 1924 dürften 70 000 kg beförderte Nutzlast überschritten werden.

— Die Werbetätigkeit der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung. Für das Jahr 1925 ist von der vorgenannten Reichszentrale eine lebhafte Werbetätigkeit, insbesondere im Auslande, geplant, die nicht nur die europäischen Länder, sondern auch die Vereinigten Staaten einbeziehen wird. In neuer, erweiterter Auflage erscheint das mit Bildschmuck versehene Reisemerkbuch „Wie der Fremde in Deutschland reist und was er wissen muß“, und zwar in deutscher, englischer, spanischer und vielleicht auch italienischer Sprache. Dieses kleine Heft wird allen Reisenden, die nach Deutschland fahren, unentgeltlich auf den Konsulaten und bei den Fahrkartenausgabestellen der Reisebüros ausgehändigt werden. Ferner erscheinen in großer Auflage Broschüren in den drei erstgenannten Sprachen über einzelne Hauptreisegebiete Deutschlands, u. a. über Berlin und Potsdam, München und das bayer. Hochland usw. Außerdem erscheint wieder der Deutsche Kalender 1925 und der Deutsche Werkkalender 1925, die bereits in der kurzen Zeit ihres Bestehens überall sich durchgesetzt haben. Das erstmalig 1922 herausgegebene „Programm der großen Veranstaltungen in Deutschland“ wird für das kommende Jahr in Form einer Druckschrift, auch in englischer Sprache, erscheinen, und soll insbesondere den Ausländer auf die wichtigsten Veranstaltungen, Messen, Feste, Kunstwochen usw. in Deutschland aufmerksam machen. Vom 7. Januar 1925 ab wird von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Bäderverband eine große, wöchentlich erscheinende Verkehrszeitung „Verkehr und Bäder“ herausgegeben. Sie wird sich insbesondere für die Freiheit des Reiseverkehrs einsetzen und soll das Organ aller am Fremden- und Bäderverkehr beteiligten Kreise werden.

Eine Bildwerbung großen Stils wird dadurch geschaffen, daß in die durchgehenden D-Zugwagen 1. und 2. Klasse unter Glas gerahmte Photographien nach 120 deutschen Landschaftsmotiven gehängt werden. Diese Bilder, die zu je 3 Aufnahmen auf einem Blatt vereinigt sind, bringen die schönsten und bemerkenswertesten deutschen Landschaftsmotive zur Geltung und sind technisch in einem neuen Doppeltondruckverfahren hergestellt, das eine außerordentlich plastische und klare Wiedergabe ermöglicht. Die Auslieferung der Bilder an die Betriebswagenwerke, denen die Aufhängung in den Abteilen zugewiesen ist, beginnt bereits in diesen Tagen. Die gleichen Aufnahmen gehen auch, mit englischem Textaufdruck, in hoher Auflage nach Amerika.

— Wettbewerb zur Bebauung des Bahnhofsvorplatzes in Frankfurt (Oder). Nachdem der in den Jahren 1922—1924 neu erbaute Bahnhof in Frankfurt a. O. in diesem Jahre in Betrieb genommen worden ist, schreibt die Stadt Frankfurt a. O. einen Wettbewerb zur Bebauung des Bahnhofsvorplatzes aus. Geplant ist ein Handelshaus mit Ausstellungs- und Büroräumen, ferner ein Hotel mit etwa 100 Betten und ein mittlerer Restaurationsbetrieb mit zwei Sälen für 200 und 600 Personen. Außerdem können — wenn noch Platz vorhanden ist — Geschäftswohnungen (für Architekten, Rechtsanwälte, Ärzte usw.) vorgesehen werden.

An Preisen für den Wettbewerb sind 13 000 ℳ ausgesetzt: Ein erster Preis von 5000 ℳ, ein zweiter von 3500 ℳ und ein dritter von 2000 ℳ. Außerdem sind 2500 ℳ für Ankäufe vorgesehen. Die Frist für die Arbeiten läuft am 20. Februar 1925 ab.

— Starke Zunahme der Kraftfahrzeuge in Deutschland. Die Zahl der in Deutschland im Jahre 1924 zugelassenen Kraftfahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahre bedeutend vermehrt. Sie betrug nach der Bestandaufnahme vom 1. Juli d. J. insgesamt 293 188 Fahrzeuge oder 38 % mehr als im Juli 1923. Nach einer Zusammenstellung in der Zeitschrift „Wirtschaft und

Statistik“ hat am stärksten die Zahl der Krafträder (um rund ⅔ des Standes im Vorjahr) zugenommen. In Berlin, Westfalen, Hessen-Nassau und Hamburg hat sich die Zahl der Krafträder sogar mehr als verdoppelt. Die Zahl der Personenwagen hat sich um etwa ⅛ vermehrt. (In Hessen-Nassau sogar um ⅗.) Die Zahl der Lastkraftwagen stieg nur um 17 %.

— Die neue Personalordnung der Reichsbahn. In diesen Tagen ist der endgültige Entwurf der Personalordnung für die Deutsche Reichsbahngesellschaft erschienen, der in einigen Punkten nicht unwesentliche Veränderungen gegenüber den ersten Entwürfen bringt. So steht nunmehr fest, daß die ordentliche Kündigung bei Beamten des unteren Dienstes nur für den Schluß eines Kalendermonats zulässig ist und spätestens am ersten jeden Monats zu erfolgen hat. Bei Beamten des mittleren Dienstes darf die Kündigung nur am Schluß eines Kalendervierteljahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von zwei Monaten stattfinden. Über Angelegenheiten der Gesellschaft, deren Geheimhaltung ihrer Natur nach erforderlich ist, hat der Beamte Verschwiegenheit zu wahren, auch nachdem das Dienstverhältnis gelöst ist. Ebenso haben entlassene Beamte, wenn sie als Zeugen oder Sachverständige vor Gericht stehen, die Beantwortung von Fragen zu verweigern, wenn sie nicht ausdrücklich von der Reichsbahngesellschaft in jedem Einzelfall ihrer Verpflichtung zur Verschwiegenheit entbunden sind. Bezüglich der Besoldung erläßt der Generaldirektor Richtlinien über Prämien für besondere Leistungen im Dienst und für Ersparnisse an Material. Die Urlaubsfrage der Beamten ist nach den bisherigen Grundsätzen geregelt. Bezüglich der Erkrankung von Beamten heißt es, daß bei den auf Kündigung oder Widerruf angestellten Beamten im Falle einer 26 Wochen überschreitenden Dauer ihrer Krankheit von dem Kündigungs- oder Widerrufsrecht kein Gebrauch zu machen ist, wenn man damit rechnen kann, daß der erkrankte Beamte in absehbarer Zeit den Dienst wieder aufnehmen wird. Die Arbeitszeit beträgt wöchentlich mindestens 54 Stunden. Regelmäßige Mehrleistungen können innerhalb eines Kalenderjahres durch regelmäßige Minderleistungen ebenso, wie umgekehrt, ausgeglichen werden. Für die Überschreitung der wöchentlichen Arbeitszeit wird eine Vergütung nicht gewährt. Ein Ausgleich kann durch Dienstbefreiung zu anderen Zeiten gewährt werden. Bezüglich der Versetzung von Beamten in den einstweiligen Ruhestand heißt es in dem § 21: Das Recht der Gesellschaft, den Beamten jederzeit unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand versetzen zu können, soll dem Ziel möglichst hoher Wirtschaftlichkeit dienen. Die Ausübung des Rechtes kommt daher nur dann in Betracht, wenn der Beamtenkörper der Gesellschaft wegen Einschränkung des Aufgabenkreises, Abnahme des Geschäftsumfanges, der Veränderung oder Umbildung von Einrichtungen der Gesellschaft oder wegen sonstiger Vereinfachungen vermindert werden muß, oder wenn die Gesellschaft den Beamten wegen seiner Überzähligkeit oder des Wertes seiner dienstlichen Leistungen nicht mehr behalten kann.

Diese Bestimmungen treten zum 1. Januar in Kraft. Gleichzeitig erscheint auch zum 1. Januar eine Neuordnung des Betriebsrätegesetzes und des Beamtenrätegesetzes für die Reichsbahn, das wichtige Neuerungen enthält.

Österreich.

— Begrüßung der Bundesbahnbediensteten durch Generaldirektor Maschat. Der neubestellte Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Maschat hat an die Bediensteten folgende Begrüßung gerichtet:

Der Herr Präsident der Verwaltungskommission hat mich zum Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen bestellt.

Meine Aufgabe ist es, fortzuführen und — wenn es mir beschieden sein sollte — zu vollenden, was unter meinem Vorgänger erfolgreich begonnen wurde: die Erstarkung und Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen im Gleichgewichte aller auf ihren Betriebserfolg wirkenden lebendigen Kräfte der öffentlichen Wirtschaft und des sozialen Lebens. Die Aufgabe wäre unerfüllbar, wenn ich nicht darauf rechnen könnte, daß im Aufbau unseres Unternehmens jeder, mag er unten oder oben eingeordnet sein, sein Bestes voll und gern leisten wird, um das gemeinsame Ziel zu erreichen.

Wer Vertrauen sät, wird Vertrauen ernten. Ich bekenne mich offen als Freund und Schätzer unseres in schweren Zeitläufen erprobten Personals, erwarte aber auch meinerseits, daß es sich in die Sorge um die Verwirklichung eines dauernden Erfolges mit mir teile. Und so rufe ich Sie zur gemeinsamen Arbeit. Behalten Sie stets das Ganze im Auge, denn das Wohl des Einzelnen steht und fällt mit dem Wohle des Unternehmens. In diesem Geiste entbiete ich Allen in der ernsten Stunde des Amtsantrittes meinen aufrichtigen herzlichen Gruß.

— Wien-Nizza-Cannes-Expreß. Seit 15. Dezember bis einschl. 30. April verkehrt von Wien-Südbahnhof (Abfahrt 12.40) wieder jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend der Wien-San Remo-Nizza-Cannes-Expreß. Die Abfahrt von Nizza erfolgt jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, die Ankunft in Wien Südbahnhof jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag um 17.55. Dieser nur aus Schlaf- und Speisewagen bestehende Luxuszug verkehrt nunmehr auf dem Wege über Leoben-Klagenfurt - Villach - Tarvis - Venedig - Mailand - Genua in einer gegenüber dem Vorjahre wesentlich beschleunigten Fahrordnung.

— Eisenbahnunglück in Graz. Wie der „Neuen Freien Presse“ aus Graz gemeldet wird, ereignete sich am 17. Dezember ein Eisenbahnunglück bei der Ausfahrt eines Personenzuges aus dem Grazer Hauptbahnhof durch Entgleisung eines Wagens. Der Wagen stürzte um und begrub zwei Fahrgäste unter seinen Trümmern. Beide wurden getötet.

— Eisenbahn- und Schiffahrtskarte der Republik Österreich. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat eine Neuauflage der Eisenbahn- und Schiffahrskarte der Republik Österreich veranstaltet, die in den nächsten Tagen erscheinen wird. Einzelstücke werden bei den Vorverkaufskassen der Österreichischen Bundesbahnen, Wien, 1. Bez., Schwarzenbergplatz 3, erhältlich sein. Überdies nehmen die Bundesbahndirektionen und die kommerzielle Direktion der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Wien, 1. Bez., Gauermanngasse 4, Bestellungen auf eine größere Anzahl von Stücken entgegen. Der Verkaufspreis für das Stück beträgt 15 000 Kronen.

Ungarn.

— Einführung des neuen Zolltarifs. Laut einer Verordnung der Regierung wird der Gesetzartikel XXI: 1924 über den Zolltarif am 1. Januar 1925 ins Leben treten. Mit Rücksicht darauf, daß dieser Gesetzartikel das Gesetz über den autonomen Zolltarif vom Jahre 1907 außer Kraft gesetzt hat, ohne daß das den größten Teil der darin geregelten Fragen neuregelnde Gesetz ins Leben getreten wäre, ordnet die Regierung an, daß bis zur Einführung des Gesetzes über die Regelung des Zollrechtes im Zollverfahren und bei der Anwendung der Zölle nach den bisher befolgten Normen und der bisherigen Praxis vorzugehen ist. Ferner hat die Regierung verfügt, daß die Einfuhrbeschränkungen vom 1. Januar an ihre Wirksamkeit verlieren, es sei denn, daß es sich um Verfügungen handelt, die zur Erfüllung internationaler Verpflichtungen oder aus politischen oder militärischem Gesichtspunkte getroffen oder für Gegenstände von Staatsmonopolen angeordnet wurden. Ebenso verlieren auch alle Verfügungen betreffend die Einhebung von Ausfuhrabgaben auf Grund des Gesetzartikels XIII: 1920 vom 1. Januar an ihre Kraft. Von dem genannten Zeitpunkt sind ferner die Ausfuhrbeschränkungen, mit Ausnahme der oben erwähnten Fälle, sowie der zum Schutz der nationalen Kulturinteressen angeordneten Beschränkungen unwirksam. Mit Rücksicht auf die noch immer bestehende außergewöhnliche Lage dürfen die nachstehenden Waren auch nach dem 1. Januar nur auf Grund einer besonderen Ausfuhrbewilligung ausgeführt werden: Knochen, Hörner, Hörnerspitzen, Hufe und deren Abfälle, Rundholz aus in europäischen Forstwirtschaften erzeugten Holzgattungen, auch Zelluloseholz, Rohgummi, Guttapercha, Papier- und Pappeabfälle, Makulaturpapier, Schlacke, Schlamm und Asche von allerlei unedlem Metall (mit Ausnahme von Thomasschlacke), Glasscherben, Schamottegraphitziegel, allerlei Eisen- und Stahlabfälle sowie Bruch und Abfälle von Zinn, Zink, Kupfer, Nickel und deren Legierungen und von Aluminium.

— Der Güterverkehr der Staatsbahnen. Auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Bahnen wurden im November 136 772 Wagenladungen Güter aufgegeben, um 12 % mehr als im Vormonat, und um 8,7 % weniger als im November 1923. Von den zur Aufgabe gelangten Gütern waren 9033 Wagen Getreide, 594 Mehl, 3125 Kartoffeln, 18 115 Zuckerrüben, 30 542 Kohle, 9335 Holz, 20 613 Stückgüter und 14 323 Wagen Baumaterial. Der Rest verteilt sich auf verschiedene Güter.

— Ein neuer Verbindungsweg zwischen Budapest und Bukarest über Temesvár. Die ehemalige direkte Linie zwischen Budapest und Temesvár über Szeged, Nagykikinda und Zsombolya mußte bekanntlich seit der Veränderung der Hoheitsgebiete unterbrochen werden. Seither mußten die internationalen Züge den Weg nach Rumänien über Biharkeresztes-Nagyvárad, über Kürtös-Arad-Temesvár-Craiova oder Arad-Nagyszeben-Brassó

nehmen, was natürlich einer wesentlichen Verlängerung der Reisedauer und der Transportzeit gleichkam. Die am Rande des ungarischen Tieflandes liegende kleine ungarische Grenzstation Kürtös wurde derart zu einer wichtigen Umschlagstation für den gesamten Verkehr von und nach Rumänien. Die Überleitung der Fernzüge über Nagykikinda auf dem direkten Weg hätte die Verkürzung der Reisedauer im Personenverkehr um volle drei Stunden bedeutet, dagegen beträgt die Reisezeit heute über Kürtös von und nach Temesvár volle zwölf Stunden und entsprechend mehr für den Güterverkehr. Der Betriebsleiter der Arad-Temesvár C. F. R. Regionaldirektion, Chefingenieur Octavian Pop, äußerte sich anläßlich der jüngsten Arader Konferenz zwischen den Vertretern der ungarischen und der rumänischen Staatsbahnen in bemerkenswerter Weise über diese Frage, deren Lösung bisher an der Eifersucht Südslawiens immer wieder gescheitert ist. Südslawien ist sogar soweit gegangen, daß es, um den rumänischen Teil des Banats nach der Räumung Temesvárs vom internationalen Verkehr abzuschalten, die Goliathschienen an der rumänisch-südslawischen Anschlußstrecke abbauen ließ und sie durch zweitklassige Schienen ersetzte. Bis vor Jahresfrist war übrigens derselben südslawischen Politik wegen der Durchgangsverkehr an der Banater-südslawischen Grenze überhaupt gesperrt und das Gleis zwischen den Grenzstationen mit Binsen überwuchert. Es hängt daher die auch rumänischerseits gewünschte Wiederaufnahme des Verkehrs auf direkter Verbindungslinie zwischen Temesvár und Budapest nicht nur von dem guten Willen der beiden daran beteiligten Staaten, sondern vornehmlich davon ab, ob Südslawien sich bereit finden wird, den Durchgangszügen das Mitbenutzungsrecht über südslawisches Gebiet zu gewähren.

Niederlande.

— **Ersparnis an Zugbegleitpersonal.** Die Niederländischen Eisenbahnen beabsichtigen, in Zukunft die Schnellzüge mit höchstens zwei, die anderen Züge mit höchstens einem Beamten zu besetzen; sie hoffen hierdurch eine große Ersparnis an Personal zu machen.

— **Verstaatlichung der Almelo-Salzbergener Eisenbahn.** Die am 12. Dezember abgehaltene Generalversammlung der Gesellschaft hat folgende Anträge des Verwaltungsrats genehmigt:

1. Abtretung des deutschen Teils der Eisenbahn (von Salzbergen bis zur Grenze bei Oldenzaal) einschließlich allen Zubehörs an das Deutsche Reich (Reichsbahn-Gesellschaft) für 1¼ Mill. Gulden, zahlbar binnen 8 Tagen in Amsterdam,

2. Auftrag an den Verwaltungsrat, soweit nötig, mit der früheren Pächterin, der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft oder den Niederländischen Eisenbahnen einen neuen Betriebsvertrag für die Reststrecke einzugehen für die Zeit vom 1. Juni 1924 bis zum 31. Dezember 1925, dem Tage des voraussichtlichen Übergangs der Reststrecke auf den holländischen Staat.

Im übrigen haben sich die Niederländischen Eisenbahnen bereit erklärt, die im Besitz von Niederländern befindlichen Anteile zum Kurse von 110 % anzukaufen, und zwar vor dem 1. Juli 1925, sowie ferner die 6½prozentige Anleihe von 1887 mit 74 % einzulösen.

— **Erweiterung des Bahnhofs Oldenzaal.** Die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen hat die Pläne für eine umfangreiche Erweiterung des Empfangsgebäudes und der gesamten Eisenbahnanlagen des wichtigen Grenzbahnhofs Oldenzaal (Almelo-Salzbergen) genehmigt; die Kosten des Umbaus belaufen sich auf 1,4 Millionen Gulden, Anfang April soll mit den Arbeiten begonnen werden. Der Bahnhof Oldenzaal, dessen Verkehr ebenso wie der des nunmehr im deutschen Betriebe befindlichen Bahnhofs Bentheim in den letzten Jahren sowohl was den Güterverkehr als auch was den internationalen Schnellzugverkehr anlangt, erheblich zugenommen hat, ist diesem Verkehr bei weitem nicht mehr gewachsen und hat eine Erweiterung ebenso wie Bentheim dringend nötig.

— **Ankauf der Haarlem-Zandvoorter Eisenbahn durch die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.** Nachdem durch die Gesetze vom 6. Mai und 29. Dezember 1922 der Ankauf der Strecken Nymwegen-Deutsche Grenze bei Cleve und Rotterdam-den Haag-Scheveningen (Zuid Hollandsch Elektrische Spoorveg Maatsch.) durch die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft (H S M) genehmigt worden war, waren die Abrechnungsverhältnisse für H S M wesentlich vereinfacht worden. Bei der Haarlem Zandvoorter Eisenbahn liegen die Verhältnisse insofern etwas anders, als HSM von ihr nur 57 % der Anteile besitzt, nämlich 273 000 fl. von 480 000 fl. Die auf Grund des günstigen Betriebsvertrages den Aktionären zufallende, reichliche Dividende kommt daher zum großen Teile anderen zugute, während H S M selbst und die Niederländischen Eisenbahnen nur schlechte Ergebnisse erzielen können. H S M hat daher den Betriebsvertrag zum 1. Januar 1925 gekündigt, und man hat die käufliche Übernahme des ganzen Unternehmens durch H S M dem Abschluß eines neuen Betriebsvertrages vorgezogen. Ein Gesetzentwurf ist eingebracht worden, der die Unterstellung der neu erworbenen Strecken unter den Betriebsvertrag mit dem Staate von 1890 vorsieht.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung des Kopenhagener Netzes der dänischen Staatsbahn.** Neuerdings ist in Dänemark der Plan der Elektrisierung der Kopenhagener Boulevardbahn, des Vorortnetzes und der in der Nähe Kopenhagens gelegenen Strecken wieder aufgenommen worden. Die Elektrisierung der Boulevardbahn, die größtenteils durch Tunnel führt, ist eine dringende Notwendigkeit. In nordwestlicher Richtung hat man sich die Elektrisierung bis Helsingör, in südlicher Richtung bis Roskilde gedacht. Eine englische Unternehmung reichte kürzlich ein Angebot über 12 Mill. Kronen für die Elektrisierung des Kopenhagener Netzes ein. Eine 1911 eingesetzte dänische Kommission hatte die Kosten viel höher veranschlagt. Auch von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft soll ein Angebot bereits vorliegen.

— **Elektrisierung der Säröbahn.** Es ist beabsichtigt, die von Gotenburg nach dem Seebade Särö führende schwedische Privatbahn demnächst zu elektrisieren und bei dieser Gelegenheit die Bahn weiter nach Gotenburg, hinein bis zum Hegaplan, zu führen.

— **Das größte nordische Schiff.** Für die schwedische Amerikalinie (Gotenburg-New York) lief kürzlich auf der Werft von Armstrong & Whitworths in Newcastle das größte schwedische und gleichzeitig skandinavische Schiff von Stapel, das Motorschiff Gripsholm. Gripsholm wird das größte Motorschiff im Atlantverkehr sein. Es weist 17 000 Br.R.T. auf, während das zweitgrößte schwedische Schiff, Stockholm, nur über 12 835 Br.R.T. verfügt. Es wird 1661 Passagiere aufnehmen können, davon 162 in der 1. Klasse, 481 in der zweiten Klasse und 1018 in der 3. Klasse. Die erste Fahrt nach New York ist auf den 3. Juni 1925 angesetzt.

— **Zur Einführung des Kohlengasbetriebes bei der schwedischen Bahn Sala-Gävle** wird uns im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 45, S. 889/90 d. Ztg. noch folgendes mitgeteilt: An jedem motorgetriebenen Wagen befinden sich zwei Gaswerke. Ein solches Gaswerk besteht in erster Linie aus einer Feuerstätte, in der der Brennstoff verbraucht wird. Durch den Feuerherd wird ein Wasserdampfstrom geleitet, der durch die Hitze in Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt wird. Dieses Gas wird in die Motorbehälter geleitet, wo es mit Luft gemischt wird. Das so gebildete Knallgas wird hier mittels gewöhnlichen Zündstoffes zur Explosion gebracht. Sala-Gysinge-Gävle wird also die erste schwedische Bahn sein, die eine derartige Anlage, wie solche in Deutschland z. B. in Hamburg und Hannover im Gebrauch sind, in Benutzung nimmt.

Neben dem eigentlichen Betrieb gewinnt man noch die Wagenerwärmung durch das Kühlwasser von den Motoren, wenn man auch während der kältesten Zeit einen besonderen Wärmekessel in jedem Wagen zu Hilfe nehmen muß. Außerdem wird die Beleuchtung durch eine besondere, mit dem Motor gekuppelte Dynamomaschine besorgt.

— **Nachrichten über russische Bahnen.** 1. Eisenbahn Charkow-Cherson. In einer Konferenz der Vertreter des Volkskommissariats für Verkehrswesen und der ukrainischen Staatswirtschaftskommission im November 1924 wurde die Fortsetzung des Baues der Strecke Charkow-Cherson beschlossen. Der Bau war durch die innerrussischen Wirren unterbrochen. Die Länge der Linie beträgt 543 Werst. Der Bau ist bisher zu 60 % ausgeführt. Im laufenden Rechnungsjahre wird zunächst der Abschnitt Apostolowo-Cherson und ein Stück des Abschnitts Krasnograd-Kiltschen zu Ende geführt. Im Jahre 1926 wird der Abschnitt Nischnednjeprowsk-Krasnograd beendet werden. Die ganze Strecke soll im Jahre 1928 dem Betrieb übergeben werden.

2. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen schloß am 6. Dezember 1924 mit der Hauptmetallverwaltung einen Vertrag über die zentrale Belieferung der Bahnen mit Schienen und Kleineisenzeug ab. Der Vertrag sieht vor bis zum 30. September 1925 die Lieferung von 6 236 000 Pud Schienen, 572 000 Pud Laschen, 1 274 000 Pud Unterlagsplatten, 325 000 Pud Bolzen mit Schraubenmuttern, 869 000 Pud Nägel und 19 000 Pud Schwellenschrauben durch russische Fabriken. Der Gesamtwert beträgt 20 754 000 Rubel.

3. Nach amtlicher russischer Meldung ist die Fahrzeit im Personenverkehr Moskau-Riga von 36 Stunden in

dem neuen Fahrplan auf 23 Stunden verkürzt. Wann dieser Fahrplan in Kraft tritt, ist nicht ersichtlich.

4. Vom 9. Dezember 1924 ab ist die Geschwindigkeit für die beschleunigten Personenzüge (zuschlagsfreien Schnellzüge) zwischen Moskau und Petersburg erhöht worden. Die Fahrzeit Petersburg-Moskau beträgt nunmehr 13 Stunden 50 Minuten anstatt bisher 15 Stunden 30 Minuten; in der Richtung Moskau-Petersburg 12 Stunden 50 Minuten anstatt 15 Stunden.

5. Tarifermäßigung. Das Tarifkomitee beschloß einen Ausnahmetarif mit 25 % Ermäßigung für die Beförderung von Büsten und Basreliefs von Lenin als Frachtgut „zum Zwecke ihrer möglichst weiten Verbreitung".

— **Herabsetzung der Gütertarife in Polen.** Mit Gültigkeit vom 1. November 1924 sind vom polnischen Eisenbahnministerium folgende Anordnungen getroffen:

1. Herabsetzung des Mindestgewichts für Eilgut von 30 auf 20 kg und für gewöhnliche Sendungen von 50 auf 30 kg. Durch diese Tarifmaßnahme wird die Stückgutbeförderung solcher Sendungen, die bisher nur durch die Post befördert werden konnten, ermöglicht;
2. Ermäßigung des Tarifs für Staubkohle und Staubkoks durch ihre Einreihung aus der Tarifklasse E in die Tarifklasse F, für Kohle aus dem Krakauer Revier und Braunkohle durch Versetzung aus der Tarifklasse D in die Tarifklasse E. Hierdurch wird in beiden Fällen für eine Entfernung von 300 km eine Ermäßigung der Beförderungskosten um 10 %, für weitere Entfernungen von 15 % erreicht.
3. Eine Ermäßigung von 10 bis 15 % im Inlandsverkehr und in der Ausfuhr für Sendungen beliebiger Kohle, die in bedeckten oder offenen 30-t-Wagen befördert werden;
4. Ermäßigung des Gütertarifs in Höhe von 10 bis 15 % für Hölzer im In- und Auslandsverkehr bei Beförderung auf 30-t-Wagen;
5. die Beförderungskosten von und nach Gdynia sind in der gleichen Höhe zu berechnen wie die Beförderungskosten von und nach Danzig-Neufahrwasser;
6. Ermäßigung des Tarifs für Zellulose, Karbid, Glas- und Keramik-Erzeugnisse.

— **Eisenbahnkonzessionen in Polen.** Das polnische Eisenbahnministerium hat der polnischen Aktiengesellschaft „Tri" (Gesellschaft für technische Arbeiten) in Posen eine Konzession für den Bau bestimmter Eisenbahnlinien erteilt, die den unmittelbaren Verkehr des Kohlenreviers mit den übrigen Teilen des polnischen Staats dienen sollen. Diese Linien sind: 1. Dombrowaer Kohlenrevier mit Pommern über Tschenstochau-Lask-Zgierz-Kutno-Plozk,Sierp-Brodnica, 2. Schlesisches Kohlenrevier-Wielun-Kepno und 3. Dombrower Kohlenrevier-Opoczno-Warschau.

Die Aktiengesellschaft beabsichtigt durch Ausgabe von Obligationen das französische und englische Kapital heranzuziehen und die französische Gesellschaft „Société Générale d'Entreprise" als Aktionärin aufzunehmen. Die polnische Regierung ist bereit, dem ausländischen Kapital gegenüber eine staatliche Garantie zu übernehmen.

— **Ausnahmetarife in Polen.** Mit Gültigkeit ab 1. September 1924 wurden Ausnahmetarife erstellt für frische Kartoffeln von allen polnischen Stationen zum Revier von Sosnowice und nach Oberschlesien, für Holzkohle von allen polnischen Stationen bis zur Grenze und nach Danzig, für Eisenwaren und für Eier von der Grenze Sowjet-Rußlands bis zur deutschen Grenze und nach Danzig, für Maschinen und dergl. von der deutschen Grenze bis zur Grenze Sowjet-Rußlands. Weiter wurde ein Ausnahmetarif für die Transitbeförderung von Getreide und Hülsenfrüchten von der Grenze Sowjet-Rußlands bis zur deutschen Grenze und nach Danzig erstellt.

Zu dem gleichen Zeitpunkt wurden Tarifbegünstigungen für Kohle, Torf, Samenkartoffeln und Kunstdünger eingeführt.

— **Die Tschechoslowakei. und die Donauschiffahrt.** Der Donauhafen Preßburg befindet sich in der Nähe des Dreiländersteines, wo die Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn zusammenstoßen. Gute Eisenbahnlinien setzten ihn in direkte Verbindung mit Südslawien und dem Adriatischen Meere, so daß seine geographische Lage an der Donau günstig erscheint. Der zweite tschechoslowakische Donauhafen Komarno spielt bekanntlich eine wichtige Rolle in der Einfuhr von Rohmaterialien und in der Ausfuhr von slowenischem Holz und Teschener Kohlen. Die Tschechoslowakei hat daher Aussichten, Durchgangsland zu werden im Güteraustauschverkehr der Becken der Elbe, Oder und Donau. Das hat auch die Regierung veranlaßt, im Hafen von Preßburg eine Freizone zu schaffen, die nicht nur den Durchgangsverkehr erleichtern soll, sondern in der auch die eingelagerten Güter industriell verarbeitet werden können.

— **Erhöhung der Personentarife. — Beamten-Abbau in der Tschechoslowakei.** Um die vor zwei Jahren aus Gründen der Hebung des Kronenkurses auf ein Mindestmaß herabgesetzten Bezüge der Staatsangestellten nach zahllosen scharfen Protesten ein wenig aufzubessern, braucht die Regierung 620 Millionen Kronen. Zwecks Deckung dieses Betrages werden Zölle für Fleisch, Fette und Seide eingeführt und verschiedene Gebühren erhöht. Auch wird eine 10prozentige Erhöhung der Personentarife aller drei Wagenklassen eintreten.

Gleichzeitig hat die Regierung auch eine Gesetzvorlage über Beamtenabbau im Parlament eingebracht, die bereits am 1. Januar 1925 in Kraft treten wird. Zu dieser Maßnahme sieht sich die Regierung gezwungen, weil die kleine Tschechoslowakei eine unverhältnismäßig große Zahl von Staatsangestellten (über 380 000, darunter fast 170 000 Eisenbahnbedienstete) beschäftigt, und der Personalaufwand mehr als die Hälfte sämtlicher Staatseinnahmen verschlingt. Nach der Gesetzesvorlage sind für den Abbau in erster Linie die „Fähigkeit" und die „Verwendbarkeit" (worunter offenbar auch die sprachliche Qualifikation gemeint ist) ausschlaggebend. Für die nach dem Umsturz massenhaft in den Staatsdienst eingestellten tschechischen Legionäre gelten Sonderbestimmungen. Bei der nationalen Einstellung der Regierungsstellen ist daran nicht zu zweifeln, daß der Abbau wohl meistens auf Kosten der deutschen Beamten durchgeführt wird. Ihre Lage ist dann um so bedauernswerter, als ja die Abfindungssumme für Beamte mit weniger als 10 Dienstjahren höchstens das 24fache der jetzigen kleinen Monatsbezüge beträgt, also sehr gering bemessen ist. Sie reicht kaum hin, daß sich die Familie einige Monate nach der Entlassung erhalten kann. Weiter ist zu bedenken, daß der deutsche Beamte bei Gründung einer neuen Existenz vielen Schwierigkeiten seitens der tschechischen Behörden ausgesetzt sein wird.

— **Triests Warenverkehr mit Österreich** erreichte in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 4 927 154 Meterzentner gegen 2 795 512 im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Der Warenverkehr mit Österreich ist somit von 1923 auf 1924 um 76,2 % gestiegen.

— **Rhein-Rhone-Kanal.** Die Arbeiten, die an diesem Kanal unternommen werden, um ihn für Schiffe von 300 t schiffbar zu machen, sind in vollem Gange und werden baldigst ihrer Beendigung entgegengehen. Das Kanalbett wird ausgebaggert, von Felsen geräumt, abgedichtet, und verschiedene Brücken und Schleusen werden notwendig. Nur ist immer noch die Frage der besseren Wasserspeisung des Kanals nicht gelöst, doch wird zurzeit ein Plan beraten für die Erstellung eines Sammelbeckens, das 5 Millionen Kubikmeter enthalten würde. Mit den Arbeiten einer Verbindung vom Rhein-Rhone-Kanal bei Montbéliard bis zur oberen Saone bei Conflandey ist ebenfalls begonnen worden und ein erstes Teilstück bereits fertiggestellt, so daß in nächster Zeit schon auch Belfort mit seiner nennenswerten Industrie an die Wasserstraße angeschlossen sein wird.

— **Eisenbahnbau in den überseeischen Siedlungen Frankreichs.** Der französische Kolonialminister hat angekündigt, daß er beabsichtigt, in den nächsten zehn Jahren bei Kammer und Senat alljährlich die Bewilligung von 50 Mill. Franken zu beantragen, die er zum Ausbau der Eisenbahnnetze in den überseeischen Besitzungen Frankreichs verwenden will.

— **Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.** Die ehemaligen Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen sind den Vereinbarungen beigetreten, die die fünf großen französischen Eisenbahn-Gesellschaften und die Verwaltungen der Staatsbahnen im Jahre 1921 getroffen und auf Grund deren sie ihre Einnahmen einer Gemeinschaftskasse zuführen, um sie dann, nach einem bestimmten Schlüssel verteilt, anteilig wieder zurückzuerhalten. Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen haben nach dem kürzlich erschienenen Jahresbericht für das Jahr 1923 im genannten Jahr 3 Mill. Fr. zu dieser Kasse beigetragen, während alle anderen an dem Abkommen beteiligten Eisenbahnen die Gemeinschaftskasse zur Deckung ihrer Fehlbeträge haben in Anspruch nehmen müssen. Der Verkehr ist allerdings, eine Folge des Ruhrunternehmens, zurückgegangen, trotzdem ist aber die Betriebszahl von 92,76 % i. J. 1922 auf 87,97 % i. J. 1923 gesunken. Der Betriebsüberschuß betrug zwar nur 545 Mill. Fr.; da aber das Anlagekapital nicht hoch ist, überdies der Zinsfuß, weil es vom Staate gegeben ist, nur 5½ % beträgt, hat der Betriebsüberschuß zu seiner Verzinsung ausgereicht. Allerdings haben die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen seit ihrer Übernahme durch Frankreich vom Staate 1,25 Milliarden Fr. als Vorschüsse und

Unterstützungen erhalten, von denen 334 Mill. zur Deckung von Fehlbeträgen in den Jahren 1919 bis 1921 verwendet worden sind. Die französische Regierung ist zurzeit bemüht, in New York eine Anleihe von 50 Mill. Dollar zugunsten der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen aufzunehmen, mit deren Hilfe jene einen Teil der Staatszuschüsse zurückzahlen sollen; überdies soll der Ertrag der Anleihe zu Neu- und Erweiterungsbauten verwendet werden.

— **Internationale Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel.** Die Gesellschaft bringt laut „F. Z." demnächst in London 1 Million Pfund 6%ige Obligationen zum Preis von 97 % zur Ausgabe. Schon im vorigen Jahr hatte die Gesellschaft Obligationen der nämlichen Art im Betrage von 500 000 Pfund ausgegeben.

— **Die Hafeneinfahrt von Antwerpen** scheint infolge der Verlagerung der Fahrtrinnen in der Westerschelde noch immer nicht den Anforderungen der Schiffahrt zu entsprechen. Die 27 000 t große „Belgenland" der Red Star Line ist Ende November beim Antritt ihrer Reise um die Welt auf Grund geraten, sie konnte erst nach 12 Stunden mit Hilfe von 10 Schleppern wieder flott gemacht werden.

— **Ermäßigte Frachtsätze und sonstige Gebühren für 20 t-Wagen in England.** In England gilt bekanntlich schon der 20 t-Wagen für einen Großraum-Güterwagen. Wie auch schon in dieser Zeitung berichtet worden ist (s. Nr. 39 v. 25. Sept. 1924), hat die Große Westbahn derartige Wagen in größerer Zahl beschafft und weitere bestellt, um mit ihnen den Kohlenverkehr zwischen den Bergwerken von Wales und den Häfen der Südküste zu bedienen. Bei Beförderung der Kohle in geschlossenen Zügen von 20 t-Wagen wurde von Anfang an ein Frachtnachlaß von 5 % gewährt. Nunmehr ist dieser Nachlaß auch auf die Nebengebühren für Wiegen, Benutzung der Kipper und die sonstigen Hafengebühren ausgedehnt worden. Die Kohlenkipper in den Häfen der Großen Westbahn in Newport, Cardiff, Barry, Port Talbot und Swansea werden schleunigst umgebaut, um 20 t-Wagen aufnehmen zu können. In einigen von den Häfen sind schon Kippanlagen für diese Wagen im Betriebe, in anderen sollen sie demnächst in Betrieb genommen werden. Man erwartet, daß im nächsten Jahre der Kohlenverkehr des südlichen Wales so umgestellt sein wird, daß er in weitgehendem Maße mit geschlossen von der Zeche bis zum Hafen durchlaufenden Zügen von 20 t-Wagen bedient wird. Er eignet sich hierfür ganz besonders, weil es sich bei ihm um die Beförderung eines Schüttguts in großen Massen in regelmäßiger Wiederkehr zwischen denselben Versand- und Empfangsstellen handelt, doch wird die Erwartung ausgesprochen, daß der 20 t-Wagen und seine Verwendung in geschlossenen Zügen sich in der nächsten Zeit auch auf anderen englischen Eisenbahnen Eingang verschaffen wird.

— **Gasbeleuchtung bei Eisenbahnunfällen.** Wenn bei einem Eisenbahnunfall, wie es nicht selten geschieht, Feuer ausbricht, so sind gewisse Kreise, und darunter die öffentliche Meinung, nur zu schnell bereit, die Schuld der Gasbeleuchtung der Wagen zuzuschreiben. In besonders heftigem Maße war dies bei dem Eisenbahnunglück in Bellinzona der Fall. Daß die bei einer solchen Gelegenheit erhobenen Vorwürfe gegen eine Eisenbahnverwaltung, deren Wagen mit Gas beleuchtet werden, unberechtigt sind, zeigen die Vorgänge bei einem Eisenbahnunfall in England. Auch dort wurde behauptet, das Feuer, das alsbald nach dem Unfall in einem Wagen ausbrach, sei durch dessen Gasbeleuchtung verursacht worden. Bei der in England üblichen Leichenschau nach dem Unfall, bei der auch die Todesursache ermittelt werden muß, wurde aber festgestellt, daß der in Brand geratene Wagen der einzige war, in dem, nachdem das Feuer gelöscht war, die Gaslampen noch brannten. Einige Stunden nach dem Unfall ergab sich, daß das Gas in den Behältern dieses Wagens noch unter einem nur wenig verminderten Druck stand. Das Gas hatte sich also nicht entzündet und trug kein Verschulden an dem Brand, der anschließend an die Entgleisung ausgebrochen war.

Fremde Erdteile.

— **Paris-Wladiwostock.** Es wird beabsichtigt, auf der Sibirischen Eisenbahn wieder durchgehende Züge verkehren zu lassen und dadurch einen Verkehr mit unmittelbaren Anschlüssen zwischen Paris und Wladiwostock einzurichten. Die gegen 7000 Kilometer lange Reise würde unter Benutzung der Chinesischen Ostbahn 12 Tage, auf dem Wege über die Mandschurei 14 Tage dauern.

— **Die Chinesische Ostbahn,** auf deren Betrieb und Verwaltung Sowjet-Rußland seit dem Abkommen mit China wieder maßgebenden Einfluß hat, beförderte im November 1924 19,5 Millionen Pud Getreide und 30 Millionen Pud Frachtgüter, insgesamt während dieses Zeitraums. Damit ist die Höchstrekordzahl seit dem 25jährigen Bestehen der Bahn erreicht.

— **Die japanischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1922/23*)** Nachdem die japanischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1920/21 eine nur ganz geringe Steigerung des Betriebsüberschusses gegen das Vorjahr, und infolge des gesteigerten Kapitaldienstes sogar einen Rückgang des Reinüberschusses um 10 Mill. Yen gezeigt hatten, ergeben die neuerdings veröffentlichten statistischen Mitteilungen über das Rechnungsjahr 1922/23 — die für 1921/22 fehlen bis jetzt — wieder eine höchst beachtenswerte Wendung zum Bessern. In der nachstehenden Zusammenstellung sind die mitgeteilten Zahlen mit denen des Rechnungsjahres 1920/21 verglichen.

	Rechnungsjahr		Unterschied %
	1920/21	1922/23	
Betriebslänge in engl. Meilen	6 480,99	7 005,7	+ 8,1
Zahl der Stationen	1 867	2 042	+ 9,4
„ „ Werkstätten	—	21	—
„ „ Bediensteten . . .	163 822	179 159	+ 9,4
„ „ Lokomotiven	3 306	3 671	+ 11,0
„ „ Personenwagen . .	8 066	9 298	+ 15,3
„ „ Sitzplätze	370 449	460 761	+ 24,4
„ „ Güterwagen	52 119	55 405	+ 6,3
Ladegewicht in Tons (= 1016 kg)	596 810	664 711	+ 11,4
„ für 1 Wagen	11,45	11,997	+ 4,7
Gefahrene Zugmeilen in			
Personenzügen	37 072 164	47 251 199	+ 27,4
Güterzügen	30 470 697	34 531 779	+ 13,0
gemischten Zügen . . .	9 242 731	—	+ 6,5
Im Ganzen	76 785 592	81 782 978	
Befördert in 1 Personenzug Wagen	13,7	14,3	
Befördert in 1 Güterzug Wagen	38,9	30	
Personenverkehr:			
Beförderte Personen in Mill.	405,8	512,7	+ 26,3
Personenmeilen . . . „ „	—	9760,7	—
„ auf 1 Reisenden . .	20,7	19,0	
Güterverkehr:			
Beförderte Gütertonnen . .	56 623 871	64 070 573	+ 13,2
Tonnenmeilen . . . . . Mill.	5 927,2	6 364,9	+ 7,4
„ auf 1 Gütertonne . .	104,7	99,3	
Einnahmen aus:			
Personenverkehr**) i. Mill. Yen	180,2	199,8	+ 10,9
Güterverkehr . . . „ „ „	132,0	177,8	+ 34,7
Auf 1 Tonnenmeile „ „ „	0,0223	0,0279	+ 25,0
Roheinnahme . . . . in Yen	350 699 584	429 593 995	+ 22,5
Betriebsausgabe . . . . „ „	242 161 686	229 778 431	— 5,1
Betriebszahl in %	69,1	53,5	
Betriebsüberschuß . in Yen	108 537 898	199 815 564	+ 84,1

Während der Umfang des Staatsbahnnetzes in zwei Jahren um 524,71 Meilen, das sind 8,0 %, zugenommen hat, zeigt die Zahl der Personenwagen eine Zunahme um 1232 oder 15,3 %, der Sitzplätze sogar um 90 300 oder 24,4 %. Beim Ladegewicht der Güterwagen beträgt die Steigerung 67 900 Tonnen, das sind 11,4 %, und es ergibt sich ein durchschnittliches Ladegewicht für den Wagen von rund 12 Tonnen (je = 1016 kg).

Die Leistungen des Betriebes, die gefahrenen Zugmeilen, haben im ganzen um nahezu 5 Millionen, das sind 6,5 % gegen 1920/21 zugenommen. Im einzelnen ist abweichend gegen früher die Leistung der gemischten Züge nicht mitgeteilt; es müßte demnach angenommen werden, daß solche nicht mehr gefahren werden, was nicht gerade wahrscheinlich ist. Nach den veröffentlichten Zahlen ergibt sich eine Steigerung der Zugmeilen in den Personenzügen um 27,4, in den Güterzügen um 13 %.

Der Verkehr und sein Erträgnis zeigt gleichfalls eine beträchtliche Steigerung, am stärksten der Personenverkehr, der in der Zahl der Reisenden um 106,9 Millionen, das sind 26,3 %, und im Erträgnis um 19,6 Millionen Yen, das sind 10,9 %, zugenommen hat. Dagegen hat sich der Güterverkehr nur um 7,4 Millionen beförderte Gütertonnen, das sind 13,2 %, und um 437,7 Millionen Tonnenmeilen, das sind 7,4 % gehoben. Sein Erträgnis zeigt indes die bedeutende Zunahme um 45,8 Millionen Yen, das sind 34,7 %, die in dieser Höhe wohl nur durch erheb-

*) Vgl. Nr. 20, S. 331, Jahrg. 1923 d. Ztg.

**) Ohne den Ertrag der Schnellzug-Zuschlag- und Schlafwagenkarten, des Gepäck- und Paketverkehrs.

liche Tariferhöhungen, abgesehen von der besseren Zug- und Wagenausnutzung, ihre Erklärung finden dürfte.

Infolge dieser Steigerung des Verkehrs und seiner Erträgnisse sehen wir die Roheinnahme um 78,89 Millionen Yen, das sind 22,5 % auf 429,59 Millionen Yen angewachsen, und da es außerdem gelang, die Betriebsausgabe um über 12 Millionen, das sind 5,1 %, zu verringern, so ergibt sich eine Zunahme des Betriebsüberschusses um 91,27 Millionen Yen, das sind 84,1 %, auf 199,8 Millionen Yen, und eine Abnahme der Betriebszahl von 69,1 auf 53,5, also um 15,6 %! Mit dieser niedrigen Betriebszahl dürften die Staatsbahnen Japans unter den heutigen Kulturländern der Erde wohl ziemlich allein stehen. Inwieweit der hohe Betriebsüberschuß durch den Kapital- und Zinsendienst aufgezehrt wird, ist aus dem veröffentlichten Zahlenmaterial einstweilen nicht zu ersehen und dürfte erst später aus dem hoffentlich erscheinenden ausführlichen Jahresbericht des Eisenbahnministeriums in Tokio hervorgehen. Das nächste Rechnungsjahr 1923/24 wird ja leider infolge des schweren Erdbebens vom 1. September 1923 eine starke Trübung des Wirtschaftsbildes zeigen. F. B.

— **Steuern der amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einer von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten aufgestellten Statistik haben diese im letzten Jahre 336 Millionen Dollar Steuern bezahlt, d. s. durchschnittlich etwas mehr als 1400 Dollar auf die Meile (1,61 km) oder 8700 Dollar auf 1 km. Hiervon entfielen auf Bundessteuern nur 77 Millionen, während der Rest an die Einzelstaaten, Bezirke und Städte zu entrichten war.

— **Lange Lokomotivfahrten in Amerika.** Ohne Lokomotivwechsel werden augenblicklich folgende Schnellzüge gefahren: von Los Angelos nach El Paso, etwa 1300 km (Southern Pacific), von Parzons nach San Antonio, etwa 1090 km, und von Kansas City nach Denver, etwa 1030 km, sowie folgende Güterzüge: von Del Rio nach El Paso, etwa 728 km, und von Sparks nach Carlin, etwa 622 km.

Im übrigen hat eine Untersuchung ergeben, daß im Jahre 1921 die Güterzuglokomotiven im allgemeinen nur 7 Stunden täglich Dienst getan haben, und daß andererseits 20 % der überhaupt verbrauchten Lokomotivkohle, das heißt 25 Mill. Tonnen, während der Zeit verfeuert werden, in der die Lokomotiven keinen Dienst tun.

— **Hotelersatz durch Schlafwagen.** In Kanada herrscht Mangel an Hotels. Um dem abzuhelfen, ist die Zahl der Schlafwagen in den Zügen vermehrt und ihre Benutzung auch durch Reisende dritter Klasse gestattet worden. Es ist noch nicht lange her, als auch in Deutschland die Schlafwagen, allerdings im Ruhezustand, die Hotels ersetzen sollten. Ein besonderer Erfolg ist der Maßnahme nicht beschieden gewesen.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1079.)

— **Nachtrag zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Herausgegeben von Dr. jur. Weirauch. Verlag Walter de Gruyter (vormals Guttentag). Preis 1.50 M.

Das Hauptwerk wurde in Nr. 28 dieser Zeitung vom 3. August 1922 besprochen. Der jetzt vorliegende Nachtrag enthält die bis zum 1. November 1924 ergangenen Änderungen. Sie sind ziemlich zahlreich und füllen 76 Druckseiten. Zu textlichen Anmerkungen bot sich im allgemeinen kein Anlaß.

Von neuen Bestimmungen seien erwähnt die über Fahrpreisermäßigungen für gemeinnützige Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen, ferner über das zulässige Höchstmaß von Handgepäck (25 kg) und von Traglasten (50 kg), über die gebührenpflichtige Zeichnung ungenügend gezeichneten Reisegepäcks durch die Eisenbahn und über das Recht der Eisenbahn, bei verkehrsgefährdenden Güteranhäufungen die Beladefristen abzukürzen sowie das Standgeld und Lagergeld zu erhöhen. — Neu ist auch die Bestimmung, daß an Sonn- und Feiertagen die Eisenbahn nicht nur Frachtgut (wie früher), sondern auch Eilgut nicht anzunehmen braucht (§ 63), sowie die Ausdehnung des Rauchverbots auf die Seitengänge in den Nichtraucherwagen (§ 17).

Geändert ist die ziffernmäßige Höhe sämtlicher Gebühren nach deren Umstellung auf Goldmark.

Neu gefaßt wurden z. B. die Vorschriften über Gesellschafts- und Feriensonderzüge, über Schulfahrten, über Fahrpreisermäßigungen zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Kriegsbeschädigten sowie über die Beförderung lebender Tiere.

Die starren Lieferfristen, die bei Herausgabe des Hauptwerks noch aufgehoben waren, sind inzwischen wieder eingeführt, und zwar mit den in der Anmerkung zu § 75 des Hauptwerks bereits bekannt gegebenen Laufzeiten. Dr. K.

— **Die Wunder der Fernmeldetechnik.** Über Telegraphie und Telephonie zum Rundfunk. Von Dr. Albert Neuburger. 365 Textseiten Großoktav mit 376 Abbildungen. Preis gebunden 12 M. Verlag von Hochmeister u. Thal, Leipzig.

Die Wissenschaften der Fernmeldetechnik haben im Kriege und nach dem Kriege einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Dinge, an deren Verwirklichung vor dem Kriege noch niemand zu glauben wagte, ja die die wenigsten ahnten, stehen heute in vollendeter Form vor uns. Eine Antenne war vor 2 bis 3 Jahren noch eine Sehenswürdigkeit, zu deren Besichtigung Fahrten unternommen wurden. Heute kann man in Berlin und anderswo fast von jeder Straße aus Antennen erblicken. Bei derartigen Errungenschaften, die sich so schnell einbürgern, wird oft vergessen, welche Fülle von Arbeit geleistet werden mußte, um die Erfolge zu erringen, deren Früchte jetzt die Allgemeinheit als ihr selbstverständliches Recht in Anspruch nimmt. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, wenn es Dr. Neuburger in seinem Buche „Die Wunder der Fernmeldetechnik" unternimmt, die ganze Entwicklung des Fernmeldewesens, beginnend mit den Versuchen von Chappe, Volta, Sömmering, Steinheil, Siemens, Morse, Philipp Reis und Graham Bell bis zu den Arbeiten von Hertz, Marconi, Slaby u. a. vor unseren Augen aufzurollen. Und es ist schön, daß die großen Männer, deren die Welt so viel verdankt, nicht nur mit ein paar nüchternen Worten abgespeist werden, sondern daß sie auch im Lichtbilde vor uns erscheinen. Man wird es dafür in Kauf nehmen, daß einige wichtige Gebiete, so z. B. die Akkumulatoren, die Schnelltelegraphen, die Fernsprechvermittlungsanstalten vielfach auf Kosten der Deutlichkeit in der Behandlung zu kurz gefaßt sind.

Das Buch zerfällt in vier Abschnitte. Der erste Abschnitt bringt eine kurze — hinsichtlich der Akkumulatoren auch bei Würdigung des Rahmens, in dem sich das Werk bewegt, etwas zu kurze — Betrachtung der für die Schwachstromtechnik in Frage kommenden Stromquellen. Der zweite Abschnitt ist der Telegraphie gewidmet. Nach eingehender und anregender Darstellung der Entwicklung der Telegraphie mit ihren historischen Apparaten werden der Morseapparat, der Klopfer, der Hughesfernschreiber, der Ferndrucker und die Schnelltelegraphie in ihren Grundzügen besprochen. Aber auch hier ist die Beschreibung oft so kurz gehalten, daß der Anfänger sich kaum ein auch nur oberflächliches Bild von der Wirkungsweise der einzelnen Apparate und Schaltungen wird machen können. Das trifft insbesondere auf die Beschreibung des Siemens-Schnelltelegraphen zu. Kann der Umfang des Buches bei einer Neuauflage nicht vergrößert werden, so wird es gut sein, lieber einige Apparate etwas gründlicher zu besprechen und bei anderen nur die Aufgaben zu schildern, die sie zu erfüllen haben, ohne auf ihre technische Durchbildung näher einzugehen.

Alsdann werden in demselben Abschnitt die Freileitungen und Kabel behandelt. Es wird die Bildertelegraphie und das Problem des Fernsehens erörtert.

Der dritte Abschnitt führt den Leser auf das Gebiet der Telephonie. Auch hier ist wieder in dankbarer Weise der geschichtlichen Entwicklung gedacht. Es ist gut, daß man in einem derartigen Buche auch einmal etwas Genaueres über das Lebenswerk des deutschen Lehrers Philipp Reis hört, der sonst immer nur mit wenigen Worten abgespeist wird. Die Beschreibung der Fernhörer und der Mikrophone bis zu dem im Rundfunkwesen viel verwendeten Bandmikrophon von Siemens u. Halske ist eingehend und ansprechend. Erörtert wird ferner das Telephon und ein besonderer Unterabschnitt ist der Beschreibung des sprechenden Films gewidmet. Dann folgen einige Angaben über die Fernsprechämter, insbesondere auch über die Selbstanschlußämter. Wie schon erwähnt, ist auch dieses Gebiet leider etwas sehr kurz gehalten, so daß der Anfänger in die hier auftauchenden für das Fernsprechwesen so überaus wichtigen Fragen kaum einen ausreichenden Einblick erhält. Es folgen interessante Erörterungen der Kabeltelephonie, die mit der Inbetriebnahme des Rheinland- und des Ostpreußenkabels Triumphe feiern konnte.

Nunmehr folgt der vierte, weitaus umfangreichste Abschnitt des Buches. Er nimmt zwei Drittel des ganzen Werkes in Anspruch. Er behandelt das jetzt im Vordergrund des allgemeinen Interesses stehende Gebiet der Funktechnik. Zunächst wird der Leser eingeführt in die Wellentheorie und die Lehre von den elektrischen Schwingungen. Es folgt wieder eine sehr ansprechende Schilderung der geschichtlichen Entwicklung. Dann werden die Sendeeinrichtungen, die Hochfrequenzmaschinen und die Kathodenröhren in ihrer Geschichte, Theorie und Fabrikation ausführlich erörtert. Danach wird auf die Empfangseinrichtungen eingegangen. Es werden ferner einige Großfunkstationen beschrieben. Die Zeitsignalgebung wird besprochen. Auch die Frage des Funkverkehrs mit Schiffen und Luftfahrzeugen sowie das erst in neuester Zeit von der Firma Dr. Erich F. Huth gelöste Problem des Fernsprechens vom fahrenden Zuge aus, wird in den Kreis der Betrachtungen gezogen. Zum Schluß bringt das Buch ein besonderes Kapitel über die besonderen Ver-

hältnisse des Amateurverkehrs im Funkwesen, das besonders freudig begrüßt werden wird von allen, die sich mit Rundfunk beschäftigen und sich auf diesem Gebiete weiter fortbilden wollen.

Im allgemeinen kann gesagt werden, daß das vorliegende Buch trotz der erwähnten Mängel einen Überblick gibt über das Wissenswerte aus der Fernmeldetechnik, und daß man es mit Nutzen durchstudieren wird. An manchen Stellen wird man das Studium allerdings aus anderen Quellen ergänzen müssen, und es wird daher gut sein, bei einer Neuauflage dem Buche einen Literaturnachweis beizugeben.

Vor einem Neudruck wird das Werk auch noch einmal auf etwaige Ungenauigkeiten hin durchgesehen werden müssen. Es muß bei Anfängern zu verhängnisvollen Irrtümern führen, wenn der Verfasser auf Seite 2 richtig sagt, daß durch Hintereinanderschaltung der Elemente die Spannung der Batterie erhöht wird, und dann der Verfasser weiter behauptet, daß durch die Parallelschaltung die Stromstärke erhöht wird, während doch Spannung und Stromstärke einander direkt proportional sind. Es erscheint auch irreführend, wenn auf Seite 27 gesagt wird, daß in Morseleitungen bei der Ruhestromschaltung der Arbeitsstromschaltung gegenüber elektrische Energie gespart wird. Auch ist es nicht richtig, daß der Morseapparat nur noch auf Nebenlinien benutzt wird. Das trifft z. B. für die Eisenbahnverwaltungen nicht zu. Hier wird noch bis zu 90 % auf Morse gearbeitet, und es gibt noch keinen Telegraphenapparat, der bei der Eisenbahn den Morseschreiber ablösen könnte. Daß auf Seite 43 behauptet wird, der Widerstand des Aluminiums sei höher als der des Eisens, ist ein Versehen, das bei der Korrektur nicht hätte unentdeckt bleiben dürfen. Auch sonst finden sich hin und wieder Ungenauigkeiten, die bei einem hoffentlich recht bald notwendig werdenden Neudruck zu beseitigen sein werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. Dezember d. J. starb in Steglitz der

Geheime Baurat a. D.

Carl Blumenthal.

Der Verstorbene hat vom 1. April 1898 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1913 der hiesigen Direktion als Mitglied angehört und sich durch große Pflichttreue und entgegenkommendes Wesen die Wertschätzung aller seiner Mitarbeiter erworben.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, im Dezember 1924. (1433)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Schließung von Stationen.

Der Haltepunkt Herzberg Schloß an der Strecke Herzberg (Harz)-Seesen wird vom 1. Januar 1925 ab geschlossen.

Cassel, den 19. Dezember 1924. (1434)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1924 tritt ein neuer Ausnahmetarif 14a für Braunkohlenbenzin von den Stationen Nachterstedt, Rositz und Webau nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft.

Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1427)

Berlin, den 17. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Tier- und Kohlentarife.

Ab 1. Januar 1925 werden die deutschnordischen Güter-, Tier- und Kohlentarife von Goldmark auf „Reichsmark" umgestellt, wobei eine Goldmark gleich einer Reichsmark zu setzen ist. Auskunft durch die Abfertigungen. (1423)

Altona, den 16. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II.

Am 22. 12. 24 tritt ein Ausnahmetarif 74 für Holz usw. von Flensburg nach Süderlügum im Falle der Weiterbeförderung nach Dänemark in Kraft.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 18. Dezember 1924. (1424)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahme-Tarife). Tfv. 5.
Nottarif 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 tritt die Kreis-Oldenburger Eisenbahn dem Nottarif im vollen Umfange im Heft C II den Ausnahmetarifen 9 und 11 bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Dezember 1924. (1417)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1924 wird im Verkehr mit der Tarifstation Elmshorn bei Verkehrsleitung über Bad Oldesloe für Sendungen des Ausnahmetarifs 25 (Milch) ein Frachtzuschlag von 30 Goldpfennigen für 100 kg erhoben. Näheres enthält die am 22. 12. 24 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Dezember 1924. (1430)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz.

Die im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 130 unter lfd. Nr. 1669 bekanntgegebene Maßnahme wird auch auf Sendungen nach Friedrichshafen (Württ.) ausgedehnt.

Frankfurt (Main), den 15. Dez. 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (1415)

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

I. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden
a) die Zuschlagsfrachten der Eutin-Lübecker-Eisenbahn aufgehoben,
b) die Zuschlagsfrachten der Kreis-Oldenburger Eisenbahn geändert.

II. Mit sofortiger Gültigkeit wird von Erhebung der Zuschlagsfrachten im Verkehr mit der Station Sendenhorst der Westfälischen Landes-Eisenbahn abgesehen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1431)

Berlin, den 18. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil II.

Ab 1. Januar 1925 treten für Flensburg nach Schnittpunkt I ermäßigte Schnittsätze für die Umbehandlung und Neuaufgabe ein, im letzten Falle nur dann, wenn die Sendung nicht aus dem Gewahrsam der Eisenbahn herauskommt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Dezember 1924. (1422)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr, Rheinisch-bayerischer Verkehr, Nord/Süd-westdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden im westdeutsch-südwestdeutschen Tarife Hefte 1—3 und im rheinisch-bayerischen Tarif alle Entfernungen in denjenigen Verbindungen, für die im Nord/Süd-westdeutschen Tarif Entfernungen enthalten sind, aufgehoben und durch die Entfernungen des Nord/Süd-westdeutschen Tarifs ersetzt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und in den Tarifanzeigern der Deutschen Reichsbahn. (1426)

Frankfurt (M), den 15. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1924 ist der Ausnahmetarif für Holzschliff und Holzzellstoff der Klasse D und Papier der Klasse B (Packpapier) von Tilsit und Ragnit nach Königsberg (Pr.) Kai-, Ost-, Lizent- und Pregelbahnhof zur Ausfuhr über See eingeführt. (1436)

Königsberg (Pr.), den 5. Dezemb. 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 unter A. 1e) und B. 2 die Worte „aus Steinbrüchen“ und „Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen“ und in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5c unter 1 die Worte „aus Steinbrüchen“ gestrichen. In dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 werden gleichzeitig unter A. 1c) und C. vor dem Wort „Schlag- oder Stockhammer“ nachgetragen „Charrier-“.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 unter B 1 gestrichen: „Sand, Bimssand“ und nachgetragen: „(auch mit Sand oder Bimssand vermischt)“. Näheres siehe nächsten Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1429)

Berlin, d. 17. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Das Vorwort unseres Binnentarifs wird im dritten Absatz mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 wie folgt geändert:

„Die Ausgabe dieses Tarifs sowie alle etwaigen Änderungen und Ergänzungen werden
im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn
(Preußisch-hessisches Netz),
in der Hellerthaler Zeitung sowie durch Aushang auf den Bahnhöfen bekanntgegeben.

Für die Gültigkeit der Tarife und Tarifänderungen ist die Bekanntgabe durch den vorgenannten Anzeiger verbindlich.“

Frankfurt a. M., d. 15. Dezember 1924.
Freien Grunder Eisenbahn-Akt.-Ges.
Die Direktion. (1428)

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.)

In der Neuausgabe des Tarifs vom 16. November 1924 ist auf Seite 10 die Grubenstation „Gräfin Johannaschacht“ mit der Abfertigungsstation Bobrek und der Anstoßentfernung von 1 km an Bobrek aufgenommen worden. Die Fertigstellung des neuen Anschlußgleises Gräfin Johannaschacht-Bobrek hat sich indessen verzögert, so daß bis auf weiteres die Sendungen ab Gräfin Johannaschacht wie bisher durch Station „Karf“ mit der Anstoßentfernung von 2 km an Karf abgefertigt werden müssen. Der Tag der Änderung wird besonders bekanntgegeben werden. (1437)

Oppeln, den 19. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Entfernungen für die in den Tarif aufgenommenen bayerischen, rechtsrheinischen Staatslokalbahnstationen durch Wegfall des Entfernungszuschlags zum Teil geändert. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (1421)

München, 17. Dezember 1924.
Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Tfv. 215.

Am 1. Januar 1925 tritt der Eisenbahngütertarif für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen andererseits in Kraft. Die Frachtsätze sind in Schnittform für den deutschen und für den tschechoslowakischen Schnitt in tschechoslowakischen Hellern angegeben. Die Fracht ist stets in der Tschechoslowakei zu zahlen. Sie wird über den vom Absender im Frachtbrief vorzuschreibenden Grenzübergang (Schnittpunkt) berechnet. Der Tarif wird nur angewendet, wenn dies vom Absender im Frachtbrief ausdrücklich beantragt ist. Der Tarif, der zweisprachig (deutsch und tschechoslowakisch) aufgestellt ist, kann bezogen werden: 1. In Deutschland zum Preise von 7,50 RM. a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen. 2. In der Tschechoslowakei zum Preise von 60,00 Kč a) von den Staatsbahndirektionen, b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen.

Dresden, am 16. Dezember 1924. (1416)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reexpedition in Frankfurt (Main).

Mit Geltung vom 15. Januar 1925 wird für die aus dem Auslande mit direkten Frachtbriefen über Basel in Frankfurt (Main) Osthafen eingegangenen Wagenladungen von Gemüse-, Stein-, Kern- und Schalenobst, Trauben und Südfrüchten bei Neuaufgabe in Frankfurt (Main) Osthafen als Wagenladung nach weitergelegenen deutschen Binnen- und Grenzstationen oder außerdeutschen Stationen im Rückerstattungswege die Fracht für den gesamten deutschen Durchlauf so berechnet, wie wenn die Sendungen in Basel Bad. B. direkt nach der im Frachtbrief ab Frankfurt (Main) Osthafen bezeichneten Bestimmungsstation aufgegeben worden wären. Im Verkehr mit gewissen westlichen deutschen Stationen wird der endgültigen Frachtberechnung die Entfernung auf dem tatsächlich gefahrenen Weg ab Basel Bad. B. bis zur endgültigen Bestimmungsstation zugrunde gelegt.

Die Einzelheiten werden durch den nächsten Tarifanzeiger veröffentlicht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Reichsbahndirektion.

Frankfurt (M), den 16. Dezember 1924.
Reichsbahndirektion. (1419)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. November 1924.

1. Ab 15. Dezember 1924 ist auf Seite 10 des Schnittarifs bei Lenesten das Sternchen „*“ nebst der dazugehörigen Fußanmerkung zu streichen.

2. Auf den Seiten 5 und 13 des Schnittarifs sind die Stationen Astheim und Taubachsmühle zu streichen.

3. Auf den Seiten 8 und 12 des Schnitttarifs ist bei den Stationen Hofheim (Franken) und Rügheim der größte zulässige Raddruck von 6250 kg auf 7000 kg abzuändern. (1420)

München, den 11. Dezember 1924.
D. R.-G. Tarifamt G. B.

Güterverkehr mit Norwegen.

Ab 1. Januar 1925 erhält Kristiania die Bezeichnung Oslo. Auskunft durch die Abfertigungen. (1425)

Altona, den 17. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Kohlenausnahmetarif 6 vom 16. XI. 1924.

Die auf Goldmark abgestellten Frachten sind mit sofortiger Wirkung auf Reichsmark abgeändert worden. (1438)

Reichsbahndirektion Essen.

4. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer- und Wegebefestigungsarbeiten für das Los I der Extertalbahn von Station 245 + 40 bis 280, und zwar etwa 20 000 cbm Bodenbewegung, etwa 500 cbm Betonmauerwerk und etwa 4000 qm Wegebefestigung sollen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen können ab 27. d. M. bei der Extertalbahn Aktiengesellschaft in Hameln, Bahnhofstr. 37, eingesehen und die Verdingungsunterlagen — soweit der Vorrat reicht — gegen eine Gebühr von 5 ℳ bezogen werden.

Öffnung der Angebote: Sonnabend, den 10. Januar 1925, vorm. 10 Uhr, in den Geschäftsräumen in Hameln, Bahnhofstraße 37.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen bis zum Eröffnungstermin einzureichen.

Nähere Auskunft wird erteilt vom 27. d. M. ab vorm. von 9—12 Uhr in den Geschäftsräumen in Hameln und im Baubüro in Alverdissen. (1432)

Hameln, im Dezember 1924.
Extertalbahn Aktiengesellschaft.

Die Ausführung des Eisenwerkes für die Bahnsteigüberdachungen der verlängerten Bahnsteige A und B des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen in der Bauabteilung aus. Die Angebotshefte können zum Preise von 0,80 ℳ gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 7. Januar 1925, mittags 12 Uhr, im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt, wohin die Angebote versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen zu senden sind. Frist für die Ausführung 8 Wochen. (1435)

Reichsbahnbauabteilung 2, Berlin NW 7,
Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Vereinsbetriebsreglement.

Am 1. Januar 1925 tritt zu dem Vereinsbetriebsreglement vom 1. Januar 1910 ein II. Nachtrag in Kraft, der zahlreiche Änderungen der „Einheitlichen Zusatzbestimmungen“ und der besonderen „Zusatzbestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthält.

Der Nachtrag kann von der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24, bezogen werden.

Berlin, den 13. Dezember 1924. (1418)
Geschäftsführende Verwaltung
des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff** in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von **Julius Springer** in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. | Berlin, den 25. Dezember 1924 | LXIV. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag und kann im In- und Auslande durch jede Postanstalt, jede Buchhandlung, sowie von der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W9, Linkstr. 23/24, unter Streifband zuzüglich Portokosten bezogen werden.

Bezugspreis: Vierteljährlich für das In- und Ausland 4,50 Goldmark (1 Gm. = 10/42 Dollar nordamerikanischer Währung). Hierzu tritt bei direkter Zustellung durch den Verlag das Porto bzw. beim Bezuge durch die Post die postalische Bestellgebühr. Einzel-Nr. 0,50 Goldmark zuzüglich Porto.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W9, Köthener Str. 28/29, einzusenden.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** angenommen. Preis: Die einspaltige Millimeter-Zeile 0,10 Goldmark; 4,20 Goldmark = 1 Dollar. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung Julius Springer** in Berlin W9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050—53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen, Beilagen und Bücherbezug: Berlin Nr. 118935 Julius Springer.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.